

Sommaire

Page 1

-Nouvelles du CE
M&T réunion du 18
février

Page 2

-Rapport demandé
par le BEATT

Page 3

-Nouveau Campus
Réseau St Denis
-Date de mise en
service LGV Est
-Décret Socle

Page 4

-Nouveaux textes RH
-Stratégie TGV 2016
-Projet externalisation
des centres de Tri
-Accord TH

ECHOS DU COMITE D'ETABLISSEMENT MAINTENANCE ET TRAVAUX

Réunion du 18 février

Renouvellement des mandats des CHSCT en Mai 2016

Un nouveau découpage des CHSCT dans les 37 Infralog/Infrapoles de province, 4 EIV, ESTI IDF et Direction M&T a été présenté aux élus, avant consultation le mois prochain.

Au total, la Direction prévoirait de supprimer 9 CHSCT sur la base des nouveaux effectifs (Infrapôle Aquitaine, Infrapôle et Infralog Pays de Loire, Infrapôle Lorraine, Infralog Nord Pas de Calais, Infrapôle PACA).

Un CHSCT Infrarail serait créé.



L'UNSA Ferroviaire a rappelé que le CHSCT constitue à lui seul une mesure de prévention des risques. Le code du travail indique que le comité d'établissement détermine, en accord avec l'employeur, le nombre des CHSCT devant être constitués, notamment eu égard à la nature, la fréquence et la gravité des risques, à la répartition des locaux, ainsi qu'aux modes d'organisation du travail. Cela implique donc que **le nombre de travailleurs ne peut être le seul critère de découpage et qu'il convient de travailler aussi avec une carte géographique et le document**

unique d'évaluation des risques de chaque établissement.

L'UNSA Ferroviaire a fait part de son désaccord sur le découpage proposé, a demandé des précisions et fait d'autres propositions.

Nouvelle organisation de la Formation M&T

Le Département national Formation de la Direction Maintenance et Travaux a repris le management de l'ensemble des Unité de Formation de toutes les régions. Le Département s'est réorganisé par spécialité (Voie, Caténaire Eale, Produit train, Signalisation télécom SM). Le niveau CPMI multi régional a été supprimé. Après cette réorganisation reprise dans la Procédure IN 7236, la Direction a entamé une **nouvelle réflexion**

sur l'organisation des centres de formation. Si l'idée serait d'en faire des vrais centres du XXIe siècle, l'UNSA Ferroviaire redoute aussi une réduction du nombre de centres de formation malgré le déficit de formateurs (il manque plus de 40 formateurs). A suivre



Charge de travail des DPX

Le président Matthieu CHABANEL a rappelé qu'il fallait permettre aux DPX d'avoir plus de temps pour suivre les chantiers et les agents.

Les mesures annoncées sont :

- Faciliter leurs conditions de travail (outils « mobilité », haut débit...)
- Tous les systèmes d'information devront être pensés comme facilitant la vie des utilisateurs. A défaut, ils devront être remis en cause (*nous parlait-il de SPOT ?*)
- Améliorer la formation des DPX.

Matthieu CHABANEL a ajouté que des solutions doivent être trouvées dans les établissements en ancrant celles-ci dans la réalité de fonctionnement de chaque établissement.

L'UNSA Ferroviaire a rappelé que ce ne sont pas ces mesures qui permettront aux DPX d'être plus sur le terrain.

Suites de l'accident de Brétigny

Le président Matthieu CHABANEL a annoncé

- qu'un nouvel audit, dans l'esprit de celui fait par l'école polytechnique de Lausanne, serait conduit au deuxième semestre
- que pour les contrôles techniques, l'audit ASNO vérifiera à l'avenir des opérations de maintenance pour s'assurer de la qualité du travail
- que les préconisations concernant la mise en place des DPX (pas de jeune cadre, pas de turn over...) vont être introduites progressivement.

Sous traitance

Le président Matthieu CHABANEL a précisé qu'il est nécessaire de gérer l'augmentation de la charge de travail par le recours à la sous-traitance et que « cette dernière est à construire et non à subir ». **L'UNSA Ferroviaire pense qu'accompagner nos partenaires industriels revient à former la concurrence de demain, et qu'à la place, il faudrait embaucher massivement. La charge de travail restera très élevée jusqu'en 2023 et des milliers d'agents prendront leur retraite dans les années à venir.**

RAPPORT COMMANDE PAR LE BEATT

Le BEATT a fait réaliser une analyse des facteurs humains et organisationnels pour quatre incidents récents de signalisation.

Denguin : un TER rattrape un TGV le 17 juillet 2014. Des fils abimés par des rongeurs sont en contact, situation non détectée et non corrigée en maintenance corrective.

Achères : un RER franchit le 9 décembre 2014 une aiguille en déviation et en survitesse. La cause en est un câblage défectueux réalisé par la sous-traitance sous la responsabilité d'un jeune cadre non expérimenté et en s'appuyant sur un schéma erroné. Cela a entraîné l'inversion de la position de l'aiguille.

Paris Gare de Lyon : un TGV déraile le 28 janvier 2015 sur un bivoie. C'est un câble de l'annulateur du verrou de balancier trop tendu par des agents récemment recrutés qui a provoqué le changement de position de l'aiguille alors que le TGV passait dessus.

La Possonnière : le 23 février 2015, un train TER déclenche un freinage d'urgence avant de s'arrêter à l'arrière d'un TGV stoppé à hauteur d'un signal au rouge. L'agent SE appelé en dérangement a réalisé par erreur un pontage entre deux bornes sans avoir pris des mesures pour les circulations.

Pour l'UNSA Ferroviaire, ce rapport démontre que la sous-traitance, une transmission insuffisante des compétences, une mobilité accrue du personnel, et une charge travaux abordée sans les effectifs suffisants conduisent à fragiliser la maintenance et la sécurité.

CAMPUS SNCF RÉSEAU : NOUVEAU SIEGE



Depuis jeudi 14 janvier 2016, SNCF Réseau est officiellement locataire du Campus Réseau, nouveau **siège social** situé au **15 rue Jean-Philippe Rameau à Saint-Denis (station Stade de France St Denis- ligne RER D)**.

Les équipes situées à Eurostade, à Etoile du Nord, à gare de l'Est, au 130 rue du faubourg St-Denis, au 92 av. de France et certaines équipes basées à Equinoxe ont rejoint le nouveau Siège.

MISE EN SERVICE DE LA LGV EST PHASE 2

C'est finalement le 3 juillet 2016 que sera mise en service la LGV Est deuxième partie (à la place du 3 avril). La portion finale sur laquelle s'est produit le déraillement d'Eckwersheim est encore sous scellés judiciaires et ne sera pas utilisée. C'est donc avec une portion en voie unique que se fera la mise en service.

En attendant, les essais vont reprendre et l'UNSA Ferroviaire craint que ce soit malheureusement encore sans boucle de rattrapage technique quant aux survitesses. Nous suivrons attentivement ce dossier.



DECRET SOCLE

Alain VIDALIES secrétaire d'Etat chargé des Transports a transmis un avant-projet du Décret dit socle qui posera les règles de travail communes aux entreprises publiques et privées du secteur ferroviaire. La loi de réforme ferroviaire du 4 août 2014 précise que le décret socle doit définir des règles qui garantissent **un haut niveau de sécurité des circulations et la continuité du service** et qui assurent aussi **la protection de la santé et de la sécurité des travailleurs**, en tenant compte des spécificités des métiers. Cet avant-projet est maintenant soumis pour concertation aux entreprises ferroviaires et aux organisations syndicales.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, le compte n'y est pas !

En effet, ce projet s'apparente à un compromis patronal articulé sur les dérogations au Code du Travail sans compensation pour les salariés. La Fédération UNSA-Ferroviaire sera reçue par le Secrétaire d'État aux Transports afin d'évoquer les points de divergences et revendications des Cheminots.

Après la mise au point du Décret Socle, s'ouvriront les discussions sur le chapitre Régime de travail de la Convention Collective de Branche Professionnelle du Ferroviaire. Suivra un accord d'entreprise au niveau du Groupe Public Ferroviaire sur le temps de travail.

L'UNSA réaffirme sa volonté forte d'aboutir à une convention collective de haut niveau sur des équilibres :

- vie professionnelle / vie privée
- contraintes / compensations équitables.



LE SAVIEZ-VOUS ?

NOUVEAUX TEXTES SNCF pouvant vous intéresser

Sont ressortis depuis le début d'année le Statut RH 00001, les RH 00910 et RH 00939 sur la Mobilité et le RH 00400 sur les facilités de circulation.

TGV 2016



2015 a marqué le retour de la croissance TGV (0,4 % d'augmentation de trafic) que l'Entreprise attribue aux petits prix.

Pour 2016, l'objectif est d'intensifier la politique des petits prix, avec la récente extension de OUIGO à l'Arc Atlantique et au bassin lillois.

L'entreprise cherche aussi désormais à mieux remplir les TGV classiques (65 % de taux d'occupation contre 95% pour OUIGO) et va adapter sa tarification en maintenant plus de

petits prix plus longtemps.

Un nouveau service Paris Lyon est également d'actualité avec des rames dédiées, un nettoyage à bord et l'Internet attendu avant la fin de l'année.

Pour mieux remplir les TGV, les conditions d'échange de billet seront modifiées à partir d'avril : 5 € dès l'émission du billet puis 15 € la veille et le jour du départ.

PROJET D'EXTERNALISATION DES CENTRES DE TRI

Le projet consiste à externaliser au cours de l'année 2016, auprès de GEOPART (filiale 100 % SNCF) une centaine de postes de la Direction Déléguée Environnement du Travail affectée au courrier. L'UNSA Ferroviaire est opposé à ce projet qui n'apportera aucune plus-value mais créera encore des besoins de reclassement, et génèrera encore de la souffrance pour les personnels de ces services.

TRAVAILLEURS RECONNUS EN QUALITE DE TRAVAILLEURS HANDICAPES.



Le Groupe Public Ferroviaire vient d'éditer une nouvelle brochure intitulée
**« Accord collectif en faveur de l'emploi des travailleurs handicapés
2015-2017**

EXPLICATIONS & IMPLICATIONS »

A demander à votre ligne hiérarchique si vous ne l'avez pas reçue. Cette brochure reprend de façon pratique et synthétique les dispositions de la Directive RH 00393.

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 ou les dossiers présentés en CE, merci d'adresser votre demande à

thevenot.n@unsa-ferroviaire.org

et de nous indiquer votre adresse mail personnelle.

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