

Nouvelle Stratégie : encore !

Lors de cette plénière automnale, l'UNSA Ferroviaire a, pendant sa déclaration liminaire, évoqué en particulier les sujets suivant :

En premier lieu nous sommes revenu sur le compte rendu définitif de l'accident d'ECKWERSHEIM. Force est de constater que l'entreprise et sa filiale SYSTRA sont pointées du doigt. Les conclusions sont accablantes! Et pour l'UNSA Ferroviaire, elles ne sont pas surprenantes ! Elles démontrent que l'utilisation de filiales, de sous-traitant, n'est pas la panacée. Pour l'UNSA Ferroviaire la volonté d'arriver à 30% d'intervention d'entreprises « partenaires » est une erreur stratégique. D'abord parce que nous nous mettons à la merci de ces entreprises. Ensuite parce que nous perdons petit à petit notre savoir-faire ce qui est bien plus catastrophique.

Le Président JEANTET a, lors du séminaire de Rotherham fin septembre, annoncé un nouveau plan stratégique pour Réseau. Ce plan baptisé Nouvel'R, nous à été présenté pendant cette réunion (voire article page suivante). Le travail en commun entre DMC et M et T que l'entreprise appelle de ses vœux est en passe de changer drastiquement le fonctionnement de notre EPIC. L'UNSA Ferroviaire n'y est pas obligatoirement opposés, d'autant que nous avons un intérêt commun : celui de la Sécurité.

Nous avons ensuite dénoncé les solutions libérales prônées par certain aux problèmes rencontrés par notre entreprise. Solutions qui n'ont pour seul but de permettre l'accès d'entreprises privées à de nouveaux marchés juteux, pour le plus grand bonheur de leurs actionnaires et dirigeants ! La concurrence ne pourra pas se faire sur le dos des salariés ! Les Cheminots ne seront pas la variable d'ajustement lors de la mise en pâture de la SNCF. N'en déplaise aux donneurs de leçon de liberté qui ne rêvent que d'une nouvelle hégémonie, celle d'entreprises privées, en s'asseyant sur le bien public comme l'avait très bien fait Thatcher en Angleterre. Avec les conséquences que l'on connaît.

Puis, l'UNSA Ferroviaire a abordé le sujet l'externalisation de nos travaux tant louée par le Président JEANTET et l'utilisation des capacités des grands groupes pour réaliser NOS chantiers. Cette sous-traitance serait selon lui porteuse de sens... Pour l'UNSA Ferroviaire, il n'est pas sûr que les nombreux usagers du RER A partagent cette analyse après l'incident sur le chantier Eole ! Encore une fois notre professionnalisme est mis à mal, pas par nous-même, mais par les entreprises « partenaires ». Il est un adage qui dit « mieux vaut être seul que mal accompagné ». Dans certain cas, pour l'UNSA Ferroviaire, il serait bien d'en tenir compte.

Enfin nous avons terminé, par les ordonnances réformant le code du travail. Marcher vite pour agir vite, et parfois écrire trop vite! Les ordonnances vont donc être toilettées par une nouvelle ordonnance pour évacuer les erreurs des premières. On croit rêver ! Demain le CSE sera la solution à tout ou à rien. Mais réduira le dialogue social à coup sûr ! Pour l'UNSA Ferroviaire cette transformation importante de nos IRP et de notre capacité à prendre en compte les problèmes des salariés risque augmenter les RPS et les actes malheureux qui en découlent ...

PLAN STRATEGIQUE 2030 NOUVEL'R

Point d'étape

A l'occasion du séminaire de Rotterdam, le président JEANTET avait lancé une nouvelle stratégie de transformation. Le plan stratégique 2030 appelé NOUVEL'R est en cours de construction.

Gilles CHEVAL, ex Directeur Territorial Auvergne-Rhône-Alpes, est désormais en charge de dessiner la nouvelle organisation de SNCF Réseau. Il était présent le 28 novembre devant les membres du CE Circulation, et a expliqué les grandes orientations de sa mission en cours.

L'idée est :

- De donner une vision à long terme et de se projeter sur les grandes priorités de SNCF Réseau, tout en faisant de notre EPIC un producteur de services et le véritable architecte du réseau, notamment vis à vis des Autorités Organisatrices de Transport, et des Entreprises Ferroviaires de transport,
 - Séparer les entités de prescriptions et la réalisation de la production.
 - Des « zones de production » seraient créées (par axe/fuseau/territoire), pour réduire les problèmes de fonctionnement liés aux « frontières », entre les régions, entre les métiers de Réseau et mieux travailler au service des clients. Les Directions territoriales resteront et porteront les projets régionaux auprès des décideurs politiques.
 - La priorité reste donnée aux lignes les plus circulées où il sera nécessaire de procéder à des modernisations des systèmes d'exploitation, via des évolutions technologiques, pour absorber plus de circulations. Pour les lignes les moins circulées (7 à 9), les besoins et les financements doivent être partagés avec les Autorités Organisatrices (Régions) ou les chargeurs FRET.
- Il y a une volonté de construire un réseau plus performant au service des entreprises de transport, et de déployer une politique commerciale dynamique favorisant l'usage du ferroviaire.

LES PRINCIPES DE FONCTIONNEMENT :

- Organiser la production réseau par axe sans modification des périmètres des établissements
- Elaborer la gestion du réseau ferré à partir d'une stratégie industrielle de gestion à long terme de nos actifs
- Distinguer prescription (politique, outils) et réalisation (ceux qui exploitent, maintiennent...)
- Mettre en place une Maitrise d'Ouvrage portant les projets de A à Z, et une articulation renforcée entre maîtrise d'œuvre et maîtrise d'ouvrage.
- Instaurer une véritable politique commerciale pour élargir l'usage du réseau et développer les recettes (péages).

CES OBJECTIFS S'APPUIERONT SUR :

- Un processus de gestion de nos actifs industriels avec un horizon de temps long et garantissant l'alignement de toutes les entités sur les objectifs de performance du réseau et des axes
- Le désilotage de l'entreprise (décloisonner les 4 Directions Métier de SNCF Réseau pour être plus efficace)
- Le principe de subsidiarité (décision au bon niveau, et au plus près du terrain)
- Une évolution de notre modèle managérial vers plus de décentralisation et de responsabilisation.

Une convention des managers aura lieu le 15 mars 2018 pour une présentation du projet. A ce stade, les évolutions de la DMT et d'Infra-rail ne semblent pas encore définies.

L'UNSA Ferroviaire reste perplexe quant aux évolutions envisagées dans une entreprise aussi grande que SNCF Réseau, et craint une nouvelle complexification des organisations, sans plus-values significatives. **L'UNSA Ferroviaire** revendique le pilotage des 3 métiers (maintenance, circulation et I&P) au sein d'un même périmètre.

GPEC (Gestion Prévisionnelle des Emplois et Compétences) ou bien GVEC (Gestion à la voile des Emplois et Compétences)

Pour éviter de s'engager sur un terrain brûlant, la Direction a fait le choix d'inscrire "hors compétence de l'instance", notre question sur l'arrivée massive d'agents "filère 27" (Transport Mouvement) des ESV au sein des EIC.

La seule amorce de réponse est de dire que la GPEC des EIC est effectuée en fonction des besoins. C'est un peu cavalier car depuis longtemps la SNCF n'organise plus ses emplois en fonction de ses besoins mais en fonction des budgets disponibles.

La réduction de ceux de Mobilités amène les ESV à se séparer d'une partie des personnels d'escale ou chargés de vente au guichet.

Depuis la décision de modifier les conditions de fourniture des autorisations de départ, les agents d'escale de la filière 27 ont été sommés par leur Direction de se chercher au sein des EIC un avenir. Les DRH des EIC vont donc avoir à gérer non seulement l'arrivée de ces personnels agents de maîtrise mais en plus le ressenti des agents des EIC titulaires de l'examen TTMV, non encore promus et peut-être du coup jamais.

Mais la "réduction de la voilure", dicit certains Directeurs de région Mobilités, va aussi s'appliquer à la vente au guichet. Dans les gares, où la distribution de billets est réalisée par des agents EIC, il y a un réel risque de baisse d'activité.

Tous ces éléments font craindre une affluence importante de personnel pour un faible nombre de postes disponibles.

La filière 27 n'est pas estimée au niveau national comme présentant des excédents d'effectifs induits par des mesures d'adaptation et d'évolution de l'emploi. Elle est donc, pour l'instant, exonérée d'application du RH 281 (Départ Volontaire des agents du Cadre Permanent).

Nous espérons une réflexion de la Direction sur ce point mais il semble qu'elle préfère jouer la montre. Pourtant, il faut arrêter de penser que les EIC ne seront pas impactés par les importantes réductions budgétaires organisées par les Autorités Organisatrices (AO).

Malgré cela, il ne faut pas croire que la solution réside dans la suppression de postes. Au contraire, pour l'UNSA-Ferroviaire, les impératifs sécurité de nos métiers impliquent une présence effective de personnels, formés et reposés. La politique du moindre coût organisée par les pouvoirs publics risque avoir, hélas un jour, de tristes conséquences.

Vous avez dit Sécurité ?

Lors des questions sécurité, l'entreprise a validé que lors de l'organisation d'une VUT, les cadres présents à chaque extrémité comme prévu règlementairement, pouvaient n'être ni formé ni habilité à ce mode d'exploitation particulier!

Pour l'UNSA ferroviaire, cette affirmation n'est pas dans l'esprit du texte du point de vue de la sécurité. Soit les AC sont en capacité de le faire seul, soit ils ne le sont pas !

Dans ce dernier cas, il est essentiel que les cadres concernés soient en capacité de répondre à toute situation en terme de sécurité.

Sauf à penser que la sécurité est accessible à tous.



LOI RENFORÇANT LA SECURITE INTERIEURE CONTRE LE TERRORISME

La loi du 30 octobre 2017 intéresse directement les entreprises dont certains des postes occupés sont sensibles. Cette loi permet désormais de procéder à des enquêtes en vue de s'assurer que le comportement des personnes n'est pas devenu incompatible avec leurs fonctions et missions exercées. La loi peut conduire à un retrait d'habilitation.

Consultations du CE Circulation :

C'est à l'unanimité, que les élus du CE DCF ont voté favorablement à l'arrivée de deux nouveaux professionnels de santé sur notre périmètre.

Le Docteur Fabienne FONTANEL qui travaillera au cabinet médical de Grenoble à compter du 18 janvier 2018 et le Docteur Pascale ARRIGHI aux cabinets médicaux de Nevers Gare à partir du 1er février 2018.

PLAN DE GESTION DES INFORMATIONS CONFIDENTIELLES (PGIC) :

L'article 6 du décret n°2015-139 prévoit que chaque agent de SNCF Réseau atteste qu'ont été portées à sa connaissance les règles de confidentialité et la liste des informations confidentielles (capacités travaux, régularité, incidents/accidents sur le réseau) à ne pas divulguer aux autres entreprises ferroviaires de Transport. À ce titre, l'entreprise met en place un plan de gestion des informations confidentielles (PGIC). Le process semble accompagné d'un formalisme excessif, mais il est légal.

Chaque agent a normalement reçu dans la semaine du 20 novembre 2017 sur sa boîte mail professionnelle un courrier électronique avec un lien vers la plateforme « Docusign ». C'est sur cette plateforme que l'agent peut accéder au PGIC et attester par signature électronique que les règles de confidentialité et le PGIC ont bien été portés à sa connaissance. L'opération de signature électronique est très simple à faire (un clic). Le texte à lire dans le message, avant signature, est par contre vraiment très long. A noter qu'il peut être lu préalablement dans le texte réglementaire « Règle RRG21013 » disponible sur Digidoc.

Pour les agents ne disposant pas d'un accès électronique à la plateforme, une signature papier de l'attestation est prévue. L'UNSA Ferroviaire a exigé en plénière CE que ce texte soit commenté et expliqué aux agents avant signature. La Direction a répondu favorablement à cette demande.



L'UNSA-Ferroviaire, une OS responsable !
Prochain CE le jeudi 21 Décembre 2017.
Pour toutes vos questions ou demandes
de renseignements, une adresse :
unsacecirculation@gmail.com



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



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