

Sommaire

Page 1

-Vers une nouvelle réforme ferroviaire ?

Page 2

-Sous-traitance SE
-Programme sécurité 2018

Page 3

-Négociations CSE
-Gestionnaire d'utilisation :
un métier de souffrance
-Sécurité et ballastage
-Programme OSOZE et
E-dépêche

Page 4

Le saviez-vous ?
-congrés, périodicité visites
médicales

VERS UNE NOUVELLE REFORME FERROVIAIRE ?

Les assises nationales de la mobilité se sont tenues de septembre à décembre 2017 pour consulter l'ensemble des parties prenantes sur les besoins prioritaires de mobilité.

Le rapport Duron du Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI), remis début février, est une étude au service de l'aménagement du territoire qui inventorie les besoins de mobilités. Il propose trois scénarii d'investissements dans les infrastructures de transports. Les investissements proposés sont réorientés en priorité vers l'entretien des réseaux existants et les mobilités du quotidien. Le COI recommande au gouvernement de procéder à un redéploiement, au sein des dépenses de l'État, en faveur de la politique des mobilités.

Le rapport de Jean-Cyril SPINETTA confié par le gouvernement sur la refonte du transport ferroviaire émet plusieurs recommandations dont certaines constituent, pour les cheminots, les secousses d'un séisme de grande ampleur :
-transformer SNCF Mobilités et SNCF Réseau en Sociétés nationales à capitaux publics,
-demander à SNCF Réseau des efforts de productivité supplémentaires,
-supprimer le Statut pour les nouveaux embauchés,
-filialiser le Fret Ferroviaire,
-recentrer tous les crédits publics sur les lignes les plus circulées.

Le rapport Spinetta propose aussi d'autoriser la SNCF à recourir pendant deux ans à la procédure des plans de départs volontaires, dans le respect des règles prévues par le Code du travail.

Concernant l'idée d'abandonner la structure d'EPIC, pour l'UNSA Ferroviaire, ce constat résulte d'une incompétence de l'état qui a mal orienté la SNCF depuis plusieurs décennies, et d'une posture inappropriée de Guillaume PEPY qui n'a pas fait valoir, suffisamment fort, face aux gouvernements successifs, les intérêts économiques de la SNCF.

La structure d'EPIC reste bien pour l'UNSA Ferroviaire la solution à conserver, sous réserve d'une vraie gouvernance interne, qui prenne ses responsabilités. Devoir reverser de l'argent à des actionnaires serait complètement inapproprié. Sans parler du risque de désengagement de l'état, comme il l'a été chez France Télécom, GDF ou EDF.

Quant à la dette, c'est celle des choix LGV faits par l'Etat, et elle n'est pas celle des cheminots. Alors qu'aucune solution n'est proposée dans le rapport, l'UNSA Ferroviaire considère qu'elle doit être reprise par l'État, sans contrepartie !

Concernant le Statut, il a été créé pour fidéliser le personnel, et nous constatons bien que SNCF Réseau a besoin de personnel formé à ses spécificités, et expérimenté. Le turn-over qui pourrait apparaître dans une société sans Statut serait préjudiciable et fragiliserait la sécurité.

Au final, l'UNSA Ferroviaire estime que le rapport propose une réforme plutôt structurelle et très défavorable aux cheminots, visant à les stigmatiser une fois de plus. Il ne donne pas de solution vraiment pertinente concernant la stratégie de modèle économique et financier du système ferroviaire.

Néanmoins le gouvernement semble bel et bien décidé à lancer une nouvelle réforme ferroviaire !



ÉCHOS DU COMITÉ D'ÉTABLISSEMENT MAINTENANCE ET TRAVAUX

SOUS TRAITANCE - RESTITUTION PARTIELLE DE L'EXPERTISE DEMANDÉE PAR LE CE (PHASE 2)

Après une analyse générale de la sous-traitance à SNCF Réseau (voir journal n°27), le cabinet d'expertise s'est intéressé en phase 2 aux métiers du Service Electrique.

Le cabinet d'expertise DEGEST apporte l'analyse suivante :

- le métier « SE » agit sur des systèmes complexes, avec une variété technologique importante,
- les centres de formation sont saturés, l'habilitation des agents a été scindée en HMT SEG de niveau 1, 2 et 3 afin d'utiliser les nouveaux techniciens sur des opérations de pose et dépose d'installations dans la voie et les appareils de voie, au bout de quelques mois,
- la sous-traitance « SE » est très récente, elle concerne le génie civil et désormais la pose/dépose des Installations Electriques de Sécurité,
- les chantiers de régénération Voie vont se multiplier, les investissements « SE » vont aussi pratiquement doubler d'ici 2020 ; l'idée de la Direction est de libérer les agents « SE » SNCF Réseau pour des chantiers à plus forte complexité, mais aussi de développer le clé-en-main par les entreprises « partenaires ».



On retrouve les mêmes conséquences que pour l'ensemble de la sous-traitance et notamment :

- SNCF Réseau demande à son personnel de faire monter en compétences les entreprises extérieures, cela développe un conflit de valeurs chez les agents,
- le personnel SNCF Réseau doit assumer et suivre le système de qualification des entreprises partenaires, ainsi que leur contrôle sans que le temps nécessaire soit réellement pesé et donné (en équivalent effectifs),
- le travail du personnel SNCF Réseau est recentré sur des activités à plus forte valeur ajoutée, ce qui ne permet plus à ce personnel de pratiquer des tâches variées ; au final cela va générer une perte de compétences,
- les agents SNCF Réseau considèrent que les formations « SE » des prestataires resteront longtemps très insuffisantes au regard des standards du métier,
- la segmentation des travaux de pose et dépose des installations de sécurité nuit à la compréhension globale du système de sécurité et est dangereuse.

L'UNSA Ferroviaire demande la fin de l'externalisation des travaux « SE ».

PROGRAMME SECURITE 2018



La sécurité, notre priorité

Frédéric DELORME a réussi son pari en 2017, à savoir que la sécurité revienne une priorité au quotidien. La prise de conscience du risque a été voulue et portée à travers différents vecteurs comme PRISME, le Juste et Equitable, la méthode des nœuds papillon, l'analyse des Facteurs Organisationnels et Humains, les transformations managériales, la grille de maturité, Digidoc et le nouveau classement des textes réglementaires, le déploiement PMS, OSOZE, les Règles qui sauvent, et le train de la sécurité avec ses messages visuels très forts, sans oublier les habituelles Orientations sécurité....

Pour 2018, la Direction relance un train de la sécurité, la prévention des risques liés à la consommation de produits psychoactifs, organise un challenge sécurité (Les Victoires de la sécurité des chantiers).

Avec toutes ces actions, la sécurité des circulations s'est un peu améliorée en 2017. Mais ce n'est pas le cas de la Santé Sécurité au Travail, puisqu'il y a eu 1 mort à SNCF Réseau et 5 morts chez les sous-traitants.

Aujourd'hui l'UNSA Ferroviaire approuve l'importance qui est donnée à la politique Sécurité mais les programmes d'action ne doivent pas être trop nombreux et trop diversifiés, car les agents ont des difficultés à s'y retrouver.

En fait, l'UNSA Ferroviaire pense qu'il est surtout important de revenir à l'évaluation des risques et aux mesures de prévention correspondantes. **Le document unique d'évaluation des risques doit être vivant, attractif, affiché, et commenté tous les ans à tous les agents pour leur rappeler clairement les dangers.** Il ne doit pas rester un fichier informatique non exploitable sur un serveur. Développer seulement la prise de conscience des dangers sans avoir rappelé les risques aux agents, est inapproprié.

Par ailleurs la Prévention n'est pas qu'un sujet de comportement vis à vis des risques. La Prévention doit bien reposer sur la suppression ou la réduction des risques, et donc sur l'organisation du travail. Il est important d'avoir du personnel en nombre suffisant, formé, expérimenté et motivé sur les chantiers. Quant au travail de nuit et à la coactivité, l'UNSA Ferroviaire rappelle qu'ils augmentent les risques.

NEGOCIATION COMITE SOCIAL ET ECONOMIQUE (CSE)

La Direction a adressé aux OS un projet d'accord CSE a minima. De l'aveu de toutes les OS, le texte remis par la Direction est une provocation inacceptable envers les cheminots. En l'état, il annihilerait le dialogue social de proximité. La négociation collective ne peut se résumer à une proposition minimaliste de la Direction avec simple possibilité d'amender quelques articles.

L'UNSA Ferroviaire trouve dommage que la Direction ne saisisse pas les changements apportés au Code du Travail pour développer un dialogue social fructueux, **un dialogue social permettant de faire émerger les difficultés du travail réel des agents**, un dialogue social d'écoute et de recherche de solutions, bref un dialogue social au service de la performance globale, celle qui développe l'engagement des salariés au service de l'entreprise.

Entamer une négociation d'accord avec un projet minimaliste, est une conception du dialogue social révélatrice de l'état d'esprit de la Direction.

GESTIONNAIRE D'UTILISATION : UN METIER DE SOUFFRANCE

L'UNSA Ferroviaire a attiré l'attention du Président CE sur la souffrance des gestionnaires d'utilisation des pôles RH.

Leur travail est de plus en plus dégradé avec :

- une charge de travail non lissée et un calendrier de solde rigide,
- un travail peu diversifié,
- peu de reconnaissance dans l'entreprise et une classification des postes le plus souvent dans le collège Exécution alors que ces agents ont des objectifs individuels de résultat,
- des portefeuilles bien trop chargés qui les obligent à travailler non-stop et vite pour finir la solde, ce qui est usant et génère des **burn-out**.



L'UNSA Ferroviaire demande que

- le texte IN 3407 qui prévoit un portefeuille de 110 à 130 agents soit strictement respecté,
- des postes de réserve soient créés pour remplacer les GU absents, et éviter le report du travail sur les autres gestionnaires déjà extrêmement chargés,
- des postes dédiés et supplémentaires prennent en charge la programmation des visites médicales,
- du télétravail soit mis en place pour réduire la fatigue des trajets.



DECHARGEMENT DE BALLAST : ATTENTION DANGER MORTEL

Après deux accidents mortels lors de ballastage de nuit (2012 et 2017), **le président du CE rappelle que les plages travaux simultanées sur voie de chantier et voie(s) contiguë(s) doivent être privilégiées.**

A défaut, il convient de faire une analyse supplémentaire de risques, ciblée sur le risque ferroviaire, en prenant en compte la poussière et le bruit, puis de définir les mesures de prévention adaptées, avec par ordre de priorité

- kit de manœuvre à distance des leviers, avec caméra, commande et surveillance depuis les pistes et interdiction de cheminer sur la voie contiguë,
- à défaut annonce intégrée dans le casque DANITRA.

Compte tenu du risque mortel de heurt par une circulation, l'ensemble des OS a redemandé que le ballastage ne soit effectué qu'avec interdiction simultanée des circulations sur toutes les voies contiguës.

L'UNSA Ferroviaire a rappelé qu'en pleine nuit, les agents sont en déficit de sommeil, ont du mal à analyser les risques. Il convient donc, pour éviter l'accident, de prendre des mesures de prévention plus radicales et de supprimer le risque ferroviaire.

PROGRAMME OSMOZE ET E.DÉPÊCHES

Le programme OSMOZE « **O**utils **S**écurité **M**odernes (et) **O**pérationnels (en) **Z**one **E**xploitée » en cours va connaître une nouvelle phase avec le déploiement de E-DÉPÊCHES.

L'objectif est d'améliorer la fiabilité et la traçabilité des dépêches, d'apporter du confort à l'utilisateur, de diminuer le temps d'échanges des dépêches.

Après une expérimentation en conditions réelles à l'Infrapôle Paris Sud-Ouest (l'Établissement Directeur du projet), SNCF Réseau lance une extension de l'expérimentation à Trappes puis un déploiement progressif des outils, à compter de fin mai 2018 jusqu'à mi 2019, en cinq vagues d'établissements.

E-DEPÊCHES nécessite le renouvellement du matériel Nomade.



L'UNSA Ferroviaire estime que OSMOZE constitue un programme concret de modernisation et d'amélioration de la sécurité à Maintenance et Travaux.

La Direction doit néanmoins intégrer que beaucoup d'agents ont des difficultés avec la digitalisation excessive que connaît actuellement l'Entreprise. Cette digitalisation modifie la nature du travail demandé et perturbe le personnel.



CONGES - EVOLUTION DE LA REGLEMENTATION

Dans la réglementation RH SNCF applicable jusqu'en 2017, un salarié absent pour maladie pendant 30 jours perdait 2 jours de congés, puis 1 jour par période d'absence de 15 jours. Ainsi, un agent absent un an perdait ses 28 jours de congés.

A compter du 1er janvier 2018, tous les salariés du GPF devront avoir, un congé annuel d'au moins 20 jours chaque année, quelle que soit la durée de leurs absences pour raison de santé. Chaque salarié bénéficiera d'une période de **report de 15 mois maximum** pour prendre ses congés non pris. Ainsi, pour prendre un exemple simple, un agent qui reviendra le 1er janvier 2019 d'une absence d'un an pourra prendre ses 20 jours acquis au titre de 2018 jusqu'au 1er avril 2020. Le texte GRH 00143 et le Statut GRH 00001 vont être mis en conformité.

PERIODICITES DES VISITES MEDICALES DU TRAVAIL

La médecine du travail vérifie que l'activité professionnelle du salarié n'altère pas sa santé. Elle est protectrice pour l'agent.

Elle ne doit pas être confondue avec la « médecine d'aptitude sécurité » qui vérifie que l'agent est apte à être habilité aux tâches essentielles de sécurité ferroviaire ou bien à la conduite des trains. La médecine d'aptitude sécurité vise à garantir la sécurité du système ferroviaire.

L'UNSA Ferroviaire vous rappelle les périodicités légales des visites médicales du travail, depuis le 1er janvier 2017 :

-Cas du suivi individuel simple et adapté

Le salarié passe une **VISITE D'INFORMATION ET DE PRÉVENTION**, avec délivrance d'une attestation de suivi.

Le travailleur bénéficie d'un renouvellement de la visite d'information et de prévention initiale, réalisée par un professionnel de santé (médecin du travail, collaborateur médecin, interne ou infirmier en santé au travail) selon **une périodicité qui ne peut excéder 5 ans**. Ce délai qui prend en compte les conditions de travail, l'âge et l'état de santé est fixé par le médecin du travail.

Tout travailleur dont l'état de santé, l'âge, les conditions de travail le nécessitent, notamment le travailleur handicapé, et le travailleur de nuit, bénéficie de modalités de suivi adaptées, selon une périodicité qui n'excède pas une durée de **3 ans**.

-Cas du suivi individuel renforcé (poste présentant des risques particuliers pour la santé ou la sécurité, tels que l'amiante, le plomb, les CMR, les travaux électriques, la conduite d'engins...et tout poste à risque listé et déclaré par l'employeur)

Le salarié passe un **EXAMEN MÉDICAL D'APTITUDE**, avec délivrance d'un avis d'aptitude.

Le travailleur bénéficie d'une visite effectuée par le médecin du travail, selon une périodicité que ce dernier détermine. **La périodicité ne peut être supérieure à 4 ans**.

Une visite intermédiaire est effectuée par un professionnel de santé (médecin du travail, collaborateur médecin, interne ou infirmier en santé au travail) **au plus tard 2 ans** après la visite avec le médecin du travail.



ANNIVERSAIRE - L'UNSA FERROVIAIRE A 25 ANS : 1993-2018

L'UNSA, Organisation Syndicale autonome et progressiste, enregistre la plus forte dynamique de croissance à chaque élection. L'UNSA est de ce fait, représentative au sein de toutes les régions, tous les CE et entités centrales du Groupe Public Ferroviaire SNCF. Notre expertise comme nos réussites, sont d'abord les vôtres...



libres ensemble

Directeur de la publication : Didier MATHIS

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