

Sommaire

Page 1

-Démission Jacques RAPOPORT

Page 2

-Echos du CE M&T

Page 3

-Droits des femmes
-Décret Socle
-Externalisation

Page 4

-Nouveaux textes sur l'aptitude médicale et psychologique
-Activités Sociales et Culturelles en période transitoire

DEMISSION DE JACQUES RAPOPORT

Le mercredi 24 février, le secrétaire d'Etat aux Transport annonçait la démission du Président de SNCF Réseau.

Pour l'UNSA Ferroviaire, comme pour beaucoup de médias, ce n'est pas la limite d'âge qu'il devait atteindre en 2017 qui a décidé Jacques RAPOPORT à partir, mais c'est plutôt l'âge du réseau et les difficultés qui s'accumulent depuis la catastrophe de Brétigny. Pendant



plus de dix ans, sous la contrainte budgétaire imposée par RFF, la SNCF a laissé se dégrader le réseau, n'a pas renouvelé suffisamment son personnel, a laissé le personnel des équipes de maintenance se raréfier, a prôné la mobilité des agents, a allongé considérablement les parcours, et a alourdi la tâche administrative des DPX.

Si la réforme a bien permis de réunifier RFF et la SNCF, l'autofinancement demandé au nouveau Groupe Public Ferroviaire et les seuls péages des entreprises ferroviaires ne permettent pas d'augmenter la masse salariale de SNCF Réseau pour redresser efficacement la situation.

L'état « Stratège » est toujours absent. Les efforts de recrutement faits après Brétigny auraient dû se poursuivre et c'est au moins 6000 nouveaux emplois qu'il faudrait créer à SNCF Réseau Maintenance et Travaux. Par ailleurs le partenariat industriel pour la maintenance (nouveau nom de l'externalisation) voulu par Jacques RAPOPORT est pour l'UNSA Ferroviaire une grave erreur stratégique qui conduira à de nouvelles catastrophes.

C'est Jean Pierre FARANDOU qui devrait remplacer Jacques RAPOPORT. Sa nomination devra encore être avalisée par l'Arafer, l'autorité de régulation du rail, puis par le Parlement.



ECHOS DU CE MAINTENANCE ET TRAVAUX - REUNION DU 17 MARS

La Direction semble dépassée par la situation : la taille du Comité d'Entreprise (26000 agents et 42 établissements) pourtant voulu par la Direction semble vraiment poser problème. L'UNSA Ferroviaire constate que les réponses données aux très nombreuses questions sont souvent bâclées.



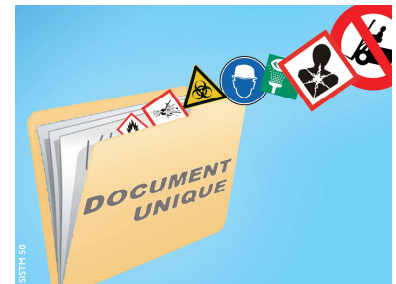
Le 17 mars, le CE a dû se prononcer sur un nouveau découpage des CHSCT (comités à renouveler en mai 2016).

Le sujet avait été débattu dans la plénière de février où l'UNSA Ferroviaire avait déjà donné précisément ses souhaits d'amendements.

Pendant toutes les négociations, l'UNSA Ferroviaire a insisté sur le fait que l'effectif des établissements (en baisse) ne devait pas être le seul critère pour redéfinir le découpage des CHSCT et a demandé pour chaque évolution une étude des risques et de l'accidentologie.

Voici ce que le dossier final prévoit.

Infrapôle Aquitaine : un CHSCT Bordeaux Nord + Siège avec 7 membres (1 membre de plus que la réglementation), un CHSCT Nord Aquitaine avec 6 membres (2 membres de plus que la réglementation), un CHSCT Sud Aquitaine avec 6 membres (1 membre de plus que la réglementation), et des crédits d'heures respectifs de 12h, 12h (au lieu de 10), et 12h (au lieu de 10h).



Infrapôle Pays de Loire : un CHSCT de plus que dans le projet initial du 18 février 2016.

Soit un CHSCT Nantes Loire Vendée avec 6 membres, un CHSCT Sarthe + Mayenne avec 5 membres, un CHSCT Maine et Loire + Deux Sèvres avec 4 membres, et des crédits d'heures respectifs de 12h, 12h (au lieu de 10), et 12h (au lieu de 10h).

Infralog Pays de Loire : un CHSCT unique avec 7 membres (1 membre de plus que la réglementation) et un crédit d'heures de 12 h (départ de 120 agents de l'agence travaux).

Direction Maintenance et Travaux : un deuxième CHSCT sera créé pour Infrarail. L'UNSA Ferroviaire en demandait deux de plus (un pour le département formation et un pour les trois DMT territoriales).

Infrapôles Champagne Ardenne et Infrapôle Normandie : maintien du même nombre de CHSCT avec quelques évolutions de périmètre ou de répartition d'effectifs.

Infrapôle PACA : le redécoupage des CHSCT est reporté compte tenu des décisions du tribunal de grande instance (en lien avec la suppression de l'UO de GAP).

Tous les autres CHSCT du périmètre CE restent au même découpage, sauf peut-être l'Infralog national pour lequel la CGT, SUD et la CFDT se sont opposés au maintien à l'identique.

Ce dernier dossier a fait l'objet d'un vote séparé non conforme à l'ordre du jour. Le dossier Infralog National sera soumis à l'Inspection du travail.

Les modifications de découpage à l'Infrapôle Lorraine et Infralog Nord Pas de Calais ont par ailleurs été retirées au dernier moment de l'ordre du jour, sans explications et sans aucun respect de notre Organisation Syndicale.

L'UNSA Ferroviaire dénonce des arrangements de dernière minute entre la Direction et l'OS majoritaire. Nous déplorons que la Direction se permette de tels écarts réglementaires et s'affranchisse du respect de la loi.

Alors que la Direction SNCF Réseau annonçait en début de mandat qu'elle voulait développer le dialogue social, elle rompt elle-même la confiance.



8 MARS-JOURNEE INTERNATIONALE DES DROITS DES FEMMES

Où en sommes-nous ?

Le 8 mars 2016 était, comme chaque année, la Journée internationale des droits des femmes. C'est pour l'UNSA Ferroviaire l'occasion de rappeler **nos valeurs qui englobent le principe d'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes.**



Nous tenons à dire que si l'entreprise affiche bien une politique dans ce sens avec l'organisation de Girls'Day ou le financement du réseau SNCF au Féminin, les résultats ne sont toujours pas au rendez-vous. La proportion de femmes n'augmente quasiment pas à la SNCF (20%). Quand à SNCF Réseau, l'EPIC se distingue par la plus faible proportion de femmes du Groupe Public Ferroviaire (12%). L'UNSA Ferroviaire appelle donc à des embauches féminines en plus grand nombre et à une vraie reconnaissance du droit à la parentalité pour les hommes comme pour les femmes, conformément au RH 00881. Nous rappelons qu'actuellement certains rapprochements de jeunes cadres avec enfant n'arrivent pas à aboutir au sein du Métier M&T. **Nous appelons la DMT nationale et les trois DMT territoriales (SE, NEN, ATL) à ne plus vivre dans l'archaïsme et à adhérer aux valeurs modernes développées par l'accord d'Entreprise en faveur de l'égalité et de la mixité professionnelles.**

L'UNSA Ferroviaire salue le travail ambitieux fait par le Réseau SNCF au Féminin !

DECRET SOCLE

42,14 % des agents de Maintenance et Travaux ont soutenu la grève du 9 mars 2016. C'est un taux très élevé. L'UNSA Ferroviaire remercie tous les agents qui se sont mobilisés.

Le gouvernement a transmis le 10 mars le nouveau projet du Décret Socle amendé. Pour le personnel sédentaire affecté aux activités liées à la continuité de service et la régularité des trains, des précisions ont été apportées sur les repos (30 repos doubles dont 14 SA DI ou DI LU). Par contre le nombre total de repos reste toujours de 111, très en dessous du RH 00077 actuel. Et à défaut de précisions, pour les personnels de sièges, le nombre de repos reste celui du droit commun, soit 104 repos.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, le compte n'y est toujours pas, d'autant plus que nous pensons que dans le cadre de la convention collective de branche et de l'accord d'entreprise, assez peu d'évolutions vont voir le jour, pour des raisons de performance économique. L'UNSA-Ferroviaire a déposé une DCI sur cette problématique.

EXTERNALISATION : ENCORE ET ENCORE !

L'entreprise fait désormais déposer et reposer des installations signalisation de voie courante par le privé, et a élaboré un cahier des charges qui prévoit des phases d'accompagnement par des agents SNCF Réseau : phase de mise en pratique, phase de montée en compétence, phase d'autonomie provisoire....

Après l'annonce des circulations, l'accompagnement des trains de travaux, la conduite autonome, là on se situe à un degré d'écoeurement des agents particulièrement grave : l'histoire pourrait s'appeler « comment transférer nos compétences au privé et se laisser déposséder de nos emplois ! ».

Bien évidemment l'UNSA Ferroviaire est vent debout et dénonce ces pratiques qui découlent d'un manque d'anticipation dans les recrutements et les formations de nouveaux agents. C'est un manque de respect du personnel et un acte managérial qui nuit à son engagement.



LE SAVIEZ-VOUS ?

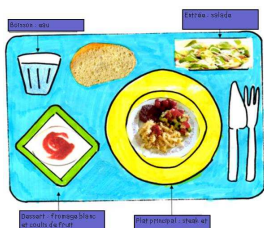
NOUVEAUX TEXTES pouvant vous intéresser

Référentiel EPSF OP 00 849 « Aptitudes physiques et psychologiques des agents affectés à des tâches essentielles pour la sécurité, autres que la conduite des trains » applicable le 20 mai 2016. Ce texte est motivé par la publication de l'arrêté du 7 mai 2015 relatif aux tâches essentielles pour la sécurité ferroviaire autres que la conduite de trains. Il reprend les **préconisations** proposées par l'EPSF, appelées « Règle de l'Art », concernant les aptitudes physiques et psychologiques des agents affectés à des tâches essentielles pour la sécurité.



La Directive SNCF RH 00963 « Aptitudes physiques et psychologiques - Sécurité ferroviaire » a aussi été mise à jour notamment pour l'organisation des visites psychologiques des conducteurs mais n'intègre pas encore l'arrêté relatif aux tâches essentielles pour la sécurité ferroviaire autres que la conduite de trains (autre nouvelle version à venir).

ACTIVITES SOCIALES ET CULTURELLES Prestations servies par les Comités d'établissement



En attendant la mutualisation des activités entre les différents Comités d'établissement au 1^{er} juillet 2016, chaque agent continue de bénéficier pendant le premier semestre des activités de son précédent CE.

Pour les agents de l'ex CEGI (CE non reconduit), et pour le premier trimestre, la Direction a versé la subvention ASC au nouveau CE Maintenance et Travaux, **soit 125 119 euros !**

Les gestionnaires CGT du CE Maintenance et Travaux (majorité absolue) ont refusé de servir des ASC à ces agents et ont refusé notamment de poursuivre en début d'année les conventions restauration mises en place par l'ex CEGI à Lyon Part Dieu pour la Direction Infrarail et la DMT Sud-Est, et ce malgré l'intervention des élus UNSA Ferroviaire.

Les gestionnaires ont juste fait en sorte que les agents de la DMT nationale puissent se restaurer à la cantine de Paris Nord.

Sous l'effet des très nombreuses doléances reçues, désormais les gestionnaires ont amorcé l'étude d'une reprise des conventions restauration à Lyon Part Dieu. A suivre donc.....

L'UNSA ferroviaire déplore cette situation considérant que tout agent a le droit de bénéficier des sommes versées par l'employeur au CE pour les activités sociales et culturelles (1,7 % de la masse salariale).

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

*Pour les non adhérents : si vous souhaitez **recevoir régulièrement par courriel les publications Maintenance et Travaux** de l'UNSA FERROVIAIRE, merci d'adresser votre demande à*

thevenot.n@unsa-ferroviaire.org

et de nous indiquer votre adresse mail privée.

Remarque : les organisations syndicales qui pratiquent l'e-mailing et envoient spontanément leurs publications par courriel, sur toutes les boîtes SNCF, agissent hors charte informatique et hors cadre réglementaire. Cette pratique est interdite.

Vous pouvez consulter notre site via : Intranet ou Internet <http://www.unsa-ferroviaire.org>