



Journal des CSE de SNCF Réseau

Édition SIÈGE RÉSEAU et DGCS
Novembre 2020

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 septembre 2017.

Depuis le 1er 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 informé et donner un avis sur les projets **stratégiques, économiques** ou relatifs à l'**emploi**, présentés par l'entreprise.

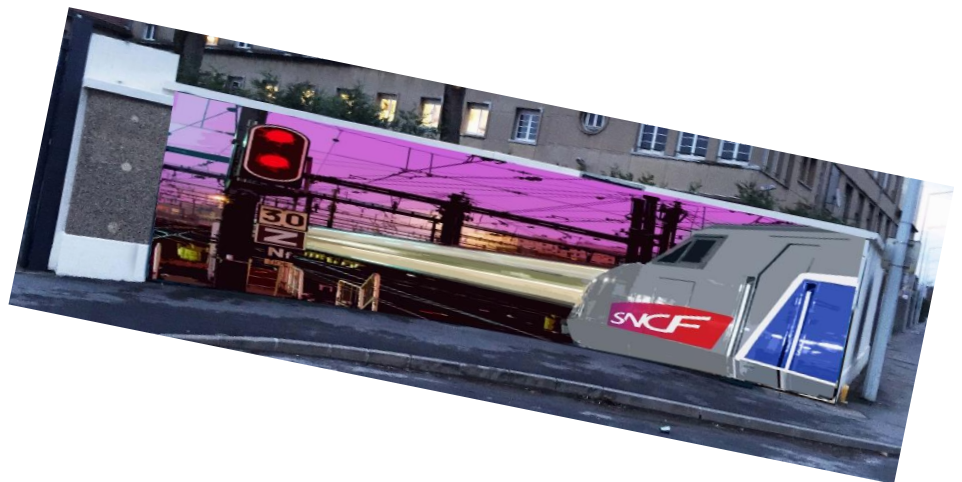


Table des matières

Edito du SF	2
Les centres de formation	3
Les élections CA	6
Vos Représentants	8



Avancées sociales
& développement de l'entreprise

Je Vote UNSA !



L'ÉDITO DU SECRÉTAIRE FÉDÉRAL PAR C. THETIER

Comment ne pas commencer cet éditto sans condamner les actes de barbarie de ces derniers mois. L'UNSA-Ferroviaire tient particulièrement à présenter ses plus sincères condoléances aux familles et aux proches des victimes. Toutefois, notre délégation tient à signaler qu'il ne faut pas faire d'amalgames entre l'islam et la folie de certains. Espérons qu'en cette période déjà difficile, ces événements tragiques ne se reproduiront plus.

Le virus court toujours et il continue de faire des dégâts. Le bilan est toujours aussi inquiétant avec en France au 15 novembre : presque 2 millions de cas confirmés, plus de 46 000 décès et 4 900 personnes en réanimation. Que faut-il faire pour endiguer cette pandémie ? Le confinement est-il la solution avec le risque de voir certains commerces fermer définitivement ? Notre Entreprise n'échappera pas aux conséquences de cette crise sanitaire, Réseau non plus. En effet, déjà quelques informations ont de quoi nous inquiéter avec l'annonce de la suppression de nombreux postes supports. En ce qui concerne la proposition d'autres organisations syndicales de stopper les chantiers, l'UNSA-Ferroviaire a choisi de ne pas s'associer à cette démarche. Il est sûr que cette démarche n'entraînerait que le déclin économique de notre SA avec toutes les conséquences que l'on pourrait craindre : augmentation du recours à la sous-traitance pour combler les manques, suppressions de fonctions supports pour compenser la perte financière.

Les nouvelles consignes relatives aux annonces du Gouvernement ont été adaptées à notre Entreprise par la Task Force nationale. L'UNSA-Ferroviaire admet que les mesures sanitaires restent difficiles à appliquer mais il n'y a guère d'autres choix que de les mettre en place si nous voulons assurer que l'ensemble des cheminotes et cheminots puissent travailler dans les meilleures conditions possibles, en toute sécurité.

L'UNSA-Ferroviaire rappelle que la Direction doit s'assurer que les mesures sanitaires soient respectées mais sans oublier les gestes qui sauvent. Sur ce point, nous déplorons que la mise place de la Vigie COVID dans les collectifs ait autant tardé. Notre organisation syndicale, soucieuse de la santé des agents, a rappelé qu'il est essentiel que tous les agents puissent bénéficier d'une dotation de masques et de gel hydroalcoolique. Il faut également permettre à ceux qui sont éligibles, de télétravailler afin de ne pas saturer les transports en commun. Pour ce faire, l'équipe Réseau de l'UNSA-Ferroviaire a demandé la liste des postes éligibles au télétravail car nous nous inquiétons du fait que certains établissements ne permettent pas aux agents d'accéder à cette nouvelle façon de travailler.

Dans une toute autre mesure et dans la situation actuelle, il aurait été judicieux que l'ensemble des restructurations de l'Entreprise prennent le temps car en ce moment de re-confinement, les agents sont plutôt inquiets du sort de leurs proches et de leur avenir professionnel. Nouvel'R a été un échec cuisant parce qu'il n'a pas été compris des agents. La Direction de l'Entreprise fait la même erreur en voulant, à tout prix, accélérer les plannings de réorganisations qui peuvent mettre en péril tout un système basé sur la Sécurité. La mise en place de l'Autorisation de Mouvement en est un parfait exemple.

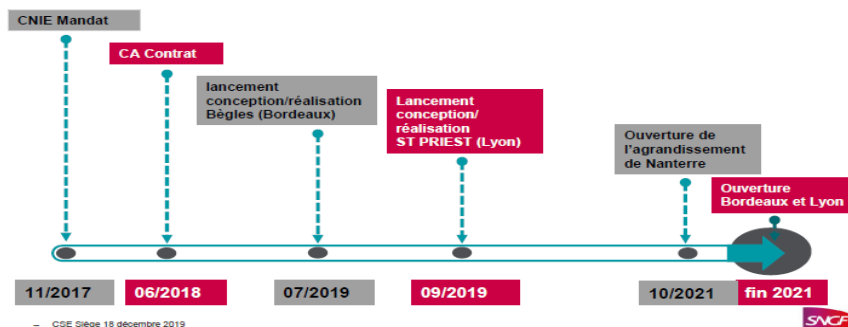
Pourtant, comme le dit le proverbe : « Rien ne peut être fait à la fois précipitamment et prudemment ».

Enfin concernant l'ouverture à la concurrence, le décret en lien avec l'article 172 de la LOM est loin d'être favorable aux cheminotes et aux cheminots de Réseau. À la lecture de ce document, l'UNSA-Ferroviaire, qui est contre ce projet, est très inquiète du sort de ces agents, notamment ceux du périmètre des lignes transférables. Rien n'est réellement prévu pour eux, seule une éventuelle mise à disposition pourrait se faire au gré de la décision de la région concernée. Notre Délégation espère que les régions vont prendre conscience que le savoir-faire et le professionnalisme de ces agents sont irremplaçables.

Nous resterons très attentifs sur la suite des appels d'offres sur les périmètres du Grand-Est, PACA, Pays de la Loire et Hauts de France.

LA REORGANISATION DES CENTRES DE FORMATIONS PAR G. LEMOINE & F. LECEURS

LE PLANNING



Dès Juillet 2021 :

- Fermeture des unités de formation Voie d'Amiens, de Marseille et de l'unité de formation caténaire de Laroche Migennes.

De Janvier à Septembre 2022 :

- Fermeture de toutes les autres Unités de formation.

Exception faite des sites de Nanterre M, Nanterre CF, Noisy CF, Lyon CF et Bordeaux CF qui seront affiliés aux futurs campus.

Le rouleau compresseur est en marche forcée et le projet sera mené à son terme quoiqu'il en coûte et quel que soit la qualité des maquettes et autres installations pédagogiques, l'affichage sera fait. Au-delà de la campagne de communication, le projet aura du retard et la ligne d'arrivée ne cesse de s'éloigner. De présentation en pré-information, le soupçon que la période de « biseau » (dixit la direction) durant laquelle les sites actuels absorberont la production que les campus encore incomplets en personnels ou en maquettes ne pourront pas assurer se fait certitude.

RMC (Refonte des méthodes et contenus) :

Après un déploiement, en marche forcée, assumé sans aucun respect des règles de l'ingénierie de la formation et de la pédagogie, la refonte des méthodes et contenus se révèle n'être en fait qu'une optimisation financière de la formation, et ce au détriment de sa qualité, la « nouvelle pédagogie » basée sur la classe inversée est difficilement compatible avec des groupes de plus de 12 personnes en présentiel. Le projet initial prévoyait 16 personnes maximum par groupe, dorénavant on parle d'augmenter à 20. A titre d'exemple, SOCOTEC, sous-traitant de certaines formations que nous dispensions pourtant très bien par le passé, refuse de prendre plus de 8 apprenants sur leurs modules.

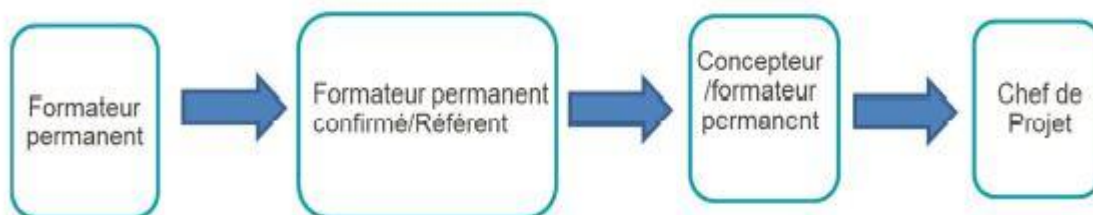
Les formateurs de L'UNSA-Ferroviaire jugent la pédagogie inappropriée : Enchaînement illogique de modules et diminution importante d'une part du temps consacré aux TP et d'autre part du temps dévolu à certaines technologies en présentiel.

Les installations sont souvent inadaptées malgré l'investissement personnel des équipes pédagogique, les moyens ne sont pas mis sur l'adaptation des UF actuelles à RMC, la direction préfère visiblement investir dans des tables inutiles plutôt que dans les maquettes.

Et pourtant, des alternatives ont été proposées :

- Lancement de la formation après avoir terminé sa conception.
- Déploiement sur un ou deux groupes tests.
- Adapter la planification aux UF en fonction des technologies disponibles sur sites.
- Réduire le nombre d'apprenants au lieu de l'augmenter.
- Utiliser mon académie pour améliorer la formation au lieu de la rendre moins chère.
- Prendre le temps d'éviter le « bourrage de cranes » sur fond de quizz perpétuel.
- Mettre le temps et les moyens sur la conception au lieu de tenir les délais à tout prix.

La revalorisation du métier de formateur proposée par la Direction :



Pour les futures équipes des campus, la direction propose le remplacement des indemnités de face à face pédagogique et de formateur permanent par une indemnité de 350€ pour les permanents et 450€ pour le permanent confirmé/concepteur.

Mais quels sont les critères qui définissent que le formateur est confirmé ?

Il ne s'agit en aucun cas d'une mesure incitative mais d'une simplification de la gestion administrative des équipes entraînant une avancée qui est en fait une juste rétribution au vu des années sans revalorisation qui viennent de s'écouler.

Nous proposons cette solution depuis 2017 et n'avons jusqu'à ce jour rencontré aucune écoute sur ce sujet, mieux vaut tard que jamais...

Reste à proposer la même chose aux équipes des Unités de Formation actuelles pour que cela soit juste et équitable, nous y travaillons.



INFORMATIONS NATIONALES

Le contexte COVID dans nos UF :

Depuis des mois nous alertons la direction sur les risques liés au COVID auquel les équipes pédagogiques et les apprenants sont exposés, et ce, avant même le 1^{er} confinement.

Nous n'avons pas été entendus ! Pire, la direction après avoir été contrainte de ralentir la cadence, souhaite maintenant réaccélérer la production. Reprendre comme avant mais avec plus d'apprenants. On réfléchit à pousser les murs pour respecter les distances tout en augmentant l'activité.

Tandis que la hiérarchie refuse de siéger aux CSE en présentiel et use de télétravail, elle fait fi de nos alertes et trouve normal de faire traverser la France à des dizaines d'apprenants sans même réfléchir aux alternatives proposées. Un certain nombre d'apprenants et de formateurs ont été contaminés et nous ne cessons d'alerter sur la grande difficulté de respecter les gestes barrières dans certaines situations et sur la nécessité de ralentir la cadence, de diviser les groupes, de réfléchir à des alternatives, d'accorder du télétravail... Aucun résultat, le seul argument qui vaille la peine d'être écouté est celui de la production, même ceux que notre direction appelle ses clients commencent à subir les conséquences de cette mauvaise gestion de la crise.

En effet, tout le monde est au courant que nos apprenants logent souvent en colocation dans de petits espaces et partagent une certaine promiscuité.

Il ne suffit pas de demander à ses salariés d'appliquer des règles hypocrites et inapplicables pour se dédouaner, il conviendrait de faire son maximum pour réduire le risque à son minimum.

Là encore nous avons été force de proposition :

- Sur les sujets de valorisation et d'accompagnement des équipes des centres actuels, une délégation de l'UNSA-Ferroviaire a été reçue par la direction le 20 Octobre 2020, un compte rendu a été diffusé.
- Sur la gestion de la crise sanitaire, nous avons alerté par écrit la direction, par le biais de la présidente de la CSSCT, qui a pris la responsabilité de ne pas tenir compte de cette alerte, prétextant une absence de risque et une analyse trop généraliste. Nous avons fait des propositions et nous continuons d'œuvrer pour que le bon sens passe avant la production en déposant un droit d'alerte à l'inspection du travail.
- Une équipe dédiée viendra à la rencontre des personnels des centres de formation dès que le contexte le permettra et nous mettrons toute notre expertise à votre service pour mieux vous accompagner.

Nous continuerons de veiller au grain et à peser dans la balance face au rouleau compresseur qui est actuellement en marche forcée.



INFORMATIONS NATIONALES

ÉLECTIONS AU CA RÉSEAU (CANDIDATE FANNY ARAV)

J'ai rencontré le domaine des transports presque par hasard lors d'un stage et je ne l'ai plus quitté ! Tout ce qui est important à mes yeux s'y retrouvent : la compréhension d'un territoire, de ses usages, de l'histoire sociale et économique des racines et échanges construits par les femmes et les hommes qui le façonnent. Parce que le transport ferroviaire c'est encore plus profondément l'histoire de notre pays et ses mutations, qui déclinent les volontés politiques passées de « faire nation » et d'instaurer territorialement les instances et les services publics, de favoriser, ou pas, l'évolution industrielle, la segmentation géographique sièges/lieux de productions, mais aussi d'accompagner l'économie du tourisme via les TGV, de spécifier les zones spatiales et le processus de métropolisation, éloignant toujours plus les zones résidentielles des zones d'activités économiques. Le réseau ferroviaire c'est l'essence même du patrimoine public, c'est réunir l'intemporel et l'évolution des temps ! Et pour y répondre il faut de l'intelligence technique ET sensible, et c'est en ça que j'aime la SNCF, intimement liée à l'histoire et les mutations de notre nation, ses missions, ses contradictions aussi, mais plus encore par les femmes et les hommes qui gardent chevillé au corps le sens de l'engagement, malgré les perturbations sur le sens profond de leur travail et les doutes sur son avenir, et nous l'avons vu encore récemment, avec la crise Covid 19 et les inondation de la vallée de la Roya, c'est en pleine tempête que l'on voit qui tient la barre ! L'humanisme ne se mesure pas en points de performance.

Mon engagement est comme le ferroviaire, ça fait système ! Je défends les mêmes choses au sein de ma vie professionnelle, que dans ma vie syndicale, que ce soit via le CA de RFF, la présidence de la commission économique du CE lors de la fusion, puis lors du mandat précédent au CA de Réseau. Ainsi, déjà en 2006, j'insistais sur la nécessité de mieux calibrer les impacts socio-économiques et je m'offusquais que dans les projets, la valorisation d'un motif « professionnel » soit deux fois plus forte qu'un motif Domicile-Travail, du retard d'investissement sur les zones périurbaines et ai toujours promu un management plus émancipateur et une plus juste répartition des responsabilités et des moyens d'action associés ! Aujourd'hui notre inquiétude porte sur ces fameuses « petites lignes » que l'on s'apprête à transférer aux Régions et dont on sent que certains voudraient qu'elles s'étendent aux réseaux régionaux, et aux conséquences en termes de continuité de la propriété et du service public national, des impacts sur la sécurité des circulations, et plus encore sur les agents ! La double crise sanitaire et économique, augmente la pression financière sur les objectifs de Réseau et ceci a immédiatement des conséquences sur nos organisations et nos conditions de travail, défendre un budget, c'est défendre les salariés, protéger leurs emplois de demain. C'est ainsi que je conçois mon engagement au Conseil d'Administration : défendre une certaine idée du réseau ferroviaire, du service public, et de ceux qui sont le mieux à même de le faire vivre et de le servir. Parce que bien souvent les salariés sentent plus rapidement les évolutions, les dangers ou les opportunités de certains choix stratégiques et peuvent apporter une lecture, des propositions différentes et que le CA est un canal de transmission opérant. Chacun d'entre vous participe par son action à un des dossiers, tableaux de bord qui sont examinés en CA, la régularité, la réussite d'un chantier est la conséquence finale de tellement d'actions directes et indirectes. Nous avons besoin de tous, pour remplir les conditions d'une entreprise qui assume ses missions, et son rôle d'entreprise qui ne sera jamais tout à fait « comme les autres » et c'est tant mieux !

Je suis farouchement attachée aux notions d'intérêt général, de répartition juste et équitable des efforts mais aussi des créations de richesses, et pour la reconnaissance de la participation des cheminots à la résilience et l'incroyable adaptabilité de l'entreprise et donc ses apports à l'activité économique mais aussi la cohésion sociale et territoriale qui, pour moi, est une vraie source de valeur et contribue à un projet de société responsable, favorable à la transition écologique, je défends un ferroviaire qui a de l'avenir !



INFORMATIONS NATIONALES

ÉLECTIONS AU CA SNCF (CANDIDATE CHRISTELLE JEANNET)

Mon rêve est de gagner, avec l'équipe de France, la Coupe du Monde de foot féminin. J'ai eu la chance de toucher le trophée l'an passé, comme un avant-goût ?

Sinon, je suis aussi passionnément cheminote depuis 25 ans. J'ai commencé comme contractuelle à la vente pendant mes études, puis chargée de mission chez le concurrent à la Deutsche Bahn, avant d'être recrutée en filiale RAIL EUROPE à Francfort, puis comme attachée avant de devenir cheffe de gares. Il y a 2 ans encore, je travaillais dans une équipe totalement dédiée à l'humain à l'EIM Cadres (c'est une sorte d'APEC interne du Groupe pour accompagner le repositionnement des cadres dont le poste est supprimé ou les reconversions volontaires). Et je suis contente de revoir encore aujourd'hui des collègues épanouis qui ont réussi leur transition professionnelle de leur point de vue.

Tous les métiers que j'ai pu exercer dans le Groupe me sont utiles aujourd'hui dans mon rôle d'administratrice représentante des salarié-e-s, suite au parrainage de l'UNSA-Ferroviaire. Toutes les personnes avec lesquelles j'ai eu l'occasion de travailler m'ont appris des gestes métiers, des points de vue ou d'attention qui me servent toujours dans ma vie professionnelle et personnelle.

Je découvre actuellement le Conseil d'Administration de la « toute jeune » holding SA SNCF depuis le 1^{er} janvier 2020 jusqu'aux élections des représentants des salariés aux Conseils d'Administration. Comme tête de liste, je suis très heureuse de faire partie d'une équipe très complémentaire et mixte, avec des collègues de métiers, de collèges, d'âges, et de parcours différents, issus aussi de filiales comme Keolis et Geodis.

Comme administratrice représentant les salariés, je peux aussi intervenir sur les questions de stratégie, et bien évidemment celles ayant un fort impact potentiel sur les collègues. Les administrateurs des salariés ont un poids de par leur vote et leurs interventions autorisées par la gouvernance de SA. Ils représentent au total 4 votes sur 12 au CA de la holding par exemple. Nous avons par ailleurs des points réguliers avec le Président, le Directeur Général Délégué et le DRH du Groupe ; bientôt également avec les Présidents des autres Sociétés.

C'est une lourde responsabilité en cette période de crise sanitaire historique. Nos modèles économiques doivent être revisités et nos habitudes, jusque sur le terrain, le seront aussi. L'accompagnement des salariées et salariés sera primordial pour les aider à traverser cette période et à se projeter vers l'avenir en développant leur employabilité.

Mais je reste fière d'appartenir à une entreprise d'utilité publique, de rang mondial avec ses filiales et capable de prouesses y compris pendant la crise sanitaire (TGV sanitaires, trains fret, masques d'urgence grâce à Geodis). Nous avons aussi 50 projets de production d'énergie renouvelable, du numérique vert ... Cette valeur reconnue, au service du plus grand nombre (voyageurs, chargeurs pour les marchandises, désengorgement de nos villes et aménagement des territoires, limitation de notre empreinte environnementale), passe par les cerveaux et les mains des « artisans industriels » que sont les cheminot.e.s. Mais elle profite autant à l'ensemble de l'économie française par ruissellement avec des emplois sur les territoires, des investissements, des chantiers, des achats, des fournisseurs, des prestataires et beaucoup d'autres dépenses courantes qui bénéficient à tous, bien au-delà du Groupe SNCF.

En matière d'innovation sociale, nous constatons quand même aussi des progrès : mécénat de compétences, premier réseau féminin d'entreprise (ouvert aux hommes), CA SNCF parfaitement mixte, des solutions pour 7000 alternants, des secondes chances pour 2500 jeunes en insertion, 400 millions vont être investis chaque année dans le développement des compétences soit 7% de la masse salariale (contre seulement 3,5% en moyenne dans les grandes entreprises françaises). Nous devons continuer à attirer de futurs embauchés motivés, pérenniser les savoir-faire spécifiques, inventer ceux de demain. Dans notre fonds de commerce se situe en bonne place la sécurité des circulations qui repose sur une infinité de paramètres où le facteur humain reste prépondérant. Je pense qu'il faut voir le social comme un gisement précieux de valeur à préserver et à amplifier en développant l'innovation sociale. Pour contribuer à la performance de l'entreprise, chacun-e doit comprendre le sens de son travail et retrouver au plus vite le sentiment d'utilité et non la boule au ventre en allant au travail. C'est difficile mais pas impossible, et il y a tant à gagner pour toutes les parties prenantes !

Pour moi, il y a d'autres fondamentaux humains au-delà de nos fondamentaux de production :

1. le respect, l'exemplarité, l'équité entre les collègues, car ce sont des gages d'unité (la valeur et les risques se nichent souvent dans les interfaces et donc les choses se jouent dans notre capacité à travailler AVEC les autres au sein de chaque équipe certes mais aussi entre métiers, en transversalité comme notre culture d'entreprise l'y invite,
2. entretenir la flamme de l'engagement des salarié.e.s,
3. libérer le potentiel d'innovations individuel et collectif.

Bref, ce sont là des fondamentaux importants pour la pérennité du Groupe, pour gagner la confiance des investisseurs, de l'actionnaire, des Régions, des clients et chargeurs, et remporter des appels d'offres. Chacun-e peut contribuer, en conscience, avec ses leviers, à offrir un avenir aux agent-e-s du Groupe.

Gardons aussi en tête que nous avons toutes et tous eu confiance en SNCF lors de notre recrutement, lorsque nous l'avons choisie plutôt qu'une autre entreprise, avec nos raisons, pour ses « avantages employeurs » et pour ses valeurs !

VOS REPRÉSENTANTS UNSA-FERROVIAIRE

Nom	Prénom	Mail	Nom	Prénom	Mail
PERON	FRANCIS	peron.f@unsa-ferroviaire.org	LECEURS	FLORENCE	Leceurs.f@unsa-ferroviaire.org
MOINE	NATHALIE	moine.n@unsa-ferroviaire.org	LEMOINE	GREGORY	lemoine.g@unsa-ferroviaire.org
LEFEVE-MICHEL	BENOÎT	lefeve-michel.b@unsa-ferroviaire.org	POLYN	OLIVIER	polyn.o@unsa-ferroviaire.org
LAIZET	MORGANE	laizet.m@unsa-ferroviaire.org	HENON	JENNIFER	Jennifer.henon@reseau.sncf.fr
BOURBON	MICHAËL	bourbon.m@unsa-ferroviaire.org	ANNE	CORINNE	anne.c@unsa-ferroviaire.org
SCATENA	JEAN-PIERRE	scatena.jp@unsa-ferroviaire.org	LORQUIN	CEDRIC	lorquin.c@unsa-ferroviaire.org
GELEE	CATHERINE	gelee.c@unsa-ferroviaire.org	FOURROT	JEAN CHARLES	Jean-charles@reseau.sncf.fr

SI VOUS SOUHAITEZ NOUS ADRESSER DES QUESTIONS : uad.reseau@unsa-ferroviaire.org

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

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

J'adhère à l'UNSA !

CONTRACTUELS **Efficace**
Service public
Savoir-faire
EXPERTISE **Carrières**
Hot-Line Juridique **Autonome**
MÉTIERS **STATUT**
 Filières **Responsable**
 Syndicat de services

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