



Juillet/août 2016

Infos/Com INFRAPOLE Lorraine

Compte rendu de la RÉUNION DP DU 16 juin 2016

Réunion présidée par **M. TOITOT-DET**, assisté de **M. DUCH-RRH**.

o **Emploi**

Au 08/06, l'établissement a réalisé 50 embauches. Il reste encore de nombreux agents SE à recruter.

Depuis plus de 3 ans, l'UNSA-Ferroviaire tire le signal d'alarme concernant la pénurie de personnel dans tous les métiers.

Nous savons tous que quelques années de formation sont nécessaires pour qu'un agent soit pleinement opérationnel. Un transfert des compétences correct et complet sera compliqué à réaliser. La Direction a trop tardé à embaucher.

o **Vêtements de travail**

L'UNSA-Ferroviaire a réussi à obtenir la tenue d'une réunion « vêtements de travail », échéance octobre 2016. La participation d'un membre par CHSCT est requise.

Les agents allergiques aux tenues HV doivent en parler à leur hiérarchique et consulter leur médecin du travail qui décidera des mesures à prendre.

Faites-nous remonter (avant le 15 septembre) toutes vos remarques et tous vos besoins sur le sujet.

o **Mise en place du Cadencement**

La direction nous assure que suite à cette mise en place, il n'y a pas de changement prévu et pas d'impact sur le travail des agents. Les plages de surveillance restent les mêmes.

L'UNSA-Ferroviaire restera vigilante sur ce sujet.

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 !

○ **MGPT (module de gestion des planches travaux)**

La direction nous informe qu'un point sur la situation sera réalisé par le pôle PCR pour le 1 octobre. Ce constat sera fait en partage avec l'EIC. Il servira de base à la définition de futurs objectifs communs d'améliorations.

L'**UNSA-Ferroviaire** demande à la direction une participation active des agents de terrain « utilisateurs ». En effet, si les utilisateurs partagent le constat, ils seront vraiment acteurs et moteurs des solutions proposées.

Pour la première fois depuis le début de cette mandature, des débats contradictoires ont pu se dérouler de manière sereine.

Pas de spectacle et pas de haussement de ton inutile.

Pour la prochaine réunion, on pourrait presque espérer un dialogue social constructif !

Pour la délégation UNSA-Ferroviaire :

- ✓ **Laurent GOUGNOT**, Parcours SEG BLAINVILLE
- ✓ **Stéphane HALLER**, Equipe Voie de BLAINVILLE
- ✓ **Philippe MARQUISE**, Parcours SEG WOIPPY TRIAGE
- ✓ **Benoit MORET**, Equipe Caténaire BAR-LE-DUC
- ✓ **Pierre BERTRAND**, Représentant syndical (Parcours SEG METZ-SABLON)



La prochaine réunion des DP aura lieu le :

8 septembre 2016

Merci d'adresser vos questions avant le **24/08/2016** à la délégation UNSA.

Retrouvez toutes les infos et nos tracts sur notre site :

<http://lorraine.unsa-ferroviaire.org/>

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



UNSAActualités SNCF Réseau - Maintenance et Travaux

NOUVEAU CADRE SOCIAL HARMONISE

Le cadre social ferroviaire s'articule sur trois niveaux :

- le Décret n° 2016-755 du 8 juin 2016 dit décret socle
- la Convention collective nationale de branche ferroviaire
- la nouvelle Directive RH 00077 (accord d'entreprise).

L'UNSA-Ferroviaire a signé après consultation de ses adhérents la convention et l'accord d'Entreprise.

Globalement la convention collective de branche reste à un niveau plus bas que notre accord d'entreprise, mais elle rehausse néanmoins le niveau du décret socle et limite le dumping social avec notamment, 19 repos supplémentaires chez nos concurrents.

Pour SNCF Réseau, qui a n'a pas de concurrent dans la Branche Ferroviaire, mais à ce jour seulement des sous-traitants dans le domaine des travaux ferroviaires, le nouveau RH 00077 sera globalement au moins équivalent pour le personnel de Maintenance et Travaux (avec en plus, un accroissement des récupérations d'heures ou une majoration de rémunération grâce à une modification des calculs et à l'allongement de la plage horaire de nuit).

A noter qu'alors que s'est négocié ardemment pendant des mois ce nouveau cadre social harmonisé, avec des tentatives répétées d'augmenter la productivité, l'UNSA Ferroviaire constate que les travaux en sous-traitance augmentent et parfois à des prix bien plus élevés que ceux effectués par le personnel SNCF. C'est incohérent.

Quelques rappels du nouvel accord (nouvel RH 00077)

- Pour les Directions : 114 repos, durée moyenne de travail sur 5 jours 7h25 mn (avec modulation et une journée courte possibles)
- Pour les régimes jour des établissements : 122 repos, durée moyenne de travail sur le semestre 7h45
- Pour les régimes nuit des établissements : 132 repos, durée moyenne de travail sur le semestre 8h02
- Durée du travail de jour maxi : passe de 9h30 à 10h00
- Durée du travail de nuit maxi : 8h30
- En déplacement de nuit, l'art 37 isole le temps de trajet des 8h30 de travail, et ce temps de trajet, sans excéder 1h30 aller et retour, donnera droit à compensation horaire ou financière via l'art 51
- Amplitude maxi : 11h hors déplacement, 12h ou 13h en déplacement
- La période nocturne passe de 22h30-5h30 à 21h30-6h30, soit 2 h de plus
- Les heures de nuit conditionnant la notion de « travailleur de nuit » passent de 455 h à 385 h
- La montée de nuit pourra se faire avec une DJS de 2h30 accompagnée d'une prime forfaitaire
- Il sera proposé au personnel d'encadrement, jusqu'alors sans tableau de service, un Forfait Jours à 205 jours qui garantisse le nombre de repos actuel (dont 18 RTT) et une durée normale de travail, conforme à la durée annuelle du travail prévue par le RH 00077. La notion de « sans tableau de service » n'étant conforme ni au code du travail, ni à la nouvelle convention de branche.

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



ÉCHOS DU COMITE D'ETABLISSEMENT MAINTENANCE ET TRAVAUX

Présentation du rapport sur la sous-traitance :

La Direction indique que la maîtrise d'ouvrage, la surveillance des installations, et la fonction RPTX sont prévues à rester internalisées.

La Direction estime que le volume maximal de maintenance externalisée devrait se situer à environ 30 % du budget global de maintenance. Après l'annonce des circulations, d'autres missions de sécurité sont amenées à s'ouvrir en externalisation comme la conduite et l'accompagnement des TTX, le perchage, les agents lorry, les prestataires S9, la dépose et repose des IS. Certes les interventions d'entreprises extérieures ont toujours existé, mais ce qui est nouveau depuis 2012, c'est l'emploi de sous-traitants pour la maintenance qui jusqu'alors était assurée exclusivement par le personnel SNCF.

Les cheminots se sentent dépossédés progressivement de leur travail, ce qui démotive et nuit à la performance globale. Le danger est bien évidemment de laisser partir notre savoir-faire de maintenance au privé.

Par ailleurs vouloir faire monter en compétence les partenaires est aussi une vision dangereuse juridiquement. Les entreprises extérieures sont payées pour faire un travail avec l'argent public, et il n'est pas normal déontologiquement que des agents de SNCF Réseau soient obligés de les aider et de les former. Cette pratique pourrait même être qualifiée de douteuse par certains services de contrôle financier et juridique. , la prestation d'annonce avec utilisation d'autopropa par une entreprise extérieure nécessite aujourd'hui l'accompagnement par des cheminots expérimentés, alors que l'entreprise extérieure est payée pour faire la prestation.

A noter aussi que ce partenariat amène une grosse ambiguïté sur la responsabilité de chacun en cas d'accident et met mal à l'aise le personnel.

L'UNSA Ferroviaire est opposé à l'externalisation des missions de sécurité et a été le déclencheur, en réunion, d'un groupe de travail à venir sur ce sujet.

Le constat fait par J. RAPOPORT à son arrivée à SNCF Réseau a été le mauvais état du réseau, et pour cause RFF et l'état ont fermé les yeux pendant des années en réduisant les crédits donnés à la SNCF Infra. Et à partir de 2015, le président de SNCF Réseau, face au constat alarmant, n'a pas vu d'autre solution que d'augmenter la sous-traitance, décision orchestrée de façon incohérente par l'état qui demande de rénover le réseau vieillissant mais de ne surtout pas augmenter les effectifs des entreprises publiques.

Pour l'UNSA Ferroviaire, la solution serait bien d'embaucher massivement du personnel SNCF Réseau.

La charge de travail restera énorme pendant au moins 10 ans en province et 50 ans en IDF, et les départs en retraite massifs attendus dans les années à venir régularaient bien naturellement la masse salariale à l'horizon 2025.

Nous pensons que la Direction devrait davantage se soucier de donner de la visibilité à son personnel, plutôt que de donner de la visibilité aux entreprises extérieures quant à leur futur plan de charge. Les vraies conditions de la performance seraient d'écouter les cheminots plutôt que de toujours faire contre eux. Pour toutes ces raisons, la délégation **UNSA Ferroviaire** a voté contre le rapport de sous-traitance.

