

Sommaire

Page 1

-Chantier Niort à La Rochelle, un écart majeur

Pages 2 et 3

-Echos du CE
Politique formation,
Convention sécurité,
EIV Moulin Neuf,
Points sur les
évolutions sécurité

Page 4

-Titres Restaurant

CHANTIER NIORT LA ROCHELLE EN LIGNE FERMEE

Les travaux sous le régime S9A n°3 entre Niort et La Rochelle auraient dû se terminer le 20 juin 2016.

A la traversée du marais poitevin, d'importants travaux de régénération étaient en cours pour stabiliser la performance de cette ligne et accompagner l'arrivée de la LGV Sud Europe Atlantique en 2017.

Le marché de travaux en conception-réalisation avait été attribué au groupement Colas Rail-Systra, l'interface sécurité mouvement étant géré par la filiale SNCF SFERIS.

Les travaux avaient débuté le 9 mai dans un timing extrêmement serré, pour satisfaire les transporteurs et les politiques, sans tenir compte des aléas pouvant généralement survenir sur un chantier de régénération de cette importance.

Ce chantier « politiquement correct » était bancal dès sa phase conception, de nombreuses alertes avaient été lancées.

L'UNSA Ferroviaire se demandait si SNCF RESEAU allait tenir compte des expériences de la mésaventure de 2015 sur les lignes Nantes-Pornic et Nantes-St Gilles Croix de Vie !

Jacques RAPOPORT avait promis : plus jamais ça !

Eh bien ! Ce nouveau chantier, certes cette fois sous Maîtrise d'Ouvrage SNCF RESEAU mais toujours sous Maîtrise d'œuvre Études et Travaux « partenariée », a malheureusement été rendu avec du retard, des ralentissements et de très multiples réserves, à l'image des précédents chantiers en ligne fermée qui se multiplient depuis plusieurs années.



Outre le fait que les chantiers en ligne fermée dépossèdent le personnel SNCF de son travail pendant plusieurs mois (agents de conduite, agents EIC, agents Escalé et Commerciaux, agents de la Maintenance et Travaux...), ils occasionnent un surcroît de travail considérable au moment de la restitution des installations.

Les personnels des Infrapôles et Infralog, depuis le 20 juin 2016, travaillent jour et nuit, samedis et dimanches compris.

Les élus UNSA Ferroviaire déplorent cette volonté délibérée de dégrader considérablement les conditions de travail des cheminot(e)s et tout cela au profit d'une minorité bien-pensante se retrouvant en salon feutré pour refaire le monde ferroviaire et pour persuader tout le personnel que l'externalisation, c'est l'avenir de SNCF Réseau et que nous avons besoin de «partenaires»...

Matthieu CHABANEL, le Directeur général Maintenance et Travaux, qui préside le CE a néanmoins reconnu que ce chantier constitue « UN ECART MAJEUR ».

ÉCHOS DU COMITE D'ETABLISSEMENT MAINTENANCE ET TRAVAUX - REUNION DU 7 JUILLET 2016

POLITIQUE FORMATION - ORIENTATIONS NATIONALES 2017-2018

L'accord collectif Formation (RH 00859) signé en 2012 n'est plus applicable. Un nouvel accord va être négocié dans le cadre du futur accord GPEC (Gestion Prévisionnelle Emploi et Compétences).

La Direction donne quelques informations sur les perspectives.

-Les centres de formation vont être réorganisés, tous ne seront pas maintenus mais ce n'est pas un débat immobilier, il s'agit de rendre l'appareil de formation plus efficace.

-Il manque des formateurs et d'ici sept ans, 110 formateurs actuels seront retraités. Il faut valoriser les métiers de la formation et assurer des passerelles avec les métiers de la production.

-Le catalogue de formation devra aussi être simplifié.

-L'e-learning se développe afin de dé-saturer les centres de formation.

-Les examens d'accès à la qualification E ont été déjà simplifiés. **La Direction annonce que l'examen Pré-requis Cadre est amené à disparaître. Sur ce point, l'UNSA Ferroviaire rappelle haut et fort qu'il demande le maintien de tous les examens car c'est le filtre promotionnel le plus équitable pour le personnel.**

-Le centre de Nanterre est pérenne et devra accueillir les opérateurs. Il faudra donc délocaliser la formation des attachés TS et attachés cadres. L'UNSA Ferroviaire rappelle son opposition à ce que les cadres et attachés TS soient envoyés, sans autre choix possible, **à l'Institut de Formation Ferroviaire de Rabat alors que le Maroc n'est pas un régime démocratique et que c'est un pays peu favorable à l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes.** Les nombreuses consignes de sécurité qui sont données avant le départ (comme par exemple porter un pantalon ou une jupe au-dessous du genou, porter un maillot de bain une pièce, ne pas critiquer le roi.....etc) témoignent des risques que fait prendre l'Entreprise aux stagiaires, notamment femmes.



Concernant **la formation en alternance dans les métiers techniques**, pour l'UNSA Ferroviaire, elle **doit bien déboucher sur du recrutement à SNCF Réseau**, et ne doit pas alimenter le recrutement chez nos sous-traitants ou chez les futurs mainteneurs de l'infrastructure des LGV en construction.

CONVENTION SÉCURITÉ DE REIMS JUILLET 2016

Matthieu CHABANEL, le président de CE rappelle les grands axes qui se sont dégagés de cette convention réunissant tous les DET. Ces axes s'inscrivent dans le prolongement du programme PRISME.

-« **Le Juste et Equitable** », qui peut impliquer dans l'esprit de certains DET la multiplication des sanctions, **doit se transformer en un « Plus Juste et Equitable »** afin de favoriser la remontée des informations concernant les événements sécurité et les précurseurs.

-La Santé et Sécurité du Travail (SST) reste très importante, et l'attention apportée à la SST doit aussi permettre de renforcer la Sécurité de l'Exploitation Ferroviaire.

-La démarche de pilotage par les risques et l'analyse des risques doivent se développer.

-Le management par les Facteurs Organisationnels et Humains doit être appris, et mis en œuvre.



Pour l'UNSA Ferroviaire, la sécurité passe certes par un management amélioré, mais surtout par **des effectifs plus généreux, des formations plus nombreuses** permettant aux agents de renforcer leurs compétences sécurité, et **par le développement de l'engagement du personnel au service de l'entreprise** (avec des notions importantes à intégrer, comme la clarté des directives données, l'écoute des salariés et la reconnaissance du travail fait).

ÉCHOS DU COMITE D'ETABLISSEMENT MAINTENANCE ET TRAVAUX - REUNION DU 7 JUILLET 2016 (SUITE)

EIV MOULIN NEUF

Le président reconnaît l'engagement fort des agents dans le plan Vigirail et notamment leur contribution pour les très nombreux remplacements d'appareils de voie. **Il reconnaît les difficultés rencontrées et est conscient des investissements nécessaires (fraiseuse, atelier wagon pupitre...).** Il considère aussi que le travail sur l'organisation, les process et la prévention des risques doivent se poursuivre.



SANTÉ ET SÉCURITÉ AU TRAVAIL

Alain TROUCHE dirigeant de MT SQS a évoqué les nombreux supports pédagogiques en ligne sur Intranet (site de MTSQS <http://mtsq.sncf.fr/>) : processus amiante, travail de nuit, risque bruit, prévention des risques liés à l'activité physique....

L'UNSA Ferroviaire a demandé que le Document Unique d'Evaluation des Risques Professionnels ne soit pas seulement un fichier informatique de plusieurs centaines de pages, mais qu'il devienne pleinement un outil au service du Management de la Santé Sécurité au travail et qu'il soit commenté régulièrement aux agents, avec les extraits les concernant.



ARRÊTÉ TÂCHES ESSENTIELLES DE SÉCURITÉ

L'application « Plateforme de Management de la sécurité » destinée à remplacer la PDVE a un peu de retard, mais d'après MTROUCHE, semble donner satisfaction sur l'établissement pilote (Infrapôle RHODANIEN, à Lyon).

A noter que les échos reçus de l'établissement, par l'UNSA Ferroviaire, ne sont pas si enthousiastes.

Pour l'UNSA Ferroviaire, il est important de doter l'encadrement d'un outil performant, simple, ergonomique et convivial.

L'encadrement peine sur ce sujet de l'arrêté TES.

DOCUMENT D'APPLICATION IN 08029 - COACTIVITÉ -

Avec ce texte, un nouveau circuit d'autorisation d'engagement en zone à risques ferroviaires (échanges opérateurs) va être instauré.

Ce nouveau texte sera applicable au 1er janvier 2017 et vise clairement à accompagner l'externalisation en simplifiant le travail des entreprises partenaires. Il renforce le rôle du représentant de la SNCF sur le chantier ou du Représentant de la Sécurité Opérationnelle (RSO) et augmente donc leurs responsabilités.

Les formations débuteront après l'été.

Pour l'UNSA Ferroviaire, ce sera un cadeau de plus fait aux sous-traitants, au risque de fragiliser la sécurité, en perturbant les acquis actuels des opérateurs.

CONSULTATION SUR LES NOUVEAUX CHSCT DE L'INFRAPÔLE PACA.

L'UNSA Ferroviaire s'est prononcé contre la constitution de seulement 3 CHSCT alors que d'autres établissements de même taille en ont maintenu 5.

L'Inspection du travail arbitrera.

LE SAVIEZ-VOUS ?



TITRES-RESTAURANT à partir du 1^{er} Octobre 2016

L'UNSA-Ferroviaire, début 2015, a sollicité la Direction de l'Entreprise SNCF afin de mener une étude de faisabilité concernant la dotation des Titres-Restaurant pour les agents SNCF. En réponse la Direction a proposé une expérimentation au sein d'un panel d'agents à SNCF Réseau.

En novembre 2015, l'UNSA-Ferroviaire a négocié et validé un accord collectif d'élargissement pour tous les salariés sous conditions cumulatives :

- de **disposer d'une coupure** dans sa journée de travail,
- de **ne pas disposer d'un restaurant d'entreprise accessible dans un périmètre de 10 minutes à pied** (aller),
- de **ne pas percevoir d'allocation de panier** (obligation légale).



Seuls les jours de présence effective du salarié dans sa zone normale d'emploi ouvriront droit à attribution d'un nombre correspondant de titres-restaurant. Ce qui signifie que pour les situations de déplacement (hors zone normale d'emploi), les allocations de repas et complètes continueront d'être payées comme avant.

Les paniers continueront également d'être payés comme avant.

Chaque salarié éligible va donc être contacté par son pôle RH pour les modalités de mise en œuvre. Les titres restaurants seront dématérialisés sur une carte à puces. La valeur de chaque Titre-Restaurant dématérialisé sera de 7€, financés pour 3,50 € par la SNCF, et pour 3,50 € par le salarié (part agent prélevée sur paie).

Les agents auront la possibilité de renoncer aux titres-restaurant (choix individuel de chaque agent). L'UNSA Ferroviaire déplore que ce positionnement se fasse avant fin juillet, pendant les vacances d'été.

L'UNSA sollicite la Direction du Groupe Public Ferroviaire SNCF pour :

- que les agents puissent être dotés de "titres papier" si des restaurants n'acceptent pas les titres dématérialisés (en remplacement de la carte à puce),
- que la démarche de renoncement individuelle soit annuelle et non sur la durée totale de l'accord (octobre 2016 - décembre 2018),
- que le positionnement des agents se fasse pour début septembre.

L'UNSA Ferroviaire appelle aussi la Direction à renforcer les effectifs des pôles RH qui vont devoir accomplir de nouvelles tâches et sont déjà extrêmement sollicités, avec de plus en plus de situations de souffrance au travail.



L'UNSA-Ferroviaire, créateur de lien social, travaille à votre service.

Vous pouvez consulter notre site via : Intranet ou Internet <http://www.unsa-ferroviaire.org>