



ZP Nord Est Normandie

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.



Catenaire :

Page 2, Erreur de perchage sur la suite rapide Arras Lens Béthune



Réinternalisation :

Page 3, beaucoup de bruit, Pour pas grand-chose.



Réorganisation :

Page 4, au tour des pôles Gestion/ Finances.



Prévention :

Page 5, Retour sur la commission prévention du 09 Février 2021



Maintenir Demain :

Page 7, point d'étape.



ZP NORD-EST NORMANDIE

ERREUR DE PERCHAGE SUR LE CHANTIER DES TRAVAUX PREPARATOIRES SUR LA SUITE RAPIDE ARRAS LENS BETHUNE

Lors de la nuit du 26 au 27 janvier 2021 sur le chantier de suite rapide Arras Lens Béthune, un agent caténaire SNCF constate qu'une CLR (Connexion Ligne Rail) n'est pas reliée au rail mettant en danger (par risque d'électrification) les agents travaillant sur ce chantier. Ce dernier est arrêté et les protections sont vérifiées mais pour autant, l'entreprise CATELIA ne souhaite pas reprendre le chantier cette nuit-là. Par manque de confiance ? Un droit d'alerte a été déposé et une enquête réalisée.

Ce quasi accident* révèle une dérive de l'externalisation : la maîtrise d'œuvre était réalisée par la SNCF mais les travaux caténaires l'étaient par des entreprises extérieures à savoir CATELIA (protection caténaire) et SAGES RAIL (filiale de CATELIA).



L'externalisation en cascade montre que les responsabilités sont diffuses tout en révélant les dérives sans boucle(s) de rattrapage ! D'autre part, la synthèse de ce quasi accident pose plusieurs questions et constats :
Les gestes métiers sont-ils connus ?

La préparation et l'organisation du chantier sont-elles à la hauteur des dangers ?

La pression est mise pour que les agents travaillent plus vite mais selon des plans de perchage très denses qui ne permettent pas d'avoir de recul sur chaque chantier.

Exemple criant de la situation : les agents SAGES n'utilisent aucun document d'organisation ! Le plan de perchage est envoyé par mail aux agents sur Smartphones. L'absence de dépêches laisse ainsi les agents SEULS pour s'organiser tout en se contentant des confirmations orales ! Les procédures à la SNCF sont plus strictes car ne laissant pas de place à l'imprécision tout en permettant des boucles de rattrapage. N'oublions pas que est l'erreur est humaine et que le meilleur moyen d'en échapper s'appelle ... l'homme !

*Quasi accident (événement qui a eu lieu mais sans conséquences pour l'agent).

Les élus UNSA Ferroviaire considèrent que la sécurité d'un chantier ne DOIT pas être approximative ! Nous sommes contre l'externalisation qui fait courir de graves dangers pour tous les travailleurs du rail. Même si l'entreprise s'appête à ré-internaliser 500 emplois (secteur par secteur) cette initiative ne constitue qu'une goutte d'eau par rapport aux dégâts déjà constatés avec des pertes de compétences, des manques de personnels, un manque d'attractivité de l'entreprise, etc.



ZP NORD-EST NORMANDIE

LA REINTERNALISATION : BEAUCOUP DE BRUIT ... POUR PEU D'EFFETS SUR L'EMPLOI.

Dès la nomination du Président FARAN-DOU, l'UNSA Ferroviaire l'avait interpellé parmi de nombreux sujets sur l'importance des emplois externalisés à la SNCF. En effet, la pertinence économique de l'externalisation de certaines tâches ne semblait pas être au rendez-vous. Pire, l'Entreprise avait parfois fait le choix d'externaliser des tâches que certains agents « sans missions suite à réorganisation » auraient pu réaliser, situation rendue incohérente aussi bien sur les plans humain et économique !

Finalement, le Président Farandou a décidé d'étudier le sujet dans toutes les Sociétés Anonymes et durant l'année 2020, les organisations syndicales ont été conviées à plusieurs tables rondes sur le sujet.

Pour SNCF Réseau, cela s'est traduit par un objectif de 500 postes réinternalisés sur 3 ans.

L'UNSA Ferroviaire avait partagé avec la Direction de l'Entreprise quelques constats :

- Il faut maintenir et développer les compétences techniques « cœur de métier » nécessaires à la maîtrise du réseau, garder à l'esprit ce concept : « Pour savoir bien faire-faire, il faut déjà bien savoir-faire ! ».
- Diminuer voire stopper les externalisations les moins efficaces (économiquement, techniquement et sur le plan de la sécurité).

- Réaliser des travaux ou des prestations prioritaires avec par exemple le traitement des pistes/itinéraires, limiter l'expansion de la végétation aux abords, privilégier le traitement préventif de l'accidentologie technique.

Lors de ces tables rondes, l'UNSA-Ferroviaire a demandé à la Direction de l'Entreprise qu'un message fort soit envoyé à destination des cheminots. En effet, les cheminots de SNCF-RESEAU n'en peuvent plus de se voir déposséder de leur travail par des partenaires dont ils sont souvent obligés de former les salariés ! L'exercice en traumatise plus d'un et il devient urgent de les rassurer par d'autres procédés !

L'UNSA Ferroviaire a donc fait des propositions permettant ainsi un message fort à savoir :

- Réinternaliser l'ensemble des prestations de perchage caténaires pour les chantiers de renouvellement (environ 200 ETP (1)) dont les opérations sont très accidentogènes.
- Réinternaliser l'ensemble des missions HTM2 des agents SE (3) (environ 100 ETP).
- Attribuer les emplois restants aux brigades vertes afin de faciliter les reclassements d'agents.
- Affirmer que le mouvement engagé ne constitue qu'un début ...





ZP NORD-EST NORMANDIE

La Direction de l'Entreprise a pratiqué une écoute polie mais sans plus. Seule la moitié de nos demandes ont été entendues et la technique du « saupoudrage » a prévalu. Pour l'UNSA ferroviaire, il s'agit d'une occasion manquée car l'Entreprise aurait pu mettre en avant le savoir et l'efficacité des salariés. L'opportunité a été ratée sur fond d'idéologie malsaine. Pour preuve de ce saupoudrage, lors du CSE du 24 Février 2021, une présentation de cette réinternalisation a été faite aux élus. Entre 73 et 80 postes sont prévus être créés sur ... 3 ans sans même préciser le/les métier(s) !!! Où sont passés (par exemple) les agents SE ?

Le projet sera décliné dans 4 domaines :

- Brigades Vertes (40 agents). L'objectif étant d'intervenir rapidement sur la végétation en cas d'incident/accident circulation tout en maîtrisant la végétation sur chaque établissement,
- Voie (25 agents),
- Signalisation (10 agents),
- Caténaires avec perchage et poly-compétences (5 agents).

Sur un effectif de plus de 11 200 agents (actuellement), entre 73 et 80 postes sont prévus être créés sur 3 ans. Même si les élus UNSA Ferroviaire peuvent se réjouir de la création de postes (plutôt que des suppressions), le goût est amer face à la frilosité de la politique de l'Entreprise. Nous restons donc pour l'instant dans l'ordre du symbolique. Il faut faire davantage surtout face aux multiples enjeux qui se dressent devant nous.

(1) ETP : Equivalent Temps Plein

(2) HMT2 : Habilitation Maintenance et Travaux Niveau 2

(3) Agent SE : Agent du Service Electrique

POLES GEF OU LE PROJET « ORGANISATION BUSSINESS PARTNER »

Actuellement tous les établissements sont organisés avec un pôle GEF (Gestion Et Finances) et Achats. Ce dernier permet d'acheter et de gérer toutes les factures et de suivre les investissements à la maille de l'établissement. Ils sont directement rattachés au directeur d'établissement dont ils dépendent.

La Direction des métiers de la Finance Achats a prévu de les réorganiser afin qu'ils ne soient plus disséminés dans chaque établissement. Ils dépendraient directement d'une plateforme nationale. Ce projet dénommé « ORGANISATION BUSINESS PARTNER » devrait aboutir à une mise en place dès mois de septembre 2021.

Les établissements Réseau de le ZP NEN sont pilotes sur ce projet. Pour l'instant, aucune présentation n'a été faite en CSE mais nous savons déjà que cette nouvelle réorganisation vise à faire un gain de productivité de l'ordre de 30% parmi les effectifs !





ZP NORD-EST NORMANDIE

RETOUR SUR LA COMMISSION PREVENTION DU 09 FEVRIER 2021

Cette commission prévention se réunit 4 fois par an en amont des CSE pour étudier les problématiques en matière de santé, sécurité et conditions de travail sur le vaste périmètre de la ZP NEN (15 établissements et 1 Direction, 7 CSSCT (Commission santé, sécurité et conditions de travail)) pour un effectif de 11 211 agents au 31/12/20.

14 sujets étaient à l'étude sur le document remis en séance, nous ferons un focus sur deux d'entre eux :

Accident de travail

ACCIDENTS DU TRAVAIL

ANNEE 2019:

Nombre d'accidents du 01/01/2019 au 31/12/2019: **491**

Accidents du travail avec arrêt: **226**

Accidents du travail sans arrêt: **184**

Accidents de trajet avec arrêt: **42**

Accidents de trajet sans arrêt: **33**

Quasi accidents: 6

Dont Accidents graves: **14**

ANNEE 2020:

Nombre d'accidents du 01/01/2020 au 30/09/2020: **429**

Accident mortel: **1**

Accidents du travail avec arrêt: **192**

Accidents du travail sans arrêt: **148**

Accidents de trajet avec arrêt: **35**

Accidents de trajet sans arrêt: **27**

Quasi accidents: **26**

Dont Accidents graves: **20**

Nous pouvons constater à la lecture de ces chiffres une baisse globale des accidents (429 en 2020 contre 491 en 2019) en partie liée à la situation sanitaire (moins d'activité et plus de télétravail). Pour autant, nous déplorons le décès de l'un de nos collègues percuté par un train le 18 Mars 2020 près de Strasbourg (Infrapole Rhénan) ainsi que l'augmentation des quasi accidents (+20) (événements ayant eu lieu mais sans conséquences pour agent) et des accidents graves (+ 6) que la DZP NEN ne sait pas expliquer !

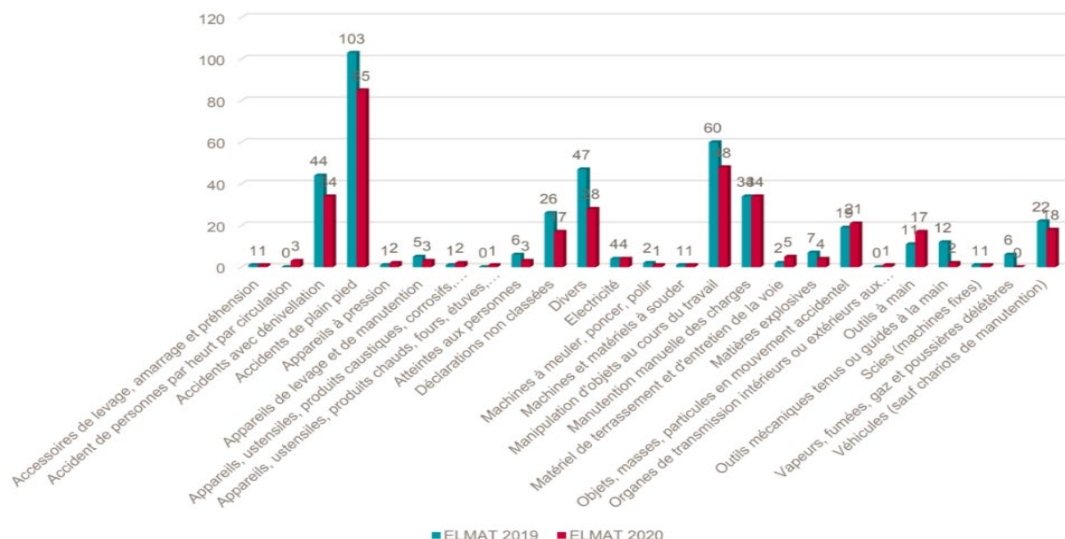
De plus, l'étude des documents présentés fait ressortir quelques informations saillantes sur les causes les plus fréquentes de ces accidents : Accidents de plain-pied (85), Manipulation d'objets au cours du travail (48), Accidents avec dénivellation (34), Manipulation manuelle des charges (34).

La Direction se cantonne à sensibiliser et informer les agents là où les élus UNSA ferroviaire revendiquent des moyens, des investissements, des formations pour qu'ils ne se blessent plus au travail.

Sur les accidents de plain-pied et notamment ceux liés à l'état des pistes, l'entreprise compte réinternaliser une quarantaine d'agents sur la ZP NEN dans les brigades afin de retrouver un état correct des abords de voies.

ACCIDENTS DU TRAVAIL

REPARTITION DES ACCIDENTS SUR LA DZP NEN PAR TYPE D'ELEMENT MATERIEL

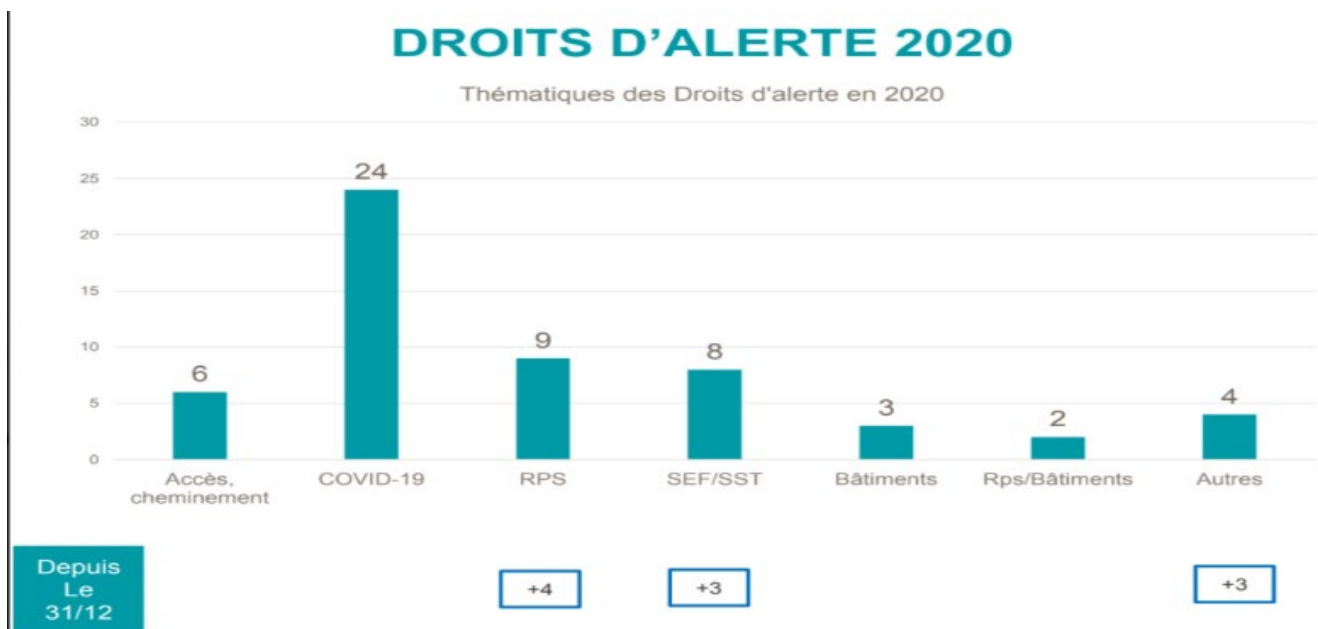




ZP NORD-EST NORMANDIE

Des brigades vertes sont à l'essai dans certains établissements pour renforcer ce dispositif. Pour les élus UNSA Ferroviaire, nous pensons qu'il faudrait une vraie prise en compte de ce problème car tout n'est pas lié au glyphosate (matière active d'un défoliant banni car classé cancérigène). La diminution drastique des effectifs dans les brigades liées aux multiples réorganisations a conduit à un quasi abandon de l'entretien des abords des voies. La SNCF doit prendre conscience qu'il faut mener une vraie politique de suivi et d'entretien des pistes et itinéraires. Ce ne sont pas 40 agents (sur 3 ans !) parmi les 15 établissements qui permettront de redresser la situation.

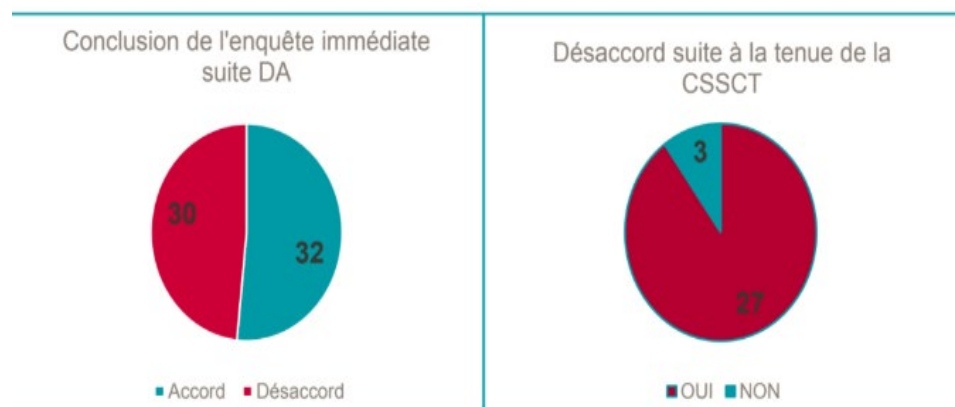
Droit d'alerte :



Le second sujet prégnant est constitué par le nombre croissant de droits d'alerte (DA) sur la ZP NEN : 31 en 2019, 56 en 2020 ! Généralement, le DA constitue une procédure permettant aux élus d'alerter la Direction sur un danger grave et imminent. Une fois le DA déposé, une enquête a lieu entre les signataires (élus) et la Direction. Un rapport est réalisé. Si la Direction et les enquêteurs ne sont pas d'accord sur les conclusions de l'enquête, un CSE extraordinaire est déclenché. Ce dernier débouche soit sur un accord (l'alerte est levée) soit sur un désaccord, le dossier étant remis à l'inspecteur du travail qui tranchera. La procédure est donc lourde et loin d'être anodine !

En 2020, 24 DA ont été déposés pour danger grave et imminent (DGI) portant sur le sujet COVID-19 ! La crise sanitaire est certes inédite et l'Entreprise a dû s'organiser très rapidement mais ce sont d'abord les agents qui ont dû s'adapter pour faire circuler les trains tout en préservant un haut niveau de sécurité ! Il ne suffit pas de se contenter de produire plusieurs dizaines de fiches sanitaires pour simplifier la situation du terrain bien au contraire !

DROITS D'ALERTE 2020





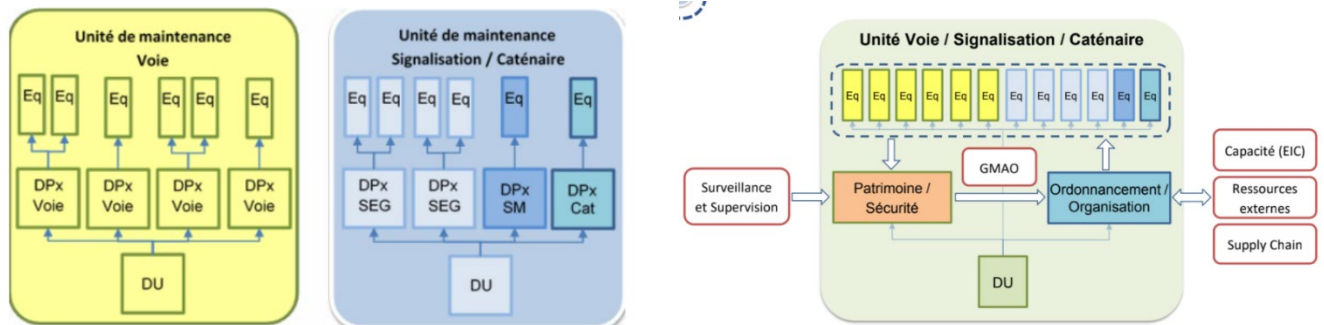
ZP NORD-EST NORMANDIE

« MAINTENIR DEMAIN » OU LA VALSE DES PROJETS !

Le projet de SNCF Réseau s'intitulant « MAINTENIR DEMAIN » a été lancé en fin d'année 2020 pour une mise en application à partir de janvier 2022. Six établissements dits « tête de file » ont été identifiés avant généralisation en 2024 à l'ensemble des établissements de SNCF Réseau.

L'objectif est d'atteindre un meilleur niveau de maintenance pour la sécurité tout en améliorant la ponctualité des circulations ferroviaires avec une stabilité des coûts (?).

Moyens : les unités de production vont devenir mixtes pour simplifier la gestion des interfaces, de permettre une meilleure utilisation des ressources mobilisées et de faciliter la coordination des activités.



Au vu de l'importance de cette réorganisation, une Concertation Spécifique de Projet (CSP) a été demandée par l'UNSA Ferroviaire. Elle s'est tenue le 19 Janvier dernier. Cette réunion permet à chaque organisation syndicale de faire évoluer le projet.

Lancer un projet d'une telle ampleur en changeant l'actuel modèle de production en cette période de crise sanitaire (dont on ne voit pas le bout) n'est pas opportun. Il faudrait déjà se remettre en ordre de marche nominale dès cette sortie de crise inédite.

Nous pensons d'abord que les cheminots aient besoin de stabilité. A peine Nouvel 'R mis en place qu'un énième projet réapparaît ! Comme l'a écrit le président FARANDOU en novembre 2019, « les cheminots sont déboussolés ou inquiets sur leur avenir professionnel ». Nous ne pouvons que partager ce constat !

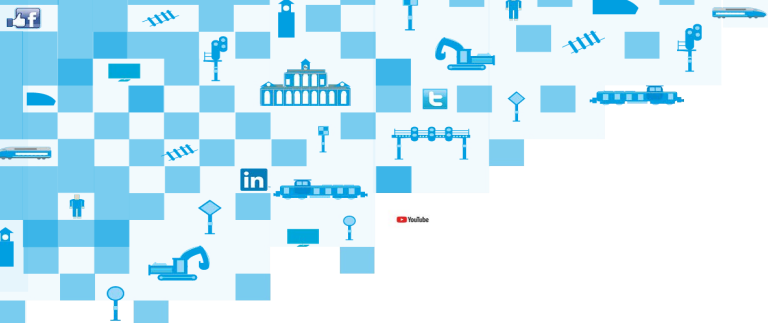
Enfin, nous avons porté les différents points suivants (liste non exhaustive) :

- Les Unités de Production (UP) Mixtes ont-elles prouvé leur efficacité ?
- Deux modèles d'UP Mixtes à savoir l'un pour les LGV, le second pour ligne classique.
- Alerte sur la charge de travail et sur les missions dévolues aux encadrants.
- Des UP mixtes mais davantage réduites à taille humaine (Pour l'instant, aucun chiffre n'est avancé sur le nombre d'agents pas UP).
- Qui est l'arbitre entre la cellule patrimoine et la cellule organisation
- Le MPX (Manager de Proximité) ou la fonction aux multiples questions : quelles qualifications, quelles compétences, gestion de la partie RH, quels liens avec le DU, etc.
- Une réelle attention au déroulement de carrière (qui soit encore possible à M&T ?).

Pour toutes ces raisons et encore bien d'autres, nous ne pouvons adhérer à ce projet. Nous ne cesserons de porter vos revendications afin de faire évoluer ce énième projet

Le prochain R-V de la CSP est prévu le 10 MARS 2021

Voir art dans le journal ZP NEN n°12



VOS REPRESENTANTS UNSA-FERROVIAIRE

Nom	Prénom	Mail	Nom	Prénom	Mail
KAMMERER	SYLVIE	kammerer.s@unsa-ferroviaire.org	GY	JEAN MARC	gy.jm@unsa-ferroviaire.org
LEROY	ADRIEN	leroy.a@unsa-ferroviaire.org	LE CESNE	CLAIRE	le-cesne.c@unsa-ferroviaire.org
BERTRAND	PIERRE	bertrand.p@unsa-ferroviaire.org	HENER	EVELYNE	hener.e@unsa-ferroviaire.org
MELONI	DELIZIA	meloni.d@unsa-ferroviaire.org	COLLOTTE	SEBASTIEN	collotte.s@unsa-ferroviaire.org
NOEL	MAURICE	noel.m@unsa-ferroviaire.org	HALAS	GAEL	halas.g@unsa-ferroviaire.org
DEMARES	SOPHIE	demares.s@unsa-ferroviaire.org	MARQUISE	PHILIPPE	marquise.p@unsa-ferroviaire.org
SCHMITT	PASCAL	schmitt.p@unsa-ferroviaire.org	CAILLE	SEBASTIEN	caille.s@unsa-ferroviaire.org
RAWOLLE	REGIS	rawolle.r@unsa-ferroviaire.org	TREDEZ	CHRISTOPHE	tredez.c@unsa-ferroviaire.org
THEVENARD BERGER	BENOIT	thevenard.b@unsa-ferroviaire.org	STRICHER	PASCAL	stricher.p@unsa-ferroviaire.org
DAIME	LAURENT	daime.l@unsa-ferroviaire.org	NOWICKI	PIERRE	nowicki.p@unsa-ferroviaire.org
CATIAU	BRUNO	catiau.b@unsa-ferroviaire.org			

SI VOUS SOUHAITEZ NOUS ADRESSER DES QUESTIONS : catiau.b@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
 METIERS
 Autonomie
 STATUT
 Filières
 Syndicat de services
 RESPONSABLE

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

