



INFRALOG LORRAINE

Déclaration liminaire DP ELOG du 29/05/2015

Monsieur le directeur, chers collègues,

Tout d'abord, je voudrais faire une mise au point suite à notre dernière déclaration dans cette instance. C'est bien suite à l'intersyndicale CGT-UNSA-Sud rail du 04 février 2015 que le poste supplémentaire au CSS Est France a été créé et pérennisé.

De plus, nous sommes en attente de réponses suite aux diverses propositions faites par les OS à cette audience.

Sur le plan national :

La Convention Collective Nationale

Le délai de dénonciation de l'accord du champ d'application de la future CCN FERROVIAIRE a expiré le 20 mai à minuit.

Sont signataires : UNSA/CFDT/CFTC

Ont dénoncé: SUD, FO, CGC

L'OS encore première ne dénonce pas et par conséquent cautionne la validation du champ d'application de la CCN.

Il est cocasse de se souvenir des critiques que l'UNSA a pu essayer quand on voit le positionnement, ou plutôt le non-positionnement de certains...

Par ailleurs, consécutivement à la mise en œuvre de la réforme, de nombreux accords sont à renégocier. Depuis plusieurs mois, l'UNSA travaille sur ce chantier d'importance. Nous arrivons maintenant dans la phase finale de négociation, l'UNSA a fait part de ses observations lors des bilatérales. Nous rentrons dans la négociation avec la ferme volonté d'aboutir à des accords équilibrés permettant de construire une unicité sociale intégrée entre les trois EPIC.

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



UNSA, le Syndicalisme en positif !

Sur le pouvoir d'achat et rémunération

Nombreux sont les sujets qui préoccupent les cheminots.

Une politique salariale en berne, aucun rendez-vous programmé pour une quelconque augmentation des salaires. Pas d'annonces concernant une quelconque revalorisation de la prime de vacances et de la gratification annuelle d'exploitation. Certes, si le mécanisme lié à l'attribution de la prime a été doublé grâce à l'intervention de l'UNSA Ferroviaire, le dividende salarial, lui, a été divisé par deux par rapport à l'année dernière.

Sur le numérique

L'INFRA V entre enfin au XXIème siècle !

Il aura fallu Brétigny, et la mise en lumière de la défaillance de l'accès aux infos fiables de Maintenance (et certainement l'injonction de quelque haut Dirigeant), pour qu'enfin le monde de l'INFRA V accepte de vivre avec son temps et bascule dans l'ère du numérique mobile en y affectant les moyens financiers ad-hoc.

Quelques questionnements concrets enfin :

- peu d'applications sont opérationnelles au déploiement des outils : qu'en est-il vraiment ?
- la plage d'ouverture de l'Assistance aux utilisateurs ne permettra pas aux Agents dont les contraintes de travail les conduisent à travailler de nuit ou de WE d'y avoir recours. Ne serait-il pas utile, dans les premiers mois du déploiement, d'étendre cette plage d'ouverture ?
- le succès de ce projet reposera également sur la formation qui sera déployée pour l'accompagner. Ces formations ont-elles seulement été inscrites au SPF de l'établissement ?

Le déploiement de ce nouvel outil constituera une nouvelle charge sur les épaules des DPX déjà trop sollicités. Mais, l'UNSA-Ferroviaire soutiendra toujours les projets qui prennent en compte les besoins des Agents et tendent à alléger leur charge de travail quotidienne.

NOMADE semble répondre à ce critère !

- Notre principal regret : que la maintenance opérationnelle ne soit pas confiée aux ASTI !



Sur la charge des DPx et les effectifs

Pour l'UNSA-Ferroviaire, il faut redonner tout son sens à la lettre P de l'acronyme DPX en leur permettant de se consacrer plus fortement à l'encadrement de leurs équipes sur le terrain. Dans le n°46 de mai 2015 du journal interne de SNCF Réseau, le Président RAPPOPORT indique sa volonté d'alléger leurs tâches administratives pour atteindre enfin cet objectif à 50% de leur temps de travail ; mais comment pourront-ils accepter encore ce message que leur ligne managériale a tant porté lors de leur mise en place et dont ils n'ont jamais vu les effets concrets ? Dans ce même n°, un intervenant alertait sur le manque d'effectif de SNCF Infra sur le terrain ; la réponse du Président RAPPOPORT, sans contredire ce fait, n'offre pas de perspective concrète pour faire face dans un avenir proche aux difficultés réelles rencontrées quotidiennement par les INFRAPOLE et INFRALOG.

Pour mémoire, l'UNSA-Ferroviaire alerte depuis longtemps l'Activité INFRA V, dans toutes les IRP, sur la baisse des moyens humains constatée depuis des années pour assurer l'ensemble des missions dévolues, qu'elles soient de Travaux ou de Maintenance, en sécurité. Monsieur le Directeur, regardez la courbe démographique des agents de l'Infra-log !

Sur l'évolution de l'EV7.

De nombreux bruits de couloirs et fuites annoncent une évolution de l'EV7, Monsieur le Directeur avez-vous des informations à nous donner sur ce sujet qui intéresse un grand nombre d'agents de notre établissement ?

Enfin pour finir, le sujet des **TMR** (Tenues Multi-Risques) qui ne répondent pas à l'attente des agents, (Défauts de coutures, Tenues perméables, pas assez chaudes,...). Sans parler de la problématique des agents « nomades » nombreux à l'établissement et qui n'ont pas de vestiaires ou celui-ci trop éloigné de leurs lieux de travail et dont il va falloir trouver des solutions rapidement. Ces problèmes donnent une charge de travail supplémentaire aux AG, (dont un poste n'est toujours pas couvert) qui se répercutent par un retard chronique sur les autres vêtements et les autres tâches.

Monsieur le Directeur, chers collègues, merci de votre attention.

