



Compte Rendu du CSE Central Réseau

Du 23 Septembre 2020

L'Entreprise était représentée par :

Georges ICHKANIAN (DRH Réseau) et Marie-Anne JEANNEL (DRS Réseau), Marie MEDZADOURIAN (chargée RS).

La délégation UNSA-Ferroviaire était composée de :

Christophe THÉTIER, Adrien LEROY, Sébastien HENNION, Nathalie MOINE et Pierre-Henri VALLADE (RS)

Le CSE Central est une instance qui est constituée lorsqu'une entreprise comporte deux établissements distincts. Sur le périmètre Réseau, il a été mis en place depuis le 1^{er} janvier 2020 avec, au préalable, la signature d'un accord. Sa composition est de 13 membres titulaires, autant de suppléants (à raison de 6 T et 6 S pour la CGT, 4 T et 4 S pour l'UNSA-Ferroviaire, 2 T et 2 S pour Sud-Rail et 1 T et 1 S pour la CFDT) et un Représentant Syndical par organisation syndicale. En ce qui concerne ses prérogatives, elles sont reprises dans l'accord de mise en place de l'Instance Commune, à savoir la consultation sur le bloc 2 et une partie du bloc 3 de la loi Rebsamen.

La présidence du CSE Central Réseau a été assurée par Marie-Anne JEANNEL le matin et par Georges ICHKANIAN à partir de 13h30.

Ordre du Jour de la réunion du 23 septembre

➤ Echanges avec le DRH de Réseau

Pour le DRH, l'APLD (Activité Partielle de Longue Durée) est une solution pour les entreprises en difficulté afin d'éviter les licenciements massifs.

Plan de relance : un montant important est prévu pour aider le ferroviaire (5% de la somme globale donnée par le Gouvernement aux entreprises), dont la majorité pour la SA Réseau pour les trains du quotidien. Il faudrait 3,5 milliards annuels pour avoir un réseau conforme aux attentes. Heureusement, le Gouvernement reconnaît enfin le transport ferroviaire comme essentiel.

Situation à Réseau : 1,7 milliards de coût supplémentaire avec plus de la moitié pour les mesures sanitaires. Le reste est du fond de concours (versement d'un **fonds de concours de l'EPIC SNCF vers SNCF Réseau**, correspondant à tout ou partie du dividende perçu par la SNCF sur le résultat de SNCF Mobilités, complétée par la rétrocession d'une quote-part du produit de l'intégration fiscale du groupe public ferroviaire) qui permet de donner un complément financier. Avec la crise, la perte de bénéfices assèche ce fond de concours.

Pour l'arrêt du glyphosate, un produit alternatif est envisagé. Le DRH n'est pas contre la mise en place de brigades vertes mais alerte sur les inaptitudes. Cette mise en place ne se fera que si un financement est attribué. En ce qui concerne les agents en EIM, il y en a peu sur Réseau. Ce qui est sûr, c'est que Réseau ne réalisera que ce qui est financé.



En ce qui concerne l'ouverture à la concurrence, il reste de nombreuses incertitudes sur le volet social. Il faut attendre le décret ou l'ordonnance qui établira les conditions de transfert. La proposition de l'UNSA-Ferroviaire concernant les mises à disposition n'est pas écartée pour le moment et peut être activée si possible. Mais la décision reviendra à l'entreprise qui remportera le marché. Les règles pour les MAD sont à fixer mais rien n'est encore défini sur les prochains appels d'offres.

Sur l'emploi : la volonté de Réseau n'est pas de restreindre l'emploi, l'objectif étant de 1800 recrutements pour l'année 2020. Aujourd'hui, nous sommes dans le timing sur le sujet des recrutements avec environ 900 réalisés, 650 candidats identifiés en attente de VM et 300 candidats qui ont passé les VMAS en attente des contacts avec les établissements. Il faut néanmoins compter sur 10% de perte dans les 1^{ers} entretiens et 30% dans les VM. L'agence recrutement a bien travaillé. Le DRH croit beaucoup au recrutement des alternants « cœur de métiers ». L'alternance est un vivier très important. Le taux de démission est 2 fois inférieur à la DARES (Direction de l'Animation de la Recherche, des Etudes et des Statistiques). Le DRH est tout à fait d'accord pour recruter au FRET et pour financer les formations.

Télétravail : en phase avec la déclaration UNSA. Le Président a encouragé le télétravail à raison de 2j/semaine en moyenne, avec le respect du volontariat, du droit à la déconnexion et avec une attention particulière pour le risque d'isolement.

Sous-traitance : ré-internalisation de 500 emplois. Travail actif sur le dossier (préserver les savoir-faire stratégiques, trop de temps sur l'externalisation - faire faire - avec un coût économique discutable avec la pertinence de la sous-traitance sur certains métiers). Une rencontre est prévue avec les OS avant la fin de l'automne.

Effectivement, l'arrivée des 4,7 milliards est une bonne nouvelle mais comme le dit le DRH, pas cette somme ne sera pas suffisante pour combler tous les manques. En ce qui concerne les brigades vertes, des restructurations sur d'autres SA occasionnent des suppressions de poste. La délégation pense notamment au FRET où les agents vont intégrer les EIM.

Certes, à Réseau, peu de salariés sont à dénombrer dans les EIM mais il faut réfléchir au niveau du Groupe pour les recrutements. En ce qui concerne les financements, la délégation UNSA-Ferroviaire comprend la position de la Direction mais déclare que la mise en place des brigades vertes permettrait de régler 2 problèmes : l'employabilité et la recherche d'une solution alternative à l'arrêt du glyphosate.

Sur l'emploi, l'agence recrutement a joué son rôle et la délégation s'en réjouit mais il reste un problème lié au temps de formation de ces agents avant qu'ils soient opérationnels.

Sur l'ouverture à la concurrence, l'UNSA-Ferroviaire suit le dossier de très près et sera attentive à la parution du décret en lien avec l'article 172 de la LOM.



➤ **Désignation des membres CSSCT**

La Présidence de la CSSCT sera assurée par Jérôme MARLIER

Cette commission est constituée de 10 membres, dont le secrétaire adjoint en charge de la SSCT (Christophe BONNESOEUR de la CGT)

La répartition entre OS est la suivante :

OS	CGT	UNSA-Ferroviaire	SUD-Rail	CFDT
Nombre de membres	4 dont Secrétaire adjoint en charge de la SSCT	3	2	1

➤ **SPID (Service de Partage de l'Information en Direct)**

Projet présenté par Nicolas VUILLET

Objectif : cet outil a vocation à gagner en performance du point de vue de la chaîne d'information et de simplifier, à terme, les systèmes d'information actuels. Le déploiement se fera collectivement pour une mise en service le 29 septembre 2020. SPID vise à améliorer l'information clients en cas d'incidents majeurs mais aussi en cas de petits événements.

Il était nécessaire de réduire le temps de transmission de l'information car les usagers et les clients veulent des informations immédiatement. En cas de situation perturbée, l'information fait gagner des points de satisfaction client. Cet outil est plus véloce que DURANDAL et assure un partage d'informations en direct avec les différents services SNCF et l'ensemble des exploitants ferroviaires. Aujourd'hui, 5000 incidents sont traités par jour dont 1700 impliquant des retards de moins de 10 minutes et 800 qui concernent des retards de plus de 10 min. L'objectif est d'améliorer la réactivité car aujourd'hui, l'information dans l'outil DURANDAL arrive un peu tard. SPID permettra d'alimenter BREHAT et DURANDAL sans saisie supplémentaire.

Élaboration : d'après le chef de projet, SPID a été élaboré avec les agents des COGC et certains superviseurs. Pas moins de 15 ateliers ont été réalisés avec les agents qui en sont contents et qui en parlent à leurs collègues comme d'un outil indispensable. Plus de 80% des CRC sont satisfaits après les tests de l'outil. Afin de connaître les limites de l'outil, des tests de charge sont réalisés par des robots pour voir ce qu'il supporte.

SPID sera un outil évolutif avec un ajout de fonctionnalités tous les 6 mois environ, le lien avec la supervision en gare et sera une couche supplémentaire à l'outil. Cela permet également d'émettre le CR de la production de la veille et de réduire considérablement le délai de diffusion de l'information. L'outil assurera également la confidentialité des échanges entre les EF et le COGC.

Quant au coût du projet (palier 1 et 2), il est d'environ 600 000 euros co-financés par Réseau, FIRST et la Direction Commerciale clients et services.

5 COGC ont été désignés pour effectuer les tests sur l'outil (Strasbourg, Montpellier, Dijon, Tours et Paris-Est).



L'outil est élaboré par l'entreprise FAVEOD (prestataire DSI Réseau qui a développé DURANDAL) et permet un environnement « bac à sable » (environnement très proche de la production mais pas en lien avec la production). Il permet de créer des incidents (genre de simulateur) pour avoir une présentation dynamique. FAVEOD a respecté le cahier des charges qui prenait en compte les desiderata des CRC lors des ateliers. L'outil appartient à Réseau et sera maintenu par Réseau.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, au-delà de la pertinence de l'outil que nous ne remettons pas en cause et tout ce qui a pu être dit lors de la présentation et les débats, nous regrettons que les représentants du personnel n'aient pas été associés à la co-construction de l'outil ou même à une présentation dynamique de SPID. La délégation alerte le chef de projet au sujet du témoignage d'un CRC de Lille qui a eu l'information de la mise en place de SPID le 27/09 par mail. Malheureusement, aucune formation n'est prévue pour les agents. La Direction répond que ce n'est pas la directive passée. Chaque agent devrait avoir une présentation de l'outil. La délégation UNSA-Ferroviaire alerte également à propos des connexions simultanées à tous les outils. SPID occasionne également la mise en place d'un écran supplémentaire.

➤ TOUS SNCF

Projet présenté par Mikael LEMARCHAND (chef de projet GPU) et Christelle PUJOL-ARAUJO (chef de projet Réseau).

Pour le chef de projet, il ne peut y avoir de stratégie sans fixer de temps mais rien n'empêche de dérouler à 15 ans en fonction de l'évolution de l'entreprise. Néanmoins, il faut respecter l'équilibre des 6 piliers.

Au niveau des SA, il faut donc s'adapter, donner de la visibilité bien au-delà d'un an en gardant en mémoire que les conditions ne sont pas les mêmes pour Voyageurs ou Réseau.

Dès le départ, le COMEX voulait un projet simple, une démarche d'amélioration continue. Pour ce faire, des ateliers ont été mis en place avec plus de 730 participants et beaucoup d'énergie déployée par les pilotes et les participants des différents ateliers.

Pour réseau : les travaux ont commencé en avril avec des réflexions sur les établissements pilotes.

Une présentation a été faite aux managers le 23 septembre.

Réponse aux interventions des OS : la compétence de la ligne managériale n'est pas évidente à définir. Le sujet n'est pas facile et a pris beaucoup de temps à être construit. Pour aider les managers, un dispositif d'accompagnement est mis en place avec :

- Des ateliers hebdomadaires sur la méthode les mardis à 17h.
- Des échanges sur les 6 piliers le jeudi à 14h.
- La mise en place d'un jeu entreprise fait maison qui permet de s'approprier le projet en équipe à tous les niveaux (questions des managers) le vendredi à 10h00.
- Une plateforme SharePoint outils pratiques



Il faut partager cette expérience avec tous. Une séquence est dédiée à SNCF Réseau.

TOUS SNCF est une méthode pour mettre en place ce qui devrait fonctionner. Les projets d'établissements sont la base de départ du projet mais les moyens pour travailler sur chacun des piliers ne sont pas simples, il faut prioriser les axes. En ce qui concerne la SA Réseau, elle doit rester neutre sur les facilités essentielles par rapport aux autres EF. Le projet TOUS SNCF doit tenir compte de la loi.

La délégation UNSA-Ferroviaire demande comment communiquer les informations aux agents et alerte sur la formation des managers

Les remarques de l'UNSA-Ferroviaire sont pertinentes concernant la formation et l'information. Il est mis en place une ligne excellence opérationnelle pour donner les clés aux collègues des établissements et des consultants RH sont à disposition pour accompagner chacun et chacune sur le sujet. Il y a une véritable animation de la communauté avec des intervenants et des consultants pour accompagner les managers.

La délégation UNSA-Ferroviaire demande que les organisations syndicales puissent intervenir dans les établissements sur le projet. Chaque agent devrait également pouvoir s'exprimer. Il faut utiliser les expressions des salariés et les conseils d'ateliers pour échanger avec les agents.

La Direction confirme que, pour l'élaboration du projet d'équipe, il faut associer les agents et les partenaires sociaux. Certains DET ont eu un rappel à l'ordre car ils n'ont pas respecté la consigne donnée. Tous les agents ne peuvent pas participer aux ateliers mais chacun doit pouvoir s'exprimer.

La délégation UNSA-Ferroviaire rappelle que notre entreprise a subi le « SNCF bashing » et de ce fait, certains cheminots ont perdu confiance et sont démotivés.

Il est vrai que le « SNCF bashing » a meurtri l'Entreprise et les cheminots mais a fortement diminué pendant la crise sanitaire. L'engagement des cheminots a été remarqué et apprécié.

➤ Informations sur le code de bonne conduite :

Ce document permet de donner des notions d'indépendance à Réseau (vis-à-vis de la SA SNCF et des membres du CA) en intégrant une étanchéité des systèmes d'information. « Tout agent de SNCF Réseau ne peut répondre à des sollicitations des EF qui seraient de nature à contrevenir à l'indépendance. »

Ce document n'instaure pas de mesures nouvelles. Il y a eu des concertations en interne et des travaux avec l'ART.

Mesures générales : se trouvent déjà dans le code du transport.

Mesures particulières : mise en œuvre de processus capacitaire, transparence des procédures, contrôle des indicateurs, contrôle de l'ART, etc.

Mesures relatives au respect du code de bonne conduite : référence au respect du code dans le RI de SNCF Réseau qui sera accessible sur le site internet de SNCF Réseau avec un dispositif d'alerte pour signaler des violations supposées ou avérées.

Ce code de bonne conduite a été adopté par le CA et signé par le président de Réseau, Luc LALLEMAND.



➤ **Point d'avancement sur la production :**

La délégation UNSA-Ferroviaire fait remarquer que le document a été reçu la veille et contient très peu d'informations. À la demande de l'ensemble des organisations syndicales, la Direction de l'Entreprise accepte la tenue d'une commission économique sur le sujet. L'UNSA-Ferroviaire rappelle que la commission sert à étayer les dossiers et informer les membres du CSE Central. Par conséquent, notre délégation demande la tenue d'un CSE extra pour suivre l'avancement de la production car c'est un sujet important et le document fourni ne correspond pas aux attentes des élus.

Seule notre organisation syndicale a émis cette demande. De ce fait, la Direction de Réseau valide la tenue de la commission économique mais pas la tenue d'une réunion extraordinaire.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, le CSE Central devrait être une instance avec davantage de prérogatives. Certes, le Groupe Public Unifié existe toujours mais il faut garder à l'esprit que chaque SA est, en partie, indépendante. Notre délégation aimerait faire du CSE Central Réseau, une instance plus pertinente, où les véritables sujets d'inquiétudes des cheminots de Réseau seraient abordés. Il ne faudrait pas que cette instance ne devienne qu'une simple chambre d'enregistrement. Pour autant, la délégation UNSA-Ferroviaire a bon espoir que cette situation évolue et que chacun prenne conscience de l'importance des décisions à prendre dans cette instance, dans l'intérêt des cheminotes et cheminots de Réseau.

Les membres UNSA-Ferroviaire du CSE Central Réseau :

Pierre-Henri VALLADE	vallade.ph@unsa-ferroviaire.org
Christophe THETIER	thetier.c@unsa-ferroviaire.org
Jean-Yves BELLORGET	bellorget.jy@unsa-ferroviaire.org
Sébastien HENNION	hennion.s@unsa-ferroviaire.org
Adrien LEROY	leroy.a@unsa-ferroviaire.org
Nathalie MOINE	moine.n@unsa-ferroviaire.org
Raphaèle ALLARD	allard.r@unsa-ferroviaire.org
Benoit THEVENARD-BERGER	thevenard.b@unsa-ferroviaire.org
Patrick LABRUE	labrue.p@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](#)**