



CSE
ZONE DE PRODUCTION
SUD-EST

*À vos côtés,
toute l'année !*



LES BRÈVES

CSE de juin 2023

Que se passe-t-il au centre de supervision de l'EISE ?

Une ambiance qui se dégrade, une qualité de vie au travail qui chute considérablement... Et à qui la faute ?

Comme à son habitude, l'entreprise prévoit des suppressions de postes dans un collectif d'agents, et cette fois, c'est au tour de la supervision, dégradant ainsi les conditions de travail des cheminots.

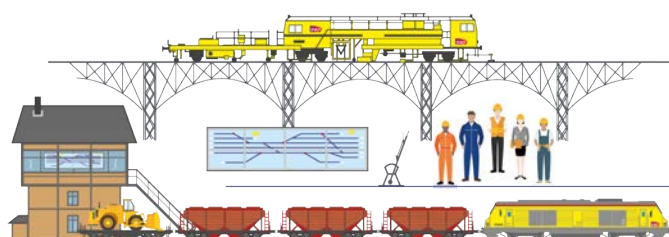
Par ailleurs, un dialogue social totalement absent sur site n'aide pas à rassurer les équipes, avec aucune marge de négociations sur le projet, ce qui a pour conséquence une fin inévitable : le préavis de grève !

Application de l'accord relatif à l'unité social sur le périmètre des cinq sociétés SNCF

Le dialogue social est quasi-inexistant sur de plus en plus de périmètres, avec pour preuve les préavis de grève qui s'accumulent ces derniers temps : BFC, PACA, ALPES, EISE Lyon...

Aujourd'hui, la direction se plaît à mettre en place des « réorganisations sauvages ». Si rien ne change, d'autres

leviers sociaux devront être mis en oeuvre. L'UNSA-Ferroviaire déplore que les organisations syndicales ne soient pas respectées et demande que ça change MAINTENANT ! L'accord du 29 novembre 2020 doit être appliqué sur l'ensemble de la zone, dès aujourd'hui !





Des exemples de dysfonctionnements sur notre périmètre...

Lors de ce CSE, vos délégués ont remonté quelques dysfonctionnements en donnant des exemples, tels que :

- *Le DBC (détecteur de boîte chaude) de Coursan qui est en dérangement permanent. Pourtant, un récent déraillement en Occitanie, consécutif à une boîte chaude non détectée du fait de la panne du DBC de Gruissan, démontre bien l'importance de cette installation. Pour rappel, cet accident a eu les conséquences suivantes : 7 km de voie endommagés, 12 000 traverses à remplacer, de multiples ruptures de rails, un quai détruit, plus de 3 semaines de travaux, 17 km de VUT, des moyens matériels et humains conséquents mobilisés.*



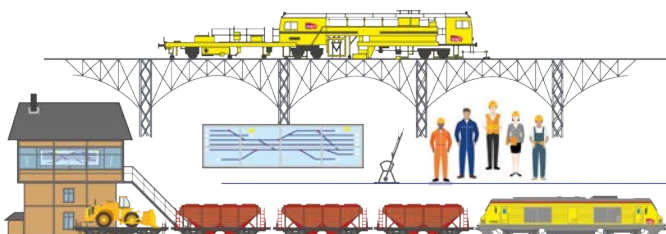
- *Le nouveau process mis en place pour les formations dispensées sur Paris qui est simplement inacceptable ! Les cheminots ne vont pas travailler pour perdre de l'argent ! Sous prétexte de carence en hébergements sur ce campus, il est demandé aux stagiaires de trouver et réserver, par leurs propres moyens, une chambre d'hôtel pour leur formation, et ce, à des tarifs bien souvent supérieurs aux indemnités de déplacement perçues pour l'occasion. Il en est de même pour les réservations en service que la direction ne veut plus effectuer à l'occasion de ces formations, et qui invite les agents à créer des règles d'alerte pour être informés en temps et heure d'éventuels mails de convocation !*
- *L'application ARTMONI qui met en grande difficulté les acteurs « conduite », augmentant considérablement leur charge de travail, sans oublier que cette application est en contradiction avec la réglementation en vigueur. Des dysfonctionnements ont été signalés par les régions Bourgogne-Franche-Comté puis Languedoc-Roussillon : à quand une prise en compte, digne de ce nom, des remarques faites par les principaux utilisateurs ?*

Le FRET, bientôt une icône du passé !



Mobilisation de la Zone Sud-Est lors des différents rassemblements parisiens

L'UNSA-Ferroviaire apporte son soutien aux salariés du FRET SNCF, sacrifiés par l'État et l'entreprise à la demande de la Commission européenne. L'UNSA reste totalement opposée à la discontinuité économique !



UNSA-Ferroviaire

19, rue des Bretons - 93210 La Plaine St-Denis
federation@unsa-ferroviaire.org



Consultation sur Maintenir Demain Vague 3

Des constats accablants sur les deux premières vagues, un rapport d'expertise qui va dans ce sens, mais, en face, la direction fait toujours l'autruche. Pour l'entreprise, « tout va bien dans le meilleur des mondes ».

Pourtant, des burn-out se font pressentir, les démissions s'accumulent, etc. L'entreprise persiste, malgré tout, à



déployer la vague 3 sans prêter attention aux erreurs commises dans les vagues précédentes.

Le sentiment qui se propage, à la suite des débats, est le suivant : Réseau est en danger !

A-t-il un avenir en tant que SA de la SNCF ? Ou, va-t-on, coûte que coûte, droit vers une totale externalisation ? Depuis le déploiement de Maintenir Demain, les indicateurs veille sécurité/ précurseurs/ saturation Laplace ne sont pas bons.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, c'est symptomatique. Or l'amélioration de ces indicateurs est l'une des bases sur lesquelles l'entreprise a bâti son projet Maintenir Demain ! Cherchez l'erreur...

Pré-information sur le PGRA (poste à grand rayon d'action) du périmètre Alpes

À ce jour, l'entreprise ne partage que très peu d'informations sur le futur PGRA de Chambéry : le programme prévoit un bâtiment de 3 500 m² avec un parking de 1 500 m², un début des travaux pour mi-2028, avec une livraison fin 2029. Ce projet coûtera 20 millions d'euros qui, semble-t-il, seront financés à 100 % par SNCF Réseau. Il s'agira d'un bâtiment à deux étages, à l'image de la CCR de Lyon.

L'UNSA-Ferroviaire, n'ayant que très peu d'informations sur le sujet, demande que la direction organise une CSP

(concertation spécifique de projet) lors de l'élaboration de ce dernier. La direction a répondu positivement à cette requête !

Les différentes OS pourront alors être associées à la réflexion sur ce projet et pourront alerter au plus tôt si des écarts sont mis en évidence.

Prochaine information en CSE : 2^e trimestre 2026.

Lors des CSSCT, l'entreprise évoquera l'évolution des réflexions concernant le bâtiment et sa composition.

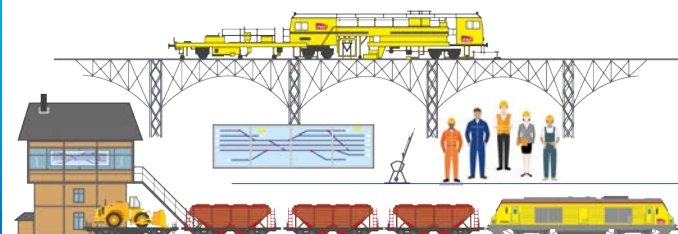
■ 3 500 m² de bâtiment

■ 1 500 m² de parking

■ Début des travaux mi-2028

■ Livraison fin 2029

■ 20 millions d'euros



UNSA-Ferroviaire

19, rue des Bretons - 93210 La Plaine St-Denis
federation@unsa-ferroviaire.org



DCI Maintenir Demain du 19 juin 2023

L'UNSA-Ferroviaire a été reçue le 19 juin 2023 dans le cadre d'une DCI sur les problématiques liées à la mise en place des deux premières vagues de Maintenir Demain.

Lors de cette DCI, les propositions suivantes ont été actées :

■ **Concernant l'immobilier et plus précisément les bâtiments des sièges des UTM (unité territoriale mixte)**, l'entreprise s'engage à communiquer les plannings de réalisation une fois ceux-ci stabilisés. L'UNSA-Ferroviaire a fait remarquer que cela aurait dû être fait en amont et qu'il était difficilement entendable que les agents des sièges des UTM de l'IP Alpes (établissement pilote) soient encore logés dans des bâtiments provisoires. Vos représentants UNSA-Ferroviaire ont fait remonter l'ensemble des problématiques bâtiment que nous avons constatées lors de nos tournées terrain et l'entreprise s'est engagée à vous apporter des réponses au plus tard à la rentrée.

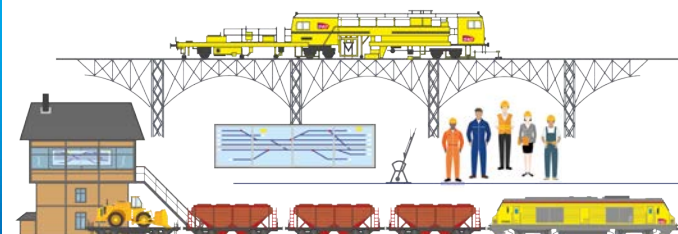


■ **Un questionnaire Form va être mis en place d'ici la fin du mois de juin** afin que les agents puissent faire remonter les problèmes rencontrés à la mise en œuvre de Maintenir Demain, le but étant, pour la direction, de mettre en place des actions correctives. **L'anonymat des réponses nous a été garanti. À vous de prendre le temps de répondre à ce questionnaire pour faire part de vos attendus ou de votre ressenti : c'est le moment !!!**

■ **Une réflexion est en cours sur l'attribution des véhicules** et leur dispatching sur les territoires des différentes UTM.

■ **Les référentiels sont en cours de modification** afin de s'adapter à Maintenir Demain.

■ **Sur le sujet du manque de personnel**, nous avons alerté l'entreprise sur le nouveau dispositif « Parcours jeunes cadres », le risque étant que des agents sans expérience et pas suffisamment formés servent à boucher les trous dans les organigrammes. Pour ce qui est du manque d'agents EV7 SE, l'entreprise ne s'interdit pas d'aller vers moins d'EV 7 Travaux SE pour compenser le manque de ressources Maintenance SE. Sur certains périmètres, la duplication des REQ aurait permis de résoudre une partie des problématiques liées à la charge de travail. Sur la région Alpes, une grande partie des postes non couverts sont liés au sujet des « zones frontalières » (sujet en cours de traitement), mais en général, ce serait la sortie de formation tardive qui engendrerait cet irritant. Wait and see !!!





■ **Un bilan des postes vacants** va être réalisé et partagé.

■ **Habilitation :**

On constate parmi les agents un manque d'envie d'être habilité et des difficultés pour susciter des vocations !!! Pour l'UNSA-Ferroviaire, si l'entreprise revalorisait les indemnités liées aux différentes habilitations, il y aurait certainement plus de volontaires, ce qui améliorerait grandement les conditions de travail du personnel d'encadrement qui, à ce jour, est contraint de pallier cette défaillance de l'entreprise.

■ **Formations :**

Tous les REQ sont formés et auraient apprécié leur formation. En complément, des sessions de formation aux outils numériques et à SPOT sont mises en place. Pour ce qui est de la formation « vision système », celle-ci serait bien accueillie et plébiscitée par les participants... Les formations « ordonnanceur » sont en cours de déploiement, mais les sessions sont difficiles à remplir du fait du manque de disponibilité des agents en raison de leur charge de travail.



■ **Partage des bonnes pratiques**, mise en place des bonnes pratiques avec la Supply Chain.

■ **L'UNSA-Ferroviaire a, une nouvelle fois, demandé que les DOP et DPS soient éligibles à l'indemnité de management** du fait de leurs missions. Au-delà de cette prime, nous demandons que l'ICS (indemnité de continuité de service) soit étendue aux conducteurs travaux, comme cela se fait sur d'autres périmètres.

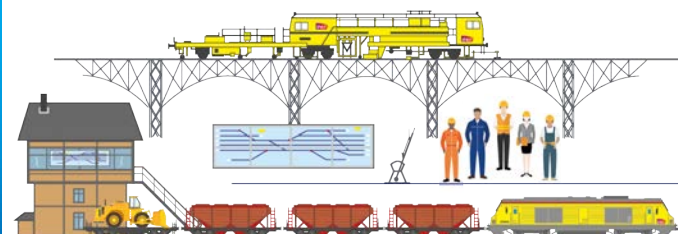
Les difficultés existantes avant Maintenir Demain ont été amplifiées avec la mise en œuvre de ce programme, qui induit notamment une perte de repère et une dilution des responsabilités !

La ligne hiérarchique n'est plus aussi claire. L'ordonnanceur n'est pas le hiérarchique des personnels qui effectuent les travaux ou la

maintenance, ce qui crée une problématique juridique.

Cela amène diverses questions :

- **De quel droit un REQ peut-il recevoir des ordres d'un ordonnanceur ?**
- **Que se passera-t-il si un REQ commet une erreur à la suite d'une mauvaise priorisation des actions ?**



UNSA-Ferroviaire

19, rue des Bretons - 93210 La Plaine St-Denis
federation@unsa-ferroviaire.org



VOS REPRÉSENTANTS UNSA-FERROVIAIRE

RESPONSABLE SYNDICAL



YOANN SAUGUES

COLLÈGE EXÉCUTION TITULAIRE



ARNAUD THOMAS
EIC BFC

COLLÈGE EXÉCUTION SUPPLÉANTE



Emilie COCOROCCHIO
EIC Languedoc
Roussillon

COLLÈGE MAÎTRISE TITULAIRES



JEAN-YVES BELLORGET
EIC BFC



DELPHINE CROS
EIC Languedoc
Roussillon

COLLÈGE MAÎTRISE SUPPLÉANTS



PATRICE COULON
EIC Languedoc
Roussillon



MARIE-LAURE VIVIER
EIC Alpes

COLLÈGE CADRE TITULAIRES



LIONEL BUZIO
EIC Alpes



ANNUNZIATA ANZALONÉ
Direction ZP Sud Est



RAPHAËL NOGUERA
EIC PACA



EMMANUELLE CES
Infrapôle BFC



GILLES VIOUGEAS
Direction ZP Sud Est



ERIC BELLIERES
Infrapôle Auvergne
Nivernais



CYRILLE TIPHONNET
Infrapôle Languedoc
Roussillon



MICHEL BOUCHEROT
EIV Bourgogne

POUR NOUS ADRESSER VOS QUESTIONS :

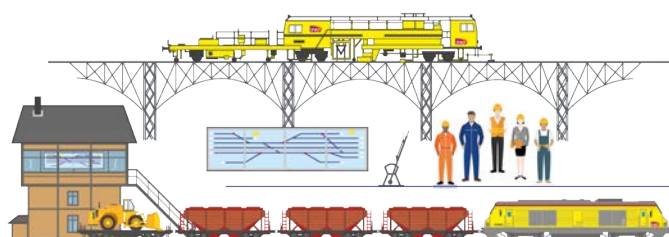
cse.zpse@unsa-ferroviaire.org

POUR CONSULTER LES PV DES RÉUNIONS CSE :

<https://snCF.sharepoint.com/sites/SNCF-Reseau-ZPSud-Est-Communication/SitePages/PV-CSE.aspx>

Prochain
CSE :
11 juillet
2023

Journal des CSE de SNCF Réseau



UNSA-Ferroviaire

19, rue des Bretons - 93210 La Plaine St-Denis
federation@unsa-ferroviaire.org