

Sommaire

Page 1

- OSMOZE

Page 2

Echos du CE
-Contrat de performance
-Activités sociales et culturelles 2017

Page 3

-Accident mortel
-Emplois précaires et mises en place à Maintenance et Travaux

Page 4

Le saviez-vous ?
-Titres restaurant
-Forfait-jour
-Temps partiel fin Carrière
-Infractions routières

OSMOZE

Outils Sécurité Modernes et Opérationnels en Zone Exploitée

Ce programme spécifique au Métier Maintenance et Travaux est de rendre plus sécurisante et plus efficace la mise en œuvre des chantiers.

Trois objectifs

- améliorer la sécurité des chantiers
- gagner du temps pour la production
- faciliter la production des documents de sécurité

5 projets

E-contrats travaux : dématérialiser les contrats de travaux et les connecter aux référentiels de l'entreprise

Intencité : dématérialiser la feuille de consignation

E-dépêches : numériser les échanges de dépêches

Outillage sécurité : géo-localiser les équipements de sécurité

Contrôle des mobiles travaux : surveiller la position des mobiles travaux et alerter sur les sorties de ZEP.



Depuis 2014, les projets sont lancés et progressivement expérimentés.

2017 devrait être l'année où débutera la généralisation des nouveaux outils.

L'UNSA Ferroviaire reste favorable à ce projet sous réserve que sa mise en œuvre reste simple et pratique pour le personnel.



AMÉLIORER
LA SÉCURITÉ
DES CHANTIERS



GAGNER
DU TEMPS POUR
LA PRODUCTION



FACILITER
LA PRODUCTION
DES DOCUMENTS
DE « SÉCURITÉ »

ÉCHOS DU COMITÉ D'ÉTABLISSEMENT MAINTENANCE ET TRAVAUX - RÉUNION DU 21 DECEMBRE 2016

CONTRAT DE PERFORMANCE : MISSION IMPOSSIBLE

Le conseil d'administration (CA) de SNCF Réseau a voté, le mardi 20 décembre 2016, le projet de **contrat de performance entre l'État et SNCF Réseau** établi sur 10 ans. Ce projet de contrat sera soumis pour avis à l'ARAFER.

-Des investissements inédits sur 10 ans

En dix ans, ce sont plus de 34 milliards d'euros qui seront investis sur le réseau structurant :

- 27,9Mds€, financés par SNCF Réseau, seront consacrés au renouvellement du réseau principal, avec un pic à 3Mds€ par an à partir de 2020
- 300 millions d'euros par an (soit 1,8Mds€ en 10 ans) seront consacrés de 2017 à 2019 aux investissements industriels et technologiques (engins, informatique et outils digitaux...) afin de moderniser et transformer rapidement la gestion du réseau
- 4,5Mds€ seront investis par l'État, les Régions et SNCF Réseau dans les travaux de mise en conformité, tant pour la sécurité que pour l'accessibilité.

Par ailleurs, le contrat fait référence à l'engagement des Régions pour développer le transport ferroviaire, d'un montant de 12Mds€. C'est ainsi que 900 millions d'euros sont investis dès 2017 par les Régions et SNCF Réseau pour la rénovation des lignes régionales dans le cadre des Contrats de Plan Etat-Région (CPER), avec une montée en puissance à plus de 1Md€ en 2018, contre 600 millions d'euros aujourd'hui.

Ce contrat donne de la visibilité pour 10 ans.

-En contrepartie un effort de productivité

Sans surprise, l'état demande dans ce contrat de faire un énième saut de performance. SNCF Réseau devra mettre en œuvre une politique de maintenance différenciée, pour le réseau classique et structurant, pour les LGV et pour les lignes des groupes 7 à 9. La maintenance devra être effectuée au plus juste prix selon les méthodes de l'asset-management, et notamment en intégrant le programme de régénération prévu.

Le contrat de performance prévoit aussi d'optimiser l'empreinte capacitaire des travaux, d'industrialiser le processus capacitaire pour fiabiliser les demandes et la visibilité des entreprises ferroviaires, et il demande globalement d'augmenter l'offre de service (vente de sillons). Le contrat évoque aussi «une optique d'évolution profonde des modes de production ou de management».

Pour l'UNSA Ferroviaire, c'est encore une série d'injonctions paradoxales : faire mieux en limitant encore plus les coûts. Vendre plus de sillons, et réduire les dépenses tout en rajeunissant le réseau.

Concernant la dette, Patrick JEANTET a déclaré que le sujet de notre financement sera à nouveau abordé par l'état dans trois ans, il vaut autant dire sine die.

L'UNSA ferroviaire s'inquiète de la posture de Patrick JEANTET qui ne semble souscrire qu'à une idée : s'assurer que la trajectoire d'investissement va permettre d'assurer progressivement la rénovation du réseau. Sans reprise de la dette et sans aide financière de l'état pour le financement des nouvelles lignes, une telle posture risque de conduire le groupe à un endettement astronomique.



ACTIVITES SOCIALES ET CULTURELLES (ASC)



Votre CE national SNCF Réseau-M&T (Maintenance et Travaux) a mutualisé les ASC en 2016 avec les CE Régionaux de SNCF Mobilités.

Mais parce que les CER gérés par la CGT et SUD ne font aucun retour sur les ASC mises en place et l'utilisation des sommes versées par le CE M&T, parce que les agents M&T sont parfois exclus de certaines prestations régionales, et parce que l'argent versé profite à une trop faible proportion de cheminots (plutôt ceux des grands centres), **l'UNSA Ferroviaire ne votera pas pour la mutualisation des ASC en 2017 et donc pas pour le versement des sommes aux CER gérés par la CGT et SUD.**

ACCIDENT MORTEL

Un de nos collègues Lorrain est décédé dans la nuit du 6 au 7 décembre, après avoir été heurté par un train lors d'une sortie d'astreinte. L'UNSA-Ferroviaire tient à exprimer tout son soutien à sa famille et à ses collègues.

Le travail à SNCF Réseau tue encore ! L'UNSA Ferroviaire ne cesse de dire depuis des années que le manque de personnel, le management agressif, la pression sur la production, l'allongement des parcours, les déplacements nombreux et l'augmentation du travail de nuit sans simultanée, fragilisent les agents et leur sécurité.

Le travail en horaire décalé pose problème. Le genre humain est biologiquement constitué pour dormir la nuit et non pour travailler. De nuit, sa capacité à être vigilant est moindre et surtout l'annonce des circulations pose techniquement problème. La distance d'annonce ne peut être correctement évaluée et l'arrivée des trains est difficilement repérable. Les appareils automatiques sont lourds et compliqués à mettre en œuvre, et pas toujours utilisables notamment en astreinte.

Les méthodes de travail doivent absolument intégrer les risques graves auxquels le personnel est exposé.

PRISME

Quant au programme PRISME, au-delà du visuel qui apparaît dans certains journaux, les agents n'en voient pas vraiment le bénéfice parce que c'est un programme de principes visant surtout le management, mais sans retombées concrètes sur le terrain. Le seul changement que voient les agents, c'est la pluie de sanctions qui s'abat sur eux ou leur encadrement, et qui ne sont pas toujours perçues « justes et équitables », car dans bien des cas ils sont mis en difficultés par l'organisation inadaptée des travaux !

Nos métiers sont dangereux. Redoublons de vigilance.

L'UNSA Ferroviaire appelle la Direction à une analyse et un retour d'expérience sur les méthodes actuelles et sur la dégradation des conditions de travail.

EMPLOIS PRÉCAIRES ET MISES EN PLACE A MAINTENANCE ET TRAVAUX

Aujourd'hui, pour certains postes vacants, notamment emplois transverses ou agents des pôles d'appui, les DET nous disent qu'il y aurait des difficultés à trouver des candidats en interne, et aucune autorisation d'embauche en externe.

Des CDD sont donc recrutés pour au moins 6 mois, et officiellement pour effectuer le remplacement temporaire de salariés absents.

Parallèlement nous constatons

- que les EIM regorgent d'agents à reclasser
- que les établissements bloquent aussi de plus en plus le départ des agents qui candidatent sur de nouveaux postes.

L'UNSA Ferroviaire rappelle que les CDD ne peuvent répondre qu'à un besoin pour :

- le remplacement temporaire d'une absence,
- l'accroissement temporaire d'activité,
- l'emploi saisonnier.

Le recours au CDD doit donc rester tout à fait exceptionnel.



En fait il y a énormément de départs en retraite, peu de recrutements de jeunes et plus assez de ressources potentielles pour prendre les postes vacants.

Le fort niveau de recrutement en 2016 (1365 embauches) compense juste les départs en retraite. L'UNSA Ferroviaire demande des embauches massives en 2017 afin d'éviter la paralysie et l'asphyxie à Maintenance et Travaux.

Plus généralement les mises en place ne s'appuient plus sur les priorités RH, à savoir :

- d'abord les agents en demande de reclassement pour inaptitude,
- ensuite les agents en RH 910,
- enfin les agents souhaitant une mobilité professionnelle

et bien sûr répondant aux compétences de savoirs théoriques, savoir-faire et savoir-être demandés (ou bien à acquérir à l'issue d'une formation dans des délais compatibles avec les besoins de production).

L'UNSA Ferroviaire appelle à un respect plus rigoureux des principes de mise en place.



LE SAVIEZ-VOUS ?

TITRES RESTAURANT

L'accord collectif d'intégration des salariés dans le Groupe Public Ferroviaire signé le 6 novembre 2015 prévoyait la mise en place des titres-restaurant à certains salariés et sous certaines conditions à compter du 1er octobre 2016. En raison du report de la mise en place des titres-restaurant au 1er février 2017, et pour éviter de pénaliser les salariés bénéficiaires de cette mesure (perte de 4 mois de titres-restaurant), l'UNSA Ferroviaire a négocié que sur une valeur totale du titre-restaurant fixée à 7€, l'EPIC d'appartenance du salarié participe à hauteur de :

-4,20€ par titre-restaurant pendant les 20 premiers mois de la durée de l'accord (au lieu de 3,50 €),
-3,50€ par titre-restaurant (comme prévu initialement) ensuite.

FORFAIT-JOUR

Aujourd'hui à Maintenance et travaux, les encadrants du titre III travaillent pour la plupart bien au-delà de la durée réglementaire de travail, parfois plus de 50 heures par semaine, avec une charge de travail et un traitement de mails engageant chaque jour leur responsabilité notamment en matière de sécurité.

Pour l'UNSA Ferroviaire, le forfait-jour aurait dû être l'occasion de s'interroger sur leur charge de travail, sur les effectifs insuffisants, au regard des très nombreuses tâches (notamment de veille et de contrôle) qui se sont ajoutées au fil des années, au regard des allongements de parcours, et au regard de la massification et industrialisation des chantiers qui génèrent des organisations complexes. Le Forfait-Jour aurait dû être un levier de transformation de la culture de l'Entreprise. Il aurait dû garantir la souplesse aux salariés et renforcer leur qualité de vie au travail.

A fin décembre, la Direction a décidé de passer en force sans accord avec les organisations syndicales.

TEMPS PARTIEL ET FIN D'ACTIVITÉ

Vous bénéficiez d'un temps partiel choisi (RH 00662). Vous pouvez organiser votre fin de carrière par une Cessation Progressive d'Activité ou un Temps Partiel Fin de Carrière (RH 00933). Votre temps partiel choisi peut alors être converti en temps partiel fin d'activité et cela vous permet de valider vos trimestres pour la retraite. Le temps partiel fin d'activité est décompté comme du temps plein pour la validation des trimestres pour la retraite. L'entreprise cotise au régime retraite sur la base d'un taux plein pour la part patronale et pour la part salariale.

Le Temps Partiel de Fin de Carrière s'effectue au-delà de l'âge d'ouverture du droit à pension de retraite.

OBLIGATION DE DIVULGUER LES COORDONNÉES DE L'AUTEUR D'UNE INFRACTION ROUTIERE

Lorsqu'une infraction au code de la route a été commise avec un véhicule appartenant à l'entreprise, l'employeur devra fournir l'identité et l'adresse de la personne qui conduisait le véhicule, et ce à compter du 1er janvier 2017 (article L. 121-6 du code de la route). A défaut, l'employeur s'expose à une amende d'au maximum 750 euros. Il peut toutefois s'exonérer de cette amende s'il établit l'existence "d'un vol, d'une usurpation de plaque d'immatriculation ou de tout autre événement de force majeure".

Nous vous souhaitons une très bonne année



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

Directeur de la publication : Didier MATHIS

Vos élus CE 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>