

« Métier circulation : de la souffrance au travail ! »

Parmi les déclarations liminaires des organisations syndicales, nous retrouvons très (trop !) souvent l'expression de la souffrance au travail. Pour l'**UNSA Ferroviaire**, nombre de cas individuels parviennent aux oreilles du directeur du métier circulation via la plénière CE circulation. Mais c'est justement parce qu'ils ne sont pas suffisamment correctement gérés en établissement que la plénière du CE circulation devient la caisse de résonance !

Sur les questions RH, la parole est donnée au DRH circulation avec en particulier les nouveaux régimes « D » (article 25 de l'accord d'Entreprise qui s'est substitué au RH0077 au mois de décembre dernier). Un travail de cadrage est en cours au sein du Groupe de Travail Paritaire (GTP) associant l'Entreprise et les OS signataires afin de définir précisément les **notions de charge de travail et de charge mentale acceptable**. Nous sommes engagés dans cette phase et les premières informations commencent à être données.

Sur le Forfait en Jours (F-J), la mise en œuvre est présentée actuellement dans les ICCHSCT (Instances de Coordination) et les CHSCT. Chaque Directeur d'établissement évalue lui-même les postes éligibles avec parfois le risque (mis en avant par l'**UNSA Ferroviaire** lors des dernières négociations très âpres) de choix contestables faute d'un cadrage national ! Nous sommes plusieurs élus à être intervenus sur le sujet avec force car de nombreux Encadrants sont exclus du F-J. Les considérations sont purement financières et paraissent déconnectées de la réalité vécue par nos collègues. Parmi ceux-ci, il y a par exemple ceux travaillant dans les Pôles Sécurité des établissements. Certains sont évincés du F-J alors qu'ils ont une complète autonomie ! Ces décisions, contestables, ne s'appuient sur aucune réalité avec un très mauvais ressenti qui s'apparente à une **forme d'INJUSTICE** ! Sur ce sujet sulfureux, le Président du CE a rappelé la liberté totale des DET (c'est d'ailleurs cette problématique potentielle que les négociateurs de l'**UNSA Ferroviaire** avaient soulevé et voulaient éviter en proposant un cadrage NATIONAL). Le risque de dérive était annoncé, nous y sommes désormais. Le Président du CE a donné l'assurance de ne pas avoir la volonté de faire des économies de « bouts de chandelles » en excluant certains Encadrants. Nous avons bien entendu cet engagement. Charge désormais aux DET, garant d'un bon climat social, d'éteindre les feux qu'ils ont parfois eux-mêmes ... allumés !

Nous sommes également intervenus pour « recadrer » les élus de SUD Rail qui ont présenté la signature de l'accord Forfait-Jours en des termes tendancieux et inacceptables entre syndicalistes. Il nous est souvent rappelé la nécessité du respect mutuel alors qu'ils n'en ont cure.

D'accord ou pas d'accord, le droit à la différence doit être préservé !

Rapport annuel sur la médecine du travail 2016

Suite à l'un de nos questionnements (fort), le médecin délégué a reconnu la vulnérabilité des femmes travaillant en service posté face au cancer du sein en particulier. Toutes les études scientifiques parues à ce jour, confirment le risque élevé. Celle de l'Institut National de la Santé et de la Recherche Médicale (INSERM) datant de 2012 rappelle que **le travail posté et ou de nuit pour les femmes constitue un perturbateur du rythme circadien (alternance veille/sommeil) qu'il convient de classer comme « probablement cancérigène » surtout lorsque l'exposition dépasse 4 années ...**

Certes, un risque majoré ne doit pas constituer un frein à l'embauche des femmes dans certains métiers mais la **RESPONSABILITE** de l'Entreprise est entière. Il lui faut pratiquer une **information médicale suffisante à l'embauche** mais également mettre en place une **prévention accrue au cours de la carrière de nos collègues femmes.**

D'après le médecin référent, cela doit être le cas mais il ne sait pas si l'examen est pris en charge intégralement par l'employeur.

Le sujet est loin d'être clos et appellera à notre vigilance avec une prochaine commission du CE circulation « égalité femme/homme » prévue se tenir au mois de juin prochain.

A la suite d'un item du rapport annuel qui met en garde sur les risques routiers, nous avons posé au médecin référent une situation type vécue par nombre de nos collègues pratiquant l'astreinte. Après un lever vers 6h00/6h30 et une journée de travail de 8h00 à 17h00, un agent d'astreinte est appelé en intervention vers 23h00. Il doit se rendre sur un lieu d'intervention qui se trouve à 1h30 de route. Cette situation peut-elle augmenter le risque routier selon votre regard médical ?

La réponse du médecin a été claire : « *le facteur de pénibilité est réel et génère donc un accroissement des risques* ». Cette information est importante et doit désormais être prise en compte par les EIC et la DMC car les parcours d'astreinte actuels tendent à s'allonger, surtout en zones diffuses !

Déqualification de postes.

Pour le Directeur de la DMC, le DET est le seul maître à bord et peut donc être juge et bourreau concernant le pesage et le dépeçage des postes. C'est ainsi que sur l'EIC du Limousin deux postes de RDUO ont été déqualifiés sans préavis ni concertation. Le Directeur a promis de vérifier si la procédure choisie avait été faite avec le recul et la pertinence nécessaire. **Nous sommes loin de la gestion analytique** que les plus anciens ont connue et qui supposait une connaissance partagée des règles de gestion. Le critère gestion est actuellement prégnant est appelé à davantage de lisibilité.



L'UNSA-Ferroviaire, une OS responsable !

Prochain CE le Mercredi 31 Mai.

Pour toutes vos questions ou demandes de renseignements, une adresse : unsacecirculation@gmail.com

Obsolescence des postes d'aiguillage et CCR :

Du fait d'une carence d'informations, les spéculations vont bon train et il y a manifestement une erreur de communication de la DMC. 2021 n'est pas si loin et l'UNSA Ferroviaire souhaite un engagement de la Direction DMC sur des certitudes et non pas sur des approximations ! Il en est de même sur le poste à grand rayon d'action de Toulouse prévu être mis en service fin 2020 sans qu'aucune ébauche d'organisation n'ait encore filtré ! Certes, les postes d'aiguillage actuels doivent fonctionner jusqu'à la « dernière heure » avant transfert sur de nouvelles installations avec les personnels qualifiés que nous sommes mais de tels projets appellent de la part de l'Entreprise à donner de la lisibilité LE PLUS EN AMONT à nos collègues afin « qu'ils soient acteurs de leur carrière ! » (voir également le sujet CIF ci-après)

Le vieillissement de certains postes de technologie de type PRCI

Le sujet est inquiétant en certains lieux. Nous avons remonté à la DMC la problématique du PRCI de Limoges. En effet, le système d'exploitation de ce poste se coupe, quand un certain nombre de dialogues enregistrés est atteint. Ceci oblige les opérateurs à reprogrammer très rapidement (surtout lors des phases travaux, incidents,...) les dialogues perdus avec un risque d'erreur (car dans l'urgence) même si le respect des consignes doit être total. Nos questions portent sur les responsabilités en cas d'omission et les mesures techniques prises pour remédier aux dysfonctionnements inhérents à une technologie qui vieillit mal selon les propres termes du constructeur ALSTOM ! Les réponses apportées à cette problématique ont été diverses et pas toujours satisfaisantes vis-à-vis de nos collègues opérationnels. Le Directeur DMC reconnaît que les suites ne sont pas satisfaisantes car ALSTOM ne peut pas faire de modifications logicielles. Des « palliatifs organisationnels » sont mis en œuvre mais non satisfaisants. Sur la notion de responsabilité, le Direc-

teur l'estime NULLE pourvu qu'il il n'y ait pas une volonté délibérée des opérateurs à s'affranchir des Installation de Sécurité (IS). Un travail spécifique sur le déshuntage a été effectué. Le Directeur DMC reconnaît qu'il y a eu une carence de décision à l'époque. Nous en payons tous les conséquences (surtout nos collègues exploitants et mainteneurs !). La Direction a reconnu avoir eu connaissance de longue date ce gros problème technique.

Pour l'UNSA Ferroviaire, c'est une erreur stratégique et risquée de ne pas avoir intégré la modernisation dans les budgets ayant aidé à l'élaboration des derniers CPER (Contrats de Plan Etat-Région) et ceux liant SNCF réseau à l'Etat. Au vu des l'état des finances publiques, nous craignons un tableau qui risque d'être noir pour certains types de postes qui n'ont pourtant pas l'âge de nos bon vieux « SAXBY » qui datent parfois d'avant guerre contrairement à la technologie PRCI qui ne remonte qu'aux années 90 ! Serions-nous dans une forme d'obsolescence programmée ?

Existences de cas de burnout

La Direction de la DMC estime suivre en permanence les situations en risque et concède l'existence de « problèmes » avérés et demande de lui signaler les cas. En fait, les alertes sont faites depuis longtemps et rien n'a réellement changé (!). La corde se tend de plus en plus et nous avons parfois l'impression de prêcher dans le désert. Collégalement les OS font état d'alertes précises et la réponse de la Direction de les prendre en compte n'est pas suffisante. Nous attendons des actes forts par des actions réelles de prévention. Des vies en dépendent !

Consultation sur les demandes de CIF reportées par la Direction :

L'UNSA Ferroviaire dénonce cette volonté de l'Entreprise même si la Loi l'autorise. Fort logiquement, toutes les OS ont voté contre ces 2 reports de Congés Individuels de Formation. La situation tendue en effectifs sur certains établissements constitue la cause. N'oublions pas que l'Entreprise rappelle à l'envi que chaque salarié doit « être acteur de sa carrière ... ! » (?).

Réorganisation des Bureaux Horaires Régionaux (BHR) dans le cadre du projet Industrialisation et Performance de la Chaîne Horaire (IPCH).

Des vies de famille risquent encore être bouleversées et même si la Direction tempore dans sa mise en œuvre, le mal est fait. Le stress est maintenant une réalité au sein des personnels des BHR. Rappelons qu'il existe actuellement 16 BHR dans les EIC (hors IdF). **Un élu a fait la demande de conserver les postes en régions et l'UNSA Ferroviaire s'inscrit tout à fait dans cette requête.** La Direction serait bien inspirée de peser les conséquences sociale d'une évolution des processus du métier d'horairiste (en sus de la nouvelle technologie) ainsi que de la plus-value d'une réorganisation territoriale des BHR (en passant de 16 à ... 3 Unités de Production Horaire (UPH) dont les lieux pourraient être Lyon (Sud-Est), Tours(Atlantique) ,Lille ou Nancy ou Paris (pour Nord-est-Normandie)*. Sans préjuger de la prochaine décision du COMEX SNCF Réseau qui devrait être rendue l'été prochain et bien que les effectifs concernés ne représentent « que » 130 agents environ dans les EIC mais fortement spécialisés dans les métiers horaires, **il existe un risque réel de poudrière sociale aux impacts potentiellement forts et ce très rapidement.** A suivre...



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