



DIRECTION GÉNÉRALE IDF

Qu'est-ce que le CSE ?

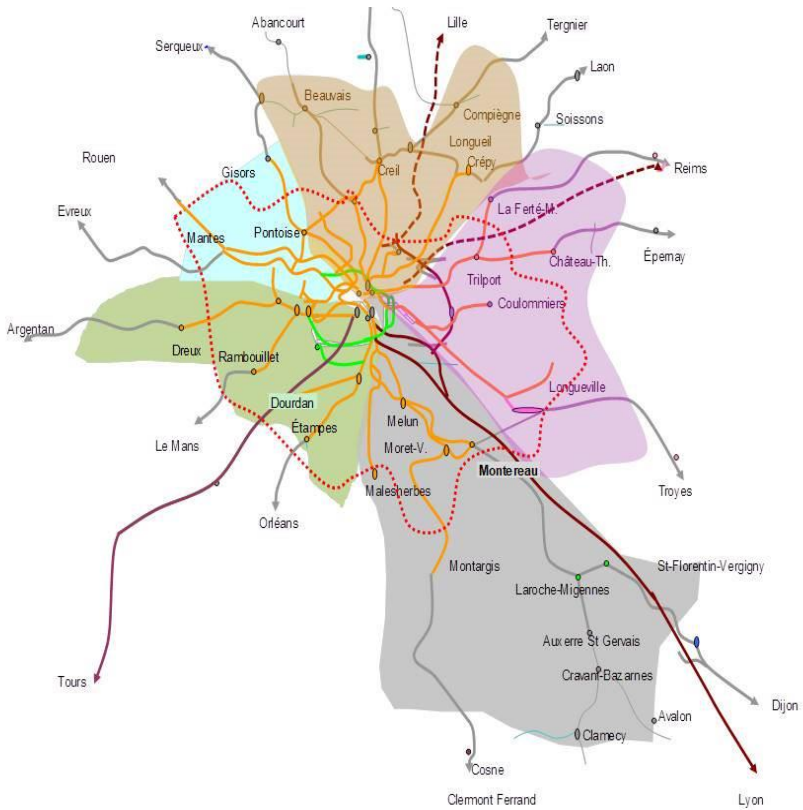
Le Gouvernement a instauré la fusion des IRP et créé une instance unique de représentation du personnel, le **Comité Social et Économique (CSE)** par le biais d'une ordonnance publiée le 23/09/17.

Depuis le 1^{er} janvier 2019, les CSE ont été mis en place à la SNCF, fusionnant ainsi les DP, le CHSCT et le CE.

Cette nouvelle instance reprend donc l'ensemble des prérogatives suivantes :

- Gérer les **réclamations individuelles et collectives**,
- Traiter les questions relatives à la **Santé, Sécurité et Conditions de Travail**,
- Être informés et donner un avis sur les projets **stratégiques, économiques** ou relatifs à **l'emploi**, présentés par l'entreprise.

La DG IDF, c'est 13 établissements avec plus de 13 500 agents répartis sur l'Île-de-France et certains départements limitrophes.



SOMMAIRE

<u>COMPTE RENDU DE LA RÉUNION CSE DE FÉVRIER</u>	Page 2 et 3
<u>SIPH</u>	Page 4
<u>PROJET DES PCD ORLY ET MASSY</u>	Page 5
<u>WAZE ET LES PASSAGES À NIVEAU</u>	Page 6
<u>COVID 19 ÉVOLUTIONS DES MESURES DE L'ENTREPRISE</u>	Page 7
<u>LISTE DES DÉLÉGUÉS DE COMMISSION DE NOTATIONS</u>	Page 8



COMPTE RENDU DE LA RÉUNION DU CSE – FÉVRIER

PAR PASCAL BOUZID

Extrait de la déclaration liminaire UNSA :

En tout premier lieu, nous avons une pensée pour nos collègues qui ont affronté la vague de froid avec des températures avoisinant les -10°C, la neige et le verglas, aussi bien pour se rendre sur leur lieu de travail de jour comme de nuit, que pour le personnel travaillant en extérieur.

Nous avons constaté que plusieurs agents ne sont pas pourvus de vêtements de travail adaptés au froid, ceux-ci sont pourtant proposés au catalogue interne.



Nous demandons aux établissements d'être plus vigilants quant aux conditions de travail de nos collègues.

Sur ce sujet, la délégation UNSA-Ferroviaire vous alerte sur une dotation spécifique aux femmes concernant les chaussures de sécurité, modèle « Lemaître vitamine », bien que non adapté au déplacement dans les voies, celles-ci sont pourtant fournies d'office. Nous demandons le remplacement par un modèle plus adapté.



Nous ne pouvons pas poursuivre cette déclaration sans évoquer le Coronavirus et ses variants. Depuis plus d'un an, nous devons vivre en tenant compte de cette pandémie.



Aujourd'hui, le télétravail s'impose dans de nombreuses activités avec des conséquences invisibles et imprévisibles. Nous demandons quelles sont les mesures de prévention que l'entreprise met en place, notamment via des enquêtes ou des indicateurs ?

En tant que préventeurs, nous demandons que les résultats de ces études nous soient présentés.

Existe-t-il une communication à destination des télétravailleurs, comme un guide ou mémo des bonnes et mauvaises pratiques (Respect des horaires, droit à la déconnexion, ...) ?

En effet, certains salariés vivent très mal le télétravail car vivant dans des logements trop petits, inadaptés, avec l'impossibilité de se couper de la vie familiale, avec de jeunes enfants à la maison par exemple.

L'UNSA-Ferroviaire attire votre attention, sur l'application des préconisations du gouvernement sur l'isolement de ce personnel et demande une application individuelle et surtout concertée de ces mesures.

[...]

INFORMATIONS RÉGIONALES



CDG Express : pour faire suite à la décision du tribunal administratif d'arrêter l'activité, l'État et SNCF RÉSEAU ont fait appel de la décision. On attend de savoir si le sursis bloque les chantiers. Les chantiers sont mis progressivement en sécurité. En attendant la décision de la Cour d'appel, l'ITIF doit basculer quelque 130 agents sur d'autres chantiers plus ou moins éloignés en IDF. Dans le cas d'un avis favorable du tribunal, un redémarrage est prévu mi-mai.

Détournement de PARIS EST : selon la Direction, l'enjeu de ce détournement est de recentrer les activités des établissements de la DG IDF vers les "zones denses". Dans ce cadre, 24 agents de l'Infrapôle et 17 agents de l'EIC PE des secteurs Nogent/Romilly et Oulchy seront transférés vers l'Infrapôle Champagne-Ardenne et l'EIC LORCA de la DZP NEN. Si dans les 3 ans les agents sont confrontés à une réorganisation, ils seront réaffectés sur l'IDF. Les congés protocolaires leur seront assurés, selon leur choix, cette année.

L'UNSA Ferroviaire veillera à ce que le GRH0910 soit bien appliqué.

Déménagement de l'ESTI à Ermont : le transfert du siège de l'ESTI, du GATI et du siège de l'UP Spécialisée Télécoms de Saint-Lazare vers Ermont est prévu le 31 mai 2021. Ce projet fait suite à la création d'un hôtel dans les anciens locaux dans la gare St-Lazare. La Direction argumente sur l'opportunité de regrouper tous les agents au même endroit, « de faciliter le service ». (Sic !), « l'animation et le pilotage et d'obtenir une meilleure synergie » (Re-sic !)

Regrouper les 5 GATI à ERMONT ne fera qu'augmenter les temps de déplacement des agents ! Nous apprenons que l'application du GRH0910 ne se fera que pour les agents du GATI si changement substantiel de leurs missions. Affaire à suivre.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, la véritable motivation est une économie potentielle de 158k€ !

Ré-internalisation : sa mise en place sur la DG IDF permet la création de 123 postes sur 3 ans sur le périmètre M&T (voies, caténaires, SM, C2MI, Télécom, végétation) : 30 agents en 2021, 45 en 2022, 48 en 2023 dont 2 agents soudure en 2021. Ce projet est à forte valeur ajoutée (compétences techniques) et sera pérenne (référence dans le milieu ferroviaire). SNCF RÉSEAU veut se recentrer sur des opérations externalisées comme du remplacement de rail, de l'incorporation, de la libération. Les Brigades Vertes devront se mettre en contact avec les mairies pour, par exemple, se servir des talus en y implantant des ruches... avec l'idée de se spécialiser pour le respect de la faune et de la flore.

Quid des « enclencheurs » ? La transmission orale sera-t-elle pérenne ? Réponse : un collectif ENCLENCHEUR sera mis en place.

La Direction s'attache à ce que les « ENTREPRISES PARTENAIRES montent en compétence » (SIC !)

L'UNSA-Ferroviaire approuve la ré-internalisation mais sans être dupe. Le faible effectif réinternalisé et la poursuite de l'appel aux « entreprises partenaires » prouvent que cette ré-internalisation reste symbolique.

Depuis des années, l'UNSA combat les externalisations. La Direction s'aperçoit enfin que le « fait maison », c'est toujours meilleur !

Mise en place d'un gestionnaire d'infrastructure conventionné (GIC) sur deux lignes capillaires Fret :

le GIC aura une mission de maintenance donc pas de travaux pendant 15 ans mais il n'aura pas la possibilité de racheter la ligne. Pour la Direction, c'est un choix de raison.

Un RDV à l'automne prochain est pris, pour un faire un point.



INFORMATIONS RÉGIONALES



NOUVEL OUTIL SIPH (UNE NOUVELLE GALÈRE !)

Pour rappel, cet outil qui s'appuie sur des systèmes d'informations anciens (THOR, HOUAT et HOUAT SDM) sert à créer des sillons (réservations de trains pour un trajet donné, à des horaires déterminés assortis de caractéristiques techniques).

Le lancement de SIPH, en 2013, a été décidé par la Direction de SNCF Réseau, afin de remplacer l'outil THOR devenu obsolète pour moderniser les horaires et les rendre plus robustes. Il a pour vocation :

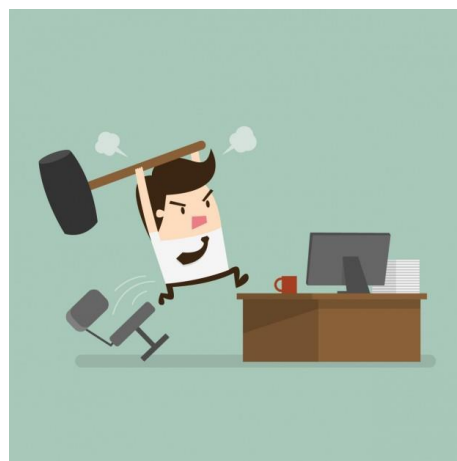
- D'améliorer la qualité des sillons produits, notamment leur robustesse,
- De réaliser des gains de productivité en modernisant le métier d'horairiste,
- De « dé-commissionner » les applications historiques (Thor, Houat SDM, ...) coûteuses à maintenir et dépassées techniquement.

Ce projet a déjà été repoussé à trois reprises à la suite des divers contraintes techniques et informatiques. Néanmoins, l'outil a permis la construction du SA 2021, mais constitue un point de non-retour.

Malgré la modernité de SIPH tant vantée par la Direction, celui-ci ne prévoit pas l'occupation des voies en gare. Cela laisse perplexe sur le remplacement d'outils, certes vieillots, mais qui ont fait leurs preuves.

Les horairistes utilisant l'outil, alertent car l'outil présente de gros dysfonctionnements !

Actuellement, il y a de nombreux ralentissements sur les temps de chargement, les temps de réponse très longs, les coupures incessantes (message ASU de maintenance ou de l'application en erreur régulier...), les bugs récurrents, l'impossibilité de vérifier la fiabilité des Tableaux de Succession des Trains (TST), des incompatibilités avec les applications relevant notamment du domaine des horaires, des travaux et de la traction. Ces dysfonctionnements ont un impact important sur la sécurité des circulations. Les gains de performance, de qualité, de productivité et de coûts sont mis en avant alors qu'il est plus tentant de croire que ce projet est destiné à mieux intégrer les Entreprises Ferroviaires avec l'ouverture à la concurrence. Notre délégation vous alerte également sur la souffrance des agents des BHR qui essaient pourtant de rétablir une situation catastrophique dont ils ne sont pas à l'origine.



Même si l'UNSA-Ferroviaire n'est pas opposée aux nouvelles technologies, notre Organisation Syndicale estime qu'il ne faut pas confondre vitesse et précipitation dans la mise en place de nouveaux outils technologiques.

En tant qu'Organisation Syndicale responsable, les représentants élus du personnel ont interpellé le Président du CSE Réseau IDF pour faire remonter tous les dysfonctionnements constatés.

La Direction a pris note de nos remarques. Elle est consciente des désagréments rencontrés par les agents horairistes. Elle a souligné que le nécessaire est en cours pour améliorer le programme informatique.

L'UNSA-Ferroviaire s'assurera que ces points de vigilance soient entendus et que toutes les conditions de mise en œuvre n'occasionnent pas de risques psycho-sociaux

INFORMATIONS RÉGIONALES



PROJET DES PCD ORLY ET MASSY

PAR THIERRY STEUNOU

Lors de la réunion du CSE de Janvier, le cabinet d'expertise DEGEST nous a présenté le rapport pour lequel il a été mandaté par les représentants du personnel lors du précédent CSE. Cette étude a notamment permis de formaliser auprès de la Direction les inquiétudes des agents concernés par ces mises en service. Celles-ci résonnent en écho à la déclaration commune des organisations syndicales lors du précédent CSE.



Parmi les problématiques les plus saillantes que l'on peut faire ressortir de ce rapport, on relève :

- Le calcul de la réserve.
- Le poste de pauseur/coupeur : la densité de circulation ne peut justifier à elle seule l'absence de pauseur. La complexité du secteur et la charge mentale en découlant sont des éléments à prendre en compte. Quid de la fatigue visuelle ? L'agent travaillera sur une installation de 10 écrans accolés ce qui est au-delà du champ visuel. L'INRS préconise des pauses régulières afin de prévenir les maux de tête et les déficiences visuelles arrivant avec une sollicitation trop importante de la vision de près.
- La tenue à agent seul du poste de nuit PCD d'Orly.
- PCD de Massy : exigüité des locaux, absence de bureau pour l'adjoint DPX, de douche, de salle de repos, etc.
- Massy : plan de voies plus contraint dans le projet qu'aujourd'hui, avec l'arrivée du Tram-train pour 2023.
- Intervention des EF sur les voies de service.
- Aucune mesure de prévention sur le travail en 3x8 autre que le Suivi Médical Renforcé. L'INRS a émis un certain nombre de recommandations afin de préserver la santé des travailleurs (série courte, locaux et temps de pause pour favoriser les micro-siestes...)

Pas ou peu de réponse sur ces sujets évoqués lors de cette réunion de la part de la DG IDF ou de la Direction de l'EIC, celles-ci renvoyant aux instances locales (commission de proximité, CSSCT) la suite des discussions.

Mais il faut croire que les différentes interpellations de l'UNSA-Ferroviaire ont été en grande partie prises en compte par la DG IDF, puisque lors de sa réception en audience et de la CPX qui ont suivi, la Direction de l'EIC a présenté un projet amendé.

Parmi les différentes améliorations, on peut citer :



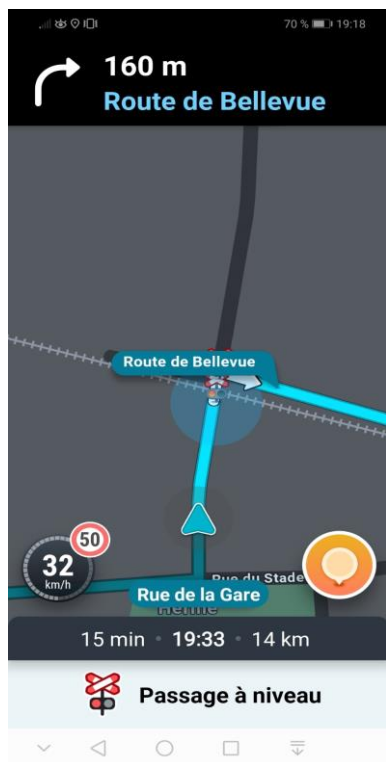
- Création d'un poste de réserve en qualification C ;
- Mise en place d'un renfort systématique de nuit en semaine pour le poste d'AC 2 sur Orly ;
- Création d'un poste qualif. D adjoint DPX/BHL sur Massy (poste destiné en priorité aux agents en fin de carrière) ;
- Les postes d'adjoints Massy et Orly seront amenés à donner des pauses aux AC des 2 PCD.
- Mise en place de tables rondes avec les agents pour étudier avec eux les roulements, horaires, fiches de poste, etc...

L'UNSA-Ferroviaire prend acte de l'évolution positive de ce projet qui répond favorablement aux attentes des cheminots.

INFORMATIONS NATIONALES

PASSAGES À NIVEAU (L'AVERTISSEMENT PAR WAZE)

PAR CHRISTIAN PRETAT



Depuis le 20 août 2020, l'application Waze, aux 14 millions d'utilisateurs en France, propose une nouvelle fonctionnalité, conçue en partenariat avec SNCF RÉSEAU.

Le GPS communautaire, qui indique déjà les zones de contrôle, les routes fermées ou encore les centres de dépistage Covid-19, avertit désormais de l'approche d'un Passage à Niveau.

Concrètement, une alerte (sous forme de bandeau) s'affiche automatiquement en bas de l'écran avant le franchissement du Passage à Niveau. Cette alerte reste active durant la traversée de la voie ferrée.

L'Entreprise a répertorié tous les Passages à Niveau en France. Il en existe 15 308 au total.

Cela est loin d'être anodin ! En effet, les accidents aux Passages à Niveau sont depuis des années toujours aussi nombreux, avec chaque année environ près d'une centaine de collisions.

Malheureusement, dans 9 cas sur 10, il y a une infraction au code de la route.

Malgré la multitude de projets (régénération et création de ligne avec souvent un dérapage des coûts), l'UNSA-Ferroviaire pense que les Passages à Niveau devraient être une des priorités de l'Entreprise.

En effet, développer des moyens d'alerte grâce au partenariat avec Waze est une bonne solution pour inciter l'utilisateur de la route à plus de prudence lors de la traversée d'un Passage à Niveau.

Il n'empêche que c'est insuffisant, car l'analyse des accidents montre une non-prise de conscience de certains conducteurs qui accélèrent avant l'abaissement des barrières.

En conséquence, la suppression des Passages à Niveau reste la méthode la plus radicale pour éviter ces accidents mortels.



INFORMATIONS NATIONALES



COVID 19 : ÉVOLUTIONS DES MESURES DE L'ENTREPRISE

PAR ISABELLE VAUCOULEUR

Les mesures de prévention sont en constante évolution. Plusieurs points vous sont présentés ici.

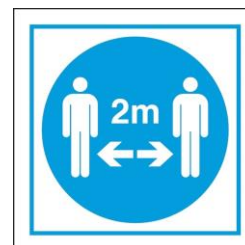
- **Le salarié présentant des symptômes de la COVID-19 peut se mettre de lui-même à l'isolement.**

(Ce dispositif est pour l'instant applicable jusqu'au 31 mars 2021)

Les salariés qui ne peuvent télétravailler, ont la possibilité de demander à bénéficier d'un arrêt de travail, directement en ligne via le site « declare.ameli.fr », sans application du délai de carence, afin de s'isoler jusqu'à obtention du résultat de leur test. La prise en charge définitive de l'absence est subordonnée à la réalisation effective d'un test mais indépendante de son résultat.

L'arrêt de travail établi sera effectif à compter du jour de la déclaration et couvrira la période allant jusqu'à la date d'obtention du résultat du test (indiquée par le salarié sur le site). Une durée maximale de 4 jours est fixée entre le jour de la déclaration et le jour du résultat du test (pour couvrir la période de réalisation du test).

- **L'augmentation de la distanciation physique en l'absence de masque est portée à 2 mètres.**



- **Prise de pauses, coupure ou repas :**

Lorsque la configuration des lieux habituels de restauration (pauses, coupures et repas) ne permet pas d'accueillir l'ensemble des salariés dans le respect des règles de distanciation physique, le DET (ou assimilé) peut prévoir, par dérogation à l'article R. 4228-22 et R. 4228-19 du code du travail, d'autres emplacements situés à l'intérieur des locaux affectés au travail (bureaux, salle de réunion, ateliers...) pour prendre les repas.



- **Réunion : priorité au distanciel.**

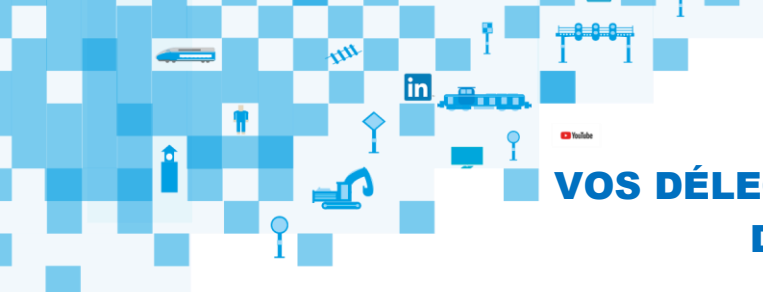
En présentiel, la participation aux réunions organisées par la SNCF est limitée à 20 personnes maximum. Les événements, séminaires et rassemblements conviviaux (pots de départ, retraite, anniversaire, petits-déjeuners ...) sont suspendus.

- **Télétravail : la règle du 100 % télétravail reste la règle !**

En période de confinement ou de couvre-feu, le télétravail à 100 % devient la règle pour tous les salariés des sièges nationaux, territoriaux et d'établissements (ou assimilés), sauf en cas de besoins liés à la continuité de l'activité. Une attention particulière doit être apportée aux salariés qui auraient des difficultés à travailler à leur domicile. S'ils en expriment le besoin (avec traçabilité), leur manager étudiera avec eux la possibilité de leur permettre de venir ponctuellement travailler sur site.

L'UNSA-Ferroviaire veille systématiquement à ce que les agents disposent de toutes les protections sur leur lieu de travail.

N'hésitez pas à contacter **un délégué** si vous estimez ne pas pouvoir travailler en sécurité ou si on vous refuse le télétravail pour un motif que vous estimez fallacieux.



VOS DÉLEGUES DE COMMISSION DE NOTATIONS



EIC Paris Rive Gauche :

Benoist RENE, Sébastien MAURET, Thierry STEUNOU, Fabrice LEVRARD

EIC Paris Nord :

Isabelle VAUCOULEUR, Loïc PERREAU

Infrapôle Paris Sud-Est :

Olivier PIAT, FRANK FOUCHARD

ESTI :

Gilles BOURSCHIEDT, Ludovic LEPRESLE, Gwénael RISTITCH, Philippe GARCIA

ITIF :

Patrice PARISOT, Philippe BERARD



Qualif Niveau Position

Siège DG IDF :

Thierry STEUNOU, Isabelle VAUCOULEUR, Nhat Huy DAO NGUYEN, Cynthia BEROS, Laurent MARCY, Olivier PIAT

Collège Cadre – Périmètre DG IDF

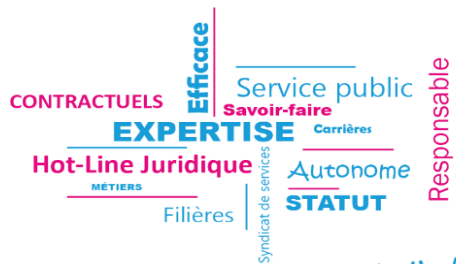
Pascal BOUZID, Stéphane BODO, Philippe BLETSCH, Pablo PERROT, Jean-Louis BRICE, Sandrine DUMONTIER, Cyril FONTYN, Christophe PETROVICK, Dominique ADELL, Christophe ESTEVE, Alexandre DURONSOY, Hamid BENCHABEN, Stéphanie BERNARD

SI VOUS SOUHAITEZ NOUS ADRESSER DES QUESTIONS : valbom.a@unsa-ferroviaire.org

SI VOUS SOUHAITEZ CONSULTER NOS INFORMATIONS EN LIGNE : <https://www.unsa-ferroviaire.org>

POUR NOUS REJOINDRE ET ADHÉRER EN LIGNE, [CLIQUEZ ICI](#)

J'adhère à l'UNSA !



A l'UNSA-Ferroviaire, moi, j'adhère!

Nom:
Prénom:
Direction:
Adresse Pro:
.....
Collège:
Tél:
Mail:

Fédération UNSA-Ferroviaire
56, rue du Faubourg Montmartre . 75009 PARIS
Tél: 01 53 21 81 80 . federation@unsa-ferroviaire.org