

Ordonnances Macron : constat partagé mais désunion sur la méthode.

En l'absence des organisations syndicales CGT et SUD, seules l'UNSA Ferroviaire et la CFDT avaient répondu présentes lors de cette plénière du jeudi 19 octobre 2017. C'est donc avec un secrétaire de séance UNSA Ferroviaire que celle-ci s'est tenue. Au delà des mécontentements et inquiétudes partagés entre toutes les OS sur les conséquences liées aux « ordonnances Macron », nous avons fait le choix d'être présents . Le report de dernière minute qui avait été demandé rendait les plannings ingérables pour nombre d'élus. Rappelons que la prochaine mandature signifiera la disparition des actuelles Instances Représentatives du Personnel (IRP) que sont les CHSCT/DP/CE. En lieu et place apparaîtront les Comité Sociaux Economiques (CSE) sur des périmètres qui restent à déterminer (grandes régions ou nationaux). Les CHSCT deviendront CSSCT (avec la perte du « H » comme Hygiène). Ils perdront leur personnalité morale et seront fortement dépendant des futurs CSE (incapacité à décider d'une expertise par exemple). Il est à craindre qu'une perte de proximité sera au rendez-vous dès la prochaine mandature avec une réduction du nombre d'élus.

Au chapitre sécurité ferroviaire , il a été évoqué le cas du déshuntage d'un automoteur Z 21700 détecté par l'agent-circulation du PCD de Rennes sur l'une des voies d'accès à la virgule de Sablé (*voir article en page centrale).

La phase pratique de mise en place de l'accord F-J s'est globalement correctement déroulée. Néanmoins, il est à noter la persistance de « points bloquants» qui appellent à une correction depuis la DMC. Il est trop facile d'estimer les différences « inévitables » entre EIC à fonction équivalente. La cohésion dans le management impose une vue « Jacobine ». Il en est de même pour l'article 25 point d) portant sur l'accord sur l'organisation du temps de travail (ex RH0077) où certains établissements minorent les nouveaux régimes D (volontairement ou involontairement ?). Dans les deux cas, c'est parfois l'esprit de l'accord qui est remis en cause et les situations rencontrées imposent la même vue que pour les autres suivis : un regard sur le périmètre de la DMC dans sa globalité !

Nous avons rappelé l'épisode de la rémunération de Florence Parly, désormais Ministre des Armées et ex Directrice de l'activité SNCF voyages pour le modeste salaire mensuel de 52 000 € Cette affaire révélée par la presse démontre certaines dérives salariales constatées dans un EPIC (SNCF Mobilités) qui cumule pourtant plus de 8 MILLIARDS d'Euros de dette ! Dans le même temps, un nombre croissant de jeunes embauchés du collègue exécution se voient attribuer un complément de salaire afin de toucher l'équivalent du SMIC ! Nous touchons l'indécence qui causera inexorablement des torts à l'unicité et à la stabilité du Groupe Public Ferroviaire.

Les formations Facteurs Organisationnels Humains (FOH).

Une présentation nous a été faite sur un sujet qui commence seulement à émerger dans le monde ferroviaire : celui des FOH.

Le retard pris par rapport au secteur aérien (près de 30 ans!) est considérable ! A l'instar du médical, nous sommes dans un concept que l'on pourrait exprimer par cet adage : « prévenir c'est guérir ... ». La DMC est poussée à s'engager dans la démarche car les dysfonctionnements (incidents et quasi-incidents) sont en hausse continue depuis quelques années.

Parmi les 22 réseaux adhérents au Réseau Européen (UIC), les FOH constituent 40% des causes internes qui elles-mêmes représentent 20% des accidents soit en plus simple ... **12% toutes causes confondues**. Certes, le chiffre peut paraître réduit par rapport aux causes « tiers » (76% du total) **mais il s'agit d'un levier sur lequel les entreprises ferroviaires ont la main contrairement aux événements extérieurs qu'elles subissent inévitablement**.

L'ambition affichée est de parvenir à une conscience des risques aussi bien chez les agents qu'au sein de la ligne hiérarchique. La pédagogie constitue le socle de l'initiative FOH qui implique :

- Une meilleure connaissance des limites de chacun,
- Une meilleure compréhension du processus qui a amené au dysfonctionnement,

- Une anticipation de la menace du risque ou plus prosaïquement, être proactif,
- Une confiance partagée,
- Une culture du résultat.

Les EIC Lorraine/Champagne/Ardenne (UO de Toul) et de Paris Est (UO ligne 4) ont été retenus pour expérimenter la formule. Deux types de formation s'adresseront aux agents. L'une en école (cycle ACDV et jeunes cadres), la seconde sur poste de travail.

Dans les CFCF et dans les UO, les formateurs référents seront formés à compter du printemps 2018. Les équipes managériales et les experts des pôles S suivront à compter de l'automne 2018.

Les sites expérimentaux s'engageront dès le mois de septembre pour l'UO Toul et novembre pour l'UO Ligne 4 de Paris-Est.

Six thèmes ont été retenus :

- La perception (vision et mémoire),
- les mécanismes de la conscience (attention et mémoire dite de court terme),
- la compréhension (représentation de la situation et prise de décision),
- la charge mentale (stress, sous-charge,...),
- l'état de l'organisme, les aspects collectifs (travail en équipe,...),
- les mécanismes de survenue du dysfonctionnement.

Bref, il s'agit d'inculquer A TOUS la culture FOH d'ici les prochaines années.

Agents d'astreinte ou contrôleurs médicaux?

Les « astreinteurs circulation » sont désormais utilisés pour les contrôles administratifs à domicile vis-à-vis des agents en arrêt maladie (en particulier les DF !).

S'il nous a été précisé que la principale mission de ces agents était définie par la DC 04380 (merci !), il a été également dit que d'autres missions pouvaient leur être confiées comme cette nouvelle tâche (???). Une telle décision relève du déni vis-à-vis de nombreux encadrants (souvent DPX) alors que leur charge de travail est pourtant reconnue comme trop élevée.

Nous n'osons imaginer également les problèmes de management que cette énième mission peut engendrer ! L'alerte est donnée et la DMC ne peut pas ne pas entendre nos collègues. Il ne nous appartient pas de juger l'opportunité (ou pas) du contrôle administratif médical vis-à-vis des salariés en arrêt maladie mais il nous appartient d'en juger la méthode. Dans le cas présent, on frise l'aberration managériale avec tous les risques inhérents.

Consultations du CE Circulation :

Nous avons été consultés lors de cette plénière sur le projet de **rattachement de l'Eure et loir à l'EIC Centre Val de Loire (CVL)**, ainsi que sur le **découpage du CHSCT** qui en découle. Ce dossier présenté lors de la séance de Septembre, répond en particulier à une problématique de gestion par axe et par produit (TER / TRANSILIEN). Les élus **UNSA Ferroviaire** ont voté **POUR** lors de cette consultation avec **quelques réserves sur les moyens temps alloués, les risques routiers et la requalification du poste d'opérateur CPS à Tours.**

La Consultation suivante portait sur le projet de **modification d'un CHSCT sur l'EIC Rhône-Alpes (RA)**. Ce dossier fait suite à plusieurs réorganisations sur ce secteur. Cette nouvelle répartition permettant le respect du principe d'Autorité Moyen et Compétence du président du CHSCT sur le périmètre concerné, les élus **UNSA Ferroviaire** ont voté **POUR** ce projet de modification de découpage.

Transfert des tables de régulation :

Vos élus **UNSA Ferroviaire** ont demandé les **règles devant accompagner le transfert des tables de régulation d'un COGC sur un autre lieu (COGC ou CCR)** car les différences entre EIC sont notables.

Les réponses apportées par la DMC nous paraissent peu en adéquation avec le vécu de nos collègues. Nous avons rappelé que certains EIC avaient été exemplaires dans de tels cas de figure (EIC LORCA par exemple avec le transfert d'une table Parisienne sur celle de Champagne) et que de telles pratiques devaient inspirer les autres beaucoup moins à l'aise.

Il est à noter et conformément à la DC 01475 (habilitation des agents du métier circulation aux tâches de sécurité), les métiers de régulateur/CCL relèvent de fonctions TES (rubrique B) pour la partie « service de la circulation » et pour le reste, de fonctions TSAE (rubriques 5/6 et 7). En plus simple, l'habilitation doit spécifier EXPRESSEMENT la/les tables autorisée (s) avec une connaissance fine des caractéristiques de la ligne (cantonnement, profil, ...) et des installations (type de transit pour les postes par exemple). Les visites de lignes (planifiées) doivent contribuer à obtenir et maintenir un haut niveau de compétences qui apparemment n'est pas toujours au rendez-vous (qualitativement) dans certains établissements.

A méditer alors que le mot SECURITE est parait-il la priorité...

*Déshuntage Z 21700 au PCD de Rennes :

Un déshuntage d'automoteur Z 21700 a été détecté pendant près de 20 secondes par l'agent-circulation du PCD de Rennes sur l'une des voies d'accès à la virgule de Sablé (longue de 3,6 km). Cette réalisation a été construite et mise en service simultanément avec la LGV Bretagne Pays de Loire (BPL) le 2 juillet 2017.

Ce nouveau cas révèle une fois de plus les faiblesses de nos infrastructures et des matériels roulants de type automoteurs.

L'exploitation de la nouvelle desserte directe TER Nantes/Rennes a dû être suspendue plusieurs jours afin de procéder aux investigations techniques et la facture risque de s'annoncer salée pour ... SNCF (Mobilités et Réseau) ! En effet, l'entretien de cette nouvelle réalisation a été dévolu à l'entreprise EIFFAGE RAIL EXPRESS (ERE) qui constitue un GI privé dont l'agrément sera renouvelé tous les 5 ans par l'EPSF. Une fois de plus, les techniciens SNCF ont été appelés à la rescousse à l'instar de l'incident du PRCI de Vanves Malakoff l'été dernier dont la sous-traitance a été la cause car mal maîtrisée.

Notre délégation demande avec insistance les dessous d'une telle stratégie car les conséquences sont lourdes à tous les sens du terme. Quant à l'habilitation de ces matériels roulants (pourtant rodés sur lignes classiques) sur des infrastructures dédiées à la grande vitesse, nous demandons à voir ! Notamment l'avis de la Direction du matériel...



Ligne Poitiers / Limoges :

Vos élus UNSA Ferroviaire ont demandé **quelles mesures (SECURITE et REGULA-RITE) avaient été prises vis-à-vis des nombreuses anomalies constatées sur la ligne Poi-tiers/Limoges** alors que la plateforme de la voie réagit de plus en plus mal face aux événe-ments climatiques : la pluie et la sécheresse (?).

La réponse a été « fuyante » une fois de plus en renvoyant le sujet au périmètre M&T. Rappelons qu'une partie de l'infrastructure avait été régénérée dernièrement avec des imperfections qui perdurent quand même ! Faudrait-il d'abord traiter les causes et non les conséquences ?

A noter que les réductions de vitesse sont telles que le plan de transport a dû être réaménagé avec des suppressions de trains et des reports ... sur route ! Malgré cela, le nombre d'Ordres de Circuler Avec Restrictions (OCAR) délivrés a été élevé. Le risque SE-CURITE est grand pour nos collègues opérateurs car la banalisation d'une telle procédure dans la durée est facteur de risques. Les remise d'OCAR est autres dispositifs (CBA,...) doi-vent être EXCEPTIONNELLES et non banalisées ! Nous sommes dans les FOH !

Le sujet n'est pas nouveau et appelle à la vigilance qui s'impose pour la DMC et les DET. Les agents ne doivent pas constituer une variable d'ajustement SECURITE vis-à-vis d'un réseau ferroviaire Français dont l'état est de plus en plus dégradé sur le territoire.

Acces à la Qualification F :

Vos élus UNSA Ferroviaire ont demandé **pourquoi les agents de la qualification E ne pouvaient pas (plus !) prétendre à l'accès à la qualification F dite opérationnelle en l'absence de la PR4 TEEP acquise antérieurement.**

Si la réponse DMC rappelle que cette PR désormais dénommée « PR cadre » cons-titue un pré requis pour être mis au vivier cadre, il est dit également qu'une expérimenta-tion est néanmoins en cours sur le périmètre des EIC d'I de F (y compris CNO). Les agents positionnés sur E2 et ayant raté la PR4 peuvent, s'ils ont été détectés potentiel « F opéra-tionnel », être proposés à la qualification supérieure moyennant le passage d'une épreuve supplémentaire (dossier écrit à établir et à présenter oralement). La pénurie de person-nels qui menace les EIC Parisiens en est la raison.

Notre avis est clair : **si la mesure est valable sur une partie du périmètre circula-tion (Ile de France), celle-ci s'applique de PLEIN DROIT sur le reste du territoire** sous peine de distiller un mal qui s'appelle la **DISCRIMINATION** qui va à l'encontre de la loi por-tant réforme du ferroviaire (4 août 2014). Nul n'est censé ignorer la Loi !

**L'UNSA-Ferroviaire, une OS responsable !
Prochain CE le mardi 28 novembre 2017.
Pour toutes vos questions ou demandes
de renseignements, une adresse :
unsacecirculation@gmail.com**



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



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