

Sommaire

Page 1

-Réforme ferroviaire
nouveau pacte ferroviaire

Page 2

-Actions syndicales
-NOUVEL'R

Page 3

-Négociations CSE
-Transfert magasin voie le Mans
-Compensation des temps partiels 2017
-Intéressement

Page 4

Le saviez-vous ?
-dons de congés aux salariés aidants, périodicité visites médicales d'aptitude, activités sociales et culturelles

REFORME FERROVIAIRE 2018 – NOUVEAU PACTE FERROVIAIRE

Alors même que les résultats du GPF sont bons en 2017, le gouvernement a lancé une nouvelle réforme ferroviaire, appelée nouveau pacte ferroviaire français, avec pour but de définir les modalités d'ouverture à la concurrence, de mettre fin au statut pour les nouveaux embauchés, de transformer le GPF en une société nationale à capitaux publics. Le gouvernement demande en parallèle la préparation d'un plan stratégique.

Concernant le statut (GRH00001), on entend que celui-ci expliquerait nos surcoûts, par les mécanismes de notations et par l'impossibilité de licencier le personnel excédentaire. Pourtant, **nous constatons que certains cadres hors statut coutent bien plus cher.** Cette idée de supprimer le statut stigmatise les cheminots, et c'est pour l'UNSA Ferroviaire sans fondement, compte tenu de la conscience professionnelle, des horaires et conditions de travail difficiles de la plupart des cheminots. Le statut permet aussi de fidéliser le personnel, permet de compenser certaines contraintes liées à la circulation des trains et la continuité des services. Supprimer le statut provoquera vraisemblablement un turn-over du personnel avec une perte de compétences, dont le réseau, déjà fragilisé, n'a vraiment pas besoin.

Changer les EPIC du GPF en une société nationale à capitaux publics fera perdre la garantie financière de l'Etat. En cas d'ouverture du capital, rien n'empêchera l'introduction de capitaux privés.

Les vrais sujets pour SNCF Réseau sont le manque de financement pour remettre à niveau le réseau avec des entrées d'argent insuffisantes, et la dette orchestrée par les pouvoirs publics pour payer la construction des LGV.

Quant au plan stratégique à produire pour diminuer les coûts, les solutions proposées restent toujours les mêmes, augmenter nos recettes, améliorer encore et toujours la productivité, et bénéficier des retours sur investissements en régénération et en digitalisation. Or le personnel est à bout de souffle avec des efforts de productivité commencés dans les années 2000. Aussi nous disons stop à la productivité à M&T.

Concernant la polyvalence évoquée par Guillaume PEPY, elle existe déjà à SNCF Réseau, malgré la rigidité des procédures d'habilitation et des enjeux de sécurité liés aux compétences des personnels.



La Ministre des Transports explique que les objectifs sont : un meilleur service, une SNCF renforcée, des cheminots mieux préparés pour l'avenir. L'UNSA Ferroviaire considère que le gouvernement fait fausse route, et que les décisions iront justement à l'encontre de la qualité de service. Or le Premier ministre lie la reprise de la dette à une amélioration du service ! Cette nouvelle réforme est donc une fausse bonne idée, une impasse et surtout un chantage !

Quant à la méthode du gouvernement, les multiples concertations menées entre les partenaires sociaux et le Ministère des Transports ne trouvent aucun écho dans le projet de loi d'habilitation présenté au Conseil des Ministres le 14 mars 2018 ! Nous notons une volonté de passer en force cette réforme. Aucun point d'accord et/ou désaccord ne ressort de ces réunions, improductives à souhait.

LES ACTIONS SYNDICALES A VENIR

L'UNSA-Ferroviaire était dans la rue le 22 mars pour faire entendre la voix des cheminots en colère. L'UNSA-Ferroviaire se dresse devant ce Gouvernement qui a des ambitions néfastes envers la SNCF et envers le Ferroviaire, avec un projet de loi d'habilitation prévoyant le recours à des ordonnances. Face à ce Gouvernement autoritaire, l'interfédérale constituée des quatre organisations syndicales représentatives a déterminé un calendrier de grève reconductible de 2 jours tous les 5 jours à compter du 3 et 4 avril et ce jusqu'au 28 juin. A noter 35 % de grévistes ont été recensés le 22 mars alors que c'était une grève technique pour permettre aux agents d'aller manifester.

PROGRAMME NOUVEL'R : UNE TRES GROSSE REORGANISATION

Pour améliorer les objectifs de performance, SNCF Réseau va restructurer son organisation par grandes missions stratégiques, en prônant la transversalité, le décloisonnement, la simplification des process et le développement d'une vraie politique commerciale de ventes de sillons aux entreprises de transport.

Les nouvelles Directions Centrales prévues sont :

- Direction Générale de la Stratégie, de la Programmation et de la Maitrise d'Ouvrage
- Direction Générale Exploitation Système
- Direction Générale Industrielle et Ingénierie
- Direction Générale des Opérations et de la Production avec création de trois zones : Atlantique, Nord Est Normandie, Sud-Est
- Direction Générale Clients et Services
- Direction Générale Ile de France
- Direction Générale Finances/Achats
- Direction Générale des Ressources Humaines, mutualisée (avec disparition des DRH par Direction Métier)

NOUVEL'R est une restructuration de l'EPIC SNCF Réseau qui va affecter les emplois des Directions parisiennes Métiers actuelles (Accès au Réseau, Circulation, Maintenance et Travaux, Ingénierie et Projets), mais aussi les services d'Ingénierie et Projets de tout le territoire, de façon très significative.

Les périmètres des établissements opérationnels de notre CE ne seront pas touchés dans cette phase de réorganisation. Seul leur rattachement évoluera. Les Infrapôles, Infralogs, EIV hors IDF seront rattachés avec les EIC à une des trois zones de la Direction Générale des Opérations et de la Production.

Les principes directeurs de l'organisation projetée ont été :

- la gestion des actifs industriels améliorée
- la séparation claire entre MOA (maitrise d'ouvrage) et MOE (maitrise d'œuvre)
- la séparation de la prescription et de la production
- la gestion de la production de service au quotidien par la performance sur chaque axe
- la mise en place d'une véritable politique commerciale de sillons

En revanche, l'impact de cette réorganisation est considérable pour les 1258 agents en poste dans l'Établissement Direction Nationale Maintenance & Travaux.

Le dossier fourni ne précise pas les flux de postes et personnels envisagés : le dossier n'indique pas précisément ce que deviennent le département Formation du M&T, l'entité Infrarail et les postes centraux de la DMT, rattachés à notre CE M&T.

L'UNSA Ferroviaire craint beaucoup de suppressions de postes, des risques psycho sociaux pour le personnel concerné, et demande que de la perspective soit donnée rapidement aux agents concernés.

Par ailleurs, pour l'UNSA Ferroviaire, il peut être dangereux de modifier autant l'ossature de l'EPIC. Certes cette réorganisation favorisera la synergie entre EIC et Etablissements Maintenance & Travaux. Mais le projet prévoit la perte de DRH propre à chacune des Directions Centrales. Or une mutualisation des services RH de l'EPIC peut fragiliser le pilotage « métier » de l'emploi, de la formation, de la politique Diversité (Travailleurs Handicapés, Egalité professionnelle entre les hommes et les femmes, intégration des jeunes et seniors...etc) dans les établissements. Nous pensons que ce pilotage sera déconnecté des Directions Centrales et donc de la vraie ligne hiérarchique des établissements de production.

De plus, nous sentons bien que créer des directions supplémentaires à effectif constant va exiger de la productivité dans les services existants. Et par ailleurs, nous n'avons pas l'impression que cette réforme clarifie la chaîne de commandements et surtout les niveaux de responsabilités à SNCF Réseau.

Le projet Nouvel' R a été inscrit en consultation au Comité Central du GPF du 06/03/2018, sans information préalable dans une plénière précédente. Les élus, constatant un dossier très insuffisant notamment sur les effectifs des nouvelles entités et sur les flux de personnels, ont voté une expertise sur le sujet. En cours.

NEGOCIATION COMITE SOCIAL ET ECONOMIQUE (CSE)



Autre dossier sensible : la négociation de la mise en place des CSE. Ce nouveau dispositif imposé par les ordonnances MACRON rassemble en une seule instance les prérogatives des CE, DP et CHSCT. A date, la proposition de la Direction réduit encore les ex-CE en passant de 31 CE, 300 DP et 600 CHSCT à seulement 23 CSE. La notification par courrier du 19 février de ces périmètres est inacceptable. L'UNSA Ferroviaire et les autres OS ont défendu leur positionnement à la DIRRECTE auprès de laquelle une procédure a été engagée.

Alors que la récente feuille de route du plan stratégique SNCF prévoit une réflexion pour une plus grande décentralisation du dialogue social, nous constatons le contraire dans les faits !

Depuis quelque temps, dans les établissements, la fin du syndicalisme est annoncée par la Direction. C'est inouï ! Comment la Direction ose-t-elle porter un tel message auprès des Sièges d'établissement, DUO, et DPX. Comment des RRH et DET peuvent-ils relayer de tels messages au personnel ?

Soyez certains que, même avec les seuls CSE, **les OS continueront leur travail de défense des salariés face à des attitudes de plus en plus autoritaires de la Direction.** Si la Direction s'imagine qu'elle aura, à partir de 2019, la liberté de faire n'importe quoi, et de ne plus appliquer la loi, elle se trompe lourdement. L'UNSA Ferroviaire sera toujours là pour défendre l'intérêt des salariés.

TRANSFERT DE L'UNITE MAGASN VOIE DU MANS A L'EIV DE ST DIZIER

Le projet vise à rattacher cette unité à un établissement dépendant directement de la Direction fonctionnelle InfraIndustrie. L'équipe Pilotage de la Production et l'équipe Production resteront rattachées à l'unité magasin, tandis que l'équipe Soutien UMV passera sous management du RDET. Les élus constatent quelques évolutions de qualifications mais au global le Cadre d'organisation reste le même en 2018. Les postes restent basés au Mans.

Les élus tiennent le dossier à votre disposition - coordonnées en bas de page 4.

COMPENSATION DES TEMPS PARTIELS 2017



En application d'un accord collectif en vigueur, tout temps partiel est compensé au périmètre du comité d'établissement. Le cumul des pourcentages des nouveaux temps partiels sur les 43 établissements du périmètre CE Maintenance & Travaux a généré 7 autorisations d'embauche en 2017. Le choix des établissements et des métiers autorisés à recruter a été fait en concertation avec les représentants du personnel en privilégiant les établissements les plus impactés, comme suit :

Premier trimestre :

- 1 sur l'Infrapôle Bretagne en Signalisation.

Deuxième semestre :

- 1 sur l'Infrapôle PACA en Signalisation,
- 1 sur l'Infralog Limoges en Télécom.

Troisième trimestre :

- 1 sur l'Infrapôle LGV Sud-Est Européen en Signalisation,
- 1 sur l'Infrapôle Centre en Voie.

Quatrième trimestre :

- 1 sur l'Infrapôle Languedoc Roussillon en Signalisation,
- 1 sur l'Infrapôle Auvergne Nivernais en Voie.

INTERESSEMENT 2018

L'intéressement brut pour un salarié présent toute l'année au sein de son Epic (sans absence et à temps plein) est cette année de 350 euros. Pensez à faire votre choix d'option (soit placer la prime sur le PEG et bénéficier de l'abondement, soit percevoir la prime sur le bulletin de paie, soit opter pour une combinaison des deux choix) en ligne sur www.amundi-ee.com, ou bien en retournant le bulletin d'option au plus tard le samedi 31 mars 2018.





LE SAVIEZ-VOUS ?

EVOLUTION DE LA LOI POUR LES SALARIES « AIDANTS »

Le don de jours (RTT ou Congés au-delà du 24^e) en faveur des salariés « aidants » est désormais possible. Bénéficiant déjà aux salariés parents d'un enfant malade, le dispositif de don de jours est désormais étendu, par la loi du 13/02/2018 aux salariés aidant une personne dépendante ou handicapée. Il s'applique dès le 15 février 2018.

PERIODICITES DES VISITES DE MEDECINE D'APTITUDE SECURITE

La « médecine d'aptitude sécurité » vérifie que l'agent est apte physiquement à être habilité à la conduite des trains ou bien aux tâches essentielles de sécurité ferroviaire. La médecine d'aptitude sécurité vise à garantir la sécurité du système ferroviaire.

Elle ne doit pas être confondue avec la médecine du travail qui vérifie que l'activité professionnelle du salarié n'altère pas sa santé, et qui est protectrice pour l'agent (voir journal n°28).

L'UNSA Ferroviaire vous rappelle les périodicités légales des visites médicales d'aptitude sécurité.



Conducteurs de trains

- Le certificat d'aptitude physique délivré à un conducteur de moins de 53 ans est valable 3 ans.
 - La validité d'un certificat d'aptitude délivré à un conducteur de plus de 53 ans et de moins de 55 ans cesse à la date du 56^e anniversaire.
 - La durée de validité de tout certificat délivré à un conducteur âgé de plus de 55 ans est d'1 an.
- Dans tous les cas, la durée de validité peut être réduite sur décision du médecin.

Personnels habilités aux tâches essentielles de sécurité ferroviaire autres que la conduite de trains

La fréquence maximale de l'examen d'aptitude physique est la suivante :

- tous les 5 ans pour le personnel jusqu'à l'âge de 40 ans ;
- tous les 3 ans pour le personnel dont l'âge varie entre 41 et 62 ans ;
- tous les ans pour le personnel de plus de 62 ans.

Si le médecin agréé estime qu'une surveillance particulière d'un de ces personnels habilités est nécessaire, la durée de validité de son certificat peut être réduite.

Dans tous les cas, c'est un certificat d'aptitude qui est délivré.

Pour plus de précisions : voir le texte Organisation et Méthode GRH 00963.

BUDGET ACTIVITES SOCIALES ET CULTURELLES (ASC) DU CE

Les gestionnaires CGT du CE, avec l'aval de SUD Rail, ont voté des contributions exceptionnelles de plusieurs dizaines de milliers d'euros (près de 70 000 euros !) au profit d'actions humanitaires : à SOS Méditerranée qui aide les migrants, et au peuple Sahraoui opprimé par les autorités marocaines.

Pour l'UNSA Ferroviaire, le budget CE ASC donné par l'employeur SNCF doit profiter aux agents des 43 établissements DMT/Infrapôles/Infralogs/EIV et à leurs familles. A noter que paradoxalement, certaines aides CE pour les agents ne peuvent être obtenues (comme par exemple l'aide à la restauration des agents de la DMT Sud-Est à Lyon, alors que ceux-ci sont non éligibles au titre restaurant, et sans cantine SNCF). Pour nous, les dons aux associations humanitaires sont tout à fait honorables mais ne relèvent pas du budget CE. **Concernant la gestion des CE, le personnel M&T sera amené à se positionner lors des prochaines élections professionnelles, et nous rappelons que l'UNSA Ferroviaire défend une vision des ASC plus rationnelle, plus moderne et exclusivement tournée vers les agents et leur famille, dans la complémentarité de leur contrat de travail.**



L'UNSA-Ferroviaire, créateur de lien social, travaille à votre service.

Directeur de la publication : Didier MATHIS

Vos élus au CE national M&T : Nadine THEVENOT, Pierre HENRY, Yann DUREAU, Sébastien COLLOTTE, Benoit THEVENARD, Pascal STRICHER, Pascal ESCANDE, Jean Pierre SCATENA
Contacter 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 et de nous indiquer votre adresse mail personnelle.

Vous pouvez consulter notre site via : Intranet ou Internet <http://www.unsa-ferroviaire.org>