

Sommaire

Page 1

-ROBIN nouveau programme prioritaire

Page 2

-Consultation sur les réorganisations des Infralogs Bretagne, Pays de Loire, et Sud Atlantique
-Géolocalisation

Page 3

-Séminaires managers
-Assises de la mobilité
-Ordonnances travail
-Retraites

Page 4

Le saviez-vous ?
DII, Facilités de circulations, Impôts, MESEA

« Rob.In », LE NOUVEAU PROGRAMME PRIORITAIRE DU GROUPE

Le lundi 11 septembre, Guillaume PEPY et Patrick JEANTET ont présenté Rob.In, **Rob pour robustesse, et In pour information voyageurs.**

Ce sont les deux volets d'un programme initié cet été, suite à la remise de deux rapports : le rapport sur la robustesse des services ferroviaires, remis le 7 juillet, et le rapport SNCF sur l'incident du poste de commande de signalisation de Vanves, qui a affecté les circulations TGV au départ et à l'arrivée de Paris-Montparnasse, du 29 juillet au 1er août.

C'est Guillaume Marbach qui prend les commandes de la mission Robustesse, sous la responsabilité d'Alain Krakovitch, le directeur général de SNCF Transilien, et de Claude Solard, le directeur général délégué Sécurité, innovation et performance industrielle de SNCF Réseau. Benjamin Huteau pilotera quant à lui la mission Information voyageurs.

L'idée est de mobiliser tous les acteurs et d'améliorer les process industriels, pour réduire nos fragilités, faire en sorte que les aléas soient absorbés par le système, et éviter des perturbations. Le programme va travailler sur les compétences, les gestes métiers, les systèmes d'information.

Pour Patrick JEANTET, le programme Rob.In complète le programme de sécurité PRISME, lancé il y a quelques mois. Il assure même que la partie Rob de Rob.In a la même valeur que le programme PRISME.

Matthieu CHABANEL, le Directeur Maintenance et Travaux indique aussi que la robustesse permet d'améliorer la sécurité.

L'UNSA Ferroviaire approuve ce plan qui peut fédérer les trois EPIC sur **un sujet** connu précédemment sous le nom de régularité, et devenu majeur **pour nos clients et pour l'image du Groupe**. Il y a effectivement des progrès à faire. Après l'incident de Montparnasse cet été, ce plan permettra aussi de démontrer aux voyageurs que le Groupe Public Ferroviaire sait tirer des leçons, et se remettre en cause. Néanmoins, pour notre Organisation Syndicale, ce serait une erreur de vouloir mettre ce programme Rob.In sur le même niveau d'importance que PRISME.

Oui à la robustesse des organisations mais les agents de Maintenance et Travaux ne doivent pas subir de pression sur la régularité, car cela pourrait les pousser à la faute.

Quand il y a des choix à faire, la SECURITE doit rester PRIORITAIRE sur la régularité.



Pour mémoire, le rapport sur la robustesse recommandait notamment les points suivants à SNCF Réseau :

- Installer SNCF Réseau en qualité d'architecte du réseau
- Promouvoir le pilotage de la performance du réseau par axe
- Renforcer la maîtrise industrielle de la production

-Engager un nouveau dialogue avec les AO sur les conditions de robustesse du système ferroviaire. Les exigences des autorités organisatrices ne doivent pas conduire à faire un plan de transport impossible à tenir.

CONSULTATION SUR LA FUSION DES INFRALOG BRETAGNE ET PAYS DE LOIRE



La Direction Maintenance et Travaux s'apprête à fusionner les établissements Infralog Bretagne et Pays de Loire, dans le cadre de sa politique industrielle.

Le futur Infralog Bretagne-Pays-de-Loire sera constitué :

- d'une Unité Voie Logistique dont le siège sera basé à Nantes
- d'une Unité Régionale Acheminement et Approvisionnement dont le siège sera basé à Rennes
- d'une Unité Régionale Acheminement et Approvisionnement, dont le siège sera basé à Nantes.

Le Siège du nouvel Infralog sera situé à Nantes. Les postes du Siège seront répartis entre Rennes et Nantes. C'est donc un établissement d'un genre

nouveau qui voit le jour, avec du travail à distance et un management distanciel qui requerra un accompagnement spécifique et de la pédagogie.

Quelques transferts sont prévus dans les infrapôles : équipe Maintenance Appareils de voie Pays de Loire (8 postes), équipe Caténaire Bretagne (9 postes), création dans chaque infrapôle d'une équipe spéciale Voie (2 x 10 agents).

Le projet est malheureusement aussi un plan de suppression d'emplois.

	Situation actuelle	Transfert en Infrapôles	Nouvel Infralog BPL	Nombre de postes
Effectifs	731	37	597	-97

Un comité de suivi des situations individuelles des agents en mobilité est mis en place.

Les élus UNSA Ferroviaire ont voté contre ce projet.

L'UNSA Ferroviaire dénonce une politique industrielle inadaptée, qui va mettre en difficultés les survivants du nouvel établissement et en grand désarroi le personnel en suppression de poste.

Les élus tiennent le dossier complet et leur déclaration CE à disposition. Contact en dernière page du journal. Voir également le journal UNSActualités n°19 de juin 2017 qui expliquait le projet.

PLAN DE DEPARTS A L'INFRALOG SUD ATLANTIQUE DE BORDEAUX

Les travaux de « développement » accompagnant la construction de la LGV Sud Europe Atlantique s'étant terminés, et dans le cadre de la politique industrielle de la Direction Maintenance et Travaux, l'Infralog Sud Atlantique va se séparer des entités travaux Voie et SES, ainsi que du personnel Caténaire affecté au train dérouleur. L'Infralog va parallèlement se professionnaliser sur certains processus de production.

Bilan emplois à l'Infralog: - 96 postes.

Les agents concernés reçoivent des propositions de postes dans les Infrapôles qui voient leurs charges travaux de « régénération » augmenter à partir de 2018. Or les impacts sur les effectifs et l'organisation des Infrapôles Aquitaine et Poitou Charentes ne figurent pas dans le dossier de consultation.

L'UNSA Ferroviaire considère que les agents auraient pu demeurer en Infralog, tout en travaillant en renfort pour les travaux de régénération des Infrapôles.

L'UNSA Ferroviaire se demande par ailleurs pourquoi la DMT Atlantique laisse porter ce projet par le seul DET Infralog alors que les Infrapôles sont aussi largement concernés par ce projet de réorganisation.

Le vote de consultation n'a pas eu lieu. Les élus ont demandé des précisions.

Les élus tiennent le dossier complet et leur déclaration CE à disposition. Contact en dernière page du journal. Voir également le journal UNSActualités n°17 d'avril 2017 qui expliquait le projet.

GEOLOCALISATION DES VEHICULES ROUTIERS DE SERVICE

Des expérimentations sont faites sur l'Infralog Nord Pas de Calais et sur l'Infrapôle LGV Atlantique (Paris-Tours). L'UNSA Ferroviaire émet des réserves sur la géolocalisation :

- ce dispositif peut opprimer le personnel qui se sent surveillé,
- ce dispositif peut être intéressant s'il vise seulement à localiser les véhicules pour faciliter leur recherche, notamment dans les grands établissements alors que les voitures peuvent être utilisées de jour et reprises par d'autres conducteurs pour la période de nuit,
- pour la prévention des risques routiers, la géolocalisation n'est pas du tout adaptée, c'est d'autres moyens qu'il convient de déployer,
- enfin la recherche de la performance ne doit absolument pas s'appuyer sur la géolocalisation.

NOUVELLE STRATEGIE 2025-2030

G. PEPY a indiqué à l'occasion du séminaire des managers du Groupe à Rotterdam les 25 et 26 septembre 2017 que nous sommes un groupe industriel de service et que nous devons « nous réinventer et inventer ». Il souhaite renforcer les mobilités en s'appuyant sur les nouveautés technologiques.



Quant à Patrick JEANTET, en lien avec le programme Rob.In, il souhaite une nouvelle stratégie pour SNCF Réseau : inventer le Réseau du futur, le rail digital, en rénovant les infrastructures mais aussi le système d'exploitation.

Il veut que SNCF Réseau passe d'un rôle de back office à un **rôle de pivot du système d'exploitation**, dans une relation commerciale avec les entreprises ferroviaires. Il envisage de créer une direction de l'exploitation à SNCF Réseau. Gilles CHEVAL actuel Directeur Territorial Auvergne Rhône Alpes devient chef de projet pour concevoir une nouvelle organisation.

P. JEANTET souhaite aussi développer les organisations par axes. Il projette par ailleurs de s'appuyer encore davantage sur le numérique.



L'UNSA Ferroviaire rappelle que les salariés ont déjà du mal à s'adapter aux évolutions et à se projeter. Quant à la digitalisation excessive, SNCF Réseau en est à créer des missions pour la réguler, tellement le nombre d'applications est important à SNCF Réseau (mission de Pascal ROSEY).

ASSISES DE LA MOBILITE

Les Assises de la mobilité ont été lancées le 19 septembre à Paris, en présence du Premier ministre.

Pendant trois mois, de septembre à décembre, les participants aux Assises devront travailler sur deux axes :

- restaurer l'équilibre et l'efficacité des transports traditionnels ;
- développer de nouvelles solutions innovantes dans les territoires.

Ces travaux serviront à préparer la loi d'orientation des mobilités qui doit être présentée au Parlement début 2018 et qui succèdera à la Loti (Loi d'orientation sur les transports intérieurs) datant de 1982.

En marge, **une réflexion a été confiée à Jean-Cyril Spinetta**. L'ancien PDG du groupe Air France-KLM va accompagner l'État vers **une stratégie claire pour renforcer les transports ferroviaires**, et faire des propositions autour de pistes d'actions permettant de réunir "les conditions d'une transformation réussie du secteur ferroviaire", a précisé le premier ministre.

ORDONNANCES MODIFIANT LE CODE DU TRAVAIL

Le président de la République fraîchement élu par les français met en œuvre les mesures qu'il avait annoncées pendant sa campagne.

Pour l'UNSA Ferroviaire, les ordonnances MACRON constituent une régression sociale. En créant une Instance Unique appelée « Comité Social et Economique », elles diminueront, dans le Groupe Public Ferroviaire, la capacité des élus du personnel à exercer pleinement leur rôle de défense des salariés. Du Front populaire aux Lois AUROUX en 1982, le législateur et la jurisprudence ont construit un édifice d'instances, toujours dans le sens d'une consolidation des droits des salariés dans l'entreprise.

Les ordonnances MACRON rabaissent ces droits et les moyens des élus. Une place énorme est laissée aux accords d'entreprise. On peut craindre que de nombreux employeurs, dont la Direction SNCF, ne cherchent à tirer le meilleur parti de ce sur-mesure pour la performance économique au détriment du social.

Prétendre réguler les relations de travail en les déséquilibrant au profit des chefs d'entreprise, c'est oublier l'objectif de justice que doit viser la loi.



ATTAQUES SUR LES RETRAITES

Concernant les retraites, **G PEPY a déclaré** dans les Echos : « *le gouvernement vient de lancer la concertation. Les décisions lui reviendront. Le principe annoncé est très clair : la future réforme sur les retraites va concerner tout le monde, et donc les salariés de la SNCF. Dans une réforme des retraites en France, il n'y a pas de raison que nous fassions exception.* »

Alors que beaucoup de cheminots sont fatigués parce qu'ils ont donné énormément de leur temps et de leur énergie à la SNCF, M PEPY va toujours dans le sens du gouvernement et n'a même pas une parole pour soutenir son personnel.

Le travail réel, qui comporte peu de déconnexion, de la pénibilité physique, de plus en plus de pénibilité mentale, et des contraintes de continuité de service n'est toujours pas connu de notre Direction ! Dossier explosif.





LE SAVIEZ-VOUS ?

DECLARATION INDIVIDUELLE D'INTENTION (DII)

La DII, obligation de déclarer 48h00 au plus tard à l'avance son intention de participer à une grève a été créée par la loi du 21 août 2007, pour organiser et garantir un plan de transport adapté. A l'époque, les catégories assujetties ont été : les agents de conduite, les agents d'accompagnement des trains commerciaux et les agents des postes d'aiguillage.

La Direction a unilatéralement, comme la loi le lui permet, étendu à de nombreuses autres catégories, et pour le Métier Maintenance et Travaux, aux régulateurs sous station et aux agents des centres de supervision. Voir RH 00924 du 21 septembre 2017.

FACILITES DE CIRCULATION

Des évolutions ont été annoncées aux organisations syndicales :

↳ **L'expérimentation du e-billet pour les réservations en service** des agents entre juin et octobre 2017 avec un REX fin octobre 2017 (réservation via Kis et chargement sur les nouvelles bornes libre-service SNCF en gare). L'idée est de fluidifier et améliorer le parcours de l'agent en déplacement.

↳ **Le projet de dématérialisation des FC des ayants-droit**

Les cases de voyages seraient mises à disposition dans un compteur individuel et ne seraient plus envoyées à l'agent.

↳ **Le projet de modifications de certains droits :**

-Supprimer les bons de transport (peu utilisés)

-Faire bénéficier de droits aux FC uniquement les membres du foyer familial (donc hors ascendants, comme actuellement)

-En contrepartie, mesures visant à augmenter les droits FC pour les enfants en uniformisant les droits des enfants pour tenir compte de l'évolution de la société avec des familles recomposées de plus en plus nombreuses (accorder le droit des enfants légitimes à l'ensemble des enfants composant la cellule familiale).



IMPOTS SUR LE REVENU

Le prélèvement à la source de l'impôt sur le revenu est reporté au 1er janvier 2019 (Ordonnance publiée au Journal officiel samedi 23 septembre).

MESEA

Les élections professionnelles se sont déroulées lundi 11 septembre 2017 chez MESEA, entreprise gestionnaire de l'infrastructure sur la ligne LGV Tours Bordeaux (groupe Vinci). En obtenant 14 élu(e)s sur 16, **l'UNSA-Ferroviaire première Organisation Syndicale** confirme son ancrage en s'implantant durablement dans le paysage syndical de cette entreprise. L'UNSA-Ferroviaire totalise près de 70 % des voix et représente tous les collègues (Employés, Maîtrise et Cadres). Les salarié(e)s de MESEA ont su choisir la responsabilité et le dialogue pour les représenter dans les Instances Représentatives du Personnel.



L'UNSA-Ferroviaire, créateur de lien social, vous informe et 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 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>