

Suite de grèves...

Les modalités de décompte des jours de grève ont été abordées. Il y a une forte opposition entre l'Entreprise et le front CGT / SUD Rail. La Direction a informé que la retenue avait été faite sur 1/30ème par jour d'absence. L'autre point d'achoppement aura été constitué par l'interprétation de la loi DIARD (n°2012-375 du 19 mars 2012). L'envoi de la Déclaration de Reprise du Travail (DRT) avant un repos ou congé constitue t'il la fin de la grève pour l'employeur ou pas ? Les avis divergent avec cependant le ton (dur) employé en début de séance. L'UNSA Ferroviaire rappelle son attachement au respect des autres et de soi-même. Nous ne pouvons accepter ce type d'échanges surtout lors d'une plénière. L'UNSA Ferroviaire, pour sa part, assume sa ligne et tous nos adhérents également. Ils supportent leurs jours de grève (mars, avril et mai) qui ont permis à nos négociateurs d'aboutir en évitant certains amalgames à forte portée politique (loi travail). Importer dans l'Entreprise la problématique loi travail aura été une erreur stratégique avec de lourdes conséquences financières pour le GPF (300 millions € de pertes environ) et malheureusement pour les cheminots (plan d'austérité à venir). En effet, **cette loi n'aura pas d'influence dans le monde ferroviaire eu égard le caractère spécial de la loi 2014-872 du 4 août 2014 portant sur la réforme du ferroviaire (Principe dérogoire).**

Port du Verdon Sur Mer (région Aquitaine)

Une mise en place de 10 agents pour ... un trafic qui n'aura pas lieu !

La DCF s'est engagée à nous faire savoir quelles seront les conséquences financières de ce contrat avorté.

Même si ce n'est pas le premier échec mais aggravé par un **contexte économique très délicat pour le GPF**, les raisons d'un tel revers nous intéressent au plus haut point afin d'en connaître les tenants et aboutissants ! L'ensemble des agents sera reclassé et tout sera fait en ce sens.

Nouveaux régimes de travail

L'UNSA Ferroviaire a signé l'accord d'Entreprise qui succédera au RH0077. Celui-ci contient les trois nouveaux régimes de travail pour la DCF avec 140, 150 et 160 RP. Cependant, divers points doivent être précisés (« Zones non denses »). A l'UNSA Ferroviaire, il convient pour la DCF de donner un cadrage national sauf à laisser la porte ouverte à certains DET « zélés » ... En attendant, place aux **commissions paritaires de validation** (réunissant les **OS signataires de l'accord**) et aux CHSCT qui devront trouver avec les DET un difficile équilibre entre santé et intérêts personnels. (temps libre supplémentaire et EVS supplémentaires). L'UNSA Ferroviaire saura utiliser les CHSCT et les derniers éclairages scientifiques portant sur les conséquences du travail de nuit (ANSES, CIRC, ...) pour employer tous les leviers qui permettront de limiter les dérives possibles. Ces rapports pointent les effets délétères du travail de nuit avec une augmentation de certaines pathologies (maladies auto immunes, cancer du sein pour les femmes, maladies coronariennes, AVC, obésité, perte d'attention, ...). Autant de sujets qu'il va falloir rapidement prendre en compte **sous peine de voir l'absentéisme augmenter !**

Nouveau Président à SNCF Réseau

Ce dernier est déjà sur le terrain avec les conflits et les inondations .

Une fonction déjà sur le grill mais avec un tour France engagé.

Nous attendons avec impatience de le rencontrer.

Pour l'UNSA Ferroviaire, nous apprécierions fortement qu'il vienne dans notre instance .

Le Directeur de la DCF en fera la demande.

Commissions Conjointes et reversement...

CE Circulation : un CE sous tutelle avec la bénédiction CGT/SUD !

CE Circulation : un CE sous tutelle avec la bénédiction CGT/SUD !

L'UNSA-Ferroviaire espérait que la création de nouveaux CE nationaux soit l'occasion de proposer des Activités Sociales et Culturelles qui soient non seulement innovantes mais également apportant une véritable plus-value aux agents.

Nos métiers sont soumis à des contraintes particulières (géographiques et horaires) qu'il nous fallait absolument prendre en compte. Il n'en a rien été !

Les élus CGT et SUD ont choisi de reverser l'intégralité du budget Activités Sociales et Culturelles de notre CE vers les CE régionaux Mobilités.

Ainsi, après avoir dénoncé le premier protocole négocié et signé par l'UNSA-Ferroviaire en 2015 qui prévoyait des CE Réseau à dimension régionale version NOTRe et qui a signifié l'intransigeance de l'Entreprise en imposant des CE Réseau Nationaux voici les deux mêmes OS

invoquant la « proximité » quitte à démissionner de leurs responsabilités !

Ils font ainsi fi des besoins des 10 000 agents de notre CE (hors I de F) dont une immense majorité travaille en horaires décalés, disséminés sur l'ensemble du territoire éloignés de toutes offres CE !

Combien de ces agents aujourd'hui (et demain ?) bénéficient de la restauration ?

Combien sont à utiliser les prestations offertes par les CE en région (bibliothèques, spectacles,...) ?

Au final, combien bénéficient de l'équivalent 440 euros/agent/an pour les Activités Sociales et Culturelles de leur CE régional (montant pondéré après reversement des 34,10% au CCGPF de la dotation SNCF) ? Osons imaginer 10% d'entre nous avec compte tenues des particularités de nos métiers une vision plutôt optimiste...

L'UNSA-Ferroviaire a proposé de permettre à un plus grand nombre d'entre nous relevant du métier circulation de bénéficier d'offres d'Activités Sociales et Culturelles, renouvelées et dignes de ce 21ème siècle.

Ceci a été refusé et les élus CGT et SUD ont préféré résumer leur engagement par la simple simple équation suivante : "budget alloué aux CE Mobilités = budget total divisé par le nombre total d'agents".

Pour notre organisation syndicale, seule la contractualisation était possible car elle seule laissait une véritable responsabilité à notre CE quant à ses choix.

Les élus CGT et SUD ont préféré transférer intégralement, sans réserve aucune, leur responsabilité d'élus et surtout le financement des Activités Sociales et Culturelles.

Vous n'aviez rien ou pas grand-chose, rassurez-vous, cela va continuer !

L'UNSA Ferroviaire : pour un CE au service des agents DCF.

Surveillance médicale :

de nouveaux « parents pauvres » à Millau et au Havre ...

Les zones rurales sont mises à l'abandon. Les médecins dans ces zones disparaissent. Suite au départ en retraite du médecin du travail du **centre médical de Millau**, celui-ci sera supprimé avec report des VM au cabinet de Béziers distant de 120 km (1h45 en train). Quels impacts financiers pour l'Entreprise ? Quels impacts sur la production ?

Quels impacts en termes de risques routiers ?

Quelle place laissée au 1/3 temps consacré par le médecin du travail pour visiter les sites ?

Certes les 123 agents (circulation et M et T) pour ce médecin représentaient 10% de la charge de travail mais celui-ci avait d'autres engagements extérieurs. L'UNSA

Ferroviaire peut comprendre l'aspect économique mais ne partage pas l'analyse macro-économique avec **paradoxalement, un accompagnement médical de plus en plus réduit de salariés dont l'âge augmente** ! Ces derniers mais aussi l'Entreprise en paieront le prix fort par une augmentation de pathologies donc de l'absentéisme !

Pour l'UNSA Ferroviaire, l'Entreprise est responsable de l'isolement de salariés éloignés de plus de 100 km des cabinets médicaux !

Sur le **site du Havre**, à la suite du départ en retraite progressif du médecin, une organisation temporaire a été décidée. C'est le médecin de la zone Sotteville/Mantes

qui assurera cet été au Havre. Les constats sont les mêmes que pour Millau avec une question : **quelle médecine du travail pour demain ?**

Pour
l'UNSA Ferroviaire,
la santé au travail ne
peut se résumer
à la simple
équation financière !

La formation est l'élément indispensable à la réussite des agents et le socle de chaque parcours professionnel.

Elle constitue la base même du maintien et de la transmission des compétences qui sont notre richesse

Celle-ci doit être considérée comme un investissement dans l'avenir et non comme une charge financière pour l'Entreprise.

L'UNSA-Ferroviaire rappelle que la formation doit certes servir l'entreprise mais doit aussi et avant tout enrichir les compétences de l'Homme en participant à son épanouissement dans son parcours professionnel.

A la lecture du bilan, nous constatons que le volume d'heures de formation est en hausse de 9% par rapport au bilan 2014. Nous déplorons néanmoins que la typologie promotion soit en baisse de 12%. Nous attachons une grande importance aux parcours professionnels et à l'examen de la qualification E. Nous regrettons également que ne soit pas repris dans ce document le nombre d'alternants ainsi que le volume d'heures correspondant. L'UNSA Ferroviaire milite pour l'embauche d'alternants permettant l'intégration des jeunes mais dénonce l'utilisation abusive de cette population sur des missions essentiellement transverses qui étaient autrefois intégrées dans des postes du Cadre d'Organisation (CO). Les alternants ne doivent pas seulement servir de prétexte à atteindre l'objectif des 4% de stagiaires dans le seul but d'économiser les versements dédiés à la formation !

A propos des Entretiens Professionnels (EP), ceux-ci constituent le socle de la formation professionnelle de notre Entreprise.

Ils permettent d'élaborer le Schéma Prévisionnel de Formation (SPF) avec la mise en place d'un véritable parcours professionnel pour chaque agent. Le constat est malheureusement toujours identique : les objectifs ne sont pas atteints et quand ils le sont, la qualité n'est pas au rendez-vous.

Notre Délégation a rappelé que les changements d'organisation de l'Entreprise, avec les nouveaux périmètres, ne doivent pas faire oublier que notre système ferroviaire repose sur la Sécurité (c'est LA COLONNE VERTEBRALE). Cette intégration Sécurité dans la formation doit garantir le maintien des passerelles entre Activités. C'est un principe que l'UNSA-Ferroviaire revendique pour tous les agents quels que soient leurs grades et leurs collègues. Que dire de notre GPEC désastreuse et des dispositifs d'accompagnement que sont :

- les Bilans A Mi-parcours Professionnels (BAMP),
- les Entretiens de Milieu de Carrière (EMC°)
- les Entretiens Approfondis de Carrière (EAC)

très peu mobilisés ? Nous avons une fois de plus dénoncé l'éloignement des centres de formation des salariés.

Nous pouvons également nous interroger légitimement sur l'avenir des centres de formation. Les fermetures ne sont pas prêtes de s'arrêter avec pour seuls motifs des raisonnements strictement financiers

Après Marseille, voici l'opération immobilière qui va se traduire par la fermeture du centre de Viroflay vers la fin 2017 ! Où s'arrêtera la volonté de supprimer des centres de formation sur le territoire français alors que les embauches sont massives ?

Mais parlons plutôt maintenant de l'Institut Ferroviaire de Rabat (IFF) au Maroc.

Les retours d'informations nous montrent que les Attachés Cadres sont littéralement obligés d'y aller en raison de formations liées à leur cursus. Nombre d'agents ne sont pas du tout motivés pour y aller (« Dimension Manager » dispensée à l'IFF) et c'est un signe ! Notre Organisation Syndicale a réussi à se procurer une copie de la plaquette fournie aux agents en déplacement. Après lecture, on constate que pour « voyager zen » (terme de la plaquette IFF) il est impératif notamment pour les femmes d'adopter des « règles de vie » qui sont loin de contribuer à réduire les clichés (termes de l'accord MIXITE signé par ... la SNCF !) Cela ne va pas vraiment dans le sens des opérations « SNCF au féminin chez SNCF Réseau ».

Notre Délégation a été saisie par de nombreuses demandes d'agents qui sont réticents à se rendre en formation à Rabat.

C'est pourquoi nous avons demandé confirmation qu'aucun agent ne soit sanctionné en cas de refus de leur part.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, il est inconcevable d'avoir délocalisé des formations liées à la sécurité hors de France alors que des Centres de Formation renommés pour leur qualité ont fermé leurs portes (hier Marseille, demain Viroflay).

Ceci est d'autant inadmissible que le niveau d'activité était suffisant pour les pérenniser.

Nous ne cautionnons pas cette action, car il est important que l'organisation de la formation se fasse au plus près des agents !

Pour toutes ces raisons, l'UNSA a donc voté contre sur le dossier présenté.



L'UNSA-Ferroviaire, une OS responsable !

Prochain CE le 7 juillet 2016.

Pour toutes vos questions ou demandes de renseignements, une adresse :

unsacecirculation@gmail.com

UNSA-Ferroviaire

Engagements & Résultats



UNSA Ferroviaire, 4 rue de l'Arquebuse
21000 Dijon



Une question ? Besoin de renseignements

bellorget.jy@unsa-ferroviaire.org

Votre RS :

-LABRUE Patrick 06.29.88.90.28
-DREANO Régine : 06.32.13.92.57

Vos élus :

-SCHMITT Pascal 06.81.57.04.64
-BELLORGET Jean Yves 06.01.28.11.38
-CAPEAN Dominique 06.86.03.44.67
-CATIAU Bruno 06.37.48.93.65
-LEROY Adrien 06.38.02.74.87
-DAMON CHAUVE Danielle 06.22.19.82.71
-POUYAUD Michel 06.11.65.20.95



Tel : 03.80.40.14.86
Fax : 03.80.45.52.69

Internet :
ur.dijon@unsa-ferroviaire.org