CE Circulation

DU 31 MAI 2017

« La direction du métier circulation à l'aube d'un nouveau tournant économique »

Une nouvelle fois la plénière commence par une déclaration commune (hors CFDT) dénonçant les pressions managériales croissantes sur notre périmètre.

L'ensemble des OS alertent fortement sur le climat délétère au sein de nombreux EIC. De lourdes sanctions sont prises par la Direction. Les vexations sont légions et certains DET se comportent comme des monarques absolus.

Il n'y a plus de chef d'orchestre capable de donner le « La » et de recadrer en cas de fausses notes. Le Président de l'instance, par ailleurs Directeur de la DMC , refuse de remettre en cause le fonctionnement de la DMC initié par son prédécesseur, celui-ci étant basé sur l'autonomie des DET.

Lors de sa déclaration, la délégation **UNSA Ferroviaire** a notamment abordé :

- La mise en place du forfait en jour qui ne peut :

- être un outil de baisse des EVS pour certains postes qui , en raison de leurs particularités de fonctionnement , « coûtent ».
- être un moyen de créer distorsions et différences entre postes et fonctions au sein des Etablissements qui pourraient conduire à la course à l'échalote pour les postulants.
- être un moyen de pression ou de rétorsion sur des agents qui ne sont pas dans la droite ligne voulue (parfois le management a de mystérieux travers…)

- Concernant les IRP la tendance gouvernementale ne va pas dans un sens positif. Les premières annonces (référendum d'entreprise , Délégation Unique du Personnel (DUP) dans les entreprises de plus 50 salariés, renvoi de certaines négociations au niveau de la branche ou de la Loi , …) ne sont pas de nature à nous rassurer !

- Sur les RPS, les accidents et suicides d'agents de l'entreprise ou d'entreprises partenaires sont à notre sens en augmentation. Les annonces de l'entreprises sur la trajectoire financière, les insuffisances de la sous-traitance, les effectifs (qui ont globalement tendance à baisser) laissent les agents en difficultés.

Nous ne souhaitons pas voir se généraliser le syndrome « ORANGE» mais nous craignons d'y être déjà !

Enfin nous avons abordé le changement de nom de la marque TGV. Au-delà des remarques sur la pertinence commerciale de ce choix, la question est de savoir si les Facilités de Circulation seront toujours utilisables pour les agents, les retraités et ayants droit. Alors que les 3 lettres TGV sont mondialement reconnues , SNCF ne risque telle pas une perte de lisibilité ?

Créateur de lien social

Consultation Rebsamen : Bloc 2

Conformément à la Loi du 17 août 2015 relative au dialogue social (Loi Rebsamen) , il nous a été présenté **la situation financière et économique du périmètre circulation,** entité intégrée dans l'EPIC SNCF Réseau.

Hors Île de France , la DMC comptait environ 10 000 salariés et était constituée en 2016 de 16 EIC (les plus importants étant Lorraine et Hauts de France avec plus de 1000 cheminots , les plus petits étant Limousin et Bretagne avec moins de 300) et d'un siège basé avenue de France à Paris.

Historiquement , **la DMC dénommée DCF est née en 2009 selon le Loi ORTF** (Loi relative à l'Organisation et à la Régulation des Transports Ferroviaires et guidés) avec un directeur (actuellement J-Claude Larrieu) nommé au Conseil des Ministres .

Cet établissement a été créé avec pour missions le tracé des sillons et l'exploitation du réseau au quotidien dans le cadre « d'une ouverture à la concurrence libre et non faussée ».

La réforme du ferroviaire de 2014 , **alors qu'une certaine OS (CGT) demandait l'externalisation de la DCF auprès du Ministère des transports (DGITM) à l'instar de nos collègues aiguilleurs du ciel** , <u>a confirmé le maintien de nos métiers dans le périmètre de SNCF Réseau.</u>

A noter néanmoins la migration de nos collègues horairistes nationaux (en attendant celle de nos collègues en régions travaillant dans les BHR ?) vers une nouvelle entité appelée «accès Réseau» et une organisation spécifique à l'Île de France ne formant qu'une seule entité regroupant toute la famille INFRA avec une logique de bassin géographique à l'opposé de notre CE circulation créé selon une logique métier.

Selon l'expression employée par le cabinet d'expertise , la DMC constitue un centre de coût car les frais de personnel sont la composante essentielle avec près de 87% du budget global.

Il y a peu de recettes à l'exception des secours sur LGV (27,7 Millions d'Euros en 2016) et de certaines prestations pour le compte d'autres activités.

La présentation de l'exercice 2016 constitue une année de rodage dans un contexte de résultats marqué par le poids économique de M&T (Maintenance et Travaux).

La comparaison est difficile avec les années précédentes car l'organisation était différente.

Il n'en sera plus de même en 2018 où les chiffres 2017 seront présentés.

Une analyse fine sera possible pour les élus offrant ainsi une vision plus précise sur certains postes comme la formation, les EVS, etc.

A ce jour , il n'existe pas d'indicateurs d'unité d'œuvre ou de compte de résultat par EIC mais d'ici 2 ou 3 ans ce sera chose faite. L'analyse des écarts entre les budgets réels et primitifs permettra de connaître la santé financière de la DMC...

Il convient de retenir les points clefs suivants :

- nos métiers sont critiques car à forts enjeux sécuritaire,
- il y a la nécessité d'assurer une continuité de service,
- la logique d'exploitation par sillon est prégnante,
- les nouvelles technologies montent en puissance (CCR,GOC 2.0 en particulier),
- la formation des agents est primordiale,
- la vague des départs en retraite est significative mais la transmission du savoir acquis aux nouvelles générations est tout aussi importante.

Les technologies tiennent une place croissante en termes d'investissements et d'économies mais plusieurs facteurs viennent perturber l'ordre établi :

- le renouvellement et le développement du réseau ferroviaire coûtent cher ,
- les postes d'aiguillage classiques ont une espérance de vie longue car fiables,
- l'informatisation des postes est longue et complexe à mettre en place.

Dans un tel contexte, viennent s'ajouter la place de l'humain , l'adaptation et la formation dans un contexte de départs en retraite massifs , l'avenir d'une partie du réseau et de son maintien , le niveau du dialogue social avec en filigrane l'évolution du temps de travail ,...

3 questions fortes sont posées :

- quels sont les coûts de revient de la DMC ?
- combien d'emplois seront nécessaires pour assurer le fonctionnement des 16 futur CCR ?
- quelle GPEC ?

Pour nos métiers et pour les élus CE du périmètre , les enjeux sont forts.

Il nous faut comprendre les Cadres d'Organisations (CO) dans les EIC.

Il nous faut créer des indicateurs nouveaux à intégrer dans la Base de Données Économiques et Sociales (BDES).

Quelles conséquences le plan de performance qui a été signé entre l'État et SNCF Réseau aura sur la DMC (500 Millions d'Euros d'économies/an pour SNCF Réseau alors que la DMC représente 12 à 15% de son budget)?

Il nous faut connaître les prix de revient par unité d'œuvre avec en parallèle **une culture économique qui sera développée par les DET.**

En 2016 , les frais de personnel relevant de la DMC ont représenté 557,6 Millions d'euros.

Les agents au STATUT ayant une ancienneté supérieure à 33 ans sont majoritaires (près de 2000 sur 10 000) .Inversement , les agents contractuels les plus jeunes sont majoritaires (200 sur 455).

Les EVS représentent une dépense annuelle de 60 Millions d'euros.

Les grandes tendances de l'année 2017 présentent pour caractéristiques une relative stabilité des frais de personnel, une hausse du budget consacré aux loyers et des charges de fonctionnement support (informatique, télécom,...) en hausse.

Alors que 26 EF circulent sur les rails Français et que 12 candidats supplémentaires commandent des sillons (ports, opérateurs du combiné,...), **il convient de ne pas négliger la place économique de SNCF Réseau dans le paysage Français.** Ce sont 54 000 salariés, 2,8 MILLIARDS d'Euros investis annuellement, 1000 km de voies renouvelées (+ 500 aiguillages et 400 km de fil de contact caténaires changés) , 1 500 chantiers annuels et l'exploitation de 30 000 km de lignes (dont 2 200 de LGV).L'ampleur de ces chantiers est inégalée depuis 30 ans et va signifier le lancement d'une 4ème suite rapide pour accompagner la régénération du réseau.

Tout cela a un coût. La dette a atteint un niveau CRITIQUE dont le poids est inédit avec 48 MILLIARDS d'Euros cumulés à fin 2016 .

Deux causes principales : le déficit STRUCTUREL (absence de couverture du coût complet du réseau car trop peu de trains circulent !) et le programme de DEVELOPPEMENT DES NOUVELLES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES ... déficitaires (LGV et EOLE en particulier) !

La STABILISATION de la dette engagera SNCF Réseau à un programme d'économies sur les investissements (CAPEX) et les charges d'exploitation (OPEX).34 leviers sont et seront actionnés : recours accru à la sous-traitance, maintenance prédictive, élargissement des plages travaux de nuit, diminution de la part entretien permise par la régénération, ...

Reste à voir si cet arsenal suffira à enrayer la machine infernale … .

D'autres pays ont fait le choix de diversifier les ressources de financement (ECOTAXE, taxe poids-lourds). Et la France ???

BULLETIN DE PAIE NUMERIQUE

L'entreprise lance le bulletin de paie numérique pour tous avec la paie de juin. Une notice explicative a été envoyée avec la fiche de paie du mois d'avril. Depuis le 1er janvier 2017 (application loi Travail du 8 août 2016), les entreprises peuvent mettre en place le bulletin de paie électronique sans avoir à recueillir l'accord exprès des salariés. Ces derniers peuvent toutefois refuser. Cette mesure permettra une économie de l'ordre de 50 K€ par mois. La Direction assure que cela n'aura aucune incidence sur l'emploi. La charge de travail actuelle concernant l'envoi à domicile des fiches de paie est déjà externalisée.

Si vous ne souhaitez pas le bulletin de paie numérique vous pouvez encore le refuser sur le site digiposte (personnalisation puis refus), jusqu'au 14 du mois M pour une prise en compte sur le bulletin de paie du mois M.

L'**UNSA Ferroviaire** continue de dénoncer une trop grande digitalisation : une majeure partie du personnel a du mal à suivre ! Trop de site différents, trop de mots de passe ...

Abrogation du RH 00077 :

Le RH 00077, édition 22-11-2008, intitulé Règlementation du travail, est remplacé par l'ensemble des normes suivantes :

- Le décret socle , qui pose les règles de travail communes à toutes les entreprises du secteur ferroviaire en termes de sécurité ferroviaire, de continuité de service, de santé et de sécurité du personnel.
- Le chapitre régimes de travail de l'accord de branche (ou convention collective) fixe l'organisation de travail de la branche ferroviaire.
- L'accord d'entreprise qui fixe les nouvelles règles d'organisation du temps de travail au sein du GPF dans le cadre légal des 35 heures.

L'UNSA Ferroviaire réclame un nouveau texte de synthèse, à l'usage de l'ensemble du personnel, lequel a bien du mal à se retrouver dans ces nouvelles règles en différentes strates.

L'UNSA-Ferroviaire, une OS responsable !
Prochain CE le Jeudi 22 Juin.
Pour toutes vos questions ou demandes de renseignements, une adresse :
unsacecirculation@gmail.com

UNSA Ferroviaire,
56 Rue du Faubourg Montmartre
75009 Paris
Tel : 01.53.21.81.80
Fax : 01.45.26.46.65

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