UNSA, le Syndicalisme en positif !

JUILLET 2016

EIC LORCA

INFO DP

Notre déclaration liminaire:

Monsieur le Directeur,

Depuis la mise en place de la CCR, l'UNSA Ferroviaire, première organisation syndicale sur l'EIC LORCA vous a alerté à plusieurs reprises, lors de l'audience du 13 mars 2015 ainsi que lors des réunions DP, sur la charge de travail importante et les nombreuses ruptures de séquences du poste d'Agent Circulation de Metz Ville.
En effet, Pour l'UNSA, il est impossible pour la même personne de gérer simultanément et en toute sécurité la circulation, l'escale, les manœuvres, les DPGR et les travaux. Personne ne souhaite tenir ce poste, sur un roulement à quatre personnes, un poste est non tenu et deux sont tenus par des ATT TS contraint par leur statut.
A cette charge de travail, s'ajoutent les dysfonctionnements du MGPT et de la radio Tétra.
Suite aux 2 incidents graves consécutifs survenus les nuits du mercredi 08 juin et du jeudi 09 juin (clé 31 absente sur une protection C) et au cas similaire ayant déjà eu lieu il y a quelques mois, la délégation UNSA Ferroviaire souhaite vous alertez avant qu'on en arrive à un accident dramatique.
Monsieur le Directeur, n'est-ce pas le moment de revenir en arrière ? N'y voyez-vous pas l'urgence et la nécessité de mettre en place un Coordinateur Travaux ?
Afin que cela ne se reproduise plus, l'UNSA Ferroviaire vous demande, dans le volet juste et équitable de la démarche PRISME, d'analyser la complexité de la situation et de prendre les bonnes mesures sans céder à la facilité des sanctions.

Merci de votre attention.

UNSA Ferroviaire Lorraine :
Gare de Metz - Porte F- ☎ 03 87 62 67 64 ou 772 992
Villa Saint Jean - NANCY
ur.lorraine@unsa-ferroviaire.org

Postes vacants sur l'établissement :

UO Metz et Toul : néant
UO HGD : 1 poste téléphoniste au PRS Woippy, couverture prévue par un nouveau recruté Att OP,
UO CAPA : 1 poste de réserve BHR qualification E, ressource ATT TS
UO CA : AC Fismes => couverture prochaine par sortie Att OP - Graissage équipe Chalons => en attente mutation entrante selon résultats VAS/Psycho AC St Hilaire : couverture par Titre IV fin juin Aiguilleur réserve Chalons Epernay : 2 postes prochainement couverts par nouvelles recrues Att OP et Titre IV. AC Vendeuvre : 1 poste prochainement couvert par Att OP,
UO Epinal : 1 poste d'assistant consigne qualif E (bourse) 1 poste AC PAI Lunéville, attente mutation inter EPIC en septembre
La bourse à l'emploi comporte 7 offres sur le périmètre de l'établissement 1 à QB secrétaire (Toul) , 1 à QC AC Réserve (Chalons), 4 à QD AC (Revigny, PAM, DID, MZS ouest) et 1 à QE assistant consignes (Epinal).

Point sur les embauches :

Depuis les dernières DP : Embauches Att OP le 13/05 : 2 UO Toul (Revigny,Toul), 2 UO Epinal (RMT, Chalindrey), 2 UO CA (Reims) , 1 UO HGD (THL), 1 UO MZ (Creutzwald). Embauches Att OP le 08/06 : 3 UO CA (Reims).
De plus, une nouvelle session d'alternants Titres IV a débuté le 01/06 : 2 ont été affectés à UO HGD (Apach, Woippy), 1 UO MZ (BNG), 3 UO EL (Arches, Chalindrey,Vézelise),3 UO TL (Jarville, DID, PMO), 2 UO CA (Troyes, Sedan)

La délégation UNSA souhaite savoir si un agent n'ayant pas réussi à un cursus d'examen proposé par la DCF peut postuler à un autre poste sur Réseau ou Mobilité ?
Hormis le cas de la réadmission après réforme, l'agent qui a cessé de faire partie du personnel peut être exceptionnellement réadmis sur décision du directeur des ressources humaines de l'EPIC d'origine et dans les conditions définies par la règlementation du personnel, les organisations syndicales représentatives entendues. (RH001 - Chapitre 7 - article 7).
Pour l'UNSA Ferroviaire, la règlementation est trop rigide, les agents n'ayant pas réussi à un cursus d'agent transport ne peuvent malheureusement plus rentrer à la SNCF.

La délégation UNSA demande si l'EIC LORCA a déjà cartographié les postes qui seraient impactés par la nouvelle organisation à savoir (140 RP, 150 RP, 160 RP) ?
Ce sujet n'est pas à l'ordre du jour actuellement.
La Direction confirme ne pas être pressée et semble vouloir lancer le projet avec le maximum de retenue en prenant le temps de la réflexion.
Pour l'UNSA-Ferroviaire, il y a lieu de s'en tenir au texte en étudiant la charge mentale et l'environnement des postes concernés.

CCR:Suite aux DP du 12 mai, la délégation UNSA souhaiterait connaître l'évolution du problème radio TETRA sur le secteur Metz ville.
De nombreuses interventions ont été effectuées au Mois de Mai et Juin. La dernière a eu le Lundi 20 Juin. - Le micro et le système radio en dérangement sur le poste de l'AC refonctionnent. - Par contre un nombre de redémarrages du système est toujours nécessaire (deux à trois fois par service).
Ce problème est récurrent, le redémarrage du système est source de rupture de séquence.

UNSA Ferroviaire Lorraine :
Gare de Metz - Porte F- ☎ 03 87 62 67 64 ou 772 992
Villa Saint Jean - NANCY
ur.lorraine@unsa-ferroviaire.org

CCR: Suite aux DP du 12 mai, la délégation UNSA réitère sa demande, à savoir le pourcentage d'efficacité/mois du MGPT (nombre de périodes, hors essais et formations, pouvant être prise en niveau 0 et l'étant réellement par le MGPT)

Au global sur les 4 secteurs sur les mois de Mars, Avril et Mai, la proportion d'utilisation des DFV papier (en moyenne 44%) et du MGPt (en moyenne 56%) est assez constante : - Mars : 43 % des travaux ont été pris en DFV papier, 57 % avec MGPt - Avril : 46 % des travaux ont été pris en DFV papier, 54 % avec MGPt - Mai : 42 % des travaux ont été pris en DFV papier, 58 % avec MGPt On peut noter que l'utilisation du MGPt n'est pas encore optimale d'une part du fait :

- de paramétrage incorrect concernant les ZDA dont nous n'aurons pas le bénéfice au prochain re paramétrage - du libellé à modifier de certaines ZEP aux consignes CE S9C pour que le chargement des opérations MGPt via Portcros soit optimal. Modifications en cours. CE S9C Onv/Nov mise en place au poste en juin. Il reste la modification Portcros à effectuer par ISI (attente de toutes les CE S9C modifiées)

- du problème de quelques RPTx à utiliser le MGPt dans certaines situations (groupement de plusieurs ZEP à énumérer dans le système qui peut provoquer des erreurs et entraîner les RPTx à réeffectuer leur demande complètement. Au bout d'un certain temps ils se lassent de la situation et demandent la DFV en papier). Cela reste marginal. Une utilisation optimale du MGPt (sous-entendu les DFV papier qui auraient pu être prises en N0 MGPt) permettrait actuellement une utilisation optimale à 70 % du MGPt sur ces trois mois (71% en mars, 72,41 % en avril et 67,22 % en mai). Il restera toujours des DFV papier pour les MGPt de niveau 2 qui représenteraient environ 30 % des travaux demandés. Au détail : par secteur circulation, on se rend compte que le MGPt est davantage utilisé sur le secteur Onville Novéant du fait d'un grand nombre de travaux actuellement mais que l'utilisation du MGPt en juin a nettement augmenté sur les 3 autres secteurs (MZV, MSO et MSE) du fait principalement de travaux de maintenance annuels sans grands travaux de remplacement d'appareils de voie ou de RVB.

La Direction a mis la charrue avant les bœufs: Elle a supprimé le poste de COTRA alors qu'à l'heure actuelle, quasiment la moitié des DFV se prennent encore sur papier.

CCR: La délégation UNSA souhaiterait connaître le nombre de journées "Renfort Travaux" qu'il y a eu depuis les DP du 10 mars 2016 (depuis l'incident caténaire à Metz ville, oublie d'une clé 31 sur une protection C).

- Semaine 10 (du 09 au 11 mars) renfort sur le secteur Onville pour dépose d'IS et mini RVB en gare sur quelques mètres. - Semaines 11 à 14 pas de renfort mis en place. - Semaine 15, renfort pour deux nuits en 22h/06h suite application CCTT 7405/16 sur Metz-Sablon. - Semaine 16, renfort en journée 08h/16h durant 3 jours. (Lu à Me) Pour secteur Metz-Ville. - Pas de renfort mis en place des semaines 17 à 25.

La mise en place d'un renfort travaux est conditionnée par la charge de travail sur un poste, nombre de DFV conséquents, application de CCTT complexes, présence de TTx, …

Pour l'UNSA, ce nombre est nettement insuffisant: 8 Renforts Travaux pour environ 300 services (matinée, soirée, nuit) pour les semaines 10 à 25 ....le renfort travaux pourrait également être utilisé, en période de faibles travaux, pour le suivi des statistiques MGPT afin de remonter les différents problèmes et ainsi pérenniser le système. Il pourrait également servir de "coupeur" pour les postes de CCL, et d'aide CC, ainsi qu'être utilisé en tant que formateur S9, pour l'ensemble des AC de la CCR....Pour l'UNSA, ce nombre de 8 journées renforts travaux reste insuffisant.

UNSA Ferroviaire Lorraine :
Gare de Metz - Porte F- ☎ 03 87 62 67 64 ou **772 992**
Villa Saint Jean - NANCY
ur.lorraine@unsa-ferroviaire.org

CCR: Depuis la mise en place de la CCR, lors de l'audience du 13 mars 2015, et lors des réunions DP la délégation UNSA a alerté la Direction sur la charge de travail importante et les nombreuses ruptures de séquences du poste d'AC Metz Ville. Suite aux 2 incidents consécutifs survenus les nuits du mercredi 08 juin et du jeudi 09 juin (clé 31 absente sur une protection C) et au cas similaire ayant déjà eu lieu il y a quelques mois, la délégation UNSA souhaite connaître les mesures que la Direction va mettre en place afin que cela ne se reproduise plus ? N'est-il pas urgent de mettre en place un COTRA ?

Les deux DMP de la semaine 23 ont donné lieu à une étude FH. Cette dernière ne fait ressortir à aucun moment une surcharge de travail nécessitant la présence d'un COTRA. Cette analyse fait apparaître uniquement la notion de facteurs humains (autocontrôle...). Un plan d'actions a été mis en œuvre suite à ces 2 dysfonctionnements. L'avancée des actions sera suivie chaque semaine par le DUO et le RDUO UO Toul

Pour l'UNSA, le facteur humain n'est pas suffisant à justifier 3DMP identiques par 3 agents différents sur le même secteur en quelques mois. Nous espérons que la Direction entende notre appel, et qu'elle ose revoir l'organisation du travail sur le poste de Metz Ville...

PCD: La délégation UNSA souhaiterait que la Direction accorde une prime exceptionnelle aux agents du PCD, afin de récompenser leur professionnalisme, leur investissement, ainsi que les contraintes subies cette dernière année pour la mise en place de la phase 2 LGV. (Changement de roulement, nombreuses formations: programmation à l'approche, tunnel de Saverne etc...,4 nouvelles consignes roses et consignes annexes, plus de 100km de ligne nouvelle à maitriser, de nombreux trains d'essais quotidiens depuis un an etc...)

L'investissement des opérateurs PCD ainsi que de l'encadrement de proximité a été réel. A ce titre, cette demande trouve toute sa pertinence. Le DUO étudie donc l'aboutissement de cette requête. Pour mémoire, une gratification exceptionnelle a été donnée en juin 2015 au titre de l'exploitation de la LGVEE en ETCS2.

La Direction entend notre demande, espérons qu'elle soit généreuse.

Villa Saint Jean - NANCY
ur.lorraine@unsa-ferroviaire.org