



CSE DIRECTION GÉNÉRALE ÎLE-DE-FRANCE

*À vos côtés,
toute l'année !*



COMPTE-RENDU CSE du 24 novembre 2023

- Séance présidée par Séverine LEPÈRE
- Une minute de silence est observée pour le décès de Yann MYRTIL (33 ans), agent de la Direction des Études.

Déclaration liminaire

**Madame la Présidente,
Mesdames et Messieurs les élus,
Chers collègues,**

Un nouveau drame attriste la famille ferroviaire mondiale avec la collision entre deux trains, survenue le 29 octobre dernier. « Ce nouvel accident a fait au moins 13 morts et une cinquantaine de blessés dans le sud-est de l'Inde » a rapporté l'agence de presse PTI citant les autorités. L'accident s'est produit entre Alamanda et Kantakapalle, dans l'Andhra Pradesh. L'Inde connaît une série noire, malgré les efforts des autorités pour sécuriser le chemin de fer indien.

Nous vous faisons part, dans notre précédente déclaration lors du CSE d'octobre, d'un autre accident survenu le 12 octobre ayant fait quatre morts.

Nous adressons nos condoléances aux familles et nos pensées aux victimes et exhortons le gouvernement indien à accentuer encore ses efforts pour sécuriser son réseau.

Permettez-nous de reprendre notre précédente conclusion tant elle reste tristement d'actualité : « Ces accidents nous rappellent constamment que la sécurité dans le monde ferroviaire incombe à tous et que le plus petit manque peut engendrer une épouvantable catastrophe. »

Pour ce qui concerne notre entreprise et bien que l'UNSA-Ferroviaire se soit déclarée signataire des propositions issues de la dernière NAO, il n'en reste pas moins que notre délégation ne peut cacher sa déception face à ces propositions insatisfaisantes et catégorielles.



UNSA-Ferroviaire

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

Sachez bien que la signature de l'UNSA-Ferroviaire n'est aucunement un plébiscite pour la direction.

Pour nos adhérents, la préoccupation du pouvoir d'achat en cette période d'inflation a primé sur le reste. Beaucoup ont validé les propositions de l'entreprise à contrecœur.

Ne vous y trompez pas, le ressenti est important et il ressortira un jour ou l'autre, bientôt, vers le milieu de l'année prochaine, par exemple.

Madame la Présidente, je vous le dis clairement,

ce n'est pas avec des échanges comme ceux qui ont précipité le départ des délégations lors du précédent CSE et le résultat des dernières NAO que vous nous donnerez envie de plaider la cause des grands événements à venir.

À vouloir faire du catégoriel, vous en obtiendrez plus que de raison.

Nous terminerons ici cette déclaration, tant le sentiment que tout ça ne sert à rien nous afflige.

Merci.



Réactions de la direction aux différents sujets abordés dans les liminaires

Astreinte

Alertée quant aux cycles d'astreintes parfois largement hors cadre réglementaire, la direction effectuera une analyse.

Remarque des OS : pour rappel, la réglementation encadrant l'astreinte est reprise dans le GRH2000 (ex. RH00077) et précise (article 41 du RH00077) qu'un agent soumis à l'astreinte ne peut, sauf cas d'impossibilité, assurer cette astreinte plus d'une semaine ou grande période de travail, ni plus d'un repos hebdomadaire ou périodique sur quatre, exceptionnellement sur trois.



NAO

La direction nous refait, en séance, la litanie du contenu des NAO en prenant toutefois en compte les alertes présentes dans les déclarations.

Approbation des procès-verbaux

Approbation des procès-verbaux des réunions ordinaires des 26 janvier, 25 mai, 15 juin, 6 juillet, 31 août, 21 septembre, 19 octobre 2023 et de la réunion extraordinaire du 8 septembre 2023. Pas de PV en séance.

Fonctionnement du CSE

Mise à jour du tableau des membres des commissions des CSE

Remplacement d'un membre de la commission Emploi Formation :

M. Nicolas SIDADOU remplace Mme Nora MESTRIC sur la commission Emploi / Formation.

La nomination au poste de référent harcèlement est reportée à la réunion de janvier 2024.

Consultations :

Plusieurs consultations sur des modifications de documents uniques ont eu lieu ce jour.

- La délégation UNSA-Ferroviaire se range derrière l'avis des CSSCT en s'abstenant systématiquement lors des votes concernant les modifications affectant le document unique.
- En séance, nous avons demandé à l'entreprise de confronter les observations des différentes CSSCT en cas de sujets similaires.



UNSA-Ferroviaire

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



Consultations (suite) :

Consultation sur la nomination d'un médecin du travail au cabinet médical de Paris-Est

La nomination du Dr DUGENETAY au cabinet de Paris-Est est approuvée en CSE. Son arrivée est bienvenue et la direction facilitera son intégration. Elle remplace le Dr PALLUEL qui a démissionné en cours d'année.

La délégation UNSA-Ferroviaire lui souhaite la bienvenue.



Sujets à l'initiative de l'entreprise

Point JOP 2024 et Coupe du monde de rugby

L'entreprise se félicite et félicite tous les salariés pour la belle réussite de cette Coupe du monde.



Commentaires de notre délégation :
Qui tire les lauriers de la réussite de la Coupe du monde de rugby ? Certainement pas les cheminots !

La direction affirme que des messages locaux ont été passés (sic).

Présentation des plans JO

Il y aura plusieurs types de zones :

- Zones closes (Paris intra-muros) : autorisations de pénétrer dans ces zones accordées.
- Zones d'approche : autorisation en cours d'obtention d'utiliser les voies de circulations dédiées aux JO.
- La direction essaye d'obtenir l'autorisation d'utiliser les couloirs de bus. Ce n'est pas sûr, car il y a un sujet avec le Code de la route, seule la SUGE y est autorisée actuellement.

Un rappel est fait concernant les IRP qui doivent être incluses dans toutes les dispositions dérogatoires.

Logistique

Certains détails importants concernant le matériel sensible (carburant, torches, pétards), l'hébergement du personnel mobilisé ou l'utilisation de ce personnel restent à définir ou à peaufiner.

L'entreprise continue de réfléchir afin d'apporter les meilleures réponses.

Les permanences ainsi que les salles de crises prévues pour l'événement sont soumises à des tests afin de vérifier leur pertinence et leur efficacité.

Problématique de l'acheminement et de la circulation des voyageurs sur les sites des épreuves



Une gare comme celle de Vaires-sur-Marne n'est pas dimensionnée pour recevoir un flux important de voyageurs sur une très courte période : augmentation du nombre de rames, modification des acheminements avec mise en place d'une application de déplacement



UNSA-Ferroviaire

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

spécifique JO propre à IDFM (Île-de-France Mobilités) et un partage des algorithmes aux opérateurs d'applications de déplacements. De plus, des scénarios de fermetures de lignes (Transilien, RER ou métro) sont envisagés afin d'en connaître l'impact sur les flux et permettre d'avoir un arsenal de réponses pré-établies. Île-de-France Mobilités met en place, avec le CIO et les autorités, des organisations spécifiques

dans le commandement afin de coordonner l'intégralité du trafic d'un transporteur en cas de problème. Le but est que tous les contributeurs travaillent main dans la main.

En ce qui concerne la rémunération spécifique aux JO, une table ronde RH a eu lieu le 28 novembre. Nous n'avons pas à cette heure d'information sur les mesures que prendrait la direction.



Information sur le calendrier 2024 de l'indemnité pour congés pris pendant les périodes de moindre besoin en personnel

La direction nous informe qu'hormis exceptions individuelles, la période de paiement des congés pour moindre besoin serait étendue à l'année complète (excepté la période du 1^{er} juin au 15 septembre) pour :

- Les agents d'établissement d'Exploitation (EIC) ;
- Les agents d'entretien de la voie des Infrapôles ;
- Les autres agents des Infrapôles ;
- Les agents de l'ESTI ;
- Les agents non cités ci-dessus venant en renfort d'une équipe concernée, qui seraient également inclus dans le dispositif.

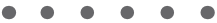
Une prime sera proposée à la journée, mais elle n'est pas encore arrêtée à ce stade. Il faudra attendre la table ronde du 28 novembre pour avoir une idée du montant.

Question de l'UNSA :

Lorsqu'un agent est concerné par une naissance vers le mois de juillet par exemple, il bénéficie d'un mois de congé supplémentaire venant en plus de ses congés protocolaires. Comment se passe la pose des congés dans ce cas ? Comment seront gérés ces cas durant les JO ?

Réponse de la direction :

Aucune consigne spécifique ne régit ce cas précis : les agents poseront leurs congés comme ils l'entendent et rien ne s'y opposera.



Information relative aux observations de Mme FAUVEL, inspectrice du travail,

Information (courrier réponse) relative aux observations de Mme FAUVEL, inspectrice du travail, en date des 6 octobre 2023 et 17 octobre 2023 (à la suite d'une visite sur le chantier d'une entreprise qui fait des travaux pour la SNCF à Valmondois - courriers qui mettaient en exergue des manquements graves d'hygiène et de sécurité)

Observations de l'UNSA-Ferroviaire : Est-il normal qu'en 2023, ce genre de

pratique existe encore ? Il m'est d'avis que si nous visitons tous les sites fréquentés par les dirigeants des sociétés impliquées ainsi que de la nôtre, jamais nous ne trouverons ne serait-ce qu'une seule des situations citées dans ce courrier.

Nous demandons que la SNCF s'inscrive dans une démarche proactive en complément des actions des CSSCT afin que ces dérives ne puissent plus avoir lieu sur le territoire de la SNCF.

Nous demandons que les comptes-rendus de visite de chantiers nous soient communiqués en séance.

La direction réfléchit à cette proposition



UNSA-Ferroviaire

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

Sujets à l'initiative du secrétaire

Situation de l'emploi, point à fin octobre 2023 par établissement :

Déclaration liminaire de l'UNSA

« Madame la Présidente,

Nous voudrions aborder le pilotage de l'emploi à Réseau via les cadres d'organisation et évoquer le dernier jugement en référé à ce sujet.

C'est sous sa direction que la méthode de dimensionnement des CO avait été ré-élaborée par la DRH de SNCF Réseau. On parle encore parfois des fameux "ratios COUVERT". En effet, les CO étaient l'outil favori de la Direction de l'Infra pour piloter les besoins stricts et nécessaires des établissements, y compris le besoin de réserve, pour assurer le plan de transport des EF.

À cette époque, la direction financière était encore au service de la production et non l'inverse comme aujourd'hui.

Dit autrement, l'ED (effectif disponible) était au service du CO, et non l'inverse.

Pour un Président de SNCF Réseau, le CO a toujours eu une vertu thérapeutique : il permet de rassurer scientifiquement la tutelle !

Pour mémoire, lors de la crise de production survenue en Allemagne à Munich à l'été 2013 (tous les postes de circulation non couverts et les trafics suspendus), il nous avait été demandé si une telle crise pourrait se produire sur le réseau français.



Nous avons répondu que le processus de pilotage de notre outil de production garantissait la continuité du service, sur la base des éléments de construction d'un CO agrégé au niveau national.

Au-delà des raisons réglementaires qui sont d'être d'abord en conformité avec les propres référentiels du groupe (GRH00008 et 9 et GRH00010), l'UNSA-Ferroviaire se permet par conséquent ici de vous rappeler les raisons objectives pour lesquelles les organisations syndicales demandent systématiquement les CO dans les CSE et pourquoi, devant le refus des directions, la juge des référés a, à plusieurs reprises, condamné la SA Réseau à les fournir de manière détaillée en classes et par zones géographiques.



D'abord, le CO permet de mesurer l'ED minimum par rapport au besoin strict et nécessaire (écart ED/CO).

Or, je vous rappelle qu'il faut $ED \geq CO$ pour couvrir le besoin. À ne communiquer que les ED, cela ne nous permet pas en tant qu'élus du CSE de vérifier que le besoin est couvert.

N'est-ce pas là notre rôle pourtant ?

Ensuite, le CO permet de mesurer (et de justifier) la part « excédent » et non productive de l'ED, particulièrement l'ED lié aux formations longues propres au métier.

Il me semble que les DRH en zones de production auraient pourtant grand besoin de cette description qualitative du besoin en postes et compétences pour adapter les ressources en quantité et qualité.

Certes, l'ED permet le pilotage de la GPE, mais le CO permet, lui, le pilotage de la GPEC.

À trop vouloir ne piloter que par l'ED et la MLA (moyenne linéaire annuelle), et en ayant réduit drastiquement les compétences en pôles RH pour piloter les recrutements, on en arrive aujourd'hui à des absurdités où il faut en urgence geler des embauches de jeunes cheminots en Infrapôle et les faire patienter avec des contrats en intérim.



UNSA-Ferroviaire

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

Côté RH, on voudrait passer pour des amateurs qu'on ne s'y prendrait pas autrement. Le programme "Performance RH" porte décidément bien mal son nom. Ce dispositif est d'autant plus décalé dans le contexte des établissements que la réelle contribution économique RH se fera à partir d'un ensemble de petits chantiers mis en œuvre par des pôles RH structurés en compétences en proximité du management... Si UNE solution permettait de réaliser des gains de productivité sur la fonction RH, elle serait déjà trouvée.

rappelle en conclusion que, dans le cadre du projet "Maintenir Demain", l'UNSA-Ferroviaire avait naguère envoyé à la Direction de Réseau, ainsi qu'au chef de projet, une proposition écrite et très détaillée pour piloter les CO et les emplois à Réseau en remettant au goût du jour toutes ces notions. Enfin, nous vous demandons de vous approprier les derniers jugements rendus et de tenir désormais systématiquement à disposition des élus de notre CSE les CO à jour sur toutes les entités de la DG IDF.



Cette approche constitue, selon l'UNSA-Ferroviaire, un point essentiel : il faut tuer le mythe du projet national qui va générer le saut de performance déterminant. La vraie performance s'obtiendra bien plus par un ensemble de petites améliorations de performance. C'est intellectuellement moins séduisant, je le concède, mais réellement efficient. Par conséquent, nous affirmons ici que le CO est un des outils modernes "made in SNCF" de mesure de la performance économique de notre SA.

Ce CO doit être bâti avec les managers et piloté en pôle RH, en établissement et en DZP. Car une performance économique durable doit s'appuyer sur une méthode elle-même durable du dimensionnement de l'appareil de production. Madame la Présidente, pour vous aider, je vous

Lors d'un précédent CSE, nous avons échangé sur le départ de personnels avant leurs examens. Il devait être autorisé de les remplacer par de nouvelles embauches sans toucher à celles déjà actées. Qu'en est-il ? Nous attendons donc de vous entendre sur ces sujets.

Je vous remercie de votre attention. »

Réponse de la direction

Les embauches sont réalisées en fonction des flux. Les outils de pilotage sont à la main de l'entreprise et elle en use comme elle le veut.

*À vos côtés,
toute l'année !*



UNSA-Ferroviaire

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