

Lors de cette plénière particulière, car post-élection CSE, la délégation UNSA-Ferroviaire a notamment abordé les sujets suivants :

**Retour sur les élections** : Dans un contexte de retrait du droit de vote à 1000 cadres, de mise en place du vote électronique, dans une ambiance sociale et sociétale plus proche de l'émeute que de la sérénité, face à une négociation des CSE au point mort, l'**UNSA Ferroviaire** est fière de ses résultats. Avec 23,96% des voix, nous confirmons notre place de deuxième Organisation Syndicale du GPF.

**Mise en place des CSE** : Les pseudo-négociations qui ont eu lieu n'ont qu'un but, à savoir réduire de façon drastique les moyens syndicaux. Paradoxalement et au-delà des discours tenus, l'Entreprise se soucie peu des impacts à venir pour les agents dans un contexte de fortes évolutions technologiques et organisationnelles ! Pour l'**UNSA-Ferroviaire**, les IRP ont toujours été le résultat de l'engagement de leurs membres, qu'ils soient salariés ou représentants de l'Entreprise. Tout est affaire d'intelligence et ce n'est pas en réduisant la structure de ces dernières que l'on en changera l'esprit. L'erreur est là !

**Loi d'orientation sur les mobilités (LOM)** : Pour l'**UNSA-Ferroviaire**, étudier les mobilités, c'est rendre un territoire vivant, donner chair à des échanges économiques, sociaux, culturels, réfléchir aux flux de déplacement ... C'est aussi de la sociologie urbaine : les ségrégations spatiales, l'impact de l'étalement urbain avec des concentrations toujours plus étendues de zones de bureaux, le poids du logement et du transport dans le budget des ménages, les risques de désertification de zones rurales... Et plus encore aujourd'hui, c'est intégrer dans notre quotidien l'urgence climatique, les préoccupations de santé publique liées à la pollution, et réduire les inégalités territoriales et sociales. Très attendue, cette Loi doit permettre de remplacer la LOTI. Mais comme souvent en politique, la montagne accouche d'une souris. Le gouvernement met sur la table une boîte à outil, non pas pour réparer les inégalités, agréger les territoires ou rapprocher les citoyens, mais pour affirmer l'abandon du rôle régalien de l'État. C'est encore une fois de la poudre de perlinpinpin.

**Sécurité** : Après présentation d'un nouvel incident grave, heureusement sans conséquence, suite à la fin des autorisations de départ, l'**UNSA-Ferroviaire** a une fois de plus, dénoncé fermement la réduction des budgets sécurité (constat partagé par l'ARAFER dans sa dernière analyse) C'est environ 500 millions qui ont été retirés des budgets.....

## L'avenir des lignes de desserte fine du territoire ou plusieurs décennies d'abandon ...

Ces lignes appelées auparavant UIC 7 à 9 correspondent à 12 900 km de voies, soit quand même 40% du réseau mais seulement 20% des circulations. Paradoxalement, certaines sont considérées comme des axes lourds comme Bordeaux/Arcachon, Marseille/Aix en Provence,... . Elles relèvent actuellement du RFN et sont donc entretenues par SNCF Réseau même s'il existe pour les axes spécifiquement dédiés au FRET, une volonté de développer le concept de Gestionnaire d'Infrastructure Concédée (GIC) en transférant l'entretien et l'exploitation vers d'autres opérateurs comme SFERIS, COLAS et SOCORAIL nouvellement installés sur ce créneau. Historiquement, les lignes de desserte fine ont subi les politiques d'abandon des trafics Voyageurs et FRET menées depuis plusieurs décennies. Paradoxalement, cette situation a conduit à réduire le RENDEMENT DU RESEAU FERROVIAIRE FRANÇAIS désormais qualifié de très moyen comparativement à d'autres pays et, à l'inverse, une augmentation des trafics sur ces lignes conduirait à un meilleur équilibre économique pour le Gestionnaire d'Infrastructure ! En attendant, ce dernier concentre l'essentiel de ses dépenses de régénération et d'entretien sur le **réseau structurant** (ex lignes classées UIC 1 à 6). Les travaux de régénération sur ces lignes de desserte fine sont financés via des montages financiers qui associent les Régions, l'Etat, voire les collectivités locales via des Contrats de Plan Etat Région. Actuellement engagé sur la période 2015-2020, l'actuel CPER révèle toutes les ambiguïtés avec seulement 28% des autorisations d'engagement et 9% des crédits consommés comme le soulignait au mois de juin dernier le journal économique LES ECHOS ! De son côté, le Gestionnaire d'Infrastructure participe financièrement à hauteur de ... 8,5% des travaux de régénération (montant des économies de maintenance générées par ces travaux).

De leur côté, les exécutifs régionaux sont de plus en plus remontés face aux devis de régénération présentés par SNCF Réseau, avec des restes à charge leur incombant très significatifs (50% et plus !). Dans le même temps, l'Etat, pourtant propriétaire de ce patrimoine, se désengage de plus en plus ! Nous sommes loin d'un Etat stratège évoqué dans les textes officiels, constat qui renforce ce sentiment d'abandon de nombreuses populations dans les territoires. D'ailleurs, l'actuel mouvement des « gilets jaunes » en est l'illustration où le sentiment de FRACTURE entre les territoires et les populations l'emporte.

Quant aux procédés qui amènent à une modernisation des voies, ceux-ci ne peuvent être standardisés comme sur le réseau structurant car les coûts significatifs ne sont pas en rapport avec les recettes (péages) escomptées. Désormais, SNCF Réseau développe une nouvelle approche normalisée afin d'élaborer le projet le plus adapté à chacune de ces lignes en offrant parfois des économies substantielles. Un catalogue (240 fiches reprenant synthétiquement le descriptif de chacune des lignes, leur usage, leur état et les besoins d'investissement à venir) a été édité à destination de la Tutelle et des Autorités Organisatrices des Mobilités (AOM) avec des options nouvelles (matériaux de remploi, optimisation de l'armement, pose sur grave bitume, exploitation en navette, nouveaux systèmes d'exploitation, ETCS...).

**L'UNSA-Ferroviaire** n'est pas opposée à la recherche de solutions moins onéreuses mais à condition de ne pas trop s'éloigner des standards. Ainsi, nous émettons notamment des doutes pour le grave-bitume. Certains choix techniques figeraient l'utilisation des lignes et nuiraient à une évolution des débits et des vitesses dans la perspective de besoins en hausse (nouveaux trafics en particulier).

Nous demandons par ailleurs que SNCF Réseau garde bien l'agrément de sécurité sur ces petites lignes. Il en va ainsi de la Maitrise d'Ouvrage (MO), de la Maitrise d'Œuvre Travaux (MOT) et de la maintenance qui doivent rester sous le giron de SNCF Réseau. L'objectif est de ne pas vider certains bassins ruraux des emplois de cheminots SNCF, sous peine de perdre les compétences et la connaissance du patrimoine ferroviaire mais également d'amoinrir la fiabilité du réseau ferroviaire ! A ce jour et selon les informations disponibles, les parts de marchés du renouvellement et de la maintenance octroyées au PRIVE étaient respectivement de 70 et de 25%.

Malheureusement, **l'UNSA-Ferroviaire**, comme toutes les autres Organisations Syndicales, arrive à ce constat : l'Etat assume insuffisamment son rôle de financeur des infrastructures ferroviaires pourtant pourvoyeuses d'aménagement du territoire. Pire, cette inaction a renforcé le phénomène du TOUT ROUTIER alors que les discours actuels tendent à nous en sortir ! Les régions ont connu ces dernières années un transfert de responsabilités sans accompagnement financier ! Un Etat qui se dit stratège mais sans véritable levier de promotion de l'Éco-mobilité se limitera à un rôle passif mêlé d'incantations politiques déconnectées de la vie au quotidien ! C'est un peu comme si on décidait de ne plus goudronner une route départementale au prétexte qu'elle est peu fréquentée avec seulement quelques habitants à desservir. Ce procédé est affligeant et amène à une vraie régression de notre démocratie, ce qui tend à se confirmer aussi bien sur les rails que les routes ! Paradoxalement, ces infrastructures ferroviaires sont connues pour leur fiabilité et leur modernité contribuant au **rayonnement de la France, qui rappelons-le, est la première destination touristique au monde !**

### Consultation sur le projet de télécommande du secteur de Belfort – EIC Alsace

Nous avons été consultés sur le projet d'agrandissement de la CCR Alsace par l'extension du secteur Belfort le 23 juin 2019. Les deux CHSCT concernés (Strasbourg et Belfort /Mulhouse) ont apporté un regard appuyé sur la santé au travail via les aspects organisationnels et humains. L'expression sur ces thématiques nous conforte sur cette partie avec néanmoins les réserves apportées sur un régime 2X8 prévu pour l'opérateur mouvement du secteur Belfort alors que le sujet « travaux » est devenu prégnant en de nombreuses parties du réseau ferroviaire Français. D'ailleurs, l'expertise menée cette année à l'initiative des élus du CE Circulation avait conduit à y mettre un point de vigilance. L'évolution technologique, à laquelle le rail n'a pas échappé, a souvent conduit à rationaliser la place de l'homme et parfois, à la valoriser. Dans notre domaine de la circulation, nombreux sont les postes mécaniques qui ont cédé leur place à d'autres techniques !

D'un point de vue strictement syndical, il n'est pas toujours facile de voir s'installer dans nos métiers une technologie du 21<sup>ème</sup> siècle, surtout quand elle contribue à la suppression d'emplois. D'un autre côté, cette technologie va être complétée par un système dédié aux travaux dit MGPT qui va apporter une réelle avancée sur le sujet avec une plus grande fiabilisation des procédures. Dans ce dossier, les découpages des secteurs ont été faits « au plus près du terrain » (établissement et UO) et non via l'INGEX. Nous souhaiterions connaître néanmoins la teneur du REX mené. En effet, le sujet « découpage/pesage » constitue un point faible dans le développement du modèle CCR au vu des autres réalisations (BFC par exemple) qui ont donné lieu à une étude préalable différente.

Pour terminer, à l'appui des conclusions et recommandations du BEA-TT émises en août 2011 à la suite du déraillement en gare de Bully-Grenay le 29 juillet 2010, nous avons de nouveau alerté la Direction sur la problématique de la STEM lors de la mise en place des postes de nouvelles génération. Pour **l'UNSA-Ferroviaire**, le déploiement du système d'exploitation par CCR appelle à un RENFORCEMENT EN SIMULTANEE des techniques de surveillance des trains en marche afin de conserver ce haut niveau de SECURITE rarement égalé par d'autres modes de transports.

Vos élus **UNSA-Ferroviaire** ont voté pour ce projet, en concordance avec les avis des CHSCT mais avec les points de vigilance évoqués ci-dessus.

# 52 REPOS DOUBLES :

Depuis quelques semaines, la polémique prétendant que l'Accord Collectif sur l'Organisation du Temps de Travail, négocié et signé par **l'UNSA-Ferroviaire**, réduirait le nombre de repos doubles des agents de réserve est de retour.

## C'EST FAUX !

La limitation à 30 Repos Périodiques Doubles par an pour les agents de réserve est une décision unilatérale de l'Entreprise, qui remet en question la hiérarchie des normes pourtant inscrite dans la loi portant réforme du ferroviaire du 4 août 2014.

En effet, la Direction du GPF SNCF privilégie la Convention Collective Nationale de Branche, qui prévoit un minimum de 30 Repos Périodiques Doubles pour tout salarié des entreprises ferroviaires entrant dans son champ d'application.

La notion de 30 RP doubles par an pour les agents de réserve est donc bien de la responsabilité exclusive de l'Entreprise et certainement pas celle des OS signataires de l'accord !

## DISPOSITIONS DE L'ACCORD :

Concernant le nombre de repos doubles annuels, l'accord d'entreprise est très clair :

- Article 38 - alinéa 1 : L'agent effectuant un remplacement est soumis aux mêmes règles que l'agent remplacé.
- Article 32 - V : Chaque agent relevant des articles 32-II, 32-III, et 32-III bis doit bénéficier au minimum de 52 repos périodiques doubles, triples le cas échéant, par an.
- Article 32 - II : Sous réserve de la répercussion des absences, chaque agent doit bénéficier annuellement de /.../ 114 repos /.../ accordés séparément ou accolés pour constituer les repos périodiques.
- Article 25 - § 1 - alinéa b : Postes de travail des établissements et entités opérationnelles /.../ la durée moyenne de travail par journée de service ou considérée comme telle, calculée sur le semestre civil, ne doit pas excéder 7h45mn.

Sur la FIA d'un agent de réserve, le régime de travail indique une durée de travail effectif moyenne de 7h45 maximum. La démonstration est donc faite :

- **L'agent de réserve relève bien du régime b) de l'article 25 de l'accord d'entreprise**
- **Effectuant un remplacement, il est soumis aux mêmes règles que l'agent remplacé (art. 38-1)**
- **L'agent de réserve relevant du régime b) de l'article 25, il relève donc de l'article 32-II**
- **Relevant de l'article 32-II, les dispositions de l'article 32-V lui sont applicables : il bénéficie donc de 52 repos périodiques doubles, triples le cas échéant, par an.**

**PAR CONSÉQUENT, QUEL QUE SOIT LE RÉGIME DE TRAVAIL DE L'AGENT QUE REMPLACE UN AGENT DE RÉSERVE, IL BÉNÉFICIE DE 52 REPOS PÉRIODIQUES DOUBLES ANNUELS.**

**L'UNSA-Ferroviaire, une OS responsable !**

**Prochain CE : jeudi 13 Décembre 2018.**

**Pour toutes vos questions ou demandes de renseignements, une adresse : [unsacecirculation@gmail.com](mailto: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](http://www.syndicat-sncf.org/os_unsa)  
Internet :  
[www.unsa-ferroviaire.org](http://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