



Journal des CSE de SNCF Réseau

N°6 – Novembre-Décembre 2019

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 Economique (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.

SOMMAIRE

EDITO du SFErreur ! Signet non défini.	
EXTERNALISATION	2
FAITS MARQUANTS IDF.....	4
COMMISSION SECURITE FERROVIAIRE	5
FONCTIONNEMENT CSSSCT..... Erreur ! Signet non défini.	
INFOS PRATIQUES.....	8



À partir du jeudi 5 décembre 2019
Objectif : aucun cheminot





L'EDITO DU SECRETAIRE FEDERAL PAR C. THETIER

Le mois de décembre est toujours le moment où l'on fait le bilan de l'année et où l'on prépare les bonnes résolutions pour l'année à venir. Mais que retenir de cette année qui fût particulièrement difficile pour le monde cheminot ?

Avec des restructurations qui se succèdent et qui ont des conséquences lourdes sur l'état physique et mental de l'ensemble des cheminots.

Avec un changement radical de l'organisation de notre entreprise qui éclate en 5 sociétés et qui inquiètent fortement les cheminots sur le devenir de leur entreprise.

Avec les annonces de la cour des comptes qui préconise une réduction drastique du personnel, la fin des facilités de circulation et d'autres âneries en tout genre qui font passer une fois de plus les cheminots pour des nantis.

Avec la réforme des retraites qui est un modèle d'aberration décrété par quelques politiciens qui ne seront en aucun cas impactés.

Lorsque le pays est gouverné par des intellectuels qui sont comme le soleil d'hiver, ils brillent mais produisent peu de chaleur, il y a de quoi être agacé, écœuré et d'en arriver à vouloir se révolter.

Malgré toute notre volonté pour tenter d'établir un dialogue constructif, il n'y a eu que mépris et suffisance de notre gouvernement.

« Quand un homme est triste, il ne fait rien pour changer sa condition. Quand un homme est en colère, il agit pour le changement. »

Certes la grève ne réjouit personne, elle n'est que l'aboutissement d'un dialogue qui ne se fait plus mais elle est nécessaire si nous voulons, tous ensemble, nous faire entendre à nouveau.





EXTERNALISATION PAR P. BOUZID

Avant d'entrer dans le débat sur l'externalisation, voyons d'abord quels sont les motifs qui poussent un entrepreneur à externaliser certaines activités de son entreprise ?

Par la volonté de notre PDG Patrick Jeantet, SNCF Réseau se retrouve aujourd'hui mis en concurrence pour effectuer des opérations que ses propres salariés sont à même de faire. Afin d'être plus performant, notre direction n'a de cesse de compenser la surcharge de travail consécutive aux Grands Travaux par un recours massif à l'externalisation. Pourtant, l'externalisation, ce n'est pas ça ! Son but est de se concentrer sur ses forces et d'externaliser les opérations que l'on ne maîtrise pas ou peu. Une PME très spécialisée dans les machines-outils pourra externaliser la gestion des fiches de paie par exemple. Il faudra choisir quels domaines de l'entreprise doivent l'être. Ces PME délaissent certaines activités à des entreprises qui maîtrisent parfaitement un savoir-faire spécifique comme les métiers de l'informatique, où la taille de l'entreprise sera un critère déterminant pour embaucher un ingénieur en informatique. Tous ces spécialistes devront garder des compétences ce qui implique des formations. La réglementation changeant en permanence, il est difficile de toujours rester en adéquation avec les dernières lois ou décrets...

Le premier risque d'externaliser est la dépendance par rapport à son sous-traitant qui aura toute latitude pour pratiquer des prix prohibitifs surtout s'il se retrouve en situation de monopole.

A SNCF Réseau, et sous réserve de changement de stratégie, trois domaines ne seront pas externalisés : la maîtrise d'ouvrage, la surveillance du réseau et l'astreinte. Certains métiers dits à forte valeur ajoutée, comme les essayeurs seront gardés en interne.

En dehors de ces activités, tous les secteurs sont touchés que ce soit à la Voie, SE, SM, Caténaires, les ouvrages d'art (OA), l'assistance MOET et les Métiers SNCF SLG (Sécurité, Logistique, Globale) (anciennement SNCF entrepreneur) et bien sûr à la direction des Etudes avec une volonté d'atteindre 38% d'externalisation en 2021 !

Les domaines d'externalisation privilégiés sont, à des degrés divers, l'annonce des circulations, les agents d'accompagnement Trains Travaux et la conduite autonome, les missions de perchage et la dépose repose d'installations de sécurité (IS) pour des Travaux Voie.

La direction le reconnaît, l'externalisation coûte au moins à 10% de plus que si elle n'était faite par des cheminots. De plus, le management d'un prestataire est différent d'un agent en interne : il faudra d'abord **contractualiser puis s'assurer de la qualité de cette prestation**. Si on enlève les heures passées par l'encadrement, afin d'organiser et de piloter la production, en étant garant de la sécurité, ainsi que le temps passé à contrôler la qualité du prestataire, que reste-t-il comme plus-value à l'externalisation ? A cela s'ajoutent les risques liés à la **sous-traitance en cascade** avec l'utilisation de personnel ne maîtrisant pas toujours notre langue.

L'autre grande idée est de faire appel à **des entreprises « partenaires »** généralement du BTP et de « les faire monter en compétence ». Elles pourront alors être entièrement autonomes et ainsi livrer un ouvrage clé en main. Mais de l'aveu même de la direction M&T, la prestation actuellement, est nettement en deçà des exigences requises.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, tel un cliquet, l'externalisation s'enclenche dans tous les métiers de M&T. Aujourd'hui, à des degrés divers, plus aucun métier n'est épargné. De plus, demander à des cheminots de collaborer avec une entreprise « partenaire » pour l'assister puis la faire monter en compétences est une duperie ! Autrement dit, montrez-moi vos méthodes de travail, laissez-moi à dispo tous les référentiels (qui d'ailleurs sont encore classés 'document interne') et l'entreprise « partenaire » en fera bon usage ! Que deviennent les cheminots dans tout ça ?

L'UNSA-Ferroviaire a pour certitude que le passage du 'Faire au faire faire' amène les cheminots à devenir de **simples approbateurs démotivés** car ce n'est que leur retirer le métier dont ils étaient fiers à juste titre.

DIRECTION GÉNÉRALE IDF



FAITS MARQUANTS DE LA DG IDF PAR C. PRETAT

Au cours de cette période, plusieurs événements Sécurité ont eu lieu et certains méritent d'être commentés :

- Mercredi 30/10, à Vaires (INFP PE), un train de Fret SNCF déraille en VS sur la voie 20. La cause présumée est un sur-écartement.

- Quatre défauts de géométrie, détectés par engin de mesure, et imposant l'arrêt des circulations (événements classés ESR) :

- o Le 03/10 à Vaires (Paris-Est)
- o Le 03/10 à Gretz-Armainvilliers (Paris-Est)
- o Le 09/10 à Paris-Austerlitz, Poste C (PRG)
- o Le 16/10 à Chemin d'Antony (PRG), sur une zone ayant fait l'objet d'un renouvellement de rail par la Suite Rapide Zone Dense (chantier PRG4).

Ce mois d'octobre a été marqué par un certain d'événements affectant la voie. Pour l'incident du 30 octobre, plusieurs questions se posent : Qui était chargé de la maintenance de ces Voies de Service ? L'entretien était-il correctement assuré ?

En effet, les tirefonds qui assurent le maintien du rail étaient-ils en bon état ?

Le train Fret était-il chargé au maximum possible ?

Dans ce cas, souvent, sous le poids du train, le rail glisse latéralement et cela peut provoquer un sur-écartement.

Les 4 défauts de géométrie qui ont imposé l'arrêt des circula-

tions démontrent qu'il y a une fois de plus un problème concernant la maintenance ! Au-delà des conséquences sur la Régularité, cela démontre qu'il faut être très vigilant sur l'entretien en zone hyper-dense, car les installations souvent vieillissantes sont fortement sollicitées !

Au cours de cette période, d'autres événements ont aussi impacté la Régularité :

- Le mois a notamment été marqué par :

☒ Une rupture de la caténaire à Etampes (PRG), le 03/10

☒ Une soirée très difficile sur Paris Nord le 03/10 : Rupture de la caténaire à La Plaine – Stade de France, électrification d'une personne en Gare du Nord, accident de personne à Stade de France – Saint Denis

☒ Un accident de personne à Savigny sur Orge (PRG), le 12/10

☒ Une restitution tardive de travaux à Paris Austerlitz Banlieue (PRG), le 17/10

☒ Une rupture caténaire à Brétigny (PRG), le 23/10

Comme le mois dernier, les événements de cette période ont fortement affecté la Régularité. Les résultats sont d'ailleurs en retrait par rapport aux mois précédents.

Plusieurs incidents concernent le réseau avec des ruptures de caténaires.

Sur notre périmètre IdF, les conséquences sont à chaque fois très importantes pour les voyageurs

qui subissent les aléas du quotidien !

Une nouvelle fois, la maintenance de l'ensemble des installations ne doit pas être que curative, mais bien préventive !

Pour l'UNSA-Ferroviaire, les chantiers à faire en IdF nécessitent de la main d'œuvre, il faut donc embaucher !

A ce sujet, l'Entreprise vient de mettre en place un challenge pour recruter de futurs collaborateurs. Cette opération de cooptation est prévue entre le 04 novembre 2019 et 30 juin 2020.

L'objectif est d'embaucher entre 3 500 et 4 000 nouveaux agents. Pour cela, l'Entreprise incite les salariés à participer à cette opération en versant une gratification exceptionnelle de 600 € brut en deux temps.

300 € sera versé à la signature du contrat de travail de la personne cooptée et 300 € supplémentaires si l'agent nouvellement embauché est toujours présent dans l'Entreprise, un an plus tard.

La Direction précise que les agences de recrutement ont pour consigne d'accorder une attention particulière aux candidatures issues de la cooptation.

L'UNSA-Ferroviaire espère que cette méthode portera ses fruits pour combler les nombreux postes vacants...

INFORMATIONS NATIONALES

COMMISSION SECURITE FERROVIAIRE PAR C. THETIER

Après présentation des bilans par la Direction, il y a eu des échanges très constructifs entre les membres sur le thème de la Sécurité. Néanmoins les chiffres, même en baisse, ne permettent pas d'être satisfaits.

Les principaux sujets abordés :

- Le projet Nouvel'R qui selon la direction a permis de régler certains dysfonctionnements au sein de Réseau. En améliorant la communication de la Circulation et de Maintenance & Travaux en regroupant sous la même autorité les 2 lignes métiers.
- L'amélioration des conditions de travail avec une démarche de transformation managériale SST avec l'appui de Dupont de Nemours.
- Le classement des événements selon un critère d'évaluation. Il n'y a pas d'objectifs d'ESR sur les établissements mais seulement au niveau de l'entreprise.
- Les événements marquants de 2018 (mouvements des gilets jaunes, mouvements sociaux et intempéries) ont eu un impact sur la Sécurité.
- L'amélioration de la Sécurité c'est contribuer à la performance industrielle, les baisses des ES et ESR rapportent à l'entreprise.
- La reconnaissance du programme PRISME qui porte l'ambition de l'excellence en matière de sécurité, PRISME est devenu une référence en Europe. Une version 2 de Prisme plus élaborée est en cours de réflexion...
- La mise en place du projet ODICEO (remise d'ordre digitalisée) qui permet d'améliorer le suivi des incidents.
- La transformation de 44 engins en Auvergne pour trouver une solution au problème du déshuntage.
- Les derniers événements aux Passages à Niveaux qui ont eu un lourd impact sur la Sécurité. La suppression de ces ouvrages coûte trop cher et sera de ce fait trop longue. Certaines mesures consistent donc à placer des caméras et en aviser les automobilistes et les piétons et mettre en place de lampes à iodes sur les barrières de PN pour les rendre plus visibles.
- Les résultats Événements de Sécurité et Événements de Sécurité Remarquables qui ne sont pas satisfaisants.

Sur ce dernier point essentiellement, tous les membres de la commission sont d'accords. Les bilans Sécurité sont loin de convenir alors quelles solutions pouvons-nous mettre en œuvre afin d'anticiper ces accidents et incidents ?

Sur ce point, les avis divergent...Pour les Organisations Syndicales, il est important d'anticiper, de faire de la prévention avec de réelles actions :

- Diffuser une campagne de sensibilisation sur la dangerosité des PN,
- Remettre suffisamment de personnels là où l'utilité est reconnue (dans les gares, à bord des trains, etc...). La présence humaine rassure certains (lors d'un accident à un PN par exemple, il est nécessaire pour les voyageurs d'avoir une personne vers qui s'orienter) et en décourage d'autres sur des actions qui peuvent mettre à mal leur sécurité ou celles des autres (traversée de voies, dégradations d'appareils de voies, etc...). La Direction reconnaît que les traversées de voies même en gare sont de plus en plus fréquentes. Mais les objectifs en termes d'effectifs ne prévoient pas l'augmentation des recrutements...
- Ré internaliser la charge de travail aux cheminots, certaines interventions des partenaires industriels ne garantissent pas un niveau de Sécurité élevé. Ces entreprises ont des objectifs de production et la Sécurité n'est donc pas la priorité.

INFORMATIONS NATIONALES

Même si les avis divergent sur les actions à mener, Organisations Syndicales et Direction sont d'accord sur le fait que la Sécurité doit être la priorité. Afin de garantir un niveau de Sécurité élevé, il est nécessaire :

- D'obtenir des investissements en conséquence pour assurer la maintenance de nos voies et de nos infrastructures
- D'assurer en nombre suffisants les recrutements afin d'anticiper les départs en retraite ou autres et ainsi garder un niveau de connaissances suffisants : La formation et l'expérience des cheminots sont 2 clés essentielles au maintien de la Sécurité.

Chaque salarié de notre entreprise doit être concerné par la Sécurité. Le constat est clair : les risques affaissant à la Sécurité sont toujours aussi présents, il est nécessaire que des actions de prévention adaptées soient déployées. Reste à savoir si à partir du 1^{er} janvier 2020, la Sécurité restera la priorité dans chaque Société Anonyme.

**La réforme par points
c'est de la retraite
en moins !**

RETRAITES
S'informer
avec l'UNSA

Mobilisation générale dès le 5 décembre 2019

unsa-ferroviaire.org
f t in
UNSA
ferroviaire

INFORMATIONS NATIONALES

FONCTIONNEMENT DES CSSCT : QUEL BILAN ? PAR T. STEUNOU

Avec la mise en place de l'instance unique Comité Social et Économique (CSE) au 1^{er} janvier 2019, les différentes Commissions, qui en découlent, se sont peu à peu installées dans le paysage syndical. Les CHSCT n'existant plus, ces missions sont dorénavant assurées par la Commission Santé Sécurité et Conditions de Travail (CSSCT).

Cette Commission a donc pour objectifs principaux, par délégation du CSE, de veiller à la protection de la sécurité et de la santé des salariés et de contribuer à améliorer leurs conditions de travail.

Elle peut aussi prendre en charge l'analyse des risques professionnels, et proposer des actions de prévention sur différents thèmes (exemple : harcèlement, RPS, etc...).

Sur notre périmètre du CSE de la DG Réseau IdF, il existe 8 CSSCT :

ESTI, ITIF, DG IdF, Paris Saint-Lazare, Paris Rive-Gauche, Paris Sud-Est, Paris Est, Paris Nord.

Quel bilan en tirer après quelques mois de fonctionnement ?

Les CSSCT se sont mises en place non sans certaines difficultés sur certains secteurs au cours de cette année.

Certaines Commissions fonctionnent correctement, car un bon dialogue social s'est instauré entre les différents membres et la Direction, malheureusement le côté négatif de cette réforme l'emporte largement.

C'est une liste à la Prévert que l'on pourrait dresser et celles-ci est non exhaustive:

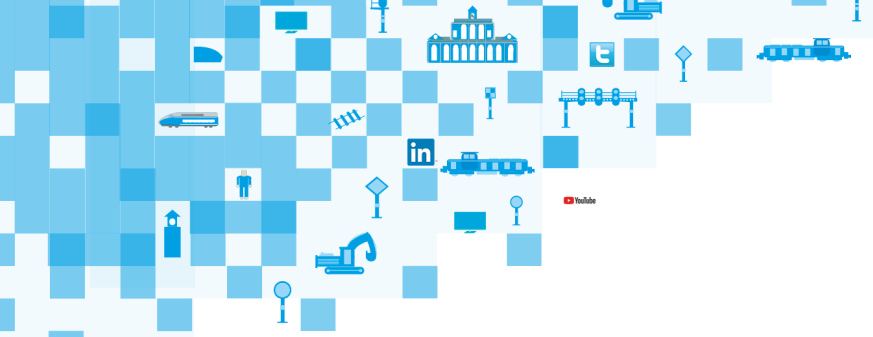
- Nombre d'Inspection Commune préalable (ICP) pléthorique, sans parler de celles pour lesquelles vos représentants sont informés le jour même.
- Classification des ICP non faite par la DG après prêt d'un an de fonctionnement du CSE !!!
- Périmètre surdimensionné avec trop peu de représentant du personnel : Comment peut-on correctement assurer nos missions et avoir une connaissance au plus juste de tous les chantiers de nos périmètres respectifs.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, la réforme des Instances Représentatives du Personnel voulue par le Gouvernement MACRON a fait disparaître les CHSCT sûrement l'instance de proximité la plus importante pour la vie quotidienne des cheminots.

Maintenant, il faut faire avec les CSSCT, mais il n'empêche que dans toute structure ou organisation humaine, il faut de la volonté et de la conviction pour travailler en bonne intelligence !

Dans les CSSCT, la Direction doit « donner le La » et montrer qu'elle entend assurer et assumer son rôle d'Employeur, conformément au Code du Travail.





VOS REPRESENTANTS UNSA-FERROVIAIRE

Nom	Prénom	Mail	Nom	Prénom	Mail
THETIER	Christophe	thetier.c@unsa-ferroviaire.org	PRETAT	Christian	pretat.c@unsa-ferroviaire.org
DUMONTIER	Sandrine	sandrine.dumontier.unsa@gmail.com	BERNARD	Stéphanie	stephanie.bernard@reseau.sncf.fr
BOUZID	Pascal	pascal.bouزيد.unsa@gmail.com	DERAIL	Xavier	xavier.derail@reseau.sncf.fr
DENIAU NICOL	Caroline	caroline.deniau-nicol@reseau.sncf.fr	FALICON	Aline	aline.falicon@reseau.sncf.fr
GARCIA	Philippe	garcia.p@unsa-ferroviaire.org	MONTAGNE-PONSARD	Nicolas	montagne-ponsard.n@unsa-ferroviaire.org
VAUCOULEUR	Isabelle	vaucoleur.i@unsa-ferroviaire.org	STEUNOU	Thierry	titste@gmail.com
VALBOM	Alexandre	valbom.a@unsa-ferroviaire.org			

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 ADHERER EN LIGNE, [CLIQUEZ ICI](#)

J'adhère à l'UNSA !

CONTRACTUELS **Efficace** **Service public**
EXPERTISE **Savoir-faire** **Carrières**
Hot-Line Juridique **Autonome** **Responsable**
METIERS **Filières** **STATUT**
 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

INFORMATIONS PRATIQUES

www.unsa-ferroviaire.org

UNSA Ferroviaire

19, rue des Bretons - 93210 La Plaine St-Denis

federation@unsa-ferroviaire.org