

Sommaire

Page 1

- Télétravail Alterné

Page 2

Echos du CE

-Sécurité

-Externalisation

-Rôle de l'Arafer

Page 3

-Temps Partiel et compensations

-Réorganisation en région Centre-Val de Loire

-Gic

Page 4

Le saviez-vous ?

-Régime maladie

-Activités sociales et culturelles 2017

TELETRAVAIL ALTERNÉ

Le télétravail est une mesure de plus en plus plébiscitée par les salariés et les entreprises mais bien trop peu développée à SNCF Réseau. Source de flexibilité pour les acteurs de l'entreprise, le télétravail permet de mieux articuler vie professionnelle et extra-professionnelle mais aussi de favoriser la qualité de vie, la qualité du travail, et donc la performance de l'Entreprise.

Qui peut raisonnablement aspirer à du télétravail : les salariés occupant des emplois en bureau avec peu ou pas de management. Le télétravail nécessite aussi un niveau de compétences du salarié garantissant son autonomie de travail dans les tâches à effectuer pendant le temps de télétravail.

Dans le Groupe Public Ferroviaire, deux textes régissent le télétravail :

-la Préconisation RH 00942

-le Document d'application RH 00993 réservé aux travailleurs handicapés.

Avantages pour le salarié

Le télétravail permet de réduire les temps de trajet, permet au salarié de dormir plus, réduit sa fatigue, son stress, les coûts liés au trajet domicile-travail.

Avantages pour l'entreprise

Le télétravail permet que le salarié soit plus en forme, travaille au calme, soit plus concentré. Par ailleurs, le gain de

temps de transport est généralement réinvesti entre le travail et la vie personnelle. Le télétravail contribue à une baisse de l'absentéisme en entreprise. **C'est également un facteur d'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes, et un facteur contributif à la Responsabilité Sociétale de l'Entreprise** puisqu'il réduit la pollution liée aux transports. C'est donc une opportunité aussi pour l'Entreprise.



Une autre forme de management

Le télétravail bouscule les repères du management classique. Il remet en question la relation hiérarchique basée sur la supervision directe, les principes de visibilité et de présence des travailleurs. L'équilibre entre contrôle et confiance est un point sensible. Mais le télétravail constitue un moyen de faire évoluer les modes de management vers un nouveau management du travail intégrant les variabilités spatio-temporelles.

Le télétravail doit se faire avec une approche individuelle, au cas par cas. Il doit bien être aussi pensé dans le cadre d'un travail collectif, mais il n'est pas un frein à la cohésion d'équipe si le collectif peut se retrouver certains jours de la semaine réuni dans les locaux de l'entreprise.

Le télétravail, c'est une véritable alternative organisationnelle gagnant-gagnant. Une logique de performance.

L'UNSA Ferroviaire appelle au développement du Télétravail et incite le personnel à en demander.

ÉCHOS DU COMITE D'ETABLISSEMENT MAINTENANCE ET TRAVAUX - REUNION DU 23 FEVRIER 2017

SECURITE - ANNONCE DES CIRCULATIONS

L'externalisation des tâches sécurité s'amplifie et les quasi accidents graves se multiplient.

Ainsi après différents incidents en Languedoc Roussillon en 2016, des opérateurs Systra en reconnaissance sur la ligne PARIS-MULHOUSE, le 17 janvier, sont restés au passage d'une circulation plaqués contre le piédroit d'un tunnel. L'annonce du prestataire était assurée par un autre prestataire, en l'occurrence SFERIS.

La nuit du 20 au 21 janvier, en région Pays de Loire, une circulation a été annoncée tardivement par l'entreprise SAFETY FER sur un chantier Colas Rail/TSO.

Le 25 janvier, sur la région de Paris Est, une circulation est arrivée sur un agent SNCF et des ouvriers d'une entreprise extérieure de topographie sans être annoncée par l'entreprise FVF pourtant en charge du dispositif d'annonce.

L'UNSA Ferroviaire considère que les entreprises extérieures n'ont pas acquis la culture sécurité nécessaire. Le relationnel, les communications entre agents SNCF et personnels prestataires sont par ailleurs compliqués. L'externalisation fragilise la sécurité.

Ce dernier mois, il s'est également produit des quasi accidents graves par des erreurs d'agents SNCF sur la région Rhône Alpes. Pour l'UNSA Ferroviaire, cela montre la nécessité de renforcer les formations de perfectionnement en sécurité, mais témoigne aussi de la difficulté à maîtriser et pratiquer la réglementation SNCF. Pour ces raisons, **il n'est pas opportun de vouloir en plus externaliser les missions de sécurité.**

EXTERNALISATION DES TACHES DE SECURITE SUR LES CHANTIERS SUITES RAPIDES EN 2017

La Direction a indiqué que le taux d'externalisation des tâches de sécurité sur les chantiers en suite rapide est le suivant : Annonce : 100%, Perchage Caténaire : 100 %, Pose/dépose Installations de sécurité : 50 %, Montage/démontage des LTV : 100 %.

C'est un triste constat pour l'emploi SNCF et plus particulièrement pour les Infralog. Les agents qui encadrent ces chantiers sont par ailleurs mis en difficultés avec ces partenaires externes qui ne sont pas toujours autonomes et compétents.

POLITIQUE D'EXTERNALISATION : UNE GRANDE INCOMPREHENSION DU PERSONNEL

L'UNSA Ferroviaire a compris que l'externalisation est une volonté stratégique de mutation de l'entreprise, et que la politique actuellement déployée vise à dimensionner les équipes pour les seules tournées, le curatif et l'astreinte. Les Directeurs d'établissement doivent avoir le courage de l'expliquer à leurs personnels, au lieu de faire croire que c'est juste une mesure temporaire pour absorber un pic de charges.

Aujourd'hui des postes sont non couverts un peu partout, les établissements à cours de personnel bloquent les mutations. Il n'y a plus les ressources pour faire face aux départs en retraite.

L'appareil de formation est lui aussi débordé pour prendre en charge les quelques nouveaux embauchés. La situation devient intenable dans les établissements. **Le personnel ne comprend pas ce qui se passe.**

L'ARAFER : L'ORGANISME QUI RAJOUTE DE LA DIFFICULTE A SNCF RESEAU !

L'Arafer, l'autorité de régulation du ferroviaire, a décidé de s'opposer à SNCF Réseau. L'institution a annoncé dans un communiqué qu'elle rejetait la tarification proposée par SNCF Réseau pour 2018, c'est-à-dire le montant des péages que doit acquitter un opérateur pour faire circuler un train sur le réseau. SNCF Réseau doit revoir sa copie, ce qui pourrait in fine contribuer à baisser les coûts supportés par les opérateurs ferroviaires mais à réduire les entrées d'argent pour SNCF Réseau.

Pour l'ARAFER, le montant des péages ne doit pas être déterminé par rapport aux besoins de maintenance et travaux du réseau, mais doit avant tout intégrer le niveau de prix de la nouvelle concurrence, covoiturage et cars Macron, lesquels modes de déplacement ne s'acquittent d'aucun péage hors autoroute. **Après l'abandon de l'écotaxe qui devait rapporter près de 890 millions d'euros par an de recettes nettes aux administrations publiques, dont 684 millions d'euros en faveur du financement des infrastructures nationales de transport, SNCF Réseau est donc encore une fois perdant.**

L'ARAFER a aussi fait part de son inquiétude pour l'avenir du réseau car selon elle « les efforts de productivité de SNCF Réseau demeurent beaucoup trop modestes pour mener à bien le redressement ».

Les cheminots en ont marre et sont découragés d'être mal jugés alors que les conditions de travail n'ont cessé de se dégrader par des réorganisations à répétition, par des efforts de productivité à répétition, par des réductions régulières de personnel, par des parcours de plus en plus étendus et par un travail de nuit de plus en plus répandu.

Nous attendons de notre Direction qu'elle fasse les mises au point nécessaires dans les médias pour défendre le travail des salariés de SNCF Réseau.

ÉCHOS DU COMITE D'ETABLISSEMENT MAINTENANCE ET TRAVAUX - REUNION DU 23 FEVRIER 2017 (SUITE)

COMPENSATION DES TEMPS PARTIELS 2016



En application d'un accord collectif en vigueur, tout temps partiel est compensé au périmètre du comité d'établissement. **Le cumul des pourcentages des nouveaux temps partiels sur les 43 établissements du périmètre CE Maintenance & Travaux a généré 14 autorisations d'embauche en 2016.** Le choix des établissements et des métiers autorisés à recruter a été fait en concertation avec les représentants du personnel en privilégiant les établissements les plus impactés, comme suit :

Premier trimestre :

1 autorisation Infrapôle Aquitaine métier SM,
1 autorisation Infrapôle Midi Pyrénées métier Encadrement,
1 autorisation Infrapôle Lorraine métier Signalisation,
1 autorisation Infralog Centre métier Voie,
1 autorisation Eiv Moulin Neuf métier Matériel.

Deuxième semestre :

1 autorisation Infralog Sud Atlantique métier Voie,
1 autorisation Infralog Languedoc Roussillon métier Administratif.

Troisième trimestre :

2 autorisations Infrapôle Alpes métier Administratif et métier Encadrement,
1 autorisation EIV Quercy Corrèze métier Matériel.

Quatrième trimestre :

1 autorisation Infrapôle Nord Européen métier Administratif,
1 autorisation Infralog Lyon métier Voie,
1 autorisation Infrapôle Indre Limousin métier Voie,
1 autorisation Infrapôle Poitou Charentes métier Signalisation.

PREVISIONS DE RECRUTEMENT 2017

La prévision de recrutement 2017 pour le périmètre du CE (43 établissements hors IDF) est :

-Infrapôles/Infralog : 1000

-EIV : 80

La prévision de répartition par métier est en cours.

Pour l'UNSA Ferroviaire, c'est bien trop peu, compte tenu des départs en retraite et des nombreux postes non tenus.



REORGANISATION A L'INFRAPOLE CENTRE

A l'occasion de la fusion, sur le CE IDF, des Infrapôle Ouest Parisien, Infrapôle Paris Rive Gauche, et Infralog Paris Atlantique, se profile le rattachement, sur le CE Maintenance & Travaux, des unités d'Eure et Loir (basées à Chartres) à l'Infrapôle Centre de Saint Pierre des Corps, en région Centre-Val de Loire. Une information plus précise est attendue le mois prochain (parcours transférés, devenir de la zone géographique de Dreux, conséquences en terme de charge de travail pour les unités de Chartres et Orléans, pour les pôles de l'Infrapôle Centre, impact sur l'Infrapôle LGV...).

Dans ce projet, les élus UNSA Ferroviaire du CE restent à l'écoute et à la disposition du personnel concerné. Vos élus veilleront à défendre vos intérêts.



GIC

La gestion de l'Infrastructure de lignes 7 à 9 à faible trafic peut être confiée à des prestataires externes au travers de deux formules :

-soit à un **PGI (Prestataire de Gestion de l'Infrastructure)** sous agrément de sécurité SNCF Réseau

-soit à un **GIC (Gestionnaire d'Infrastructure Conventionné)** agissant sous son propre agrément de sécurité délivré par l'EPSF.

L'idée est d'alléger la maintenance en l'adaptant en fonction du nombre de circulations et en fonction de la vitesse recherchée, pour réduire les coûts. Le président du CE indique que cela permet de ne pas fermer ces lignes dont la maintenance classique ne peut plus être financée. Un arrêté du 28 septembre 2016 donne un référentiel de maintenance allégée. Ce texte s'applique aux lignes à faible trafic, utilisées pour des circulations sans voyageurs et à une vitesse inférieure à 80 km/h, à l'exclusion des infrastructures comportant des longs rails soudés. Il peut donc être utilisé pour les lignes sans LRS en gestion externe.

Lorsqu'une ligne comporte des LRS, SNCF Réseau spécifie les prescriptions nécessaires, et le GIC doit alors présenter son référentiel de maintenance à l'EPSF.

L'UNSA Ferroviaire est opposé au transfert de gestion de l'Infrastructure. C'est bien le défaut d'entretien au cours des trente dernières années qui conduit aujourd'hui à déléguer aux industriels locaux (chargeurs) la maintenance et les travaux de ces lignes.

LE SAVIEZ-VOUS ?



L'UNSA-FERROVIAIRE OBTIENT LA NEUTRALISATION DES PERIODES DE LONGUE MALADIE

Depuis 2016, les jours d'absences en maladie pouvant déclencher une demi-solde à 184 jours sont calculés en cumulant les arrêts successifs sur une année glissante, même si certains des arrêts sont en lien avec une maladie grave pouvant déboucher sur un régime de longue maladie. Rappelons que le régime *de longue maladie* est mis en œuvre après **avis du médecin conseil de la Caisse** pour les agents dont un arrêt de travail est susceptible de se prolonger au-delà du 6ème mois. Il permet de maintenir la solde entière pendant trois ans à dater du jour de l'arrêt de travail.

Le bon sens voudrait que toutes les périodes liées aux absences pour Longue Maladie soient neutralisées pour le passage en demi solde.

L'UNSA-FERROVIAIRE a revendiqué cette technique et **A OBTENU GAIN DE CAUSE.**

Il reste à définir, durant le temps de l'évolution du système informatique, des réponses et des solutions pour limiter les effets désastreux autant financiers que psychologiques pour les agents concernés.

VOS ACTIVITES SOCIALES ET CULTURELLES



Vous êtes salariés des infrapôles et des Infralog (hors IDF), de l'ESTI, d'Infrarail, des EIV, de la DMT.

Votre Comité d'Établissement est le CE national SNCF Réseau Maintenance et Travaux (CE M&T).

Ce CE, pour son rôle dans les Activités Sociales et Culturelles (ASC), est géré par la CGT, majoritaire à Maintenance et Travaux. L'UNSA Ferroviaire est 2e Organisation Syndicale dans le CE.

Les gestionnaires du CE M&T ont décidé de mutualiser les ASC avec les CE Régionaux de l'EPIC SNCF Mobilités. Ce qui implique :

- que le CE M&T reverse son propre budget ASC (dotation de la SNCF) aux CER Mobilités au prorata du nombre d'agents présents dans chaque région,
- que vous percevez vos ASC en vous adressant au CER Mobilités de votre région.

Pour info, le budget ASC 2017 reversé aux CER Mobilités par le CE M&T est de 11 788 879 euros pour environ 26 200 agents de Maintenance et Travaux.

La Délégation UNSA Ferroviaire du CE M&T n'est pas favorable à la mutualisation des ASC, compte tenu

- que de nombreux agents ne savent toujours pas où s'adresser pour demander leurs ASC,
- qu'aucun retour n'est apporté sur l'utilisation du budget,
- que le CE M&T n'est pas associé aux choix des ASC régionales.

Par ailleurs une grosse partie du budget sert au fonctionnement des cantines alors que de moins en moins d'agents Maintenance et Travaux travaillent à proximité d'une cantine. C'est d'ailleurs dans cette même logique que **nous avons œuvré pour la mise en place des titres-restaurant qui sont désormais opérationnels.**

Les élus UNSA Ferroviaire du CE M&T font le constat que la mutualisation voulue par les élus CGT est très compliquée et ne fonctionne pas !

L'offre ASC, pour satisfaire le salarié, nécessite une ligne courte et directe : « CE d'appartenance » à « agent ».

L'UNSA Ferroviaire défend aussi une vision plus moderne des ASC, avec notamment des accompagnements financiers pour favoriser les activités sportives et culturelles des agents habitant et travaillant loin des structures CE des grands centres ferroviaires.

L'UNSA-Ferroviaire, créateur de lien social, travaille à votre service.

Directeur de la publication : Didier MATHIS

Vos élus CE national M&T : Nadine THEVENOT, Pierre HENRY, Yann DUREAU, Sébastien COLLOTTE, Benoit THEVENARD, Pascal STRICHER, Pascal ESCANDE, Jean Pierre SCATENA

Contactez vos élus UNSA Ferroviaire pour obtenir les PV des séances plénières

Si vous souhaitez recevoir automatiquement les publications Maintenance et Travaux, merci de faire votre demande par simple courriel adressé à thevenot.n@unsa-ferroviaire.org et de nous indiquer votre adresse mail personnelle.

Vous pouvez consulter notre site via : Intranet ou Internet <http://www.unsa-ferroviaire.org>