



# Journal des CSE de SNCF Réseau

N°4 – septembre 2019

## DIRECTION GÉNÉRALE IDF

### Qu'est-ce que le CSE ?

Le gouvernement a instauré la fusion des IRP et créé une instance unique de représentation du personnel, le **Comité Social et Economique (CSE)** par le biais d'une ordonnance publiée le 23/09/17.

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2019, les CSE ont été mis en place à la SNCF, fusionnant ainsi les DP, le CHSCT et le CE.

Cette nouvelle instance reprend donc l'ensemble des prérogatives suivantes :

- gérer les **réclamations individuelles et collectives**,
- traiter les questions relatives à la **Santé, Sécurité et Conditions de Travail**,
- être informés et donner un avis sur les projets **stratégiques, économiques** ou relatifs à l'**emploi**, présentés par l'entreprise.

### SOMMAIRE

DROIT D'ALERTE - RPS .....	1
DIALOGUE SOCIAL : L'IMPASSE .....	6
FAITS MARQUANTS .....	8
SIPH .....	9
REFORMES DES RETRAITES .....	10
INFOS PRATIQUES .....	12

### EDITO du Secrétaire Fédéral Réseau

Cela fait déjà plus de 9 mois que les CSE sont mis en place et quel constat pouvons-nous en faire ?

L'UNSA-Ferroviaire constate que le bilan n'est pas vraiment glorieux. Le fonctionnement de cette nouvelle instance est loin d'être idyllique.

Le dialogue social est dégradé et il existe un mépris total des représentants du personnel : Leurs questions et leurs revendications restent souvent sans réponse, la défense des cheminots devient alors de plus en plus difficile. L'UNSA-Ferroviaire déplore cette attitude et a rappelé à la direction de l'entreprise ses obligations en matière de prévention sur la santé morale et physique de ses salariés (article L4121-1 du Code du Travail).

Les cheminots subissent de plus en plus de pression et commencent à dénoncer leur mal-être et certains finissent par « passer à l'acte ». L'UNSA-Ferroviaire refuse que notre entreprise prenne le chemin de France Telecom et a donc décidé de déposer un droit d'alerte RPS sur certains CSE de Réseau. Nous ne tolérerons plus que de tels drames arrivent dans notre entreprise.

Concernant l'article du journal « Le Parisien » qui parlait du rapport de l'EPSF, L'UNSA-Ferroviaire constate que le SNCF Bashing est loin d'être terminé. Ce journal qui met en avant les régions françaises où les voies sont les plus dégradées, veut alarmer la population sur des risques ferroviaires qui ne sont pas complètement avérés. Effectivement, la maintenance du réseau de ce secteur n'est pas suffisante, mais faute à qui ? Avec une diminution du personnel, avec un investissement pour le tout TGV, avec des mauvais choix stratégiques, les gouvernements successifs n'ont pas permis un entretien convenable des voies. Pointer du doigt le travail des Cheminots n'est pas acceptable et il serait temps que l'Etat prenne ses responsabilités.

Sur le sujet de la réforme de notre entreprise, cette transformation importante de la structure au 1<sup>er</sup> janvier 2020 inquiète fortement les cheminots, et quant à cela s'ajoute les annonces sur la réforme des retraites avec la fin des régimes spéciaux, cela se traduit par une double peine. 15000 cheminots ont déjà exprimé leur mécontentement le 4 juin 2019 sur les restructurations en cours et à venir mais la colère monte et il faut s'attendre à bien plus lors des prochains mois...

Christophe THETIER



## DROIT D'ALERTE SUR LES RISQUES PSYCHO SOCIAUX (RPS)

### Réunion du 23 juillet 2019 suite au droit d'alerte R.P.S.

Cette réunion avec l'Entreprise fait suite au droit d'alerte R.P.S. qui a été déposé par deux élus CSE le 08 juillet 2019 sur le périmètre de la DG Réseau IdF.

En préambule, la Délégation **UNSA-Ferroviaire** a rappelé précisément le contexte : à savoir que la période actuelle et à venir est anxiogène.

***Notre Organisation constate qu'il y a un réel mal-être en augmentation chez les cheminots de notre périmètre. Cela touche tous les agents (au statut et contractuels), quel que soit leur collège.***

- Les agents sont opprimés et souffrent des nombreuses restructurations passées, en cours et à venir. Souvent, aucune information détaillée ne leur est faite.
- La surcharge de travail des DPx est dénoncée depuis plusieurs années, mais rien n'a concrètement été fait. Les arrêts de travail dus au Burn-out en sont le parfait exemple
- Les Représentants du Personnel ne peuvent pas assurer leurs missions dans de bonnes conditions : Pressions, nombre de représentants et moyens temps réduits pour des missions couvrant un large périmètre.
- Malgré de nombreux suicides, 57 en 2017 et combien d'autres depuis, la Direction a refusé de communiquer sur ce sujet et a préféré résoudre les problèmes en réalisant les enquêtes Ampli (Mobilités) et Allure (Réseau).

1) Parmi les mesures demandées, nous souhaitons un engagement du Président du CSE sur les moyens laissés aux DET sur les CSE

L'Entreprise a pris note de cette revendication et reviendra vers nous pour confirmer sa position. Sur la partie informations CSSCT concernant les A.T. graves, un rappel sera fait aux Etablissements sur l'obligation d'avertir les représentants du personnel concernés. La Direction précise que l'on « doit retrouver les anciens réflexes perdus pendant quelques mois. »

2) Nous souhaitons des mesures pour quantifier la charge de travail des DPx

Cette surcharge de travail des DPx n'est pas nouvelle. Cela fait déjà depuis plusieurs années que l'**UNSA-Ferroviaire** avait soulevé cette problématique, en faisant des propositions d'amélioration. Le constat est là : certains agents, consciencieux et professionnels, cumulent les heures en alternant les travaux de nuit et des réunions de préparation le jour. Le décès accidentel d'un collègue démontre que cet agent avait perdu sa vigilance, du fait de sa grande fatigue liée aux heures accumulées.

***L'UNSA-Ferroviaire demande de réelles mesures de prévention, et pas des « mesurettes » qui risquent de finir aux oubliettes !***

L'Entreprise se justifie sur le fait qu'il y a eu des améliorations avec le Forfait-Jour mais indique qu'elle n'a toutefois pas mis en place d'outils de suivi de la charge de travail. L'objectif est que les entretiens avec le hiérarchique soient réalisés. Il n'est pas prévu de formaliser dans l'outil et de quantifier les alertes sur la charge excessive de travail. Pour la Direction, la charge de travail dépend du ressenti de chacun. Elle évoque les résultats de l'Enquête Allure présentée au CSE du 23 mai 2019.

# DIRECTION GÉNÉRALE IDF



*Pour notre Délégation, se baser sur une enquête qui n'a recueilli que 46 % de réponses, n'est pas suffisant. La réalité n'est pas si rose, comme veut le faire croire la Direction !*

L'**UNSA-Ferroviaire**, toujours force de propositions, a demandé :

- De sensibiliser tous les agents sur les R.P.S. par une communication réelle et efficace,
- De faire des forums de sensibilisation sur tous les sujets R.P.S.

*Pour notre Organisation Syndicale, il serait aussi important d'informer les agents qu'il existe des aides sociales et psychologiques.*

*L'affichage des numéros de téléphone des services ad hoc est essentiel dans la prévention.*

*Pour notre Délégation, la prévention est primordiale pour combattre les R.P.S.*

### 3) Nous souhaitons que tous les agents soient informés des projets

*De nombreux projets ont des impacts parfois lourds sur l'organisation du travail, mais surtout sur la santé des cheminots. Pour exemple, l'**UNSA-Ferroviaire** évoque « Nouvel'R », en précisant que tous les agents n'ont pas forcément compris ce projet. Il en va de même du passage de Réseau en ODAC, les agents n'en ont pas saisi ni les enjeux, ni les risques.*

La date du 01 janvier 2020 ne se résume pas qu'à l'ouverture à la concurrence pour Mobilités et la fin de l'embauche au statut, il y aura aussi certaines répercussions à Réseau.

*Notre Délégation demande une communication efficace et adaptée à tous les salariés. En effet, tous les agents n'ont pas forcément accès à leur messagerie professionnelle voir même à Intranet.*

Parmi les sujets sensibles, il est important d'aborder le sujet du handicap.

Notre Organisation évoque une action qui a été mise en place : les jeudis du handicap (à la Circulation) mais qui a pris fin, faute de participants.

Notre Délégation tient à saluer le travail réalisé par les membres de la Mission Handicap de Réseau qui y ont mis beaucoup d'énergie. Il est primordial de sensibiliser les DPx sur le sujet du handicap.

*La Délégation **UNSA-Ferroviaire** rappelle à la Direction qu'il est important d'associer les Représentants du Personnel aux actions qui permettent de combattre les R.P.S dans notre Entreprise.*

*Cela contribuerait fortement à améliorer un dialogue social déjà trop dégradé.*

### 4) Nous souhaitons que des informations chiffrées sur les suicides et les agents en mal-être sur le périmètre pour l'année 2018 et en cours

Actuellement, les seuls chiffres des suicides dans notre Entreprise sont ceux de 2017, soit 57 pour cette année-là. Il n'y a aucune donnée chiffrée concernant l'année 2018 et l'année en cours 2019.

*Pour l'**UNSA-Ferroviaire**, si l'Entreprise ne souhaite pas faire état de chiffres, c'est qu'il y a quelque chose à cacher ! En clair, ils doivent être supérieurs à 2017 !*

*Pour rappel, à l'époque des pires années de la tourmente à France Télécom, il y avait environ une soixantaine de suicides par an. Notre Organisation évoque le suicide récent de M.S.D.S. Apparemment, il avait annoncé son intention funeste et rien n'a été fait pour l'en empêcher...*

Les évolutions voulues par l'Entreprise sont comparables aux tournants technologiques vécus à France Télécom.

# DIRECTION GÉNÉRALE IDF



M. Pépy ne s'est pas caché sur le fait que de la productivité allait être réalisée dans l'Entreprise. Pour lui, « la SNCF de 1937 est en train de disparaître pour la SNCF de 2020 ».

Il assume pleinement qu'il faudra forcément supprimer des emplois.

Il indique clairement « qu'il va falloir éviter les redondances et réaliser des gains de productivité. Il y a sans doute des économies très importantes à faire ».

Ce sujet est complexe car, pour la Direction, même si le suicide s'est produit sur le lieu du travail, le lien effectif avec le travail n'est pas toujours clairement établi.

*Pour l'UNSA-Ferroviaire, la ligne managériale doit être sensibilisée aux Risques Psycho-Sociaux, quels que soient les services. La Délégation rappelle que les conditions de travail, le management par la terreur, l'environnement de travail et l'ambiance sont des facteurs qui occasionnent un mal-être supplémentaire aux agents ayant déjà des soucis personnels et qui peuvent entraîner un acte dramatique.*

*L'UNSA-Ferroviaire réitère sa demande concernant l'affichage sur tous les lieux de travail de la liste de personnes pouvant être contactées en cas de problème R.P.S.*

*Parmi les autres sujets, notre Délégation a évoqué le sujet de l'Aptitude Sécurité à Réseau.*

*En effet, avec l'allongement de l'âge de départ à la retraite, certains agents qui auraient quitté l'Entreprise auparavant, se retrouvent après leurs visites médicales en situation d'incapacité temporaire ou définitive.*

*Pour notre Organisation Syndicale, il s'agit de bien d'accompagner psychologiquement l'agent dans ce contexte. Cette visite médicale pour l'aptitude Sécurité est souvent vécue comme un « couperet » !*

*En cas d'incapacité définitive, l'agent perd son métier qu'il exerçait depuis de longues années, ainsi que les Éléments Variables de Solde (E.V.S.) liés à la tenue du poste en horaires décalés (2x8h, 3x8h, dimanche, astreinte...).*

L'Entreprise confirme qu'elle suit ce sujet. Une demande sera faite pour voir si les statistiques montrent une augmentation des agents inaptes en fin de carrière.

*L'UNSA-Ferroviaire évoque le sujet des contrôles inopinés sur les opiacés. La mesure faite par certains dispositifs n'est pas totalement fiable : il est connu que certains lots de test peuvent parfois être défectueux. Dans ce cas, l'examen doit être approfondi médicalement afin d'éviter de mettre « sur le carreau » un agent innocent. Cela peut avoir de graves conséquences psychologiques vis-à-vis de l'entourage professionnel et personnel. La délégation UNSA-Ferroviaire est intervenue pour faire cesser cette pratique réalisée dans des conditions inacceptables (aucune discrétion vis-à-vis des collègues, accompagnement de l'agent contrôlé non réalisé, procédure non respectée,...).*

*La DRH nous affirme qu'aucun contrôle aux opiacés est en place actuellement sur notre périmètre en dehors de la Médecine du Travail et de la VMAS mais la mise en place est prévue prochainement.*

*6) Nous souhaitons que stoppe l'hémorragie des sanctions. Il existe le droit à l'erreur. Ne pas virer les agents sous de mauvais prétextes (absence pour maladie, par exemple...)*

Sur ce point, la Direction précise que sur les 13 000 agents du CSE Réseau IdF, il y a eu :

- 580 sanctions en 2018 (dont 20% des motifs concernent des retards et absences injustifiées, d'autres concernent des problèmes de comportement non conformes au RH 00006),
- 250 sanctions à la date du 22 juillet 2019.

La Direction considère qu'il y a une baisse des chiffres.

*La Délégation UNSA-Ferroviaire ne partage pas cette analyse, car les sanctions sont de plus en plus lourdes et les motifs sont parfois contestables.*

# DIRECTION GÉNÉRALE IDF



7) Nous souhaitons des engagements clairs et précis sur les points précédents, ainsi que la mise en place d'un comité de suivi dans les meilleurs délais

*Pour l'**UNSA-Ferroviaire**, ce dernier point est important. En effet, il s'inscrit dans la continuité des points précédents concernant ce droit d'alerte R.P.S. Ainsi, cela permettra d'avoir une avancée chronologique sur les différents points de prévention sur cette thématique.*

En réponse, la DRH n'est pas opposée à faire un nouveau point sur :

- Les formations faites aux managers sur la sensibilisation des R.P.S.,
- Le déploiement concernant la diffusion des numéros de téléphone d'aide en cas de R.P.S. dans les services,
- Les autres sujets R.P.S. où ils manquent des compléments d'information.



## Conclusion :

Une prochaine réunion sera programmée pour examiner à nouveau ces différents sujets R.P.S. vers la fin du mois de septembre 2019.

*Notre Délégation ne lèvera pas ce droit d'alerte tant qu'elle ne constatera pas de nette évolution sur les mesures prises par la Direction pour combattre les Risques Psycho-Sociaux.*





## DIALOGUE SOCIAL : L'IMPASSE...

Cette réunion de rentrée du 05 septembre 2019 du CSE de la DG Réseau IdF avec le Président, Guillaume MARBACH, s'est déroulée dans une ambiance électrique ! Même si celle-ci se déroulait au Campus Rimbaud de Saint-Denis, ce n'était pas un concert au Stade de France, mais plutôt un « mauvais » Vaudeville !

Elle s'est inscrite dans la continuité des précédentes, mais avec une graduation jamais inégalée dans l'art de la rhétorique de ne pas répondre à nos questions ! Pourtant, lors de rencontres précédentes, le Président nous avait donné l'assurance qu'il allait s'engager à apporter de meilleures réponses en séance. Visiblement, une nouvelle fois, cela n'a pas porté ses fruits. Pour cette rentrée, le Président va devoir réviser sa copie en matière de dialogue social, car la moyenne est loin d'être atteinte...

### *Un Président de CSE n'a-t-il donc pas des objectifs en matière de qualité du dialogue social ?*

En préambule, et comme à l'accoutumée, chacune des Organisations Syndicales a lu sa déclaration. Un des sujets communs abordés concernait les préconisations du rapport Delevoye présenté le 18 juillet, pour un système de retraite universel. Bien évidemment, les Régimes Spéciaux sont dans le collimateur et beaucoup d'agents se posent des questions sur leur avenir et sur leur future retraite. Il était donc légitime d'interroger le Président pour avoir une analyse et des réponses sur ce sujet, ô combien inquiétant pour les Cheminotes et les Cheminots.

Sa réponse tient en quelques mots : « je n'ai pas de commentaires à faire sur ce sujet. En effet, ça ne dépend pas de l'Entreprise. » Un Président de CSE n'a-t-il pas l'obligation d'assurer au moins, de prendre en compte les inquiétudes et de garantir qu'il les fera remonter au sein de la Direction GPF, même s'il ne peut pas répondre sur des sujets qui relèvent du législateur ?

D'autres questions furent évoquées comme le rapport de l'EPSF dévoilé dans les médias et l'ordonnance du Tribunal de Bobigny rendue le 1<sup>er</sup> août sur les problématiques de sous-traitance sur d'autres CSE.

Là encore, le Président ne souhaite pas répondre. Le CSE DG IdF appliquera les décisions de la SNCF si nécessaire, mais n'est cependant pas concerné par cette ordonnance.

Après une interruption de séance, la réunion reprend avec le début des consultations.

L'un des gros sujets concerne le rapport d'expertise, présenté par des personnels du Cabinet DEGEST, sur les « conséquences sur le périmètre du CSE DG IDF de la nouvelle structuration du Groupe au 1<sup>er</sup> janvier 2020 en application de la loi du 27 juin 2018 pour un nouveau Pacte Ferroviaire ».

Les Organisations syndicales ont posé beaucoup de questions car dans ce rapport, il est indiqué que « le projet reste très flou quant à l'organisation et aux conditions concrètes de réalisation des activités de travail dans la future filiale Gares & Connexions, ce qui ne permet pas de s'assurer de l'adéquation des moyens avec la charge de travail, ni aux agents de se projeter dans la nouvelle organisation ».

Le rapport DEGEST précise qu'il n'y a pas d'état des lieux de la répartition de la charge de travail, pas de projet pour la répartition des charges de travail, ni de fiches de postes.

Ce rapport indique qu'une « filialisation fait craindre un éloignement d'avec la maison mère « SNCF RESEAU ». Cet éloignement pourrait avoir des impacts potentiels sur les déroulements de carrières et sur les avantages sociaux acquis ».

La seule réponse martelée plusieurs fois par le Président pour répondre aux inquiétudes des agents sur leur avenir, est : « **on sera tous en filiale demain !** »

# DIRECTION GÉNÉRALE IDF



La réunion s'est achevée dans un cynisme glacial lorsqu'une collègue, au bord des larmes, évoque le suicide d'un collègue qui n'avait pas eu de garantie sur son avenir professionnel.

Le Président, arque bouté dans son attitude désinvolte : « en tant qu'Employeur, la consultation est prévue à l'Ordre du Jour de ce CSE et doit avoir lieu ! »

Bien entendu, devant un tel échange dégradé et en l'absence de réponses, l'ensemble des Organisations Syndicales se prononcent contre la mise en place de ce projet. Le Président, qui devait avoir mieux à faire, a ensuite voulu procéder à la « va-vite » à une autre consultation prévue dans cet Ordre du Jour. Ce fut la goutte d'eau qui fit déborder le vase, car devant un tel mépris affiché, l'ensemble des Organisations Syndicales ont quitté la séance !



Pour conclure, l'**UNSA-Ferroviaire** alerte à nouveau l'ensemble des personnels sur le fait que la Direction se moque de plus en plus des Organisations Syndicales dans les Instances, en les méprisant ouvertement.

Serait-ce là, une stratégie machiavélique diligentée par le Gouvernement pour faire perdre du terrain aux défenseurs du personnel ?

Pour certains philosophes, « la violence, c'est un manque de vocabulaire », mais aussi « la violence est le dernier refuge de l'incompétence ». A méditer !

# DIRECTION GÉNÉRALE IDF



## BILAN SUR LES FAITS MARQUANTS

Au cours de cette période, plusieurs événements Sécurité ont eu lieu et certains méritent d'être commentés :

- Le 04/07 à Nangis (Infrapôle de Paris-Est), dans le cadre du projet d'électrification Gretz-Troyes, un TTX a talonné l'aiguille Ca Voie 2 sur le domaine fermé. Ce talonnage s'est produit en fin de chantier.

- Le 09/07 à Viroflay, suite à un quiproquo sur le numéro de ZEP entre RPTX et CCH (9002 au lieu de 9200) une zone de chantier est mise en service en dehors du domaine fermé mais avec un dispositif de bouclage conforme et efficace. L'erreur est détectée par l'AC avant toute arrivée de circulation.

- Le 10/07, à Musée d'Orsay, Un TTx comportant 4 machines et 9 wagons, intervenant dans la préparation des Travaux CASTOR, refoule dans la gare de Musée d'Orsay vers la voie 8 depuis la voie 1. Un bungalow de chantier chargé sur un des wagons accroche une goulotte fixée en hauteur et arrache les câbles signalisation et télécom qui s'y trouvent.

- Le 19/07, l'AC de Villiers expédie le train 119002 vers Nogent en lui délivrant un bulletin CBa pour le carré 204 alors que le sens normal n'est pas établi avec un risque de nez à nez puisque Nogent avait la possibilité d'expédier un train à contresens. Heureusement, le contresens n'était également pas établi et aucun train n'a été expédié par Nogent. Après expédition du train 119002, le risque de nez à nez était couvert par l'occupation de l'intervalle qui s'opposait à l'établissement du contresens.

- Le 24/07 vers 10h00, sur la base travaux Suite rapide Zone Dense de Vernouillet (78), un salarié de l'entreprise ETF a eu le pouce de la main

gauche sectionné lors d'une opération de chargement de ballast sur le train TEVO. Les secours sont aussitôt arrivés. La victime a été admise à la Clinique d'Aubergenville et opérée dans l'après-midi. Cet événement est classé ESR.

- Le 25/07 à Paris Nord, une activité de meulage de finition de soudures aluminothermiques est engagée hors domaine fermé. Un Thalys arrive sur le chantier, heureusement à vitesse réduite, et s'immobilise devant les agents. Cet événement est classé ESR.

*Que retenir de ces différents événements ? A chaque fois, un certain nombre d'erreurs ont été commises. Pour la Délégation UNSA-Ferroviaire, certains faits auraient pu avoir de plus graves conséquences sur le plan humain. L'externalisation des travaux montre une fois de plus ses limites. Dans l'un de ces événements, un des salariés d'une entreprise extérieure s'en est tiré avec la vie sauve, mais cela n'est pas toujours le cas ! Dans l'événement du 25 juillet, l'action d'effectuer des travaux hors domaine protégé a failli tourner au drame puisque le Thalys s'est immobilisé devant les ouvriers sans faire de victimes ! L'UNSA-Ferroviaire milite pour que pour tous les travaux effectués sur notre réseau soient réalisés en ayant pris soin de prendre toutes les mesures de protection vis-à-vis du personnel.*

**La Sécurité doit rester notre priorité, face à la régularité !**

D'autres événements ont fortement dégradés la Régularité :

Le mois a notamment été marqué par les conséquences météo : mesures fortes chaleurs (dont limitation

de vitesse sur les faisceaux de garage), incidents liés aux fortes chaleurs, dont incendie sur un transformateur à la sous-station de Noisy-le-Sec.

Parmi les projets en cours de développement, il faut souligner la suppression du PN9 à Antony : la mobilisation de l'ensemble de l'équipe opérationnelle a permis d'obtenir l'ensemble des arrêtés municipaux pour pouvoir poursuivre cette opération (fermeture du PN depuis le 22/07, et dérogation bruit pour les travaux du week-end du 15/08).

*La Délégation UNSA-Ferroviaire se félicite de la suppression de ce PN. Mais, notre Organisation est consciente que l'amélioration ou la suppression des PN s'organise en partenariat avec les collectivités territoriales et l'Etat.*

*En effet, ce n'est pas à SNCF RESEAU de payer intégralement tous les travaux, même ceux qui concernent les réaménagements de ronds-points (ou de routes).*

*Malgré la multitude de projets (régénération et création de ligne avec souvent un dérapage des coûts), l'UNSA-Ferroviaire pense que les Passages à Niveau devraient être une des priorités de l'Entreprise.*

*En effet, développer la prévention pour rappeler les règles de bonne conduite à respecter, s'avère une méthode insuffisante, car l'analyse des accidents montre régulièrement une non-prise de conscience de certains conducteurs sur la dangerosité de ces PN.*

*En conséquence, la suppression des Passages à Niveau est la méthode la plus radicale pour éviter ces accidents mortels !*



# INFORMATIONS NATIONALES



## SIPH (SYSTÈME INDUSTRIEL DE LA PRODUCTION HORAIRE)

Cet outil qui s'appuie sur des systèmes d'informations anciens (THOR, HOUAT et HOUAT SDM) sert à créer des sillons (réservation de trains pour un trajet donné, à des horaires déterminés assortis de caractéristiques techniques).

Le lancement de SIPH, en 2013, a été décidé par la Direction de SNCF Réseau afin de remplacer l'outil THOR devenu obsolète pour moderniser les horaires et les rendre plus robustes et a pour vocation :

- d'améliorer la qualité des sillons produits, notamment leur robustesse
- de réaliser des gains de productivité en modernisant le métier d'horairiste
- de dé-commissionner les applications historiques (Thor, Houat SDM, ...) coûteuses à maintenir et dépassées techniquement.

Ce projet déjà repoussé à 3 reprises, notamment liés à des contraintes techniques et informatiques, ne verra qu'un déploiement progressif pour limiter les risques.

Néanmoins, l'outil a permis une pré-construction du SA 2021 en juin 2019 et de ce fait constitue un point de non-retour pour la construction du SA 2021. Ce qui présente un risque de voir les investissements de mise en œuvre perdus et le travail déjà entamé pour le SA 2021 à refaire si l'outil ne remplissait pas les conditions adéquates.

Malgré la modernité de SIPH, celui-ci ne prévoit pas l'occupation des voies en gare. Ce qui laisse perplexe sur le remplacement d'outils certes vieillots mais qui ont fait leurs preuves.

Les gains de performance, de qualité, de productivité et de coûts sont mis en avant alors qu'il est plus tenté de croire que ce projet est destiné à mieux intégrer les Entreprises Ferroviaires avec l'ouverture à la concurrence.

### *Restons prudents !*

*L'UNSA-Ferroviaire reconnaît que les outils utilisés ont besoin de faire peau neuve mais ne pas y associer les partenaires sociaux laisse croire que la direction de l'entreprise veut dérouler le tapis rouge aux concurrents. Surtout lorsqu'un des objectifs stipule que « **Les clients partageront les mêmes données que les horairistes. Une meilleure traçabilité des actions de production améliorera le dialogue avec les clients** ».*

*Malgré les multiples couacs liés aux déploiements d'outils qui ont du être remis dans le placard, SIPH est mis en œuvre de façon à ne pas pouvoir faire marche arrière, les contraintes liées au réseau informatique ne sont pas encore vraiment réglées.*

*L'UNSA-Ferroviaire est inquiète et alerte la direction de l'entreprise qu'il ne faut pas confondre vitesse et précipitation et rappelle que le Président JEANTET avait pourtant annoncé que l'humain serait au cœur de tous les projets, mais qu'en est-il des suppressions de postes, des formations et surtout du temps d'adaptation assez court pour s'approprier un tel outil avec une mise en place imminente?*

*L'UNSA-Ferroviaire, pourtant adepte des nouvelles technologies, ne cautionnera pas un tel projet :*

- *s'il n'est pas partagé avec les représentants du personnel qui peuvent mettre le doigt sur certains dysfonctionnements,*
- *s'il n'améliore pas les conditions de travail des Cheminots,*
- *s'il donne un avantage aux futurs concurrents en leur donnant des informations confidentielles et stratégiques,*
- *s'il est mis en place pour réduire largement les effectifs.*

**L'UNSA-FERROVIAIRE S'ASSURERA QUE CES POINTS DE VIGILANCE SOIENT ENTENDUS ET QUE TOUTES LES CONDITIONS DE MISE EN ŒUVRE N'OCCASIONNENT PAS DE RISQUES PSYCHO-SOCIAUX.**



## REFORME DES RETRAITES : BIENÔT LE RÉGIME SEC...

Suite aux préconisations de Jean-Paul Delevoye, Haut-Commissaire à la réforme des retraites, un système universel, simplifié, où chaque jour travaillé permettant d'acquérir des points, pourrait être mis en place en 2025.

Il remplacerait les 42 régimes de retraite actuels, actant la disparition des régimes spéciaux dont celui de la SNCF. Seuls les métiers dits « régaliens » (policiers, douaniers, pompiers, surveillants pénitentiaires) resteraient autorisés à partir en retraite à 57, voire 52 ans. Le gouvernement s'est empressé d'exclure "les militaires et fonctionnaires ayant des fonctions dangereuses." ...ainsi que les Parlementaires ! Afin d'éviter un réveil des gilets Jaunes, l'Élysée réfléchit à une « forme de concertation avec les Français », dite en douceur. Rappelons juste que la soit-disante concertation pour les cheminots, a un goût amer depuis le printemps 2018...

Chaque jour travaillé permettrait donc d'acquérir des points, un euro cotisé vaudrait les mêmes droits pour tous." Jean-Paul Delevoye le répète: le nouveau système par point sera plus juste.

Les assurés auraient toujours la possibilité de partir à la retraite à l'âge légal de 62 ans. Mais, afin d'inciter « au prolongement d'activité », un dispositif de décote-surcote, sera mis en place pour garantir "l'équilibre du système". La volonté affichée est que « l'âge d'équilibre », ou « âge du taux plein » devienne « le même pour tous ».

Les générations nées en 1963 seront les premières concernées pour un âge d'équilibre fixé à 64 ans. Les personnes qui souhaiteront partir avant cet âge seraient amputées de 5% par année d'écart, alors que celles qui prolongeraient leur activité auraient une solde majorée de 5% par année effectuée.

Pour rendre acceptable son rapport, le haut-commissaire propose un minimum de retraite égal à 85 % du SMIC net. Il est actuellement de 81 % pour les salariés et 75 % pour les agriculteurs.

La pension de réversion versée au conjoint survivant, devrait apporter 70 % du total des retraites perçues par le couple. Le rapport suggère de majorer les droits à la retraite de 5% par enfant dès la première naissance contre 10% au 3ème enfant actuellement.

Le système se veut plus favorable pour les plus modestes et les carrières heurtées ou incomplètes. Les congés maternité, le chômage ou les arrêts maladie donneraient également droit à des points ! Autrement dit, les chômeurs professionnels et autres abonnés aux arrêts maladie fictifs ont de belles années devant eux.

La transition vers le système unique sera progressive et achevée dans environ 15 ans.

Cependant les cheminots seront les grands perdants avec la fin de la prise en compte des six derniers mois pour les cheminots au statut ou des 25 meilleures années chez les salariés contractuels car c'est sur l'ensemble de la carrière que sera calculée la pension. En compensation, les primes des fonctionnaires devraient être prises en compte mais quid des régimes spéciaux ?

# INFORMATIONS NATIONALES



La cour des comptes, habituée à outrepasser ses prérogatives, s'est invitée au jugement des régimes spéciaux, mais seulement ceux de la RATP, la SNCF et les industries électriques et gazières.

Didier Migaud a présenté un rapport deux jours avant celui de M. Delevoye

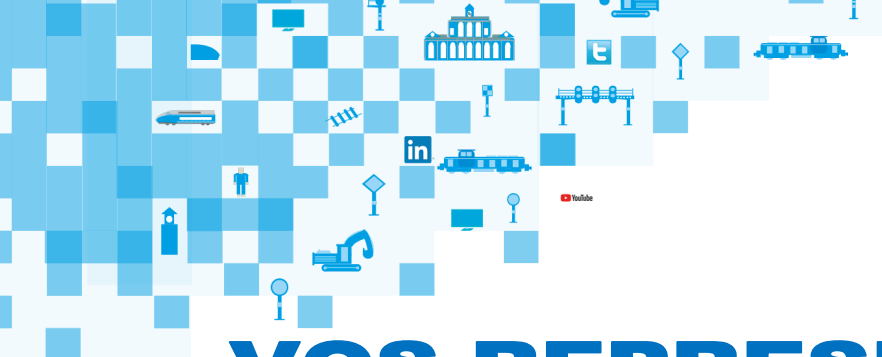


Sans surprise, la cour prône 10 recommandations : l'accélération de l'alignement des régimes spéciaux sur les règles de la fonction publique ; la transparence accrue des financements et une meilleure gestion des caisses de retraite.

Toutes les solutions retenues devront maintenir «la soutenabilité des finances publiques». Les acquis, s'ils étaient maintenus, seraient uniquement financés par les cotisations salariales et patronales sans recours à l'État. Quant à la pénibilité, la Cour fait la distinction entre «pénibilité particulière» de certains postes de travail, de ce qu'elle estime être des avantages hérités du passé. La cour préconise soit le maintien temporaire d'une partie de financement public, soit de faire supporter ces droits passés par des cotisations supplémentaires financées par les actifs et ces entreprises.

**L'Unsa-Ferroviaire** ne peut en cas cautionner ce recul. La cour des comptes n'évoque même pas un éventuel accord de Branche qui permettrait de pérenniser la CPR en y intégrant tous les salariés de la Branche. Habituée à tirer sur les services publics et la SNCF en particulier, la cour a, une fois de plus, prouvé son manque d'impartialité.

**L'Unsa-Ferroviaire** insistera pour que la future réforme permette entre autres, une période de transition longue d'au moins 15 ans, prenne en compte la pénibilité, les spécificités des métiers, la prise en compte des primes ou les carrières longues par exemple. Les partenaires sociaux doivent être les décideurs et devront être acteurs pour déterminer des points essentiels tels que la valeur du point ou le taux de cotisation.



# VOS REPRESENTANTS UNSA-FERROVIAIRE

CSE DG IDF

Nom	Prénom	Mail	Nom	Prénom	Mail
THETIER	Christophe	<a href="mailto:thetier.c@unsa-ferroviaire.org">thetier.c@unsa-ferroviaire.org</a>	PRETAT	Christian	<a href="mailto:pretat.c@unsa-ferroviaire.org">pretat.c@unsa-ferroviaire.org</a>
DUMONTIER	Sandrine	<a href="mailto:sandrine.dumontier.unsa@gmail.com">sandrine.dumontier.unsa@gmail.com</a>	BERNARD	Stéphanie	<a href="mailto:stephanie.bernard@reseau.sncf.fr">stephanie.bernard@reseau.sncf.fr</a>
BOUZID	Pascal	<a href="mailto:pascal.bouزيد.unsa@gmail.com">pascal.bouزيد.unsa@gmail.com</a>	DERAIL	Xavier	<a href="mailto:xavier.derail@reseau.sncf.fr">xavier.derail@reseau.sncf.fr</a>
DENIAU NICOL	Caroline	<a href="mailto:caroline.deniau-nicol@reseau.sncf.fr">caroline.deniau-nicol@reseau.sncf.fr</a>	FALICON	Aline	<a href="mailto:aline.falicon@reseau.sncf.fr">aline.falicon@reseau.sncf.fr</a>
GARCIA	Philippe	<a href="mailto:garcia.p@unsa-ferroviaire.org">garcia.p@unsa-ferroviaire.org</a>	MONTAGNE-PONSARD	Nicolas	<a href="mailto:montagne-ponsard.n@unsa-ferroviaire.org">montagne-ponsard.n@unsa-ferroviaire.org</a>
VAUCOULEUR	Isabelle	<a href="mailto:vaucoleur.i@unsa-ferroviaire.org">vaucoleur.i@unsa-ferroviaire.org</a>	STEUNOU	Thierry	<a href="mailto:titste@gmail.com">titste@gmail.com</a>
VALBOM	Alexandre	<a href="mailto:valbom.a@unsa-ferroviaire.org">valbom.a@unsa-ferroviaire.org</a>			

SI VOUS SOUHAITEZ NOUS ADRESSER DES QUESTIONS : [valbom.a@unsa-ferroviaire.org](mailto:valbom.a@unsa-ferroviaire.org)

SI VOUS SOUHAITEZ CONSULTER NOS INFORMATIONS EN LIGNE : <https://www.unsa-ferroviaire.org>

POUR NOUS REJOINDRE ET ADHERER EN LIGNE, [CLIQUEZ ICI](#)

## J'adhère à l'UNSA !

CONTRACTUELS

Hot-Line Juridique

METIERS

Filières

Syndicat de services

Service public

Savoir-faire

Carrières

Autonome

STATUT

**EFFICACE**

**RESPONSABLE**

*A l'UNSA-Ferroviaire, moi, j'adhère !*

**Fédération UNSA-Ferroviaire**  
**56, rue du Faubourg Montmartre . 75009 PARIS**  
**Tél: 01 53 21 81 80 . [federation@unsa-ferroviaire.org](mailto:federation@unsa-ferroviaire.org)**

Nom: .....

Prénom: .....

Direction: .....

Adresse Pro: .....

.....

Collège: .....

Tél: .....

Mail: .....

## INFORMATIONS PRATIQUES

[www.unsa-ferroviaire.org](http://www.unsa-ferroviaire.org)

**UNSA Ferroviaire**

19, rue des Bretons - 93210 La Plaine St-Denis

[federation@unsa-ferroviaire.org](mailto:federation@unsa-ferroviaire.org)