CE Circulation

DU 30 MARS 2017

Et maintenant ?

La séance commence par une déclaration commune pour rendre hommage à nos collègues qui ont trouvés la mort sur leur lieu de travail.
Au-delà des enquêtes judiciaires et de leurs conclusions, au-delà de celles des CHSCT, pour l'**UNSA- Ferroviaire**, il est inacceptable que le travail devienne une telle source de souffrance qu'il conduise au suicide.
Car même si l'Entreprise s'en défend, nous ne pouvons exclure que le travail, au sein duquel nous passons au bas mot huit heures par jour de notre vie, ait une influence sur nos actions.
La charge mentale, les RPS dont nous parle souvent l'Entreprise ne sont pas que des mots, ils se traduisent parfois paradoxalement en actes qui nous consternent.
Nous pensons bien évidemment à sa famille et à ses amis et leur apportons tout notre soutien.

Pour continuer, comme vous le savez certainement, l'**UNSA-Ferroviaire** a pris la décision après consultation de ses adhérents de signer le projet d'accord relatif au Forfait-Jours. Néanmoins ce dossier est loin d'être clos et L'**UNSA-Ferroviaire**, restera vigilante quant à la mise en œuvre, notamment lors des comités de suivi.

Nous sommes ensuite revenus sur les derniers accidents qui ont émaillé les réseaux ferroviaires européens, et en particulier Belges et Luxembourgeois.
Ces accidents nous rappellent que la Sécurité reste un domaine fragile et n'est jamais acquise ad vitam aeternam.

L'annonce de la mise en place d'un Train de la Sécurité a attirée notre attention. Cette initiative qui part d'un constat que nous partageons : les résultats Sécurité sont insatisfaisants, ne doit pas être une nouvelle série de paroles en l'air. Si chacun a une part de responsabilité lors d'un incident, l'entreprise ne doit pas négliger la sienne! (organisation du travail, qualité de la formation , …)

Après les annonces nous attendons maintenant des actes.

Créateur de lien social

Forfait-Jour :

Débats avec sans surprise la CGT qui loue le Titre III, qui permettait une utilisation du personnel sans réserves et sans indemnités à la clé. On peut se demander pourquoi, (par dogme ?), il leur faut déclarer l'accord Forfait-jours comme nocif car non signé par eux et le Titre III devenu, par l'opération du Saint Esprit, idyllique.

L'**UNSA-Ferroviaire** est plus mesurée.

Oui nous avons négocié afin d'obtenir une indemnité (nous en avons obtenu le doublement en cours de négociation) et des cadrages stricts concernant les temps de travail.

Le Forfait-Jour, ce sont 10 mois de négociations pendant lesquels l'**UNSA-Ferroviaire** n'a cessé de mettre en avant ses revendications, pour obtenir de l'Entreprise des avancées significatives sur ce projet d'accord.

Oui nous aurions souhaité obtenir plus.

L'**UNSA-Ferroviaire** est restée vigilante durant toute la négociation sur le respect de l'équilibre vie professionnelle/vie privée, sur un suivi médical adapté, sur l'application du droit à la déconnexion tel que le préconise la loi.

Oui nous avons attendu d'avoir tous les assurances sur la charge de travail avant de signer (une semaine après la signature de la CFDT).

L'**UNSA-Ferroviaire** n'a pas cédé sur ses revendications et a, par des positions fermes et constantes, obtenu dans la dernière ligne droite :

Le projet d'avenant au contrat de travail,

La mesure de la charge de travail et son suivi, l'outil auto-déclaratif, la trame d'entretien et enfin, le canevas type pour l'évaluation de la charge de travail.

Il était essentiel pour l'**UNSA-Ferroviaire** que ces points soient pris en compte et garantis par la Direction de l'Entreprise, pour éviter les dérives mises en lumière par les enquêtes DAR et SECAFI.

Oui nous avons inscrit des réserves en vue de préserver notre capacité de négociation pour les régimes des Directions nationales.

Sur ce sujet, l'**UNSA-Ferroviaire**, consciente de la mise en place de deux types de Forfait-Jours par l'Entreprise, a notifié une réserve à sa signature sur cette singularité

Oui nous espérons faire évoluer favorablement l'accord via les comités de suivi.

L'**UNSA-Ferroviaire** restera vigilante quant à la mise en œuvre, notamment lors des comités de suivi. Et tout particulière ment pour les agents qui relevaient préalablement du titre III du RH0077 et qui relèveront à l'issue de la période transitoire prévue par le présent accord du régime prévu au titre II

Oléron 2.0: Acte 2 :

Après une nouvelle présentation de ce projet destiné a faire évoluer la gestion des circulations sur Voie Unique, il nous est annoncé qu'un nouveau problème technique détecté lors des tests de mise en place, aller de nouveau repousser le déploiement finale de l'outil. (dernier trimestre 2017)

L'UNSA Ferroviaire, pour sa part a demandé à sursoir au vote puisque le projet n'était pas totalement finalisé.

La consultation initialement prévue est donc reportée le temps de réaliser les derniers ajustements.

Suite à ce nouveau rebondissement, la question des formations reste néanmoins posée :Les agents ayants déjà participées aux différentes sessions de formation, ne vont pas pratiquer le nouveau logiciel avant de nombreux mois. Il faudra veiller à ce qu'ils soient de nouveau dégagés pour un rafraichissement , afin qu'ils ne soit pas en difficultés lors du déploiement .

Modification de parcours d'astreinte

Notre question sur la modification du parcours d'astreinte sur l'UO de Limoges (EIC du Limousin) a été jugé comme hors compétences et renvoyée en CHSCT. (Suppression de la zone d'astreinte de Châteauroux, et ajout de son périmètre à la zone de limoges)

Chose étonnante car pourtant fléchée par l'Inspection du travail comme devant être abordée en CE et non en CHSCT.

Nous continuerons donc à porter cette question et ses déclinaisons (impossibilité d'organiser des VUT puisque secteur dépourvu de cadre Dirigeant exploitation, délais d'intervention, formation des CIL et des agents d'astreinte, etc …) au CE mais également en CPC et en DP.

A notre interrogation sur le problème du manque de cadre d'astreinte disponible à proximité et donc de l'impossibilité d'organiser une VUT, le Président a assumé … ou pas. Et oui il veut bien prendre le risque d'un blocage de la circulation mais peine lorsque nous lui rappelons que les Entreprises Ferroviaires, clientes de la DMC, risquent voir d'un mauvais œil un retard conséquent.

Pour l'instant, heureusement, il n'y a eu aucune situation nécessitant une grosse organisation de dégagement des voies mais l'avenir est parfois capricieux !

Nous vous invitons a nous faire remonter tous les problèmes rencontrés suite à la mise en place de ces nouvelles organisations !

Train de la Sécurité

Les résultats Sécurité 2016 sont insatisfaisants ! En guise de réponse, l'entreprise nous propose, entre autre, **Le Train De La Sécurité**

Pour notre Organisation Syndicale, cette « innovation » est plus un sparadrap sur une jambe de bois, qu'une solution innovante.

En effet, ne traiter que les conséquences plutôt que les causes est une erreur stratégique. Le management de la Sécurité doit ëtre global dans l'Entreprise et ne dépend pas de telle ou telle fonction. Il devrait être intégré alors que les différentes ré-organisations veulent l'éclater.

Dans le document sur le Train de la Sécurité, il est écrit :

« Une sécurité que l'on croit maitriser alors que les opérateurs prennent des risques inconsidérés tous les jours ». C'est exactement ce que notre Délégation dénonce dans les différentes IRP, la prise en compte n'est pas faite. L'Entreprise n'a jamais autant fait appel à la sous-traitance. Ces entreprises ne raisonnent que sur la réduction des coûts, au détriment de la Sécurité.

« Des agents qui traversent les voies sans regarder, parfois sans gilet » : ce phénomène n'est pas nouveau, mais seule une formation digne de ce nom peut y pallier mais la formation a été bradée, au prix d'un moins disant acceptable, pour ne pas dire de celui du risque calculé.

« Le non-respect des règles au quotidien » : cet item semble réellement exagéré, sauf à dire que les Cheminots prennent des risques vis-à-vis de la Sécurité ! Si cela existe, c'est l'ensemble de la chaîne hiérarchique de l'Entreprise qui est responsable,(Réduire les équipes et augmenter les distances en restant GAME, est impossible, mais tout le monde fait l'autruche, pour diverses raisons.)

Malheureusement, cette liste est loin d'être exhaustive !

Malgré toutes ces remarques, **l'UNSA Ferroviaire** vous invite à participer à ce projet. Nous attendons cependant des actions concrètes pour permettre aux agents de se rendre dans lieux où il s'arrêtera.

Mais surtout nous attendons la traduction de toutes ces bonnes paroles en actions concrètes!

L'UNSA-Ferroviaire, une OS responsable !
Prochain CE le Jeudi 27 Avril.
Pour toutes vos questions ou demandes de renseignements, une adresse :
unsacecirculation@gmail.com

UNSA Ferroviaire,
56 Rue du Faubourg Montmartre
75009 Paris
Tel : 01.53.21.81.80
Fax : 01.45.26.46.65

Intranet : www.syndicat-sncf.org/os_unsa

Internet : www.unsa-ferroviaire.org

Vos 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
-CAPEAU Dominique 06.86.03.44.67
-CATIAU Bruno 06.37.48.93.65
-LEROY Adrien 06.87.67.02.66
-POUYAUD Michel 06.11.65.20.95
-ADAM Pascal 06.46.43.00.76
-VALLADE Pierre Henri 06.71.21.14.14