

## Sommaire

### Page 1

- LGV SEA

### Page 2

Echos du CE

-Bilan Financier 2016

-CO

-Intérim

-Problèmes au

Département formation

### Page 3

-Sécurité

-Réorganisation en région

Centre-Val de Loire

-Mixité

### Page 4

Le saviez-vous ?

-Intéressement

-Forfait en jours

## LIGNE A GRANDE VITESSE SUD EUROPE ATLANTIQUE

Le 28 février a eu lieu l'inauguration de la Ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique qui permettra de relier Bordeaux à Paris en 2h04 à partir du 2 juillet 2017, date de la mise en service commerciale.

Tous les élus, tous les hauts dirigeants de SNCF Réseau s'en réjouissent. Certes c'est une performance technique et un vrai pas en avant pour l'aménagement du territoire.

La nouvelle ligne se raccorde à la LGV atlantique actuelle au sud de Tours, son tracé passe ensuite au niveau de Poitiers et Angoulême pour se terminer au nord de Bordeaux.

**La concession de la ligne nouvelle Sud Europe Atlantique Tours-Bordeaux représente un investissement total de 9 milliards d'euros, dont 2,2 milliards d'euros investis par SNCF Réseau :**

-1 Milliard d'euros apportés à la concession,

-1,2 Milliard d'euros pour les aménagements complémentaires, à savoir travaux de l'avant-gare Paris-Montparnasse, bouchon ferroviaire de Bordeaux, postes de commande centralisée, postes d'aiguillage informatique, central sous-station et les dix jonctions.

Le contrat de concession a été signé en juin 2011 pour une durée de 50 ans, jusqu'en 2061.



Alors que les salariés de SNCF réseau auraient pu tirer une vraie fierté de cette nouvelle ligne, le montage Public-Privé constitue pour eux une frustration, une vitrine de l'externalisation et contribue à les dévaloriser.

Au-delà de cet aspect, il résulte que **ce montage financier endette encore SNCF Réseau, sans retour d'investissement, puisque les péages seront perçus par la société concessionnaire LISEA.**



Enfin l'affaire s'annonce déficitaire pour SNCF Mobilités qui devra faire circuler les TGV OCEANE en grand nombre pour assurer de la rentabilité à LISEA, sans pour autant rentrer dans ses propres frais.

Il ne reste qu'à espérer que le marché voyageur se développera, comme il l'a fait au fil des années sur l'axe Paris Lyon.

# ÉCHOS DU COMITE D'ETABLISSEMENT MAINTENANCE ET TRAVAUX - REUNION DU 16 MARS 2017

## BILAN FINANCIER 2016

Le Groupe Public Ferroviaire publie un bénéfice net de 567 millions d'euros.

Le chiffre d'affaires de SNCF, réalisé pour un tiers à l'international, a atteint 32,3 milliards d'euros l'an dernier, en croissance de 2,8% par rapport à 2015.

Le pilotage des coûts a généré 850 millions d'économie contre 750 attendus.

SNCF Mobilités a réalisé une offensive commerciale et a su développer de nombreuses formes de mobilités. Le low-cost a, semble-t-il, capté de nouveaux clients, les gares ont dégagé des bénéfices via les concessions.

**SNCF Réseau a réalisé 5,2 milliards d'investissement, réalisé 1500 chantiers, dont 1067 Km de voies renouvelées et 463 renouvellements d'appareils de voie.**

**99,3 % de la production M&T prévue a été réalisée.**

**Néanmoins pour l'UNSA Ferroviaire, ces résultats découlent essentiellement de la productive accrue demandée au personnel.**

La dette financière nette pour SNCF Mobilités est maintenue à 7,9 Milliards d'euros et la dette financière nette de SNCF Réseau s'établit à 44,9 Milliards d'euros (contre 42,2 Milliards d'euros en 2015). **La politique des dirigeants de SNCF Réseau aura donc encore contribué à augmenter cette dette en 2016.**

**Pour l'UNSA Ferroviaire, cet endettement qui continue de s'accroître n'augure rien de bon.**

## INTERIM 2016

L'ensemble des emplois en intérim représentent **321 emplois équivalents temps plein** sur le périmètre M&T hors IDF.



**L'UNSA ferroviaire demande l'abandon d'emploi d'intérimaires.**

## CADRES D'ORGANISATION 2017

Les CO 2017 ont été donnés par établissement et qualification. Ils correspondent au nombre de postes validés.

Au total, sur le périmètre M&T hors IDF (Infrapôles Infralogs hors IDF, EIV, ESTI, DMT) :

Qualifications	A et B	C	D	E	F	G	H	CS	Total
CO	5876	6181	5956	3653	2861	1406	735	169	26837

Nous tenons à votre disposition le détail par établissement.

## DEPARTEMENT FORMATION : SOUFFRANCE DES FORMATEURS ET RECOURS AU PRIVE

**Alors que le Département formation est en pleine restructuration, et que les écoles excentrées sont amenées à fermer** (dixit le Responsable de Département), **l'UNSA Ferroviaire a lancé une alerte concernant le personnel en place dans ces centres de province.**

Les formateurs travaillent avec l'idée que leur école pourrait fermer prochainement, sans savoir ce qu'ils vont devenir, le plus souvent sans perspective d'évolution salariale et avec le sentiment de mal servir, faute de moyens, les établissements clients.

La ligne hiérarchique mise en place début 2016 est très souvent éloignée des formateurs et des problèmes.

Certains agents sont déjà en arrêt de travail pour burn-out.

Pour l'UNSA Ferroviaire, il est urgent de donner une feuille de route à ces personnels, urgent d'arrêter d'attendre la tenue de groupes de travail, urgent de demander au comité d'engagement des crédits pour créer de grands centres de formation modernes en province.

Il est urgent que le Responsable de Département se décide à afficher ses décisions, à donner un peu d'espoir. Il est urgent qu'avec son équipe, il accompagne avec empathie chacun des formateurs, des RUF ou des agents administratifs des centres de formation de province.

**Le président du CE, Matthieu CHABANEL, a redit sa volonté d'avoir un appareil interne de formation efficace et bien dimensionné. Il a indiqué qu'il entendait l'alerte et qu'il fallait donner plus de visibilité aux formateurs. Il demandera qu'un accompagnement individuel soit fait.**

**La DRH Brigitte CAPPONI a aussi précisé que les mesures « CHARLIER » (du nom de l'ancien DRH) sont maintenues :**

-pour l'accès à la qualification E (acquisition, selon condition, des prérequis 1 et/ou 2 pour les formateurs permanents avec reconnaissance des compétences acquises sur le poste de formateur)

-pour l'aide au logement (indemnité de double résidence selon condition).

Par contre l'engagement sur les contrats de retour est plus difficile à garantir, et la Direction travaille sur le développement d'un partenariat entre école et établissement le plus proche, afin de préparer le retour avec plus de fluidité.

# ÉCHOS DU COMITE D'ETABLISSEMENT MAINTENANCE ET TRAVAUX - REUNION DU 16 MARS 2017 (SUITE)

## SECURITE

L'UNSA Ferroviaire déplore avec grande émotion l'accident mortel d'un de nos collègues, âgé de 39 ans, agent caténaïste à l'établissement Infrapôle Haute-Picardie, le jeudi 9 mars 2017 vers 1h du matin, par électrocution, au cours d'une opération de maintenance caténaire en gare d'Amiens.

### **Le travail à SNCF Réseau continue de tuer !**

L'UNSA Ferroviaire ne cesse de dire que les conditions de travail se sont dégradées au fil des années. Le travail de nuit, les allongements de parcours, la baisse des effectifs augmentent la pénibilité et la fatigue. La diminution des formations de perfectionnement, le manque d'anticipation dans les recrutements fragilisent le niveau et la transmission des compétences. La coactivité et le travail de nuit augmentent les risques. La mécanisation et les nouvelles technologies suppriment certains risques mais en introduisent de nouveaux.

Nous demandons que notre Direction prenne conscience qu'il ne faut pas persister dans cette voie et **qu'il faut réexaminer de façon approfondie les conditions de travail et les risques du personnel à M&T**. C'est désormais une vraie prise de conscience que nous demandons à la Direction de SNCF Réseau.

## REORGANISATION A L'INFRAPOLE CENTRE

A l'occasion du projet de création, sur le CE SNCF DG Réseau IDF, d'un établissement « Paris Rive Gauche en grand » au service du réseau Transilien, la Direction a décidé de rattacher l'Unité Voie de Chartres diminuée de la zone de Dreux, et l'Unité SES de Chartres en totalité, à l'Infrapole Centre basé à Saint Pierre des Corps (Tours), en région Centre-Val de Loire, sur le CE M&T.

L'Unité Voie de Chartres perdra un effectif de 15 agents, basés à Dreux.

Ce projet sur le CE M&T vise à ramener les deux unités d'Eure et Loir (Chartres) dans l'Infrapôle de la région administrative Centre Val de Loire pour travailler de façon plus efficace au service de l'activité TER de la Région.

S'il semble assez approprié de sortir les UO de Chartres de l'Etablissement IDF, à ce stade, l'UNSA Ferroviaire s'interroge sur l'absence de logique d'axe : Chartres est sur l'axe Paris-Le Mans-Bretagne, alors que Tours est sur l'axe Paris-Bordeaux.



## SEMAINE DE LA MIXITE 2017

Du 6 au 10 mars s'est déroulée la semaine de la Mixité ». Au-delà des actions qui sont portées tout au long de l'année, l'objectif de cette semaine était de **-fédérer autour de la mixité et de l'égalité professionnelle,**

**-encourager la prise de conscience,**  
**-sensibiliser sur les attitudes sexistes,**  
**-valoriser les avancées.**

Dans les régions, des évènements ont été organisés par les correspondants mixités, acteurs RH ainsi que par le réseau « SNCF au féminin » avec des projections de films, des forums, des conférences et des échanges.

Si des actions de communication sont donc bien organisées, concrètement les résultats en taux de féminisation ne sont pas bons. Pour Maintenance et Travaux, le taux de féminisation affiché cette année est de 8%. Il est en recul par rapport aux chiffres au 30 juin 2016 qui indiquaient 9,5 %. La réglementation des retraites a généré le départ fin 2016 de très nombreuses femmes, et à défaut de politique forte, les résultats sont encore plus mauvais cette année que l'année dernière. Certes il y a un sujet de société, et **pour une vraie égalité professionnelle, il convient que les hommes s'investissent autant que les femmes dans les obligations familiales et parentales, mais la Direction doit aussi booster le recrutement de femmes notamment dans les emplois des secteurs, unités et pôles. La Direction se doit aussi de favoriser la vie au travail des femmes employées dans les métiers techniques des équipes pour inciter d'autres à postuler sur ces emplois.**



L'UNSA Ferroviaire constate toutefois avec satisfaction la nomination de femmes à des postes importants de Maintenance et Travaux : une Directrice à l'établissement Auvergne Nivernais, une femme à la tête de chacune des Directions Maintenance et Travaux Sud Est et Atlantique.

Ces nominations servent l'égalité professionnelle entre les hommes et les femmes, et nous espérons que ces femmes dirigeantes sauront promouvoir la mixité, recruter plus de femmes, lutter contre le sexisme et gommer les stéréotypes dans leur périmètre.



## LE SAVIEZ-VOUS ?

### INTERESSEMENT

L'UNSA Ferroviaire se félicite pour la deuxième année de la mise en œuvre de l'accord sur l'intéressement signé. Dans un contexte national qui tend depuis plusieurs années à freiner les augmentations de rémunération des fonctionnaires et salariés des entreprises publiques, cette prime d'intéressement constitue tout de même une amélioration du pouvoir d'achat des cheminots.

Elle est de 367 euros (montant brut) à SNCF Réseau pour un travail à temps plein, sans absence.

Depuis le 6 mars 2017, tous les salariés bénéficiaires peuvent, à l'aide de leur identifiant reçu par courrier, se connecter à [www.amundi-ee.com](http://www.amundi-ee.com), gestionnaire du Plan épargne de groupe (PEG) de SNCF, afin de faire connaître le mode de versement souhaité

-placer leur prime d'intéressement sur le PEG, et ainsi bénéficier de l'abondement de l'entreprise, la prime sera exonérée d'impôt sur le revenu et bloquée pendant cinq ans,

-percevoir le montant sur leur bulletin de paie du mois d'avril (intégré dans le revenu imposable).

Attention : en l'absence de réponse d'ici au 31 mars 2017, la prime sera automatiquement placée sur le PEG.



### FORFAIT EN JOURS

L'UNSA Ferroviaire a contribué par ses propositions à faire avancer socialement le projet d'accord et l'a signé. Faute d'accord, la Direction aurait appliqué des mesures unilatérales moins favorables que celles prévues dans l'accord.

Ce texte permet à l'entreprise de sécuriser juridiquement le cadre de travail de ses cadres et assimilés, alors que le titre III n'offrait aucun cadrage.

Les avancées du forfait en jours arrachées par l'UNSA Ferroviaire sont :

- Un avenant au contrat de travail
- Un entretien individuel relatif à l'application du forfait annuel en jours
- Des éléments de méthode pour l'évaluation de la charge de travail
- La possibilité pour un agent d'émettre une alerte sur le contenu de sa charge de travail
- Des garanties non discriminantes pour les agents qui ne souhaiteraient pas passer au forfait en jours
- Le maintien de l'ensemble des éléments de rémunération afférent au contrat de travail
- La garantie d'une compensation en cas de surcharge de travail exceptionnelle
- L'application du droit à la déconnexion
- Le maintien de la journée courte
- Un suivi médical.

Pour les Établissements et services opérationnels, l'accord prévoit :

- un régime à 205 jours travaillés + possibilité de travailler 5 jours de plus payés à 125 %
- une prime d'autonomie de 3,1% (au lieu des 1,5% initiaux) allant de 55 à 93 euros, ou bien à la place, 4 jours de congés supplémentaires.

Pour les Directions régionales et centrales, l'accord prévoit un régime à 210 jours travaillés (au lieu de 214) avec la garantie du maintien de la journée courte, soit 4 jours de repos par an supplémentaires.

Il y a également possibilité, avec accord du DET ou assimilé, d'un forfait en jours réduit, sur demande de l'agent (donc inférieur à 205 jours ou 210 jours) par attribution de journées chômées supplémentaires.

L'accord aborde aussi le sujet de la déconnexion qui devra de toute façon légalement être négociée cette année pour assurer la tranquillité des salariés pendant leur temps de repos. L'utilisation des moyens modernes de communication est devenue trop envahissante et finit par fatiguer les salariés, alors que ces mêmes moyens visent à gagner du temps et de l'efficacité. Il devient donc urgent de réguler leur utilisation, comme cela se pratique déjà dans certaines entreprises.

**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](mailto: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>