

ROB.IN : Faire et défaire, c'est du chemin de fer !

Lecture d'une motion commune toutes OS portant sur notre vision syndicale de la futur instance unique dénommée Comité Social Economique (CSE), remplaçant les CHSCT, DP, et CE.

La première partie de réponse du Président du CE porte sur cette motion .Il en prend acte. Celle-ci sera transmise à la direction de l'Entreprise mais il précise qu'il n'a pas la possibilité d'agir sur ce point car cela n'entre pas dans son domaine de responsabilité. Il croit savoir que la Direction va faire des propositions « intéressantes » mais ignore dans quelle mesure.

En deuxième partie sont évoquées les problématiques travaux et particulièrement les incidents et retards qui en découlent. Un travail important est réalisé pour fiabiliser ceux-ci avec la mise en place de renforts et de modifications de procédures.

Sur les questions de sécurité et particulièrement **les conditions de circulation sur la voie d'accès de la « virgule de Sablé » (LGV Bretagne Pays de Loire), la situation est délicate puisque dans certaines circonstances le shuntage a été jugé insuffisant.** Pour l'instant, des solutions palliatives sont mises en place mais ne sont pas satisfaisantes. Une des conclusions importantes est l'efficacité apportée par la mise en UM des automoteurs Z 21700 permettant d'éliminer le risque mais il s'agit d'une solution temporaire. D'autres solutions sont à l'étude pour régler définitivement le problème. Le Conseil régional a pris la décision de suspendre le trafic obligeant les entreprises SNCF Réseau et ERE (Groupe Eiffage) à prendre les décisions décrites (sujet à suivre...).

Concernant le programme « H00 » découlant de l'action « Robustesse/Information (ROBIN) », il ne s'agit pas d'un projet nouveau (souvenez-vous de « TOP départ !»). L'impératif régularité au départ est connu et appliqué depuis longtemps. Le Président fait le constat que beaucoup de procédures ne sont pas appliquées uniformément sur l'ensemble du territoire. De plus, nos procédures d'exploitation ne sont pas toujours testées en amont. Pourtant les outils existent ! Il faut donc les mettre en place de manière systématique.

Suite au questionnement d'une OS sur **l'article du journal LES ECHOS reprenant les propos de G.Pépy sur le travail des Cheminots en matière de régularité, le Président du CE dévie sur un terrain brûlant en estimant « que nous avons collectivement oublié la culture du départ à l'heure !»(...).** Pour l'UNSA-Ferroviaire, c'est plutôt l'inverse qui s'est présenté ! Ce dogme de la régularité à tout prix est devenu la règle ces dernières années quitte à être opposé ... à la sécurité ! Pourtant, celle-ci avait toujours été le point d'orgue de l'Entreprise mais avec l'arrivée des gestionnaires à la tête de la SNCF, la dérive a été constatée.

Le meilleur exemple en revient à la délégation d'une tâche de sécurité dénommée autorisation de départ vers d'autres métiers permise par un assouplissement quasi laxiste des règles historiques.

Pour l'UNSA Ferroviaire, ces discours et échanges avec la direction nous permettent d'apporter la contradiction en séance, avec les moyens en personnels, les formations, etc. Pour autant M. KRAKOVITCH exprime dans les médias des éléments de langage qu'on lui connaît .C'est une véritable attaque contre le travail de qualité réalisé par les salariés de l'Entreprise et en particulier ceux de SNCF Réseau.

Analyse UNSA-Ferroviaire suite à la commission encadrement.

L'Entreprise n'évolue pas toujours dans le bon sens, selon notre avis. Mais c'est une réalité. Cette modification accélérée des structures de l'entreprise doit être expliquée et commentée à l'ensemble des personnels pour espérer une mise en œuvre harmonieuse.

Il fut une époque où l'encadrement aurait pu effectuer cette tâche. Aujourd'hui, les charges de travail sont telles et surtout les projets tellement désastreux pour les salariés que l'encadrement rechigne à en assurer le relais.

Pire, il est maintenant demandé à cette population de s'autodétruire au fil des réorganisations. La limitation pour ne pas dire la suppression des passerelles donne hélas peu de possibilité pour obtenir un déroulement de carrière correct. Ceci mis en parallèle avec des notations « compte-goutte » et des salaires non compétitifs par rapport au secteur privé, cela donne de moins en moins envie aux agents de maîtrise de s'engager vers la voie « cadre ». De plus, il faut bien le reconnaître, notre entreprise n'attire plus et le recrutement externe est à la peine.

Les cadres n'ont pas le moral ! Ils sont comme l'ensemble des Cheminots, c'est-à-dire dégoutés de voir l'entreprise être vilipendée par les médias, voire le manque patent de soutien de la tutelle et surtout sidérés devant les changements entamés à un rythme quasi démoniaque.

Une fois cet esprit de sidération passé, la colère pourrait prendre le pas et nul n'aurait à y gagner.

Nous sommes toujours dans l'attente des éléments de réponse aux problématiques soulevées lors de cette commission avec en particulier les sujets sur le Forfait en Jours, le droit à la déconnexion et les risques psychosociaux. En espérant que ces informations nous parviennent rapidement. Nous les partagerons lors d'une future publication.

Présentation programme ROB.IN :

Comme notre délégation **UNSA Ferroviaire** l'avait évoquée lors de sa déclaration liminaire, les mesures décidées et surtout mises en pratique lors de la dernière tempête dénommée ELEANOR en ce début d'année révèlent qu'il y a encore du travail à mener alors que l'encre du programme « ROB.IN » est à peine sèche !

Il nous a été présenté en plénière un document ô combien laconique voire particulièrement creux qui pêle-mêle, évoque les initiatives « PRISME » et désormais ROB.IN. Celles-ci constituent désormais les deux programmes de transformation de SNCF. Concernant le second axe de travail et outre un énième acronyme qui tend à noyer un peu plus les acteurs du terrain, nous sommes face à un millefeuille d'initiatives qui tend à nous égarer au lieu de nous rassembler sur les fondamentaux que sont respectivement la sécurité et la régularité, ce classement étant primordial à nos yeux. Déjà sous l'ère du Président gallois (1996/2006) et alors que les incidents significatifs émaillaient (déjà) l'exploitation ferroviaire, les scénarios dégradés devaient être envisagés dans la conception et la production du transport afin de répondre aux situations inédites. Force est de constater qu'il y a une forme d'amnésie latente dans cette Entreprise ! Seuls les événements médiatiques et les éclairages « d'experts indépendants » semblent orienter les choix d'aujourd'hui ! Redécouvrir contraint et forcé que la vénérable gare Paris Austerlitz peut constituer un moyen de délestage significatif lorsque sa jeune voisine dénommée Paris Montparnasse connaît des difficultés techniques majeures conduit à nous interroger sur celles et ceux qui pensent STRATEGIES au plus haut niveau de cette Entreprise.

Pour illustrer notre scepticisme, nous avons évoqué en cette plénière les chutes de neige de début décembre sur l'EIC PACA. L'exploitation de la ligne Gap/Briançon a été tout simplement suspendue durant 48 heures malgré la présence du chasse-neige rotatif (basé à Chambéry) et de lames étrave type Nevers. Mais étaient-ils en place ? Le rôle d'INFRARAIL est d'assurer le libre accès au RFN mais leurs engins (et les personnels) étaient-ils positionnés avant le phénomène neigeux ? L'alerte ORANGE lancée par METEO France 48 heures avant l'événement avait-elle été prise au sérieux ? Reste le dernier HIC : celui des effectifs d'astreinte neige qui étaient ridiculement faibles laissant les quelques appareils de voie sur VP et les quais sous la neige obligeant le maintien à la fermeture des gares plusieurs jours au grand dam des usagers/clients et élus locaux et ce alors que l'un des derniers TET de nuit classé par la commission Duron au titre de l'aménagement du territoire emprunte l'axe tous les jours (Train de nuit Paris/Briançon) !

Bref, nous relevons dans le document les mots « robustesse » et « information voyageur », mais où sont les fondamentaux organisationnels et humains ? Qu'en sera-t-il des « règles de sécurité » lors de la révision de règles d'exploitation de la coupure d'urgence et de la protection des personnels roulants.

Vous l'aurez compris, entre scepticisme et vigilance, la délégation **UNSA-Ferroviaire** a le choix entre deux voies !

ROB.IN n'est qu'une réponse d'énarque à une remarque ... d'énarque, la seule stratégie affichée consistant à saturer le champ médiatique y compris en interne pour faire croire que la maîtrise technique est sous contrôle mais n'est pas Super Héro qui veut !

I-PN :

L'Outil Initiative PN (I-PN) constitue une démarche **d'aide à la délivrance d'ordres lors des incidents impliquant des PN**. Il a pour vocation de s'étendre à d'autres sujets. La présentation est intéressante et comme tout nouveau système il a ses qualités et peut même séduire. Il peut également générer des questionnements voire des doutes sur son utilisation face à certains utilisateurs réticents à l'informatique. En son temps Oléron VU nous avait été présenté comme la panacée avant d'être reporté sine die.

Pour un raté d'ouverture, l'outil guide l'opérateur contribuant ainsi au respect de la chronologie des mesures et apportant une aide à la rédaction du rapport d'incident. Néanmoins, des points sont oubliés comme la possibilité de contrôle mutuel sur les postes à plusieurs secteurs circulation, etc. Le déploiement est en cours et nous ne pouvons que regretter cette précipitation sans accompagnement pédagogique alors qu'il va modifier les conditions de travail des opérateurs.

Le président s'engage à faire le point avec les DET sur la qualité des connexions internet et à faire vérifier que tous les agents ont eu la formation ad hoc avec une information aux CHSCT afin de lever toute ambiguïté.

Suppression des Autorisations de Départ

L'**UNSA-Ferroviaire** est intervenue en séance pour tenter de raisonner la Direction sur sa volonté de généraliser la suppression des autorisations de départ données par les agents sédentaires.

Pendant toute la séance, nous avons eu droit à des sermons pour mettre en avant la régularité mais lorsque celle-ci est mise à mal suite aux incidents générés par la nouvelle organisation, le problème serait alors mineur. Pourtant certains incidents dont nous nous sommes faits l'écho (départ de train inopiné avec des voyageurs restaient sur le quai, non vérification des conditions de freinage, etc.) sont à même d'affecter non seulement la régularité mais aussi la sécurité des voyageurs. L'**UNSA-Ferroviaire** a fait remarquer à la Direction qu'elle savait appliquer des mesures différentes dans certains cas (voie unique, VUT) et a demandé que la même norme s'applique pour les gares avec des conditions géographiques particulières (gare en étoile, voie en courbe, etc.) ou pour du matériel spécifique (véhicules avec parois lisses dont la fermeture des portes n'est pas immédiate).

Un tel positionnement ne remettrait pas en cause la recommandation de l'EPSF et aurait au moins la vertu de garantir un haut niveau de sécurité quelles que soient les conditions.

La balle est maintenant dans le camp de la Direction. Celle-ci est avisée des risques existants et devra assumer seule la responsabilité de sa décision.

Commission d'information et d'Aide au Logement (CIAL)

Le logement, ce n'est pas nouveau, est en crise. De nombreux salariés du périmètre Circulation souffrent d'une offre insuffisante de logements et plus particulièrement dans les zones géographiques tendues où les loyers leurs sont inaccessibles par rapport au niveau de leur salaire.

La PEEC (Participation des Employeurs à l'Effort de Construction) du GPF pour 2017 est de 26,551 millions d'€, ce montant est légèrement en retrait par rapport à 2016. Ce seul versement de la PEEC est insuffisant à ICF Habitat pour garantir et maintenir un parc immobilier de bon niveau à des tarifications acceptables pour les salariés du métier Circulation.

Par ailleurs l'Action Logement est aussi un acteur incontournable du logement social en France. Il a pour mission, entre autre, de faciliter l'accès au logement des salariés à proximité de leur emploi. Le versement de près d'un tiers de la PEEC offre des perspectives d'aides aux cheminots de la DMC.

Le sujet « Logement » est inépuisable et l'**UNSA-Ferroviaire** revendique des moyens importants afin de garder et faciliter l'attractivité du parc d'ICF-Habitat et d'ICF Novedis. Cette dernière filiale pourrait nourrir nos échanges et notre déclaration sans limites, tellement le sujet est prégnant.

Il convient aussi de doter l'Agence Logement en ressources humaines suffisantes afin que sa Direction puisse mener à bien, dans l'intérêt des cheminots, les différentes missions qui lui incombent. Il y a assez de place dans les locaux de la rue de l'Aqueduc pour accueillir des compétences utiles pour l'Entreprise et les salariés.

Pour conclure, l'**UNSA Ferroviaire** revendique le maintien de l'héritage des foyers gérés par l'association PARME. Son histoire est étroitement liée avec celle de l'Entreprise. Cette dernière possède des leviers d'intervention importants. Cette association est un outil efficace pour le logement temporaire des cheminots. Il convient donc de préserver la proximité des cheminots avec PARME.

Pour l'**UNSA Ferroviaire**, l'accès au logement social est primordial. La politique d'accompagnement en matière d'habitat est également une priorité que l'entreprise doit prendre en compte.



Budget Activités Sociales et culturelles (ASC) 2018 :

Conformément à l'accord collectif sur les modalités de gestion des activités sociales et culturelles signé par trois organisations représentatives dont l'**UNSA Ferroviaire** et comme tous les ans, il a été demandé aux élus de se prononcer sur le reversement ou non de la dotation activités sociales et culturelles par votre CE. C'est l'article 7-2 de cet accord qui stipule le mode opératoire.

Entre octobre 2017 et janvier 2018, des commissions conjointes se sont tenues dans chacun des Comités d'Entreprise Régionaux Mobilités afin « *de prendre acte des activités sociales à caractère local* ». Pour les salariés relevant des sièges nationaux (Direction du Métier Circulation avec 183 salariés – DMC - avenue de France à Paris et Centre National des Opérations Ferroviaires avec 104 salariés - CNOF - à proximité de la gare Paris Est) et conformément à l'accord de gestion, « *les activités sociales restent à la charge exclusive du CE SNCF Réseau Circulation* ». Concernant les 10 212 cheminots relevant du périmètre Circulation (hors île de France), votre CE « *peut organiser, s'il le souhaite, une convergence avec les activités locales mutualisées proposées sur un site géographique proche* ». La majorité des élus de votre CE (CGT et SUD) a donc pris une nouvelle fois la décision de verser l'INTEGRALITE DE LA DOTATION ASC aux CER Mobilités. **La dotation prévisionnelle ASC 2018 de votre CE Circulation s'élève à 4 456 494 euros (avant réactualisation des effectifs au printemps prochain). Le montant net consacré aux activités sociales et culturelles sera ainsi de 436 euros par agent cette année 2018 (déduction faite de la part reversée au CCGPF).** Pour la troisième fois, vos élus CE Circulation **UNSA Ferroviaire** ont refusé un versement aveugle aux CER Mobilités.

Nous rappellerons que nombre de nos collègues du métier circulation sont déjà évincés des d'activités sociales et culturelles en raison de leurs horaires atypiques et de leur éloignement géographique.

Face à cette reconduction de vote, il ne vous reste plus qu'à vous poser la question sur le niveau de retours que vous avez eu en activités sociales et culturelles (ASC) lors de l'année écoulée ?

Pour vos élus **UNSA-Ferroviaire**, le message est clair :

IL FAUT REVOIR LE MODELE AFIN D'OFFRIR A UN PLUS GRAND NOMBRE UN JUSTE RETOUR EN TENANT COMPTE DES SPECIFITES DE NOS METIERS !

Les CE nationaux gérés par une majorité d'élus **UNSA-Ferroviaire** (EPIC de tête, gare et connexion, Ingénierie et Projet) prouvent quotidiennement que d'autres choix sont possibles avec une redistribution plus large ! Alors, **Osez** changer de modèle aux prochaines élections professionnelles !

L'UNSA-Ferroviaire, une OS responsable !

Prochain CE le jeudi 22 Février 2018.

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