

Sommaire

Page 1

- Mise en service du CNM

Page 2

- Consultation sur le plan de formation-exercice 2018

Page 3

- Nouveau blocage de la gare de Montparnasse
- Accord en faveur des travailleurs handicapés

Page 4

Le saviez-vous ?
- Nouvel'R, ça s'accélère
- Ordonnance balai,
- Hausse CSG
- Evolution dans l'offre SNCF

MISE EN SERVICE DE LA LIGNE NOUVELLE CNM (contournement Nimes Montpellier)

Le 10 décembre 2017 a été mis en service le CNM, ligne nouvelle qui assure le contournement de Nimes et Montpellier sur l'Axe Sud-Est.

Le CNM est une ligne à grande vitesse entre Manduel, commune du Gard située près de Nîmes, et Lattes, commune de l'Hérault située près de Montpellier. Cette ligne présente la particularité d'être prévue pour un usage mixte Voyageurs/Fret.

Dans un premier temps, seuls quelques trains Fret empruntent cette nouvelle ligne. Les TGV circuleront dès juillet 2018.

La ligne est prévue pour une vitesse de 220 Km/h. Elle permettra de relier Montpellier à Paris en 3 heures 05 et favorisera la liaison vers Barcelone.

Cette ligne contribuera à dynamiser les trafics ferroviaires et est un apport majeur pour la région Occitanie. Elle facilitera aussi les chantiers en plages travaux simultanées sur la ligne classique.

- L'EIC Languedoc-Roussillon assure la gestion des circulations sur l'ensemble de la ligne nouvelle.

- Oc'via Maintenance devient Gestionnaire de l'Infrastructure du CNM jusqu'en 2037, avec agrément de sécurité EPSF pour la maintenance et travaux.

- L'Infrapôle Languedoc-Roussillon, en plus de la maintenance des 4 raccordements relevant de son périmètre, est également chargé de la maintenance et de l'exploitation de la Sous-Station de la Castelle (Sud Est Montpellier).

- L'Infrapôle LGV Sud-Est Européen assure la maintenance de la jonction de Redessan.

- L'Infralog Languedoc-Roussillon maintient les installations de télécommunication en interface tout le long de la ligne du CNM.

- Le Central Sous-Station de Lyon (Infrapôle Rhodanien) réalise la conduite des installations de traction électrique.

- Le Centre de Supervision Sud Est (Infralog Lyon) assure la surveillance à distance des installations des raccordements.

Outre la segmentation et la complexité des opérations d'exploitation et de maintenance que subiront les agents de SNCF Réseau, **l'UNSA Ferroviaire dénonce un montage financier qui exclut SNCF Réseau Maintenance et Travaux du rôle de gestionnaire de l'Infrastructure de la ligne nouvelle.**



SNCF Réseau percevra les péages des Entreprises Ferroviaires de transport et s'acquittera d'un loyer auprès d'OC'VIA, au titre de ses missions d'investissement et de financement ainsi que d'entretien-maintenance et de renouvellement. Ce montage en Partenariat Public-Privé pèsera donc dans le budget de SNCF Réseau.

CONSULTATION SUR LE PLAN DE FORMATION-EXERCICE 2018

Le plan de formation 2018 fourni donne lieu à l'analyse suivante :

- Le volume horaire baisse de 5 % par rapport au plan 2017, alors que le nombre de stagiaires progresse de 3 %.
- Les formations premier emploi diminuent en 2018 par rapport à 2017, car il y a eu en 2017 un fort reliquat de formations des recrutements 2016.
- Les formations de perfectionnement sont prévues à la hausse en 2018.
- La formation va évoluer vers plus de cours en distanciel (e-learning), qui se feront avant les cours en école.
- Les centres de formation internes resteraient le lieu principal de formation rassemblant en prévisionnel 73 % du volume horaire prévu, mais le recours à des organismes extérieurs augmente.
- Les collèges Maîtrise et Cadre connaissent une évolution à la hausse de leur volume horaire et de leur nombre de stagiaires. Cette analyse est surprenante, mais témoigne probablement de la transformation de l'entreprise vers le « faire-faire » et la digitalisation.

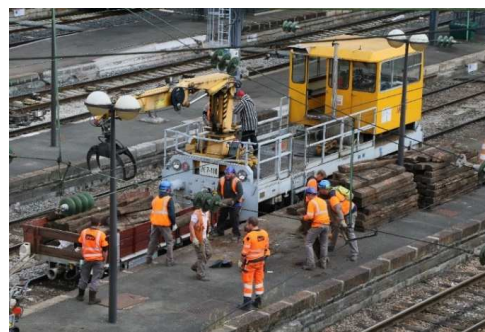
Parallèlement les COFO se plaignent du manque de places proposées dans les écoles et de la rapidité avec laquelle celles-ci sont affectées, laissant beaucoup d'établissements sur leur faim et en difficultés. L'UNSA Ferroviaire voit bien que les centres de formation de Maintenance et Travaux sont saturés et ne répondent pas suffisamment aux besoins des établissements. Or la formation est un maillon essentiel pour l'acquisition des compétences et la qualité des prestations terrain.

Malgré ce sous-dimensionnement, la Direction a opté pour la fermeture à venir de nombreuses écoles et le maintien de seulement trois centres de formation à Lyon, Bordeaux (Bègles), et Nanterre.

A noter que la construction de centres modernes avec capacité d'hébergement et accès facilité, promise depuis 2013, se fait toujours attendre en province. Désormais la Direction M&T a mandat « pour conduire des études pour les trois centres, avec un second scénario possible à six centres ».

A ce problème de places dans les écoles, s'ajoutent les difficultés pour libérer les agents de la production, puisque le taux de participation dans les séances de cours est de 8,7 stagiaires au lieu des 12 prévus.

La Direction insiste sur la nécessité de travailler à mieux planifier les formations dans Laplace.



Pour l'UNSA Ferroviaire, alors qu'il faudrait renforcer la formation du personnel, la Direction parisienne RH M&T n'est pas consciente que sa politique formation est inadaptée et déconnectée des besoins réels. Les conséquences seront dramatiques.

Plan 2017		Plan 2018	
Nb Stagiaires prévus	Nb d'heures	Nb Stagiaires prévus	Nb d'heures
70 057	1 404 942	72 246	1 335 541

Les élus UNSA Ferroviaire ont voté contre.

ACCIDENT DE BUS A MILLAS

Un Train Express Régional a percuté un bus scolaire jeudi 14 décembre 2017 au passage à niveau N°25 sur l'axe ferroviaire Perpignan-Villefranche de Conflent, situé à Millas.

Nos pensées sont d'abord pour les victimes et leur famille. Les enquêtes détermineront les circonstances et les responsabilités. L'accident rappelle que les PN restent des points de fragilité sur le réseau qui nécessitent une vigilance importante.

Les élus M&T expriment leur entière solidarité avec la Direction et le personnel de l'Infrapôle Languedoc Roussillon, fortement mis à contribution et inquiétés par cet accident.

NOUVEAU BLOCAGE DE LA GARE DE PARIS MONTPARNASSE



Une panne informatique a touché le poste d'aiguillage de Montparnasse, bloquant la signalisation et le trafic le dimanche 3 décembre.

Cette panne est intervenue lors d'une mise en service après des travaux conduits pour augmenter de 20 % la capacité d'accueil des TGV dans la gare (études et essais effectués en interne).

L'enquête immédiate a permis d'identifier la cause de l'incident : le protocole de test utilisé ne permettait pas de déceler cette erreur de paramétrage informatique due à un mauvais chargement des données. La Direction indique que la maîtrise technique de la préparation de ces travaux n'a pas été suffisante.

La panne a été réparée rapidement et le trafic a pu reprendre dès le lundi 4 décembre au matin. Elle a globalement été mieux gérée que celle survenue en août.

Pour l'UNSA Ferroviaire, il faut clairement :

- revoir la gestion prévisionnelle des emplois et compétences des métiers techniques, en renforçant le nombre d'essayeurs, et la transmission des compétences sur ces emplois,
- arrêter de sacrifier la technique pour des raisons budgétaires,
- reprendre en interne la maîtrise totale de nos travaux,
- piloter sous une même tutelle les métiers Maintenance & Travaux, Ingénierie & Projets et Circulation.



ACCORD EN FAVEUR DES TRAVAILLEURS HANDICAPES

L'entreprise s'était engagée à faire progresser de façon constante son taux d'emploi pour tendre vers le seuil légal de 6 %.

Le périmètre du CE Maintenance et Travaux compte 1226 travailleurs handicapés pour un effectif d'assujettissement de 26057, soit seulement 4.1%, en net retrait par rapport à 2015 et 2016. C'est donc un résultat contraire à l'objectif fixé. L'UNSA Ferroviaire ne peut que désapprouver la politique de SNCF Réseau qui s'essouffle, alors que nous n'étions pas loin des 6% au cours des dernières années.



On dénombre seulement 11 recrutements de travailleurs handicapés à M&T en 2017, ce qui est faible.

Parallèlement, 23 réformes médicales de travailleurs handicapés ont été prononcées en 2017 dans notre périmètre.

L'UNSA Ferroviaire constate qu'il est de plus en plus difficile de trouver des solutions de reclassement. Dans la plupart des cas, l'obligation de reclassement pourtant présente au Code du travail ne trouve pas d'issue, et c'est une réforme médicale qui est proposée.

De même, la prise en compte des maladies invalidantes est de plus en plus compliquée. Depuis que le temps partiel thérapeutique est limité à un an, les agents souffrant de ces maladies sont en difficultés.

Les travailleurs handicapés sont les plus exposés aux mesures de régression sociale prises ces dernières années.

La tendance de Maintenance et Travaux est d'augmenter la productivité pour tous, et de s'entourer de salariés majoritairement masculins et avec une santé optimale, délaissant ainsi les orientations du Groupe en termes de Diversité et de Social.

Le département emploi-compétences de M&T, et sa Responsable Diversité font ce qu'ils peuvent, mais leur périmètre est bien trop grand et le contexte économique bien peu favorable. Quant à la mission handicap, elle a été sortie de la ligne hiérarchique et ne porte plus la politique de recrutement.

Aussi, **pour tenir les engagements des accords collectifs successifs et tendre vers les 6%, l'UNSA Ferroviaire demande que les DET aient des objectifs de progrès sur le taux d'emplois de travailleurs handicapés dans leur établissement. Le Président du CE a indiqué en séance qu'il retenait cette idée.**

LE SAVIEZ-VOUS ?



NOUVEL'R : SNCF RESEAU ACCELERE LA TRANSFORMATION

Matthieu CHABANEL DGA M&T a été nommé Directeur Général Délégué, avec une mission de préfiguration pour le déploiement d'une réorganisation de l'ensemble de la filière ingénierie et de la maîtrise d'ouvrage, et pour proposer d'ici la fin du mois de janvier 2018, une nouvelle articulation entre maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre des projets.

REFORME DU CODE DU TRAVAIL : ORDONNANCE BALAI



Moins de trois mois après leur publication, les cinq ordonnances réformant le code du travail font l'objet de nombreuses modifications. **Une 6e ordonnance comportant des évolutions, dite ordonnance balai car elle permet à l'Exécutif de corriger et d'amender les textes des 5 ordonnances déjà parues en septembre, devrait toucher notamment à la mise en place et au fonctionnement du comité social et économique (CSE).** Par ailleurs, un décret sur le comité social et économique sera aussi publié pour une mise en application début janvier.

Alors que le gouvernement voulait légiférer rapidement et par ordonnances, il bricole de manière maladroite depuis septembre les incohérences apparues. Au final, la réforme demande des lectures et relectures des ordonnances, au fil de leur transformation, et alimente plus que jamais le mécontentement de tous.

HAUSSE DE LA CONTRIBUTION SOCIALE GENERALISEE

Pour beaucoup de Français, l'augmentation de la CSG prévue par le Gouvernement s'accompagnera d'une baisse des prélèvements salariaux, et ce sera bien le cas pour les cheminots contractuels.

Ce ne sera par contre pas le cas pour les cheminots au Statut. Aussi, pour maintenir le pouvoir d'achat, et selon le souhait de notre organisation syndicale, la Direction a décidé de compenser le manque à gagner net par le biais d'indemnités compensatrices qui seront mises en place à partir du 1^{er} janvier 2018.

EVOLUTIONS DANS L'OFFRE SNCF

SNCF Voyages-sncf.com devient oui.sncf

Ce site internet propose désormais toute la gamme de produits OUI : OUIgo le TGV low-cost, InOUI le TGV classique confortable et connecté, OUIbus, OUIcar.

Il vise l'excellence relationnelle et la conquête de nouveaux clients.

Kis la plateforme de réservation de billets, dédiée aux salariés du GPF et ayant droits, change d'adresse : www.oui.sncf/kis



Joyeuses fêtes



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>