

LES BREVES DU CSE MI

SUJETS AMIANTE

T.I. de RENNES :

Vos élus UNSA-Ferroviaire donnent un avis positif au mode opératoire amiante du TI de Rennes, à la suite de l'implication et du travail de la commission locale de Rennes et notamment d'Éric Blanchais.

Ce travail a été intégré et reconnu par le COSEC de l'établissement.



T.I. de BISCHHEIM :

La direction avait souhaité faire valider le mode opératoire de Bischheim, sans information préalable, car elle jugeait qu'il était similaire à celui de Rennes.

Vos représentants UNSA-Ferroviaire de la commission locale ont été vigilants, car un même travail sur un même matériel est différent selon le lieu où il est réalisé.

À cela s'ajoute le fait que les avis de l'AEF n'ont pas été pris en compte dans ce mode opératoire.

Vos élus UNSA-Ferroviaire sont intervenus pour que le sujet soit ajouté à l'ordre du jour du CSE.

L'UNSA-Ferroviaire a rappelé que la direction ne peut s'affranchir de la procédure de consultation qui doit être précédée d'une information puis d'une consultation.



Par ailleurs, des travaux réalisés sur le faîtage amianté de la toiture de l'atelier Est ont eu lieu sur trois week-ends afin de prévenir les risques liés à la coactivité.

Malheureusement, les résultats des mesures d'empoussièrement ne sont arrivés que le lundi soir, c'est-à-dire après la reprise du travail des agents sur le site.

L'UNSA-Ferroviaire a rappelé que pour la sécurité de tous les agents, il est nécessaire d'attendre le rapport d'analyse avant de reprendre le travail.

Les travaux de maintenance effectués par les agents du Matériel ont donc été stoppés, car il existait un risque pour leur santé.

L'UNSA-Ferroviaire a obtenu que les agents ne retournent sur site qu'après confirmation des résultats négatifs à l'amiante.

TECHNINAT OUTIL OCTOCITY IAMIANTE :

La mise en place du logiciel IAmiante a été validée par le CSE MI. Cet outil permet d'identifier les glissoirs et fourrures de crapaudines amiantés des wagons à partir d'une base photo.

L'UNSA-Ferroviaire a exigé que ce ne soit qu'un outil d'aide à la décision et que le choix reste de la responsabilité de l'agent examinant la pièce.

ACTIVITÉ PARTIELLE LONGUE DURÉE

L'Activité Partielle Longue Durée a été mise en place sur notre périmètre depuis mars 2021.

Une commission de suivi a été instaurée.

La direction avait prévu de recourir à presque 50% de temps partiel sur le périmètre du CSE MI sur le 2^e trimestre 2021.

La commission de suivi de juin a montré que l'entreprise n'a déclaré qu'une vingtaine d'agents en activité partielle.

On voit qu'en trois mois, nous sommes passés du plein emploi avec les prévisions de M. Villard à une réduction drastique de 50% de la charge, pour finir par ne placer qu'un effectif négligeable en activité partielle.

Comment pouvons-nous avoir confiance dans une stratégie aussi volatile sur un trimestre ? Nos dirigeants sont censés avoir une vision stratégique sur 4 - 5 ans !

L'UNSA-Ferroviaire sera attentive à l'équité de l'application de l'APLD dans chaque équipe.

BAISSES DE CHARGE TI

T.I. PICARDIE :

La direction s'appuie sur le manque de compétitivité du coût horaire de la main-d'œuvre du TI pour justifier la suppression de 24 postes du cadre d'organisation.

Vos élus UNSA-Ferroviaire ont interpellé la direction sur ce sujet, mais elle n'a pas été en capacité de leur expliquer les différentes composantes de ces coûts. Ce point est actuellement toujours flou et ne va pas être traité par la suite.



Ceci est particulièrement inquiétant et nous pouvons légitimement nous interroger sur l'efficacité du pilotage du TIP.

La direction nous a fait état d'un sureffectif de 46 postes alors que 24 d'entre eux sont supprimés dans le dossier de consultation actuel. L'UNSA-Ferroviaire a interpellé la direction sur l'avenir des 22 postes restant en excédent.

En réponse, la direction a soutenu qu'il n'était pas en projet actuellement de supprimer 22 postes supplémentaires, sans donner d'argumentaire convaincant pour rassurer les agents concernés...

À quand un projet TI Picardie 2 comme TechniNat 2 que nous avons eu l'année dernière ?

De même, l'UNSA-Ferroviaire s'interroge sur l'augmentation du temps de traversée qui semble plus lié à l'organisation de la production qu'à la production elle-même.

La commission locale du TI Picardie annonce également que des charges ont été refusées par la direction du TI Picardie !

Celle-ci justifie qu'il est normal de refuser de la charge pour ne pas travailler à perte. Autrement dit, la direction explique, sans sourciller, que les devis proposés aux clients sont sous-évalués et préfère abandonner le marché plutôt que de revoir ses devis à la hausse.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, la réduction des coûts fixes passe par l'augmentation de la charge de travail afin d'augmenter les recettes.

Refuser de la charge plonge le TIP dans une spirale infernale qui va conduire à la fermeture du site, comme nous l'avons déjà vu à Dunkerque.



Sans lever les doutes de vos élus, la direction affirme que le TI de Picardie ne sera pas fermé. Et en même temps, elle ne fait rien pour qu'il reste ouvert.

À la suite des non-réponses de la direction, les élus de toutes les organisations syndicales ont décidé de manière unanime de demander le report de la séance afin que celle-ci nous fournisse un argumentaire convaincant avant de donner un avis.

Cette demande a été refusée car, pour la direction, les délais légaux ont été respectés.

C'est donc un avis négatif de l'UNSA-Ferroviaire et de l'ensemble des OS (sauf SUD Rail qui a quitté la séance) qui a été émis.

T.I. de VÉNISSIEUX : (ex-OULLINS)

Lors du déménagement d'Oullins à Vénissieux, un sureffectif avait été conservé afin de faciliter l'installation de la production dans le nouveau bâtiment.

La baisse de charge du TI est également corrélée à la diminution de la maintenance des moteurs électriques à courant continu des matériels anciens. Cette baisse devrait être compensée, en partie, à l'horizon 2024 par les projets OPTER.

Au total, 21 postes seront supprimés du cadre d'organisation.

Vos élus de l'UNSA-Ferroviaire regrettent la suppression de ces postes. Néanmoins, l'UNSA-Ferroviaire s'implique au quotidien pour le reclassement des agents en travaillant en bonne intelligence avec la direction du TI.



BAISSE DE CHARGES : UNE STRATÉGIE À LA GEOPARTS ?

L'UNSA-Ferroviaire rappelle que la direction avait annoncé qu'il n'y aurait pas de baisse de charge le 2 mars dernier lors d'un CSE MI extraordinaire consacré aux charges de travail et demande donc si d'autres TI ne seraient pas concernés également.

La direction semble employer la même méthode que lors de la sous-traitance de la logistique à la société Géoparts.

Au lieu de présenter un plan global concernant tous les TI, l'entreprise fait passer, au fur et à mesure des plénières de CSE MI, des changements TI par TI. L'objectif étant sans doute de minimiser l'ampleur des suppressions de postes en les annonçant sporadiquement.

Vos élus UNSA-Ferroviaire ne sont pas dupes et s'inquiètent d'un projet plus global.

En outre, la perte du savoir-faire et de l'expérience de nos agents ne sera jamais récupérable. En reclassant des agents dans d'autres entités de leur région, l'entreprise perd des compétences spécifiques pour MI.

RÈGLEMENT(S) INTÉRIEUR(S)

Le sujet du règlement intérieur du CSE MI a été évoqué lors du CSE du 8 juin 2021 de manière véhémente par la direction.

En effet, malgré quelques échanges entre les organisations syndicales et la direction, aucun accord n'a été trouvé entre les deux parties.

Deux ans et demi après la mise en place des CSE, le règlement intérieur (en principe obligatoire) du CSE MI n'est toujours pas signé !

Pour l'heure, le sujet présenté en CSE était de nous informer de la mise en place unilatérale du règlement intérieur de la SA SNCF Voyageurs.

Règlement intérieur que l'UNSA-Ferroviaire a rejeté en CSE central Voyageurs, en votant contre, comme la majorité des OS (sauf CFDT).

PAS DE SUJETS POUR MI ?

Au mois d'avril, la direction n'a mis que trois points à l'ordre du jour du CSE MI.

Notre CSE se compose de plus de 9000 agents, il paraît donc incohérent d'avoir aussi peu de sujets à leur présenter.

Même constat au CSE du 8 juin. Ce CSE était, de plus, un CSE CSSCT auquel la direction n'a présenté qu'un seul sujet concernant l'amiante.

L'UNSA-Ferroviaire a donc posé la question à la direction, qui a répondu qu'il n'y avait que peu de sujets à traiter, mais qu'il y en avait quand même à l'ordre du jour...

Pourtant de nombreux sujets urgents sont présentés lors de CSE MI extraordinaires. Pour exemple, au mois de juillet, période de congés protocolaires, nous avons dénombré un CSE ordinaire et quatre CSE extraordinaires.

Vos élus UNSA-Ferroviaire souhaitent que l'industrialisation de la production soit plus efficace que l'organisation des IRP !

FLEX OFFICE

Suite aux interrogations de vos élus UNSA-Ferroviaire, une expertise a été demandée sur le sujet.

Pour rappel, le Flex office va être un changement majeur dans l'organisation du travail, de la vie privée et professionnelle des agents. Cela concerne aussi leurs hiérarchiques.

Vos élus ont rappelé à la direction que le Flex office est une décision de l'entreprise.

A contrario, le télétravail est un accord entre le manager et le managé, à l'initiative de l'agent avec les jours de son choix.

Chacun doit trouver un équilibre.

Un nouveau CSE s'est tenu le 20 mai afin d'avoir le retour de l'expertise demandée. Ce CSE s'est terminé le 29 juin...

En un mois, l'entreprise n'a pas su nous apporter les éléments demandés afin de nous permettre d'émettre un avis éclairé.



La direction affirme que le Flex office ne s'appliquera pas immédiatement à la suite du retour au bureau. La mise en place est prévue pour le moment au mois de novembre 2021 sur Campra.

Les plans macro et micro-zoning n'ont pas été fournis pour l'expertise ni présentés en CSE.

Le plan détaillé est toujours en cours de production.

L'UNSA-Ferroviaire s'inquiète sur le contenu de l'expertise qui vient de lui être présenté. De nombreuses corrections des avenants télétravail existant doivent être effectués préalablement au changement d'organisation ; la mise en place du Flex Office est partiellement pilotée et laisse encore de nombreuses zones d'ombres, notamment :

- L'isolement des agents et les RPS liés à cette nouvelle organisation du travail.
- De nouvelles contraintes liées au travail quotidien impactant la Qualité de Vie au Travail.
- La pression managériale qui va être exercée sur les agents notamment pour le choix des jours de télétravail.

Cette réorganisation dans la façon de travailler doit être accompagnée d'un dialogue social afin de réorganiser l'équilibre vie personnelle/vie professionnelle.

Le télétravail est déjà fonctionnel dans l'entreprise et même si l'accord peut être amélioré, il permet déjà trois jours de télétravail par semaine.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, la mise en œuvre du Flex office au sein de la SNCF, qui se veut moderne, aurait dû être l'occasion de repenser la relation au travail, en intégrant un nouveau modèle d'entreprise sociale et écologique.

La mise en place du Flex office est donc un leurre pour contourner l'accord télétravail et imposer des jours de présence au salarié, sans compensation. Ceci en les appâtant avec la perspective d'augmentation du nombre de jours de télétravail accordé. **Le Flex Office va quand même passer en force, mais n'oublions pas que « l'enfer est dans les détails »**