

## Sommaire

### Page 1

- Nouvelle trajectoire dangereuse

### Page 2

Echos du CE  
-Schéma prévisionnel de formation 2017  
-Emploi d'intérimaires  
-Projet de réorganisation

### Page 3

-Nouvelle charte éthique  
-Projet Haute Performance Grande Vitesse Sud-Est  
-Box compétences  
-Projet nouvelle LGV

### Page 4

Le saviez-vous ?  
-Accord en faveur des anciens apprentis et élèves  
-Nouveau cadre social  
-Activités Sociales Culturelles

## SNCF RESEAU : NOUVELLE TRAJECTOIRE DANGEREUSE

Après des décennies de restrictions financières imposées par l'Etat et RFF, les nouveaux dirigeants de SNCF Réseau ont constaté avec effroi en 2015 le mauvais état du réseau. Désormais c'est près de 5000 km de lignes qui ont des réductions de vitesse, et des lignes groupes 7 à 9 sont fermées. Comme l'Etat impose de limiter le recrutement de personnels dans les entreprises publiques, Jacques RAPOPORT s'était prononcé pour une augmentation de l'externalisation, sans comprendre que culturellement les entreprises extérieures n'ont pas le même savoir-faire, savoir-être et la même conscience professionnelle que les cheminots du groupe public ferroviaire.

**Patrick JEANTET** nouveau président de SNCF Réseau annonce dans le journal Les Echos qu'il veut réformer en profondeur sa nouvelle maison quitte à bousculer un certain nombre de susceptibilités. Il **veut non seulement renforcer l'externalisation, mais aussi augmenter les plages travaux de nuit !** Enfin l'article Les Echos indique qu'il appelle de ses vœux l'arrivée de la concurrence dans les transports de voyageurs et qu'il propose même aux régions un travail en commun pour mettre en concurrence SNCF mobilités !!

Pour P. JEANTET interrogé sur la dette, le plus important est d'augmenter les investissements. SNCF Réseau vient de lancer une émission d'obligations vertes d'un montant de 900 M € qui constituent

une nouvelle créance. Pour l'UNSA Ferroviaire, SNCF Réseau augmente ainsi encore son endettement, alors que c'est bien désormais à l'état de prendre ses responsabilités en application de la loi de réforme ferroviaire. Aggraver la dette n'est pas sans conséquences néfastes pour l'EPIC (c'est déjà 1,7 milliard d'intérêts à payer chaque année). Aucune entreprise n'augmente son endettement alors que celui-ci est déjà abyssal : 44 milliards.

G. PEPY s'est toujours montré respectueux du personnel et des syndicats, mais Patrick JEANTET semble choisir une autre voie. L'UNSA Ferroviaire considère qu'il a désormais entrepris de couler notre EPIC dans un silence assourdissant de nos cadres dirigeants.

Quant à l'état, le gouvernement ne veut pas prendre ses responsabilités vis-à-vis de la dette et ne s'applique pas la loi de réforme ferroviaire.

Les élus territoriaux sont, eux, obsédés par le TGV et le désenclavement de leur propre territoire, au détriment de l'intérêt économique du GPF. Le dernier rapport parlementaire de Gilles SAVARY et Bertrand PANCHER revient d'ailleurs sur la vision erratique et clientéliste de l'état, sur les endettements générés par les décisions politiques (construction de nouvelles lignes), sur le manque de vision responsable en tant qu'actionnaire unique et sur les risques encourus.

**L'UNSA Ferroviaire est scandalisé par les propos de P. JEANTET et pense que SNCF Réseau a vraiment besoin d'une gouvernance expérimentée et responsable.**



## ÉCHOS DU COMITE D'ETABLISSEMENT MAINTENANCE ET TRAVAUX - REUNION DU 17 NOVEMBRE 2016

Le président du CE, Matthieu CHABANEL, Directeur Maintenance et Travaux a essayé de rassurer les élus en nuancant les propos de Patrick JEANTET. Il a précisé que Patrick JEANTET souhaite préparer au mieux l'ouverture à la concurrence.

Matthieu CHABANEL nous paraît plus réfléchi et « ouvert », néanmoins il ne rassure pas compte tenu de la stratégie affichée par le nouveau président de SNCF réseau.

### Schéma prévisionnel de formation 2017

Le programme prévisionnel 2017 prévoit une augmentation du volume d'heures :

|      |                  |
|------|------------------|
| 2016 | 1 187 837 heures |
| 2017 | 1 404 942 heures |



Néanmoins la Direction n'est pas du tout certaine de pouvoir le réaliser.

L'UNSA Ferroviaire a voté contre, compte tenu de l'état de notre outil formation, du déficit de formateurs et des difficultés à libérer le personnel pour aller en formation.

Quant au projet d'évolution de la formation, il n'est pas finalisé notamment concernant la géographie des sites de formation qui seront conservés. Le site de Nanterre complètement pérenne bénéficie déjà d'agrandissements des bâtiments pour accueillir les opérateurs d'IDF. Certains sites de province fermeront et cela se fera progressivement. Les contrats des nouveaux formateurs sont établis en tenant compte de la durée de vie restante des sites.

Matthieu CHABANEL explique que l'idée est de se doter de centres de formation modernes (implantations mieux accessibles, outils pédagogiques et technologiques performants et hébergements plus confortables).

Cinq recrutements sont faits parmi des jeunes retraités de l'armée (ancien formateurs) dans le profil attachés techniciens supérieurs. Ils permettront d'ici deux ans de renforcer les centres de formation, soit par leur recrutement dans ces sites, soit en libérant par décalage des agents d'établissement pour le métier de formateur. Il eut été plus simple d'embaucher dans les établissements où des agents cherchent aujourd'hui à devenir formateurs mais qui ne sont pas libérés !

L'idée est aussi de concentrer les cours en présentiel sur les gestes métiers. L'e-learning ne sera pas développé de façon inconsidérée.

### Emploi d'intérimaires

Aujourd'hui les intérimaires représentent près de 250 Équivalents Temps Plein (ETP) sur les Infrapôles/Infralog hors IDF. **L'UNSA Ferroviaire est en total désaccord avec cette politique emploi.** Les raisons (remplacements de salariés absents et accroissements temporaires d'activité) ne convainquent pas, et nous rappelons que les intérimaires ne bénéficient aujourd'hui que de formations au rabais sur les risques particuliers de l'entreprise (ferroviaires et électriques) puisqu'ils ne sont pas envoyés dans les centres de formation SNCF. Leur présence et leur surveillance alourdissent aussi la responsabilité portée par les DPX, TO et les agents des brigades.

### Projet de réorganisation des établissements M&T de Paris Rive Gauche

La Direction SNCF Réseau envisage de **fusionner les établissements de PRG rattachés au CE RÉSEAU IDF** et s'interroge sur les lignes entretenues par ces établissements, situées en Eure et Loir (département de la région Centre-Val de Loire).

**Les infrapôles de la région Centre-Val de Loire rattachés au CE Maintenance et Travaux pourraient donc être affectés par la réorganisation.** Les élus suivront ce dossier avec attention.

## CHARTRE ETHIQUE ?

Une nouvelle charte éthique a été dévoilée. Certaines valeurs morales fortes y figurant nous étonnent en termes de fraude, de conflit d'intérêt et de prestataires, eu égard aux nouvelles pratiques de SNCF Réseau. Pendant des décennies, il a été rappelé aux cheminots que lorsqu'un marché était attribué à une entreprise, il convenait du point de vue déontologique de ne surtout pas effectuer de tâches incombant à cette entreprise. Désormais il est demandé d'accompagner les partenaires, de leur montrer le travail, de les former sur le terrain etc, alors qu'ils sont payés pour effectuer les travaux. Parfois même il est nécessaire de refaire le travail après eux. Le personnel SNCF Réseau est dubitatif et déconcerté par le partenariat tel que voulu depuis 2015. Aussi **les agents ne comprennent pas la concomitance entre la publication de cette charte éthique rigoureuse et saine, et les pratiques actuelles qu'ils observent dans leur travail.**

## PROJET HAUTE PERFORMANCE GRANDE VITESSE SUD-EST

La ligne LGV Paris Lyon est la plus fréquentée en France, elle est aussi le laboratoire de toutes les innovations commerciales :

-le nouveau modèle produit TGV lancé en 2015 avec l'accueil embarquement, le service de nettoyage à bord...etc,

-le produit low-cost OUIGO lancé en 2013.

Aussi SNCF Réseau va accroître les performances, en termes de capacités en augmentant le nombre de sillons par heure, avec notamment le déploiement de la signalisation ERTMS, le remplacement des Installations Fixes de Traction Electrique et la réalisation de travaux d'amélioration (signalisation) à Paris et dans le nœud ferroviaire lyonnais.



## BOX COMPETENCES

L'UNSA Ferroviaire a pris connaissance du nouveau programme développé par la DRH M&T baptisé « BOX Compétences ».

La « Box Compétences » nous inquiète franchement. L'idée est d'élargir, à distance, les compétences des agents à des activités en périphérie de leur métier : exemple apprendre avec cette box à effectuer du perchage quand on est agent Voie, et avec des outils innovants comme un jeu vidéo.

Nous sommes clairement pour innover les outils pédagogiques afin qu'ils intéressent et forment au mieux les jeunes générations, mais sérieusement la formation ne peut se diffuser via une boîte contenant une clé USB. Il s'agit de mission en lien avec la sécurité, et ces sujets méritent d'être traités avec formalisme, avec un cahier des charges, une réponse pédagogique en présentiel et avec des exercices pratiques sur le terrain. Les tâches dites périphériques visant à améliorer l'efficacité donc la performance opérationnelle ne sont pas à traiter à la légère.



## PROJET NOUVELLE LGV

SNCF Réseau lance une nouvelle phase de concertation sur une future LGV Nantes-Rennes, dans le cadre du projet « Liaisons Nouvelles Ouest Bretagne-Pays de la Loire », alors que tous les économistes préconisent l'arrêt des constructions des LGV.

Matthieu CHABANEL a nuancé en précisant que « ce projet se réinterroge » actuellement par rapport à sa version initiale, notamment sur sa pertinence en tout LGV.



## LE SAVIEZ-VOUS ?



### SIGNATURE D'UN ACCORD EN FAVEUR DES ANCIENS ELEVES ET APPRENTIS



Un accord collectif a été signé le 28 octobre 2016. Il modifie pour les anciens élèves et apprentis la mesure salariale MST4 payée à partir de l'âge d'ouverture des droits à la retraite. Pour les anciens apprentis, l'accord permettra aussi à partir du 1er janvier 2019 de toucher jusqu'à 36 fois le montant mensuel de la MST4, en une fois. Cette disposition constituera une participation de l'Entreprise au rachat de trimestres non validés. Les modalités sont complexes et l'UNSA Ferroviaire reste à votre disposition pour une communication de l'accord et une information plus détaillée.

### NOUVEAU CADRE SOCIAL D'ENTREPRISE

#### *Forfait-jour à 205 jours de travail par an*

Un projet d'accord sur le forfait-jour a été présenté par l'Entreprise. L'UNSA Ferroviaire revendique que tous les postes des établissements ressortissants aujourd'hui du titre III du RH77 (sans tableau de service) soient bien éligibles au forfait-jour, sauf pour les agents qui le refuseraient.

Le travail en titre II impliquera un tableau de service, un programme semestriel, les repos sous forme de RP et RU et le paiement des heures supplémentaires.

Quant aux agents des Directions (excepté les services en opérationnel), ils ne seraient pas éligibles au forfait-jour et auront dans ce cas un tableau de service, mais conserveront l'acquisition d'un repos pour 24 journées travaillées (avec un maximum de 10 jours par an) en application de l'accord sur l'organisation du temps de travail du 14 juin 2016 - art 55.

Une communication à l'attention du personnel va être lancée.

### ACTIVITE SOCIALES ET CULTURELLES

Le Comité d'Etablissement national M&T a en charge le suivi des questions économiques.

Pour les activités sociales et culturelles (ASC), la CGT majoritaire dans le CE a choisi de les mutualiser avec les Comités d'Etablissement régionaux Mobilités.

Nous vous rappelons que pour les ASC, vous devez donc vous adresser au CE régional Mobilités de votre lieu de travail.

Pour toute question ou doléance, le CE national M&T est joignable à l'adresse [accueil@cemtreseau.com](mailto:accueil@cemtreseau.com)

L'UNSA Ferroviaire a demandé au secrétaire du CE national M&T de mettre en place une organisation robuste pour répondre aux agents qui écrivent sur cette adresse générique d'accueil.



Le syndicalisme en positif

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

Directeur de la publication : Didier MATHIS

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](mailto: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>