

Sommaire

Page 1

-Nouvel'R

Page 2

-Consultation sur la réorganisation de l'Infralog Sud Atlantique

-Consultation sur les périodes de moindre besoin

-Forfait en jours

Page 3

-Orientations sécurité 2018

-Egalité professionnelle

Page 4

Le saviez-vous ?
PGIC, Loi de sécurité intérieure, Activités sociales et culturelles, Elections Oc'Via

PLAN STRATEGIQUE 2030 NOUVEL'R

Point d'étape

A l'occasion du séminaire de Rotterdam, le président JEANTET avait lancé une nouvelle stratégie de transformation. Le plan stratégique 2030 appelé **NOUVEL'R** est en cours de construction.

Gilles CHEVAL, ex Directeur Territorial Auvergne-Rhône-Alpes, est désormais en charge de dessiner la nouvelle organisation de SNCF Réseau. Il était présent le 28 novembre devant les membres du CE Maintenance et Travaux, et a expliqué les grandes orientations de sa mission en cours. L'idée est :

-de donner une vision à long terme et de se projeter sur les grandes priorités de SNCF Réseau, tout en faisant de notre EPIC un producteur de services et le véritable architecte du réseau, notamment vis à vis des Autorités Organisatrices de Transport, et des Entreprises Ferroviaires de transport,
-séparer les entités de prescriptions et la réalisation de la production.

Des « zones de production » seraient créées (par axe), pour réduire les problèmes de fonctionnement liés aux « frontières », entre les régions, et mieux travailler au service des clients.

Les Directions territoriales resteront et porteront les projets régionaux auprès des décideurs politiques.

La priorité reste donnée aux lignes les plus circulées où il sera nécessaire de procéder à des modernisations des systèmes d'exploitation, via des évolutions technologiques, pour absorber plus de circulations. Pour les lignes les moins circulées (7 à 9), les besoins et les financements doivent être partagés avec les Autorités Organisatrices (Régions) ou les chargeurs FRET.

Il y a une volonté de maintenir un réseau plus performant au service des entreprises de transport, et de déployer une politique commerciale

dynamique favorisant l'usage du ferroviaire.

LES GRANDS PRINCIPES DE FONCTIONNEMENT à mettre en place :

- Organiser la production réseau par axe **sans modification des périmètres des établissements**
- Elaborer la gestion du réseau ferré à partir d'une **stratégie industrielle** de gestion à long terme de nos actifs
- Distinguer prescription** (politique, outils) **et réalisation** (ceux qui exploitent, maintiennent...)
- Mettre en place une Maitrise d'Ouvrage portant les projets de A à Z, et une articulation renforcée entre maitrise d'œuvre et maitrise d'ouvrage.
- Instaurer une véritable **politique commerciale** pour élargir l'usage du réseau et développer les recettes (péages).

CES OBJECTIFS S'APPUIERONT sur :

- Un processus de gestion de nos actifs industriels avec un horizon de temps long et garantissant l'alignement de toutes les entités sur les objectifs de performance du réseau et des axes
- Le désilotage de l'entreprise (décloisonner les 4 Directions Métier de SNCF Réseau pour être plus efficace)
- Le principe de subsidiarité (décision au bon niveau, et au plus près du terrain)
- Une évolution de notre modèle managérial vers plus de décentralisation et de responsabilisation.

Une convention des managers aura lieu le 15 mars 2018 pour une présentation du projet. A ce stade, les évolutions de la DMT et d'Infrarail ne semblent pas encore définies.

L'UNSA Ferroviaire reste perplexe quant aux évolutions envisagées dans une entreprise aussi grande que SNCF Réseau, et craint une nouvelle complexification des organisations, sans plus-values significatives. L'UNSA Ferroviaire revendique le pilotage des 3 métiers (maintenance, circulation et I&P) au sein d'un même périmètre.

ÉCHOS DU COMITE D'ETABLISSEMENT MAINTENANCE ET TRAVAUX

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.

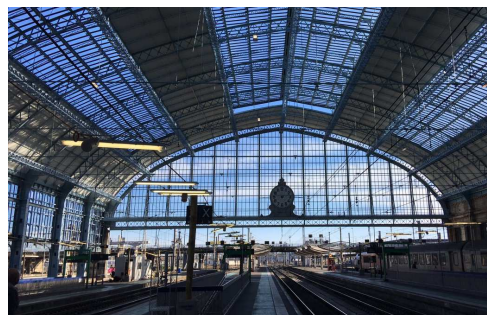
Les agents concernés reçoivent des propositions de postes dans les Infrapôles qui voient leurs charges travaux de « régénération » augmenter à partir de 2018.

Après un premier report de la consultation, en septembre en raison d'un blocage avec les élus concernant les informations fournies, **les élus UNSA Ferroviaire se sont positionnés le 28 novembre contre cette réorganisation.**

Les impacts économiques, les impacts sur les effectifs et l'organisation des Infrapôles Aquitaine et Poitou-Charentes en phase de croissance, les mesures de prévention pour réduire les risques psycho sociaux ne figurent toujours pas dans le dossier de consultation.

Le DET Infralog explique cependant que l'accueil des agents dans les nouveaux postes fera l'objet d'une attention particulière (parcours nouvel arrivant).

*Les élus tiennent le dossier complet et leur déclaration CE à disposition.
Contact en dernière page du journal.*



Matthieu CHABANEL DGA M&T et président du CE a par ailleurs rappelé sa vision pérenne des établissements Infralog avec les missions suivantes :

- services aux infrapôles avec des missions d'appui et de guichet (C2MI, guichet trains...) pour une meilleure efficacité de la production,
- ASTI,
- Equipes mécanisées à une échelle plus large.

CONSULTATION SUR LES PERIODES DE MOINDRE BESOIN EN PERSONNEL

Les élus UNSA Ferroviaire ont voté contre les périodes de moindre besoin en personnel, proposées par les établissements pour 2018.

Les propositions de 14 établissements ne respectent pas les règles du RH 00045 sur le sujet.

Le texte RH 00045 date des années 70 : à l'époque les équipes étaient non mécanisées et il était important de réguler les départs en vacances, d'inciter les agents à ne pas partir tous dans les périodes habituellement demandées, pour préserver un effectif suffisant et pouvoir faire face aux aléas nécessitant des manutentions manuelles. L'UNSA Ferroviaire pense que ce texte devrait être réécrit, dans l'intérêt de tous. Il n'est plus en adéquation avec les besoins actuels.

En attendant, par souci d'équité entre les agents rattachés au CE, l'UNSA Ferroviaire estime que les règles du RH 00045 toujours officiellement en vigueur doivent être appliquées dans tous les établissements.

FORFAIT EN JOURS

Certains établissements ont décidé de faire signer une convention forfait en jours aux agents travaillant régulièrement de nuit, notamment dans les unités travaux.

Ces agents ne travaillent pas de nuit par choix, les plages travaux leur sont imposées. Ils ne restent pas maîtres de l'organisation de leur travail et de leur emploi du temps. Ils ne répondent donc pas au champ d'application de l'accord collectif (article 1).

La Direction n'applique pas les clauses de l'accord qu'elle a proposé et signé !

Ces salariés relèvent d'un régime avec tableau de service à 132 repos, avec surveillance médicale particulière, et possibilité de reconnaissance de la pénibilité sous réserve des conditions de durée d'exposition.

L'UNSA Ferroviaire rappelle aux agents concernés qu'ils pourront toujours, s'ils le souhaitent et/ou en éprouvent le besoin, renoncer au forfait en jours, à date anniversaire et sous préavis de deux mois. L'UNSA Ferroviaire demande que leur affectation sur ces postes ne soit alors en aucun cas remise en question.

SECURITE

Les Orientations sécurité 2018 ont été présentées aux élus CE dans le cadre de la plénière du 28 novembre 2017. Elles s'inscrivent dans le programme PRISME, et complètent les REGLES QUI SAUVENT.

ORIENTATIONS SECURITE 2018 Métier Maintenance et Travaux

Concernant la santé sécurité au travail, le décret SECUFER n° 2017-694 relatif à la protection des travailleurs vis-à-vis du risque ferroviaire a été publié en mai et sera mis en œuvre à travers de nouveaux textes réglementaires, de nouvelles formations et de nouvelles habilitations.

Les règles de travail en coactivité sous décret de 1992 seront réécrites via le texte RRA 07792.

La prévention des risques routiers est également en cours de réécriture.

Le déploiement de kits de manœuvre à distance et de tapis amortissant le bruit sur les ballastières va se poursuivre.

Le programme OSMOZE jusque-là en phase expérimentale devrait aussi pouvoir se généraliser, notamment avec l'outil d'aide à la rédaction des contrats de travaux, l'outil e-dépeche, la géolocalisation des mobiles travaux sur zone de chantier (pour limiter les sorties intempestives du domaine protégé).

*Les élus tiennent les orientations sécurité à votre disposition.
Contact en fin de journal.*

- P** COMPORTEMENT **P**ROACTIF
- R** ANALYSE PAR LES **R**ISQUES
- I** MAITRISE DES **I**NTERFACES
- S** **S**IMPLIFICATION DES PROCEDURES
- M** AMELIORATIONS **M**ANAGÉRIALES
- E** **É**QUIPEMENTS A LA POINTE DU DIGITAL

L'UNSA FERROVIAIRE rappelle que la digitalisation pose désormais problème aux agents, lesquels ont de plus en plus de mal à suivre les évolutions de l'entreprise.

L'externalisation amène aussi beaucoup de défauts de sécurité.

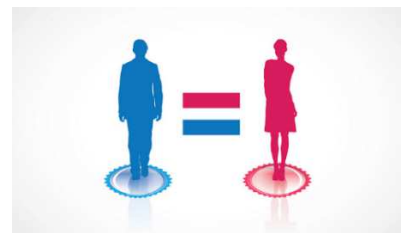
La sécurité passe avant tout par des effectifs suffisants, des organisations bien pensées, la clarté des directives, l'acquisition de compétences via des formations régulières et bien dimensionnées, une bonne transmission des compétences aux jeunes générations, une stabilité des structures et du travail pour ne pas perturber le mental du personnel.

EGALITE PROFESSIONNELLE ET MIXITE

Le 8 novembre, les membres du COMité EXécutif, les dirigeants de SNCF Réseau et les directeurs d'établissement ont réaffirmé leurs engagements.

Une centaine d'engagements ont été pris. Quelques exemples :

- Libérer du temps aux femmes qui veulent donner l'exemple pour rendre notre marque employeur attractive.
- Faire connaître nos métiers au travers de différentes actions auprès du public féminin.
- Porter le taux de recrutement des femmes au-delà de 20% dès cette année, 25% en 2020.
- Mettre en œuvre une communication d'entreprise qui valorise les métiers exercés par les femmes
- Réaliser un benchmark avec la police nationale pour montrer les vertus de la présence de femmes dans les métiers dits d'hommes.
- Faciliter l'intégration des femmes dans les équipes opérationnelles par des actions concrètes avec une première étape au 01/01/18 qui est la mise à disposition au catalogue de vêtements haute visibilité adaptés.
- Malgré un taux de filles dans les écoles d'ingénieurs de 21%, recruter au moins pour nos postes d'ingénieurs 35% de jeunes femmes.



L'UNSA Ferroviaire a vu des jeunes femmes cadres ingénieures, envoyées par leur hiérarchie, dans des conférences pour des exposés, après leur journée de travail. Envoyer des femmes faire la promotion de SNCF Réseau dans les écoles, universités ou réseaux d'entreprise peut paraître pertinent, mais dans les faits cela contribue à demander aux femmes de l'entreprise encore plus qu'aux hommes.

Aussi, pour l'UNSA Ferroviaire :

-Il faut qu'il y ait une réelle réduction de la charge de travail des femmes pour « ce temps libéré au service de la mixité ».

-SNCF Réseau doit aussi impérativement s'attacher à supprimer les écarts de salaires qui existent entre les femmes et les hommes chez les contractuels annexe C.

-SNCF Réseau doit faciliter les carrières des hommes et des femmes, en situation de parentalité, en avançant les dates des comités de carrière, pour faciliter les mobilités professionnelles pendant les grandes vacances scolaires.

-Pour recruter plus de femmes sur le terrain, SNCF Réseau doit enfin se décider à doter le personnel de véhicules aménagés de sanitaires.

LE SAVIEZ-VOUS ?



PLAN DE GESTION DES INFORMATIONS CONFIDENTIELLES (PGIC)



L'article 6 du décret n°2015-139 prévoit que chaque agent de SNCF Réseau atteste qu'ont été portées à sa connaissance les règles de confidentialité et la liste des informations confidentielles (capacités travaux, régularité, incidents/accidents sur le réseau) à ne pas divulguer aux autres entreprises ferroviaires de Transport. À ce titre, l'entreprise met en place un plan de gestion des informations confidentielles (PGIC). Le process semble accompagné d'un formalisme excessif, mais il est légal.

Chaque agent a normalement reçu dans la semaine du 20 novembre 2017 sur sa boîte mail professionnelle un courrier électronique avec un lien vers la plateforme « Docusign ». C'est sur cette plateforme que l'agent peut accéder au PGIC et attester par signature électronique que les règles de confidentialité et le PGIC ont bien été portés à sa connaissance. L'opération de signature électronique est très simple à faire (un clic).

Le texte à lire dans le message, avant signature, est par contre vraiment très long. A noter qu'il peut être lu préalablement dans le texte règlementaire « Règle RRG21013 » disponible sur Digidoc.

Pour les agents ne disposant pas d'un accès électronique à la plateforme, une signature papier de l'attestation est prévue.

L'UNSA Ferroviaire a exigé en plénière CE que ce texte soit commenté et expliqué aux agents avant signature. La Direction a répondu favorablement à cette demande.

LOI RENFORÇANT LA SECURITE INTERIEURE CONTRE LE TERRORISME

La loi du 30 octobre 2017 intéresse directement les entreprises dont certains des postes occupés sont sensibles. Cette loi permet désormais de procéder à des enquêtes en vue de s'assurer que le comportement des personnes n'est pas devenu incompatible avec leurs fonctions et missions exercées. La loi peut conduire à un retrait d'habilitation.

ACTIVITES SOCIALES ET CULTURELLES DES AGENTS DU CE M&T

Les dotations de l'entreprise sont désormais reversées aux CE régionaux Mobilités **en fonction du Lieu Principal d'Affectation (LPA)** de l'agent et non plus en fonction de l'adresse du siège de son établissement. Pour les grands établissements (LGV notamment), les différents agents peuvent dépendre de CE régionaux différents. Ainsi par exemple, un agent d'un établissement lyonnais, avec un LPA à Roquemaure dans le Gard, dépendra pour ses activités sociales et culturelles du CE régional Mobilités Languedoc Roussillon. Le site internet du CE SNCF Maintenance & Travaux <https://www.ce-mt.fr/> et son onglet Activités Sociales vous guideront si besoin. Mais ce n'est pour autant pas gagné pour les agents, car la communication fonctionne assez mal entre les gestionnaires CGT du CE M&T et les CE régionaux Mobilités.



ELECTIONS PROFESSIONNELLES CHEZ OCIVIA MAINTENANCE

Les élections professionnelles se sont déroulées, courant octobre 2017, chez Ocvia Maintenance, le gestionnaire de l'Infrastructure sur la nouvelle ligne Contournement Nîmes Montpellier (CNM). L'UNSA-Ferroviaire obtient 100 % de représentativité. **L'UNSA-Ferroviaire, par ce résultat sans appel, se voit de nouveau confortée comme première Organisation Syndicale progressiste dans une entreprise du Ferroviaire.**



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>