

« En avant vers le futur ? » (GOC 2.0)

Dans notre déclaration liminaire, l'UNSA Ferroviaire a abordé nombre de sujets portant sur le périmètre de SNCF Réseau et plus particulièrement concernant celui de la DCF.

Aux interrogations soulevées, la Direction a répondu, parfois, de façon énigmatique :

- Concernant l'arrivée de la concurrence voulue par une majorité de politiciens et impactant défavorablement l'emploi : ce choix est purement idéologique et l'Entreprise n'a pas la main. **Elle s'y prépare afin de ne pas être davantage en difficulté.**
- Les déclarations du Président de SNCF Réseau portant sur les économies à réaliser ainsi que **l'aide pouvant être apportée aux Régions pour faciliter l'arrivée de la concurrence** (???) : la Direction a tenté de nous expliquer qu'il y avait une part d'interprétation journalistique (...)

Pour l'UNSA Ferroviaire, de tels propos **mettent à mal le caractère indissociable et solidaire entre EPIC voulu et rappelé par la Loi du 4 août 2014**. Le seul sujet sur lequel nous serions d'accord est la **NECESSITE D'AVOIR PLUS DE TRAINS POUR OBTENIR PLUS DE RECETTES (PEAGES)**. Néanmoins, l'actuel contexte ne prête pas à une orientation pro-ferroviaire (prix carbone symbolique, pas d'ECOTAXE, pas de fiscalité écologique ...)

- Le Président de SNCF Réseau veut une présence encadrement de proximité à 50% sur le terrain (...).

La question qui nous tараude est de savoir si **les remplacements terrain assurés par les DPX** (parmi d'autres fonctions) ... font partie de ces 50% ? Soyons réaliste, le sujet est une véritable « Arlésienne » que les actuels débats sur le forfait jour révèlent au grand jour.

- Le dialogue social en difficulté voire son absence signifient pour l'Entreprise qu'il y a trop d'instances et qu'il faut recentrer les débats (?). Rappelons simplement que pour un dialogue social de qualité il faut être ... deux. La culture du compromis ne se décrète pas.
- L'absence de contrats de plan pour les lignes UIC 7 à 9 est « normale » pour la Direction car les budgets sont vivants et réactualisés en permanence avec parfois des renoncements. Les Conseil Régionaux sont évidemment associés aux enjeux (mais sans le sous !).

Une stratégie de renoncements au niveau National révèle le caractère inédit des situations vécues en régions. La fin annoncée en décembre 2017 de la Dotation Globale de Fonctionnement qui elle-même a succédé à la défunte taxe professionnelle va signifier l'arrivée prochaine de nouvelles ressources en 2018 avec un reversement partiel du produit de la TVA aux régions. Néanmoins, le vieillissement prévisible mais non anticipé d'une partie du réseau ferroviaire Français conduit à **des mesures d'urgence qui ne pourront pas toutes être apportées...**

Déshuntage

Sur les sujets déshuntages et les surcharges de travail qui y sont liées pour nos collègues opérateurs, l'Entreprise nous explique travailler systématiquement sur chaque Incident/Accident. **Néanmoins, le dernier en date est particulièrement inquiétant avec la disparition des TCO d'un X73 500 sur l'EIC Bourgogne Franche-Comté (pollution par sablage).**

La délégation UNSA Ferroviaire a demandé une prime exceptionnelle pour les agents -circulation ayant à gérer un nombre important de circulations en « catégorie A » du fait de ces dysfonctionnements. La Direction a promis d'étudier

« Blocage, vous avez dit blocage... ? »

SUD n'a pas posé de questions pour cette plénière suite à un retard de quelques heures. Ils promettent en retour « 1000 » fois plus de questions pour la plénière de décembre (?). Ils affichent ainsi leur volonté de surcharger l'ODJ du CE avec le risque de tuer l'instance comme bien d'autres ...

Vous avez dit dialogue social ?

Pour l'UNSA Ferroviaire, saturer délibérément les instances au risque de les gêner est une faute.

Dans ce cadre, il convient néanmoins de rappeler la faiblesse des réponses faites par l'Entreprise sur des sujets d'importance.

Modification du régime de travail liée à l'accord d'Entreprise.

Les OS non signataires de l'accord d'entreprise souhaitent participer aux réunions portant sur ces modifications. L'UNSA Ferroviaire a bien lu et signé cet accord et rappelle son article 49 : « Elle est examinée par une commission paritaire de validation réunissant les signataires du présent accord... ». Il n'y a donc pas d'autres commentaires à apporter. **A ce jour, nous sommes dans le cadre d'une politique contractuelle qui donne le LA aux OS signataires.**

Enregistrement des conversations téléphoniques.

Sur ce sujet, l'UNSA Ferroviaire réaffirme que celui-ci peut faciliter certaines investigations mais peut aussi apporter un caractère invasif selon la CNIL.

La suspicion serait de mise s'il n'y a pas de règles claires pour son utilisation.

L'UNSA Ferroviaire demande une présentation/consultation du dossier en CE DCF mais également une transmission de la copie registre CNIL.

L'IFF de Rabat, combien ça coûte ?

Nous avons demandé un bilan financier des formations dispensées à l'IFF de Rabat afin de comparer la pertinence économique entre des formations délocalisées sur le sol Africain et celles dispensées en France. La Direction ne nous a donné aucun chiffre mais promet une restitution début 2017 (« à la Saint Glin-glin quoi ! »). **Le prochain plan formation 2017 fait état du doublement des heures et stagiaires «avec recours à l'extérieur».** Il est bien dommage de ne pas mesurer les coûts dès aujourd'hui, histoire de savoir si nous sommes dans les clous. La Direction des Métiers Circulation prend à sa charge la formation mais par contre le transport (en avion) et les nuitées sont pris en charge par les établissements. Alors au global, quel est le bilan financier : positif ou négatif ?

Ne vous étonnez donc pas de voir baisser le budget des formations en local !

La Gestion Opérationnelle des Circulations (« GOC version 2.0 »)

La DCF s'est inspirée des pratiques d'autres GI comme la Suisse, l'Allemagne, la Grande-Bretagne et l'Italie. Nous sommes très en retard en France selon la DCF. Même si le programme sera « autofinancé » par le retrait progressif de certaines applications informatiques existantes (OLERON, GALITE,...), l'UNSA Ferroviaire s'interroge sur l'utilité du projet alors que les agents en charge de la circulation (Agents- circulation, régulateurs de ligne, chefs de circulation,...) arbitrent les aléas depuis plusieurs générations, fonction fortement basée sur l'acquis. Les craintes sur l'emploi sont certaines malgré les « assurances » de l'Entreprise. La question de la « passivité » des différents acteurs pourrait se poser également. Un premier déploiement est prévu sur l'axe LGV Paris/Marseille dès 2019 en associant les trois postes concernés (PAR Sud-Est, CCT Lyon et P1 Marseille) pour une généralisation RFN en 2025. Le GPS présents sur tous les engins ferroviaires des EF et les algorithmes seront la base du système.

La question primordiale réside dans la place de l'homme dans les procédures de sécurité et de régulation du trafic.

La CGT a fait une déclaration pour dénoncer le fait que le dossier ait déjà été présenté en dehors de notre instance et a posé la question (partagée par toutes les OS) :

Ce projet sera t'il générateur de suppressions d'emplois ?

L'UNSA Ferroviaire souhaite que tout projet amenant des outils supplémentaires aux agents fasse l'objet d'un « GAME » préalable. **L'automatisme n'est pas la solution miracle surtout au vu des causes retards (minimes) ayant pour origine l'infra-circulation. Il convient de placer le curseur Homme/machine au bon endroit.** Derrière cet outil se profilent des systèmes d'enregistrement qui pourraient révéler d'autres questionnements (imputations aux EF, sensibilisations des EF pour un produit peu fructueux pour elles,...)

Mise en danger des Encadrants !

L'UNSA-Ferroviaire a souhaité connaître le nombre total de journées et d'heures de remplacement des postes opérationnels par les DPX et leurs assistants. **Aucune réponse n'a été fournie par la Direction. Celle-ci est en effet bien gênée par cette question. Cela met en exergue la propension de la Direction à utiliser l'encadrement de proximité comme une « super » réserve.** Celui-ci ne remplace pas seulement sur des postes de production en cas d'événements ponctuels et inattendus mais également sur de longues périodes avec programmation à l'avance (protoculaires, fêtes de fin d'année,...) ! Sur cer-

tains établissements, l'attachement réel des journées de service n'est même pas fait car contraire à la réglementation du travail ! QUID de la transparence ? L'encadrement est également amené à remplacer des postes pour lesquels il n'a pas d'habitude de travail et ceci dans des périodes où l'activité est forte avec le risque d'erreurs élevé. L'encadrant peut être mis en difficulté par la suite dans ses missions de contrôle avec donc une crédibilité engagée vis-à-vis de ses agents mais aussi de sa hiérarchie.

Devant le peu de considération de la Direction face à ce problème. Connu depuis longtemps, notre délégation n'a pas hésité à estimer qu'elle mettait sciemment l'encadrement de proximité en danger eu égard aux amplitudes faites dans certains cas.



L'UNSA-Ferroviaire vous informe

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 ressortissant aujourd'hui du titre III du Rh 077 (sans tableau de service) soient bien éligible au forfait-jour, sauf pour les agents qui le refuseraient expressément.**

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

Quand 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 minimum de 10 jours par an) en application de l'accord sur l'organisation du temps de travail du 15 juin 2016 - art 55.

L'UNSA-Ferroviaire a également dénoncé le faible pourcentage d'augmentation de rémunération de l'autonomie.

Une communication spécifique à l'intention du personnel va être lancée.

L'UNSA-Ferroviaire, une OS responsable !

Prochain CE le jeudi 15 décembre

Pour toutes vos questions ou demandes de renseignements, une adresse :
unsacecirculation@gmail.com

« La prime »

Les pourcentages d'attribution de « La prime » versés par EIC au titre de l'année 2016 sont très différents selon les établissements puisque nous allons de 103 % du budget total (octroyé à la Direction circulation) à ... 84% pour le plus « faible » (EIC du Limousin).

Le Directeur lui-même a tenu à rappeler que les montants de prime attribués sont fonction du niveau d'atteinte des objectifs individuels et collectifs et qu'une approche qui viserait à « économiser de l'argent » sur le budget de La Prime ne serait pas cohérente.

Notre délégation estime qu'il n'est pas logique d'avoir des modes de fonctionnement différents entre EIC. Il est en effet facile de multiplier les contrôles afin d'avoir une baisse de l'atteinte des objectifs et de ce fait, une baisse du versement.

Le Directeur de la DMC a été clair, il ne doit pas y avoir de volonté de restreindre « La Prime », nous souhaitons maintenant que cela soit aussi limpide pour tout le monde.



UNSA Ferroviaire,
56 Rue du Faubourg Montmartre
75009 Paris



Tel : 01.53.21.81.80
Fax : 01.45.26.46.65



UNSACECIRCULATION@gmail.com

federation@unsa-ferroviaire.org

Intranet : www.syndicat-sncf.org/os_unsa

Internet : www.unsa-ferroviaire.org

Vos RS :

-LABRUE Patrick 06.29.88.90.28
-DREANO Régine : 06.32.13.92.57

Vos élus :

-SCHMITT Pascal 06.81.57.04.64
-BELLORGET Jean Yves 06.01.28.11.38
-CAPEAU Dominique 06.86.03.44.67
-CATIAU Bruno 06.37.48.93.65
-LEROY Adrien 06.87.67.02.66
-POUYAUD Michel 06.11.65.20.95
-ADAM Pascal 06.46.43.00.76
-VALLADE Pierre Henri 06.71.21.14.14