

Sommaire

Page 1

-SNCF Réseau poursuit sur sa lancée en 2018

Page 2

- Sous-traitance

Page 3

-Nouvel'R

-Programmes prioritaires 2018

-Programme de maîtrise du risque alcool et autres produits psychoactifs

Page 4

Le saviez-vous ?

-agenda social, droit d'option CPR, Journée de carence

SNCF RESEAU POURSUIT SUR SA LANCÉE EN 2018

Lors de ses vœux à la presse, le 8 janvier, Guillaume Pepy annonçait : « 2017 est une année en trompe-l'œil. Il y a eu des incidents, mais c'est **une année record pour le train et la SNCF**, la meilleure commercialement depuis 2012, et financièrement depuis des années ».

Certes il y a eu, grâce à la mobilisation de SNCF Mobilités, plus de 7,5 % d'augmentation de trafic TGV, et entre 3 et 5 % d'augmentation du trafic des trains du quotidien.

Certes 2017 fut aussi une **année d'intense production à Maintenance et Travaux** avec 1000 km de voies renouvelées, 500 appareils de voie remplacés et une montée en puissance des nouvelles technologies. Le contrat de performance signé au printemps a donné une visibilité concernant les moyens alloués à la maintenance, et permet désormais à SNCF Réseau de se projeter dans le temps et d'avoir une programmation pluriannuelle, la plus fiable possible.

Mais pour l'UNSA Ferroviaire, 2017 fut aussi **une année avec des accidents très graves** et nous gardons une pensée toute particulière pour les agents gravement blessés et pour la famille des salariés décédés.

2017 fut encore une année avec des recrutements qui ont été bien en dessous des besoins réels du terrain, une année pendant laquelle l'appareil de formation est resté dégradé et les promesses de centres modernes de formation, faites depuis 2014, ne se sont pas concrétisées. 2017 fut une année où le taux d'emploi de travailleurs handicapés a régressé et la situation de la mixité n'a que peu évolué.

Pour l'UNSA Ferroviaire, **l'année 2017 fut une année de régression sociale**, et sur le plan économique la dette constitue toujours un fardeau qui ternit le moral et l'image de l'EPIC.

Pour 2018, SNCF Réseau annonce une prévision de 2800 embauches, afin de remplacer les départs en retraite.

La rénovation du réseau continuera. Pour accélérer le rythme des travaux, l'EPIC SNCF Réseau a déjà annoncé qu'il compte sur l'externalisation, et sur des gains de productivité obtenus par l'organisation des chantiers, par les nouvelles technologies, par la modernisation des engins de maintenance.

2018 sera une année de multiplication des chantiers, ce qui pourrait augmenter les risques d'accidents d'exploitation comme ceux connus à Montparnasse en 2017. Un des enjeux sera donc d'anticiper et préparer au mieux les chantiers.

Enfin 2018 sera également l'année d'une nouvelle organisation de SNCF Réseau, via le projet NOUVEL'R.



L'UNSA Ferroviaire formule le vœu que 2018 soit surtout une année pendant laquelle la qualité de vie au travail et la formation professionnelle seront des moteurs de la performance globale, en favorisant l'engagement de tous au service de l'Entreprise.

L'UNSA Ferroviaire revendique plus d'emplois, plus de bienveillance pour les situations individuelles et collectives, ainsi que de vraies réponses aux irritants.

SOUS TRAITANCE - RESTITUTION PARTIELLE DE L'EXPERTISE DEMANDÉE PAR LE CE (PHASE 1)

La sous-traitance est motivée à SNCF Réseau par la volonté de :

- baisser les coûts de la maintenance et des travaux,
- développer un nouveau modèle industriel « ne pas faire tout par nous-mêmes »,
- développer un écosystème ferroviaire créant de l'emploi en France, promouvant la filière ferroviaire à l'étranger, et permettant d'attirer des crédits publics (un peu comme le modèle AIRBUS et la filière aéronautique).

La sous-traitance n'est donc pas destinée à simplement résorber un pic de charge, contrairement à l'idée répandue dans les établissements.



Le taux de sous-traitance sur les opérations d'entretien est de l'ordre de 24 %, pour une cible allant de 20 à 30 %. Il est en forte augmentation depuis 2010 mais se stabilise désormais. Cette sous-traitance restera contenue par le fait que l'astreinte et la surveillance doivent rester assurées par du personnel SNCF Réseau. C'est une volonté de la Direction SNCF Réseau.

La sous-traitance est par contre amenée à augmenter dans le domaine des travaux d'investissement. SNCF Réseau a une volonté de faire croître le taux et le volume de la sous-traitance, en développant notamment les chantiers clé en main (y compris la sécurité).

Le cabinet d'expertise DEGEST apporte l'analyse suivante :

- les entreprises extérieures relèvent de la convention collective des travaux publics (et non de la convention du ferroviaire comme le personnel de SNCF Réseau) ; elles n'évoluent pas dans le même cadre réglementaire du travail,
- ces entreprises sont en forte croissance (+ 73%),
- 3 grands opérateurs se partagent 70 % du marché (Vinci, Bouygues, Eiffage), c'est un nombre faible qui interroge sur les coûts pratiqués et surtout sur ceux à venir,
- les travaux sous traités sont majoritairement des travaux pénibles et à risques ; cela engendre un transfert des risques et de l'accidentologie,
- la main d'œuvre des entreprises extérieures est généralement jeune, peu diplômée et en recherche d'heures supplémentaires, avec un fort turn-over,
- l'objectif des entreprises extérieures est de réaliser des opérations au moindre coût et de dégager des marges; a contrario, l'objectif des agents de SNCF Réseau est de rendre, par leur travail, le réseau fiable,
- SNCF Réseau demande à son personnel de faire monter en compétence les entreprises extérieures, cela développe un conflit de valeurs chez les agents,
- le personnel SNCF Réseau doit assumer et suivre le système de qualification des entreprises partenaires, ainsi que leur contrôle sans que le temps nécessaire soit réellement pesé et donné (en équivalent effectifs),
- le personnel SNCF Réseau doit par ailleurs souvent reprendre ou terminer les travaux réalisés en sous-traitance,
- le travail du personnel SNCF Réseau est recentré sur des activités à plus forte valeur ajoutée, ce qui ne permet plus à ce personnel de pratiquer des tâches variées ; au final cela va générer une perte de compétences (et ce d'autant plus que SNCF Réseau recrute en grand nombre pour compenser les départs en retraite),
- l'organisation des chantiers est devenue complexe, avec une multiplication de documents contractuels et de documents de sécurité ; la sous-traitance s'exerce désormais en cascades et multiplie les intervenants.

Le cabinet DEGEST fait le constat d'un **phénomène de sous-traitance massif** et alerte sur deux points :

- SNCF Réseau gardera-t-il, sur le long terme, la capacité de contrôler la sous-traitance ?
- la complexité des chantiers en sous-traitance est-elle acceptable ?

L'UNSA Ferroviaire constate une dilution des responsabilités dans les chantiers organisés en sous-traitance. En cas d'accident de circulation ferroviaire consécutif à un chantier, la recherche de responsabilités serait complexe.

Pour l'UNSA Ferroviaire, c'est la fiabilité du réseau, la sécurité des circulations, la sécurité des salariés qui sont désormais fragilisées.

L'UNSA Ferroviaire demande la fin de l'externalisation pour les travaux de maintenance, les prestations de sécurité et la maîtrise d'œuvre.

NOUVEL R

Le lancement du projet « NOUVEL'R » a été structuré, au cours du dernier trimestre 2017, pour améliorer la qualité de service, en particulier pour fiabiliser les travaux, augmenter la robustesse et les capacités des grands axes et nœuds ferroviaires, positionner SNCF Réseau dans un rôle plus central dans l'exploitation du système ferroviaire et développer une politique commerciale dynamique favorisant le ferroviaire.

De nouvelles Directions sont prévues :

-Opérations et Production (avec la mission de produire le service au quotidien, d'assurer la circulation des trains, de réaliser la surveillance, la maintenance et les travaux)

-Stratégie et Maîtrise d'ouvrage (avec la maîtrise d'ouvrage, l'asset management...)

-Ingénierie et Industriel (avec les études et la maîtrise d'œuvre...)

-Exploitation Système (avec l'ingénierie d'exploitation, et les prescriptions...)

-Clients et Services (avec une fonction commerciale, l'attribution des capacités, les affaires européennes...).

Il y aura donc des réorganisations de services et des transferts d'effectifs. Les établissements opérationnels ne seront pas touchés dans cette phase de réorganisation. Seul leur rattachement évoluera. Les Infrapôles, Infralogs et EIC seront rattachés à la Direction Opérations et Production, qui elle-même sera découpée en quatre zones géographiques.

Le groupe de travail, piloté par Gilles Cheval, est renforcé avec la nomination de Sponsors dont la mission est de poursuivre et approfondir la réflexion sur les futures grandes fonctions de l'entreprise et leur organisation :

-Sponsor pour les Opérations et la Production : Olivier BANCEL assisté de Thérèse BOUSSARD, Hélène VALENZUELA et Jean-Claude LARRIEU

-Sponsor pour la Stratégie et la Maîtrise d'ouvrage : Matthieu CHABANEL

-Sponsor pour l'Ingénierie et l'Industriel : Matthieu CHABANEL

-Sponsor pour l'Exploitation Système : Marc DOISNEAU

-Sponsor pour Clients et Services : Jean GHEDIRA

-Sponsor pour l'Île de France : Guillaume MARBACH.

Ces sponsors pourraient être les préfigurateurs des nouveaux services, et constituer à terme le futur Comex de SNCF Réseau.

L'UNSA Ferroviaire espérait une simplification et plus de synergie au sein de l'EPIC SNCF Réseau. Nous craignons désormais une nouvelle organisation complexe qui bouleversera l'activité et perturbera les agents.

PROGRAMMES PRIORITAIRES 2018

Une rencontre des managers a eu lieu le lundi 15 janvier autour des programmes prioritaires 2018

-Prisme

Le bilan 2017 sur la Sécurité des circulations ferroviaires affiche de bons résultats : -30% d'événements de sécurité remarquables (ESR) depuis 2015. Pour l'année 2018, le programme se poursuit avec un focus sur la Santé Sécurité au Travail.

-Programme H00

Les trains qui partent avec trois minutes de retard ont seulement 30% de chances d'arriver à l'heure.

Objectif : atteindre 90% de ponctualité origine d'ici fin 2018 (contre 78% aujourd'hui).

-Le programme d'Information FIRST

(Fiabiliser l'Information pour la rendre Réactive et Sur-mesure pour tous les clients, tout le Temps)

Objectif : diffuser l'information attendue par les clients.

L'ex programme Rob.In se scinde donc en deux nouveaux programmes H00 et FIRST.

Le Métier Maintenance et Travaux est bien évidemment concerné par les programmes H00 et FIRST (utilisation des plages travaux, circulation de ses propres trains..).

PROGRAMME « MAITRISER LES RISQUES DE LA CONSOMMATION DE PRODUITS PSYCHOACTIFS »

Le Groupe Public Ferroviaire lance un programme renforcé de prévention.

Objectif pour les années à venir:

- réduire le taux de fréquence (caractérisant le nombre d'accidents du travail avec arrêt) par deux
- zéro mort en accident du travail.



Des mesures renforcées sont adoptées :

-Une interdiction de consommation de boissons alcoolisées dans l'Entreprise

-Des dépistages aléatoires et inopinés pour contrôler les personnels qui auraient consommé en dehors de l'Entreprise (dans ce cas, c'est le respect des seuils légaux en vigueur qui sera contrôlé).

Le texte réglementaire RH 00644 est également réécrit. Le cannabis et autres stupéfiants (hors produits vendus en pharmacie) restent strictement interdits en France.

Enfin, le personnel doit s'attacher à bien lire les notices des médicaments utilisés, lesquelles peuvent aussi conduire à des précautions d'emplois pour certaines missions, notamment de sécurité ou de conduite.



LE SAVIEZ-VOUS ?

AGENDA SOCIAL 2018

1er semestre

- négociation d'un accord collectif sur l'instance unique de représentation du personnel (découpage, fonctionnement des instances, moyens, adaptation des accords collectifs en cours, etc.),
- négociation des protocoles d'accord préélectoraux,
- négociation annuelle sur les salaires,
- renégociation de l'accord relatif aux Titres-restaurant,
- renégociation des accords d'intéressement,
- négociation d'un accord relatif au logement,
- renégociation de l'accord en faveur de l'égalité professionnelle entre hommes et femmes et de la mixité.



2e semestre

- négociation d'un accord relatif à la gestion prévisionnelle des emplois et des compétences,
- négociation sur la responsabilité sociale d'entreprise (RSE),
- négociation sur l'équilibre entre la vie professionnelle et la vie personnelle des salariés du GPF, notamment au regard du droit à la déconnexion,
- l'actualisation de l'accord sur la Commission du Fonds d'action sanitaire et sociale (Fonds de l'Action Sociale).

LOI DE FINANCEMENT DE LA SECURITE SOCIALE 2018

Le droit d'option qui permettait au conjoint inactif (sans profession rémunérée), veuf ou avec conjoint vivant, de bénéficier du régime de sécurité sociale CPR SNCF, sera supprimé à l'échéance 2020, et tous les nouveaux conjoints inactifs seront rattachés au régime général. Toutefois les conjoints actuellement affiliés resteraient à la CPR. Les modalités de mise en œuvre ne sont pas connues à ce jour. L'UNSA Ferroviaire désapprouve.

JOURNEE DE CARENCE

Le gouvernement a rétabli la journée de carence, à travers la loi de finances pour 2018. Le délai de carence est le temps durant lequel un salarié malade n'est pas indemnisé par son régime de sécurité sociale, régime général ou régime spécial. Ce délai était déjà d'un jour pour le personnel contractuel. Pour les personnels au Statut, il est désormais aussi d'une journée (avec la suppression de la retenue du 1/4 de solde). Pour l'UNSA Ferroviaire, inciter les salariés en difficultés financières à ne pas se faire arrêter alors qu'ils sont malades, constitue une nouvelle régression sociale. Ce sont les agents avec de bas salaires ou en situation de famille monoparentale qui seront les plus affectés.

L'UNSA-ferroviaire déplore cette nouvelle attaque contre les cheminots.

Nous vous souhaitons une bonne année 2018

L'UNSA-Ferroviaire, créateur de lien social, 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 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>