

Sommaire

Page 1

- Mise en service nouvelles LGV

Page 2

- Consultation sur la politique économique et financière
- Rapport médical 2016

Page 3

- Sécurité
- Réorganisations

Page 4

Le saviez-vous ?
- Cartes bancaires professionnelles
- Salaires
- Télétravail

MISE EN SERVICE DE DEUX NOUVELLES LGV



SNCF Mobilités a lancé, avec des dépenses inaugurales fastes, ses premiers TGV l'Océane et TGV Ouest, respectivement sur les deux nouvelles LGV Tours-Bordeaux et Le Mans-Rennes.

La maintenance de ces deux nouvelles lignes échappe aux agents du Métier Maintenance et Travaux.

La maintenance sera assurée par le privé

- MESEA (groupe Vinci) sera le gestionnaire d'infrastructure sur la branche Sud Atlantique.
- OPERE (groupe Eiffage) sera le gestionnaire d'infrastructure sur la branche rejoignant la Bretagne.

Ces nouvelles LGV constituent des modèles économiques défavorables au Groupe Public Ferroviaire. Pour les deux nouvelles LGV, Guillaume PEPY annonce une perte qui pourrait atteindre 200 millions d'euros par an.

La concession Sud Atlantique confiée à LISEA (groupe Vinci) se traduit par un coût des péages élevé demandé pour les TGV de SNCF Mobilités. SNCF Mobilités est par ailleurs contraint par les pouvoirs publics à faire circuler un nombre de trains plus élevé que les prévisions de remplissage ne le nécessitent, pour assurer au concessionnaire des recettes suffisantes, face à un risque réel de faillite !

Pour le tronçon breton concédé à Eiffage Rail Express, le montage financier est différent. SNCF Réseau percevra les péages de SNCF Mobilités et s'acquittera d'un loyer pour la maintenance de la ligne auprès d'OPERE ainsi que d'un loyer mensuel immobilier pour rembourser les frais de construction.

L'UNSA Ferroviaire constate que les Partenariats Public-Privé, sensés ne pas alourdir la dette de SNCF Réseau, pèseront lourd dans le budget du Groupe Public Ferroviaire.

Par ailleurs les nouveaux Gestionnaires de l'infrastructure vont devenir des concurrents directs de SNCF Réseau. L'UNSA Ferroviaire désapprouve ces montages financiers qui desservent le Groupe Public Ferroviaire et son personnel.

Face à ce constat qui résulte d'une vision économique irresponsable de l'Etat, nous ne pouvons que souhaiter que les deux nouvelles LGV attirent de plus en plus de voyageurs, pour qu'elles deviennent à terme une réussite économique pour SNCF Mobilités.

CONSULTATION SUR LA POLITIQUE ECONOMIQUE ET FINANCIERE



SNCF Réseau est confronté à une équation difficile :

- il faut augmenter les charges travaux pour régénérer le réseau vieillissant
- il faut en même temps rechercher de l'efficacité pour stopper l'endettement.

Les travaux de régénération entrepris dégageront des gains de productivité en réduisant les charges d'entretien (ces gains devraient doubler à échéance 2021).

Les ressources de SNCF Réseau restent incertaines puisque basées sur les péages.

Le schéma économique de SNCF Réseau prévoit donc un plan de performance transverse. L'Expert-comptable du CE estime que sur M&T, cela pourrait représenter par an, un repli des effectifs d'environ 85 emplois en moyenne et un repli d'Achats et Charges Externes de 1,1 million. Les leviers pour agir sur la productivité sont notamment la GMAO, le méthode Système de Production Infra, le schéma directeur engins et matériels, le programme de performance Achats.

Matthieu CHABANEL indique que le recours à l'externalisation est une volonté politique de SNCF Réseau et qu'il assume son organisation. M&T opte, selon lui, pour une sous-traitance modérée pour l'entretien, et une sous-traitance en forte croissance pour les travaux. Il souhaite aussi accompagner le maintien des compétences en interne. La formation et la transmission des compétences sont un défi majeur pour SNCF Réseau.



Tous les élus CE ont fait savoir leur désapprobation et ont voté CONTRE.

Les agents supportent des efforts de productivité depuis trop d'années et il faut trouver d'autres financements que la seule productivité.

RAPPORT MEDICAL 2016



Les services médicaux constatent, comme les élus CE, une pénibilité accrue des agents, avec plus de travail de nuit. Le travail en cinq nuits est usant pour les équipes, développe des maladies cardiovasculaires, du diabète et des troubles graves du sommeil. Les médecins alertent en plus sur le manque de vigilance la nuit et sur les risques encourus.

Les services médicaux constatent aussi plus de trajets domicile-travail liés aux réorganisations successives. Le refus de télétravail expose le personnel des Sièges à des trajets longs de parfois plus de 4 heures par jour. L'UNSA Ferroviaire demande que le télétravail ne soit pas refusé de façon dogmatique par certains cadres hiérarchiques intermédiaires. Le télétravail et le management associé devraient donner lieu à plus de pédagogie pour rassurer ces hiérarchiques. Les processus amiante tardent à se déployer et ne sont pas compris des agents. Ils suscitent une anxiété supplémentaire.

Les Tenues Haute Visibilité, trois ans après leur déploiement, posent encore beaucoup de problèmes : on peut citer des cas d'intolérance dermatologique, des retards de nettoyage, la difficulté de doter les nouveaux agents, le nombre insuffisant de vêtements de rechange en été.

Les travailleurs isolés ne sont encore pas dotés de dispositifs d'alarme pour alerter en cas de malaise ou accident. Les dirigeants opérationnels ont une charge de travail énorme, et développent de plus en plus de burn-out.

Comme l'évoque le rapport médical, l'UNSA Ferroviaire confirme la perte de repères des pôles RH qui sont des services sous pression. Leur travail est de plus en plus complexe et dense, la souffrance au travail des pôles RH augmente de mois en mois. Des GU développent des pathologies cardiovasculaires, des maux de tête à répétition et des états dépressifs.

Globalement le manque de personnel dans les établissements à tous les niveaux génère de la souffrance. L'astreinte à faible effectif devient aussi un souci et handicape sérieusement la vie des agents concernés.

Par ailleurs, les agents des trois collèges ont de plus en plus de mal à intégrer les mutations de l'entreprise, les évolutions organisationnelles de leur métier, la digitalisation excessive, la fuite de leur travail vers le privé, les réorganisations à répétition et l'éloignement de plus en plus important de leurs lieux de travail. Tout cela génère des risques psycho sociaux que l'entreprise ne prend pas au sérieux.

Les médecins constatent aussi, comme l'UNSA Ferroviaire, un manque de perspective pour les aménagements de fin de carrière des équipes. Un médecin indique d'ailleurs que la visite des 45 ans est devenue une arlésienne !

L'UNSA Ferroviaire refuse socialement que la santé des agents se détériore pour accroître la productivité de M&T.

ÉCHOS DU COMITE D'ETABLISSEMENT MAINTENANCE ET TRAVAUX (SUITE)

SECURITE : ENCORE UN ACCIDENT MORTEL



L'UNSA Ferroviaire a encore été avisé d'un accident mortel le 30 juin, à 1h30, sur la ligne Nantes-Chateaubriant. Une pelle d'une entreprise extérieure a glissé et chuté au fond d'un talus, tuant le conducteur.

La Direction analyse l'accident en s'intéressant au type de pelle !

Rappelons que cet accident mortel est le **6e accident majeur de nuit** après

-la mort d'un agent SE d'astreinte percuté en Lorraine par un train commercial en décembre 2016,

-la mort d'un agent caténaire électrisé à Amiens en mars 2017,

-la mort d'un salarié Colas Rail percuté par un train Fret en avril 2017 lors d'un ballastage près de Poitiers, sans interruption simultanée des circulations sur la voie contigüe, et sans annonce,

-la chute et le heurt d'un agent Caténaire le 4 mai près de Béziers.

et la mort d'un agent voie de Marseille percuté par un train à Lyon fin 2012 lors d'une opération de ballastage sans interruption simultanée des circulations sur la voie contigüe.

La Direction ne veut pas voir que le dénominateur commun à tous ces accidents est le travail de nuit. Les chantiers de pleine nuit, avec la conjonction déficit de sommeil et vision limitée, continuent donc de produire des accidents mortels.

Dans sa logique de productivité permanente et d'encaissement optimal des péages, SNCF Réseau ne se remet pas en cause, alors qu'il faudrait éviter le travail de pleine nuit.

REORGANISATION A L'INFRAPOLE CENTRE - INFORMATION AVANT CONSULTATION DU CE



A l'occasion d'une réorganisation sur le CE SNCF Réseau IDF, 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.

Outres les agents en postes dans les deux unités (hors équipe de Dreux), il est prévu les transferts d'emplois

suivants :

↳ 15 postes « supports » seront transférés de Paris à St Pierre des Corps au siège de l'Infrapôle Centre,

↳ 21 postes techniques de l'Infralog Paris Atlantique seront transférés à l'Infralog Centre (à Chartres et à St Pierre des Corps).

Au total, l'Infrapôle Centre grossira de 154 postes.

L'UNSA Ferroviaire regrette que le projet soit basé sur un découpage de région administrative et non sur une logique d'axes ferroviaires.

L'UNSA Ferroviaire désapprouve fortement que tous les CHSCT impactés (cédants et prenants) n'aient pas été consultés. Seul le CHSCT Infrapôle Orléans Vierzon l'a été, alors que les vrais transferts de personnels se feront plutôt vers St Pierre des Corps.

L'UNSA Ferroviaire demande de ne pas imposer d'affectation.

L'UNSA Ferroviaire déplore que les locaux à St Pierre des Corps ne soient pas prêts pour accueillir les transferts. Aucun projet de locaux n'est encore défini ! C'est inadmissible à moins de six mois de la réorganisation.

ENCORE ET TOUJOURS DE NOUVELLES REORGANISATIONS

Matthieu CHABANEL a semblé découvrir en séance des projets de réorganisation sur le périmètre de la DMT Sud-Est.

La fusion Infrapôle/Infralog Bourgogne Franche Comté a été annoncée localement.

Une réorganisation de l'ASTI est aussi entreprise à l'Infralog Lyon sans aucune concertation avec nos délégués syndicaux !

L'UNSA Ferroviaire a rappelé à Matthieu CHABANEL l'obligation d'informer le CE des réorganisations opérées sur notre périmètre géographique.

Cette façon de faire est illégale.

La DMT Sud-Est et les établissements du périmètre pratiquent la mise en œuvre de projets de réorganisation, sans dialogue avec les Délégués Syndicaux des organisations syndicales et sans information du CE.

L'impression des élus CE est que la Direction nationale M&T assure seulement un management financier et une animation sécurité. Au-delà des objectifs de limitation des coûts et de la masse salariale, la Direction parisienne semble se désintéresser de la vraie vie des établissements et surtout des méthodes agressives et peu sociales utilisées par les DET pour y parvenir.

Les pratiques managériales et les réorganisations privilégient la rentabilité, déstructurent les collectifs de travail, génèrent des sous effectifs (charge de travail non pesée) tout en exigeant du personnel une efficacité optimale. On est en pleine contradiction.

LE SAVIEZ-VOUS ?



CARTES BANCAIRES PROFESSIONNELLES : vos droits

Des directives actuelles imposent aux agents détenteurs d'une carte professionnelle noire de passer obligatoirement à la carte Platine, sans retour possible aux éléments variables de solde.

Or le RH 00131 et le paiement des Eléments Variables de Solde sont toujours applicables. L'UNSA Ferroviaire a exigé que les agents puissent en bénéficier s'ils le souhaitent. De même, doter les jeunes cadres obligatoirement de cartes Platine est contraire à la réglementation.

Faites votre choix : carte platine ou EVS, et restez fermes si la carte vous est imposée. Ce n'est pas réglementaire.



SALAIRES : Petite augmentation pour les bas salaires

Concernant les salaires, la Direction a fait savoir qu'il ne peut pas y avoir d'augmentation générale des salaires, pour la 3ème année !

La Direction consent toutefois à prendre des mesures pour augmenter les bas salaires. Si la date de mise en œuvre de ces mesures a été avancée au 1^{er} septembre 2017, à la demande de l'UNSA Ferroviaire, nous considérons néanmoins que le gel de salaire pour les autres salariés reste une erreur de la Direction, et nuira à la motivation du personnel.

TELETRAVAIL : du nouveau

L'UNSA Ferroviaire a signé le nouvel accord télétravail. Cet accord est validé et désormais applicable.

Le télétravail, alterné avec du travail sur le Lieu Principal d'Affectation, est accessible sous deux formes :

-à domicile

-dans les bureaux partagés du GPF.

L'UNSA Ferroviaire tient l'accord à votre disposition.

Cet accord, qui renforce le cadre organisationnel du télétravail, devrait permettre une meilleure acceptation du télétravail par la ligne hiérarchique.

Les critères d'éligibilité à examiner sont :

-la nature des activités et leur compatibilité avec un travail à distance,

-la capacité de travailler en autonomie,

-l'organisation du travail et la configuration de l'équipe,

-la possibilité d'accéder à distance aux applications de travail.

Le télétravail doit être organisé de manière à permettre régulièrement, dans les locaux de l'entreprise, des échanges et rencontres du collectif de travail.

Le salarié en télétravail doit assister aux réunions pour lesquelles sa présence est requise.

En télétravail, le management n'est alors plus présentiel mais repose sur la vérification de l'atteinte des résultats attendus, du respect des délais, de la qualité du travail fourni.

L'UNSA Ferroviaire appelle au développement du télétravail, notamment pour les agents des Sièges d'Etablissement, qui après de multiples réorganisations, sont contraints à plusieurs heures de trajet par jour.



Et un bon repos à tous !

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 et documents 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>