

Sommaire

Page 1

- Politique d'externalisation 2017-2020

Page 2

- Egalité professionnelle entre les femmes et les hommes à M&T
- Les règles qui sauvent

Page 3

- Accidents du travail

Page 4

Le saviez-vous ?
- Bulletin de paie électronique
- Abrogation du RH 77

POLITIQUE D'EXTERNALISATION 2017-2020

Depuis la catastrophe de Brétigny et la réforme ferroviaire, le besoin de grands travaux de régénération du réseau et l'appel du ministère à ne pas augmenter les effectifs des entreprises publiques conduisent la Direction SNCF RESEAU à accroître l'externalisation.

Matthieu CHABANEL Directeur de Maintenance et Travaux indique que l'externalisation fait partie de la politique industrielle de notre EPIC et que le système ferroviaire doit être constitué de SNCF Réseau et d'autre part des entreprises partenaires, de manière à bénéficier de leurs moyens et de leurs capacités d'innovation.

La maîtrise des savoir-faire repose, selon la Direction, sur le maintien en interne de la maîtrise d'ouvrage, de la surveillance des installations, de l'astreinte.

L'entreprise investit dans le patrimoine industriel :

- plus de 400 millions d'euros d'ici 2025 dans les engins de maintenance
- de l'ordre de 30 millions d'euros par an pour les engins de mesure
- 192 millions d'euros d'ici 2026 pour les engins de traction
- 14,3 millions d'euros pour l'acquisition de 15 wagons pupitres utilisés pour le remplacement des appareils de voie.

L'idée reste de focaliser les ressources internes sur la maintenance, et le partenariat sera concentré pour les années à venir dans les segments d'activité suivants :

- le démontage-remontage des installations électriques de signalisation sur les opérations de régénération voie et appareils de voie
- le service mécanique (montage et pré réglage des appareils de voie avant pose)
- l'annonce des circulations
- les prestations agents d'accompagnement des trains de travaux
- la végétation
- les travaux d'ouvrage d'art
- le métier conduite, pour une partie des chantiers de régénération, et hors engins de maintenance et de mesure
- le métier de la Caténaire pour la régénération (poteaux et armement)
- le perçage
- les travaux EALE pour la partie travaux, et pour la maintenance mais à un degré moindre.

Sans augmentation de leurs effectifs, les EIV qui auraient pourtant les outils et structures pour augmenter leur production doivent concéder une part de leurs activités au privé.

Pour l'UNSA Ferroviaire, cette politique fragilise la sécurité car les personnels des entreprises extérieures sont moins expérimentés et la coactivité génère de nombreux nouveaux risques.

Cette politique dépossède aussi le personnel SNCF de son travail, nuit à son engagement au service de l'entreprise mais conduit surtout à une perte progressive des savoir-faire en interne.

Notre organisation syndicale est opposée à la Direction sur le sujet de l'externalisation, en particulier pour les travaux de maintenance, les tâches de sécurité et la maîtrise d'œuvre.



COMMISSION EGALITE PROFESSIONNELLE ENTRE LES FEMMES ET LES HOMMES

La mixité n'augmente pas dans notre périmètre, le taux de féminisation a même baissé depuis la réunion de l'été 2016. Ce taux est de **7,9 %**, c'est toujours très peu.

Certes Matthieu CHABANEL le président du CE, qui est très ouvert sur les sujets de société, fixe bien des objectifs pour augmenter la mixité, et s'est employé à nommer des femmes à la tête des DMT Sud-Est et Atlantique, ainsi qu'une nouvelle DET en Auvergne Nivernais, mais le travail pour faire progresser la mixité dans les établissements reste bien trop diffus et désordonné.

Les girls' Day et la journée des droits de la femme laissent la possibilité d'initiatives locales, mais toutes ces actions sont trop peu orchestrées et ne couvrent au mieux que les grandes villes et une quantité d'établissements scolaires infime.

L'accord collectif en cours prévoit que chaque établissement réalise au moins une fois par an une action de communication pour promouvoir les métiers Maintenance et Travaux auprès des jeunes femmes. L'UNSA Ferroviaire constate que ce n'est pas le cas.

Toujours en application de cet accord, chaque DUO devrait aussi faire réaliser au moins une action par an pour améliorer les conditions de travail, notamment celles des femmes, or aucun suivi ne semble effectué sur ce point. Concernant la lutte contre les stéréotypes, nous constatons que seul le réseau SNCF au Féminin œuvre activement et il n'accueille que les cadres, laissant au bord de la route les collègues Maitrise et Exécution.

Par ailleurs les DET ne sont guère moteurs sur l'interdiction d'affichages ou messages pouvant altérer la dignité des femmes.



L'égalité salariale n'est pas au rendez-vous dans le rapport de situation comparée 2016. Les femmes gagnent moins. Certes la proportion de temps partiel n'est pas forcément la même chez les hommes et les femmes, de même que l'ancienneté, mais l'UNSA Ferroviaire craint que les GIR ou Primes attribuées sans aucune transparence concourent aussi à creuser les écarts de rémunération. Le management et les évaluations sont encore le plus souvent réalisés sans modernisme, en fonction du temps de présence journalier et avec des stéréotypes profitant plus aux hommes.

L'UNSA Ferroviaire réclame :

- de poursuivre l'amélioration des conditions de travail des femmes des équipes,
- de promouvoir encore de nouvelles femmes dans des postes stratégiques, lesquelles pourront impulser plus de mixité,
- de mettre en place une étude sur la rémunération des femmes à M&T, accompagnée d'actions de redressement des écarts
- et de mettre en place plus de télétravail, lequel est un facteur d'égalité professionnelle et de modernisme.

LES REGLES QUI SAUVENT



LES REGLES QUI SAUVENT sont lancées à l'occasion du train de la sécurité et ont vocation à éviter des accidents graves.....

- 1 - Je ne réalise que les missions pour lesquelles je suis autorisé
- 2 - J'utilise systématiquement et correctement tous les EPI et agrès adaptés à ma mission
- 3 - Je ne travaille jamais en ayant consommé de l'alcool ou un produit stupéfiant
- 4 - Je ne chemine jamais dans les voies sans nécessité de service et prise en compte du risque ferroviaire
- 5 - Je n'utilise jamais de téléphone en conduisant
- 6 - Je ne commence le travail qu'après avoir participé au briefing et l'avoir compris
- 7 - Je n'utilise aucun appareil pouvant me distraire (téléphone, casque audio..) lors de mes déplacements et interventions dans les voies
- 8 - Je ne circule pas dans la zone d'action d'un engin, sans avoir sécurisé mon intervention
- 9 - Je n'engage jamais le périmètre d'évolution d'une charge
- 10 - Je respecte les conditions d'utilisation des machines-outils.

Pour l'UNSA Ferroviaire, parler sécurité via ces règles, c'est faire prendre conscience des risques, mais cela ne saurait suffire, compte tenu des nombreux accidents survenus ces derniers mois.

ÉCHOS DU COMITE D'ETABLISSEMENT MAINTENANCE ET TRAVAUX (SUITE)

NOUVEL ACCIDENT DU TRAVAIL TRES GRAVE

Un nouvel accident très grave a eu lieu dans la nuit du 4 mai près de Béziers. Un Engin de Surveillance Caténaire a percuté un 4 Axes, tombé en panne d'énergie, blessant gravement des agents.



Combien faudra-t-il d'accidents pour que la Direction comprenne que le travail de nuit est dangereux ?

La nuit, les agents voient moins bien, le corps humain est programmé pour dormir et est donc moins vigilant.

Le risque ferroviaire ne peut pas être aussi bien maîtrisé la nuit que le jour, par la difficulté à repérer les circulations.

La mécanisation des interventions apporte également de nouveaux dangers.

Toutes ces raisons devraient conduire à une évaluation des risques sans aucune complaisance. Or l'entreprise prend le problème à l'envers et considère le plus souvent qu'il n'y a pas d'autres solutions que de travailler la nuit.

Rappelons que cet accident est le 5^e de nuit sur les voies après

-la mort d'un agent SE d'astreinte percuté en Lorraine par un train commercial en décembre 2016,

-la mort d'un agent caténaire électrisé à Amiens en mars 2017,

-la mort d'un salarié Colas Rail percuté par un train Fret en avril 2017 lors d'un ballastage près de Poitiers, sans interruption simultanée des circulations sur la voie contigüe, et sans annonce,

-et **la mort d'un agent voie** de Marseille percuté par un train à Lyon fin 2012 lors d'une opération de ballastage sans interruption simultanée des circulations sur la voie contigüe.

La Direction de SNCF Réseau doit faire le constat qu'il n'est plus possible de travailler dans ces conditions.

Il n'est plus possible d'avoir un accident grave ou mortel par mois.

Il faut revenir à une organisation avec des blancs travaux de jour, à des massifications de jour avec des transbordements par car. Cette organisation pratiquée, il y a encore quelques années, permettait de concilier le déplacement des voyageurs et des conditions de travail acceptables. Les travaux de nuit n'induisent que des désastres humains.

Matthieu CHABANEL s'est exprimé en CE sur cette série d'accidents, indiquant que la sécurité est son premier élément de préoccupation.

Il considère qu'il est nécessaire d'examiner différents points d'amélioration :

-l'organisation

-la préparation des chantiers

-le comportement,

afin de rétablir des boucles de rattrapage et des réflexes sécurité.

Il indique qu'il faut toujours regarder s'il est possible de travailler de jour, mais il ajoute que SNCF Réseau ne va pas modifier l'équilibre dans la gestion des capacités travaux.

Pour lui, le travail de nuit doit par contre être pensé différemment, selon une organisation adaptée.

Matthieu CHABANEL ajoute que rien ne justifie qu'on s'écarte des règles.

L'UNSA Ferroviaire est très en colère parce que la Direction SNCF Réseau ne se soucie pas assez des vies humaines. La performance économique prévaut sur les conditions de travail.

La Direction Maintenance et Travaux ne développe quasiment que des mesures de prévention basées sur le comportement humain qui, en pleine nuit alors que les agents sont en déficit de sommeil, perdent toute leur efficacité : le briefing, des rappels ou journées blanches après accident, des Règles qui sauvent, des fiches alerte sécurité avec des mesures peu adaptées aux situations de travail de nuit ...etc.

STOP au travail de nuit !

STOP au travail agent seul !

STOP au cumul astreinte et travail de nuit !

STOP au ballastage sans interruption simultanée des circulations !

LE SAVIEZ-VOUS ?



BULLETIN DE PAIE NUMERIQUE

Le Groupe Public Ferroviaire SNCF surfe tous azimuts vers la dématérialisation accrue de ses données et d'une grande partie de ses process internes. Plus aucun domaine, plus aucun métier n'y échappe. La Fiche de Paie intègre également le dispositif complet de dématérialisation.

Depuis le 1er janvier 2017 (application loi Travail du 8 août 2016), les entreprises peuvent mettre en place le bulletin de paie électronique sans avoir à recueillir l'accord exprès des salariés. Ces derniers peuvent toutefois s'y opposer.

Si vous souhaitez refuser la dématérialisation de votre fiche de paie : connectez-vous sur agence-paie-et-famille.sncf.com

Munissez-vous de vos identifiants (numéro d'immatriculation SNCF et mot de passe) attention mot de passe à renouveler périodiquement ! Cliquer sur "Ma gestion administrative / Mon bulletin de paie".

Cliquer sur "Refuser de recevoir votre bulletin de paie en numérique".

Saisissez votre adresse mail valide, cochez puis validez. Le refus apparaîtra dans le tableau de bord de vos demandes.

... avec une date limite fixée au 6 juin 2017

Si au contraire, vous souhaitez récupérer votre bulletin de paie dématérialisé, et ceci à partir de fin juin, connectez-vous sur

adherer.digiposte.fr/sncf

Renseignez votre identifiant (numéro d'immatriculation SNCF = numéro de CP) et votre code de sécurité à six chiffres (il correspond à votre jour de naissance (JJ) + mois de naissance (MM) + clé de votre numéro de sécurité sociale (CC) : JJMMCC), puis suivez la procédure.

L'UNSA Ferroviaire continue de dénoncer une trop grande digitalisation : une majeure partie du personnel a du mal à suivre ! Trop de sites différents, trop de mots de passe.....

ABROGATION DU RH 00077

Le RH00077, édition 22-11-2008 Intitulé REGLEMENTATION DU TRAVAIL est remplacé par l'ensemble des normes suivantes : code du travail, code des transports, décret 2016-755 du 8 juin 2016 (décret socle), accord de branche du 31 mai 2016, et accord d'entreprise du 14 juin 2016.

Le Décret-socle pose les règles de travail communes à toutes les entreprises du secteur ferroviaire en termes de sécurité ferroviaire, de continuité de service, de santé et de sécurité des personnels.

Le chapitre régimes de travail de l'Accord de branche (ou convention collective) fixe l'organisation de travail de la branche ferroviaire.

L'Accord d'entreprise fixe les nouvelles règles d'organisation du temps de travail au sein du Groupe Public Ferroviaire dans le cadre légal des 35 heures.

L'UNSA Ferroviaire réclame un nouveau texte de synthèse référencé, à l'usage de l'ensemble du personnel, lequel a bien du mal à se retrouver dans ces nouvelles règles, en différentes strates.



**L'UNSA-Ferroviaire, créateur de lien social,
vous informe et travaille à votre service.**

Directeur de la publication : Didier MATHIS

Vos élus CE national M&T : Nadine THEVENOT, Pierre HENRY, Yann DUREAU, Sébastien COLLOTTE, Benoit THEVENARD, Pascal STRICHER, Pascal ESCANDE, Jean Pierre SCATENA

Contactez vos élus UNSA Ferroviaire pour obtenir les PV des séances plénières

Si vous souhaitez recevoir automatiquement les publications Maintenance et Travaux, merci de faire votre demande par simple courriel adressé à thevenot.n@unsa-ferroviaire.org et de nous indiquer votre adresse mail personnelle.

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