



**CSE
SNCF
OPTIM'
SERVICES**



LES BRÈVES

CSE des 29/08 et 24/09

Réorganisation du suivi en santé

au travail au cabinet médical de Strasbourg

Le contrat à durée déterminée du docteur Elisabeth WACH, médecin du travail au cabinet médical de Strasbourg, prend fin le 31 octobre 2024.

Pour historique, le docteur Elisabeth WACH, médecin retraité de la région, a été embauchée sur le cabinet médical de Strasbourg, en CDD à 20 % en février 2024 pour pallier l'absence temporaire du docteur GROSS qui a finalement démissionné. Le docteur GROSS exerçait également au sein du cabinet médical de Mulhouse ; le recrutement d'un nouveau médecin du travail pour ce cabinet médical est en cours.

La Direction des Services Médicaux (DSM) a recruté un médecin du travail à Strasbourg (Dr TCHIBOZO) et a mis en place une nouvelle organisation dans le suivi en santé au travail des 488 agents :

- Le docteur JANKOWSKI, médecin coordinateur territorial (à 40 %) et médecin du travail (à 60 %), a récupéré 153 des agents suivis, dont les 44 agents relevant du CSE OPTIM'Services avec un effectif global de 1 000 agents ;
- Le docteur TCHIBOZO assurera le suivi des 335 agents restants.

Les élus UNSA-Ferroviaire ont demandé qu'un point sur le recrutement du médecin du travail concernant le cabinet médical de Mulhouse soit fait. La DSM a précisé qu'un médecin est en cours de recrutement.

De manière générale, les élus UNSA-Ferroviaire souhaitent également une présentation plus large et formalisée des dossiers de nominations de médecins. L'activité globale en santé au travail de la région concernée doit être présentée au-delà des effectifs des agents relevant du CSE OPTIM'Services.

De plus, les élus UNSA-Ferroviaire déplorent que les dossiers présentés au CSE soient morcelés et ils pointent la difficulté, pour eux, de reconstituer le puzzle de l'activité globale. La répartition des portefeuilles agents des médecins respectant le cadre de l'agrément, les élus UNSA Ferroviaire ont voté favorablement pour la nomination du docteur dans l'intérêt des salariés.

■ **L'UNSA-Ferroviaire, à vos côtés toute l'année !**

Information cabinets médicaux

Perspectives 2024-2025

Quand la gestion comptable des services médicaux prend le pas sur le besoin de proximité pour les agents.

La DSM a présenté une note exposant la cartographie actuelle des cabinets médicaux ainsi que les évolutions envisagées en termes de travaux et de maillage territorial.

Quelques chiffres :

Le maillage territorial est dense avec des implantations éparées (23 cabinets médicaux régionaux et 65 périphériques, 9 CFAS, 3 laboratoires et 23 permanences du Pôle de soutien psychologique). En termes de superficie, l'ensemble des cabinets médicaux représente 41 505 m² (62 % pour les régionaux et 38 % pour les périphériques). Les dépenses globales locatives représentent un coût de 10 M d'euros (50 % de la dépense dévolue pour le secteur Île-de-France).

La DSM poursuit l'évolution de son maillage territorial en conciliant trois objectifs :

- Assurer un meilleur service de proximité ;
- Utiliser au mieux les personnels pour réaliser les prestations attendues ;
- Maîtriser et optimiser le budget de fonctionnement par quatre moyens :
 - Mutualisation des cabinets médicaux de proximité pour améliorer la qualité de service auprès des SA et la QVT des salariés ;
 - Projets de déménagement ;
 - Projets d'aménagement et d'amélioration des cabinets médicaux ;
 - Poursuite et développement des visites médicales sur LPA.

La DSM a pris la décision de reporter l'activité des cabinets médicaux de Mantes et Achères vers Paris Saint-Lazare en décembre 2024 et de Chartres vers Versailles et Paris Montparnasse en janvier 2025. Ces transferts d'activité sont justifiés par la DSM par une faible activité ainsi que des départs en retraite des personnels médicaux et paramédicaux.

Une réflexion est menée concernant la mutualisation des cabinets médicaux de Narbonne et Béziers sur Narbonne en intégrant l'action sociale afin de réaliser un pôle médico-social pour 2025.

Les élus UNSA-Ferroviaire regrettent que le dossier présenté lors du CSE soit axé uniquement sur la gestion immobilière à court terme et revendique la présentation d'un projet de service ambitieux avec une vision prospective et offensive. La DSM a répondu qu'aucun schéma directeur n'était pour l'instant formalisé compte tenu de l'absence de demande des SA pour faire évoluer la politique des services médicaux.

Les élus UNSA-Ferroviaire demandent que la DSM ne soit pas dans une position attentiste, mais qu'elle soit force de proposition dans la relation client avec les SA.

Les élus UNSA-Ferroviaire déplorent la fermeture de plusieurs cabinets médicaux périphériques avec, pour conséquence, la diminution de l'offre de proximité et resteront vigilants aux conséquences sur le devenir des salariés

Les élus UNSA-Ferroviaire ont bien saisi que le maître-mot de la politique des Services médicaux reste la production, objectif pressant et croissant au sein du GIE dans la relation client.

■ **L'UNSA-Ferroviaire, à vos côtés toute l'année !**





Formation des IDE Santé au Travail

À la suite de la loi n° 2021-1018 du 2 août 2021 suivie du décret n° 2022- 1664 du 27 décembre 2022 relatif à la formation spécifique des infirmiers de santé au travail (six blocs de compétences à acquérir), tout le personnel Infirmier en Santé au Travail (IDEST) SNCF, y compris les infirmiers diplômés d'État (IDE) cadres hors management, doit être formé avant le 31 mars 2026. Et seuls les IDE formés pourront exercer en santé au travail.

La DSM a choisi l'ISTNF pour assurer cette formation (organisme reconnu en santé au travail) dont le coût est de 600 000 euros et qui est dispensée :

- En présentiel, avec un test de compréhension final des notions développées (sites de Paris et Lille uniquement, car il demeure un problème de logistique pour l'étendre sur d'autres régions) ;
- En e-learning, avec des modules et des tests (questionnaires, quiz) ;
- En classe virtuelle, avec interaction avec le formateur (visioconférence).

Cette formation débouchera sur une certification avec une évaluation finale (présentation d'une pratique professionnelle). La direction nous assure que tout le personnel infirmier sera certifié et qu'il y aura possibilité de valider les modules en plusieurs fois en cas d'échec.

La formation du premier lot d'IDE (moins de cinq ans d'ancienneté) se terminera fin 2024. Actuellement, le retour des IDE concernant cette formation est très positif selon la direction. Les lots de formation 2 et 3 seront mis en place avec des formations à la carte selon le parcours des infirmiers.

La direction informe que ce critère de formation fera certainement partie de la demande du prochain agrément Santé au Travail qui exige plus de délégations d'actes vers les IDEST et qui constitue une montée en compétences et une meilleure qualité du travail.

Pour rappel : 24 IDEST ont quitté l'entreprise en

2023 et 22 IDEST en 2022, soit 10 % pour l'instant. Les élus UNSA-Ferroviaire restent vigilants sur les possibilités d'avancement d'un personnel infirmier de plus en plus sollicité en raison d'une baisse constante de la démographie médicale.

Malgré les revendications des élus UNSA-Ferroviaire, la direction précise qu'à l'issue de cette formation, il n'y aura pas de revalorisation salariale pour les IDEST formés. L'UNSA-Ferroviaire avertit la direction que celle-ci sera indispensable, car la santé au travail est une spécialisation et que l'entreprise prend le risque d'avoir des problèmes de fidélisation de son personnel infirmier.

Les élus UNSA-Ferroviaire restent vigilants quant au bon déroulé de cette formation à la carte selon les groupes d'IDE. N'hésitez pas à alerter vos élus en cas de difficultés.

■ **L'UNSA-Ferroviaire, à vos côtés toute l'année !**



Information

relative au règlement STI-OPE

Quel avenir pour la sécurité ferroviaire ?

Les STI-OPE (spécifications techniques d'interopérabilité) instaurent les règles indispensables à l'harmonisation de l'espace ferroviaire européen. Cela concerne les tâches essentielles de sécurité autres que la conduite des trains afin de se mettre en conformité avec les dispositions du 4^e paquet ferroviaire.

La notion de « tâche essentielle de sécurité » disparaît et est remplacée par « tâche critique de sécurité ».

Le personnel chargé de tâches de sécurité hors conduite doit disposer des aptitudes appropriées pour assurer le respect des règles d'exploitation et de sécurité.

Le règlement européen fixe des exigences de santé spécifiques à respecter pour trois tâches :

- Départ des trains et autorisation de mouvement des trains ;
- Accompagnement des trains ;
- Préparation des trains.

Des modifications des critères des exigences médicales concernant l'aptitude physique et psychologique vont être réalisées : les directeurs de la sécurité des différentes entreprises ferroviaires du groupe doivent donner leurs volontés en termes d'exigence des critères médicaux.

Ces exigences ne sont pas définies par examen comme dans l'arrêté d'aptitude actuel, ce qui laisse un champ plus vaste sur les types d'examens à réaliser (pas d'ECG imposé au niveau européen, mais possibilité de faire des examens complémentaires).

L'entreprise doit affirmer aussi de son côté un certain nombre de positions sur ce qu'elle attend en termes de sécurité. Selon les termes de la STI-OPE, les professionnels de santé doivent être qualifiés pour effectuer des examens d'aptitude et les exploitants ferroviaires doivent indiquer comment ils s'assurent que les professionnels de santé sont qualifiés pour réaliser les examens d'aptitude.

Il n'y aura plus d'agrément pour l'aptitude sécurité.

À ce jour, tant que les textes nationaux demeurent, il n'y a pas de contradiction entre les textes européens et nationaux, donc pas de changements sur les examens. La Direction générale des Infrastructures, des transports et des mobilités (DGTIM) se donne jusqu'en octobre 2025 pour revoir le règlement français, notamment l'arrêté d'aptitude.

Que va introduire le législateur français ? Quels types d'examens ?

Les élus UNSA-Ferroviaire s'inquiètent d'une médecine d'aptitude pouvant être revue à la baisse en fonction des choix que feront les EF (Entreprises ferroviaires) avec un potentiel abaissement du niveau de sécurité pour le ferroviaire.

Les élus UNSA-Ferroviaire resteront également vigilants sur les impacts à venir sur le maillage territorial des CFAS (Centre ferroviaire d'aptitude sécurité), sur l'activité des laboratoires et sur leurs effectifs.

■ **L'UNSA-Ferroviaire, à vos côtés toute l'année !**

Évolution de l'organisation du département « Conseil et Expertise » d'OPTIM'Services PPA

Lors du CSE du 24 septembre, une présentation a été faite sur l'évolution de l'organisation du département "Conseil et Expertise".

Pour la direction de PPA (Paie et prestations administratives), cette nouvelle organisation implique des ajustements au sein des différents pôles afin d'adopter une organisation plus agile. L'objectif est de mieux répondre aux enjeux et aux besoins des clients.

Cette évolution s'effectuera à effectif constant, avec la suppression du poste de responsable du pôle Gestion des aides publiques et de celui de responsable du pôle rémunération du CARRT (suite à un départ en retraite) ainsi que la création d'un poste d'expert en charges sociales et d'un poste de gestionnaire recouvrement.

Les élus UNSA-Ferroviaire s'assureront que le GRH00910 sera bien appliqué et expriment leurs préoccupations quant aux impacts potentiels de cette évolution d'organisation sur les salariés.

Ainsi, les élus UNSA-Ferroviaire demandent qu'une attention particulière soit portée afin de garantir qu'il n'y ait pas d'effets négatifs sur les conditions de travail. Une vigilance accrue sera également nécessaire concernant la charge de travail des responsables, afin de préserver l'équilibre entre vie professionnelle et vie personnelle.



Bilan TH

Lors de cette plénière, la direction d'OPTIM'Services a présenté aux élus le bilan des différents types d'aménagements réalisés au cours du 2^e trimestre 2024.

Les dépenses d'aménagements de postes au cours de ce trimestre sont plus importantes pour le télétravail.

Point sur la sensibilisation :

- **Action Sociale** : sur demande du personnel, une sensibilisation a été faite auprès du collectif de l'AS du Nord-Pas-de-Calais sur les maladies chroniques invalidantes auprès d'environ 50 professionnels ;
- **Services Médicaux** : sur demande du personnel, une présentation de l'accord TH a été réalisée auprès du médecin du travail et des infirmières du cabinet médical de Château-Landon à Paris, soit seulement trois personnes ;
- **Les élus UNSA-Ferroviaire** souhaitent que tous les médicaux et paramédicaux sans distinction soient informés sur l'accord TH
- **Multi établissements** : le pôle Mission Handicap & Emploi a proposé au niveau national un webinar portant sur les troubles psychiques. 177 managers, acteurs RH et médico-sociaux confondus, ont pu en bénéficier.

Les élus UNSA-Ferroviaire insistent sur la nécessité d'un accompagnement auprès de tous les agents d'OPTIM'Services concernés et sur le fait que l'entreprise doit y mettre les moyens.

- **L'UNSA-Ferroviaire, à vos côtés toute l'année !**

Accidentologie

OPTIM'Services

Le document présenté aux élus met en avant plusieurs points liés à la sécurité et à la prévention des accidents dans une organisation :

1

Accidents et quasi-accidents

Les enquêtes montrent que les accidents se produisent majoritairement en Île-de-France, surtout chez les salariés des services médicaux (SM), qui sont nombreux. Il est essentiel de faire prendre conscience des risques aux employés.

2

Habitudes et dangers

Les accidents sont souvent causés par des gestes répétitifs, devenus machinaux, sans réelle attention aux risques encourus.

3

Chasse aux risques

Une réflexion est en cours pour sensibiliser les professionnels à une "chasse aux risques" l'année prochaine. Cette initiative vise à encourager les équipes à identifier les dangers au quotidien.

4

Agressions

Il existe un problème croissant d'agressions, aussi bien par des personnes extérieures qu'entre agents, notamment dans le milieu médical.

5

Accidents avec arrêts de travail

Leur augmentation est jugée inacceptable. La direction souhaite que les managers sensibilisent leurs équipes pour réduire ces accidents.

6

Saisonnalité des accidents

L'idée est de partager les problématiques saisonnières et de faire de la prévention avec la CSSCT (Commission de Santé et Sécurité au Travail).

7

Standard de sécurité collectif

La sensibilisation à la culture de sécurité est une priorité. Il est crucial de montrer que l'entreprise agit sur ce plan.

8

Chute dans les escaliers

Deux causes majeures sont identifiées, à savoir l'utilisation du téléphone portable et le fait de ne pas tenir la rampe.

9

Problème de déclaration d'accidents

Les élus UNSA-Ferroviaire soulèvent le problème concernant la subjectivité des déclarations d'accidents du travail (AT), notamment lorsqu'un manager est concerné. L'objectif global est de renforcer la culture de sécurité et d'améliorer la communication entre la direction, les managers, et les employés pour réduire les accidents, en particulier ceux liés aux comportements routiniers.



Dénonciation d'usage SARDO

À compter du 1^{er} janvier 2025, le régime de travail de sept agents du SARDO du Mans sera modifié. Cette dénonciation d'usage a pour but d'uniformiser le régime de travail à tous les agents d'OPTIM' Services SARDO. Ces agents sont actuellement au régime A18 (DJS à 7h34 pour 118 repos, 8 RQ et 6 RU), et seront dès le 1^{er} janvier au régime A (DJS de 7h25, 10 RQ).

Les agents concernés seront informés par courrier ; la remise en main propre sera privilégiée. La direction d'OPTIM'Services précise aux élus UNSA-Ferroviaire que ces

salariés accueillent favorablement cette modification de leur régime de travail. En effet, celui-ci leur offre l'opportunité de bénéficier de journées courtes. Ils seront informés par courrier, avec la remise en main propre privilégiée. En cas de besoin, les pôles RH sont à leur disposition.

Les élus UNSA-Ferroviaire souhaitent que l'accompagnement auprès des agents soit conséquent afin que ceux-ci puissent s'organiser et que les problématiques individuelles soient prises en compte

Projet de regroupement des APF de Lorraine et Champagne-Ardenne

Depuis le 1^{er} octobre 2024, l'APF GA/paie de Champagne-Ardenne (qui regroupe les sites de Reims et de Charleville-Mézières) et l'APF GA/paie Lorraine (qui regroupe les sites de Metz et de Nancy) sont regroupées en une seule entité : l'Agence Paie et Famille Lorraine Champagne-Ardenne (LORCA).

L'évolution de l'APF LORCA consiste en une nouvelle organisation de l'équipe encadrante uniquement et à effectif constant. Elle est dorénavant composée ainsi :

- Un responsable APF ;
- Un adjoint au RAPF et responsable Production Pilotage ;
- Un responsable Production opérationnelle ;
- Un animateur métier local (AML) mutualisé qui interviendra sur les quatre sites ;
- Un appui qualité à la production mutualisé ;
- Trois DPX ;
- 14 référents ;
- 10 gestionnaires.

La direction de PPA affirme qu'aucune mobilité géographique ne serait requise, ni changement de LPA ni changement de lien hiérarchique pour l'ensemble des agents, à l'exception de l'Animateur Métier Local, du fait du changement de poste, rattaché au RAPF adjoint.

Les élus UNSA-Ferroviaire mettent en garde la direction de PPA sur la fatigue liée à la distance et aux déplacements que devront effectuer le responsable de l'APF et l'animateur métier. Concernant les DPX, ceux-ci peuvent être amenés à se remplacer mutuellement. Même si le quotidien se gère facilement via teams, il peut être possible que des déplacements

soient nécessaires.

Les élus alertent également sur le sentiment d'abandon pouvant être ressenti par les gestionnaires et référents lié à l'absence d'encadrement.

Les élus UNSA-Ferroviaire accueillent positivement l'annonce d'un recrutement en cours sur Reims, mais souhaitent avoir l'assurance que l'accompagnement et la formation de celui-ci soient à la hauteur malgré la distance avec l'AML.

Les élus souhaitent connaître les mesures de suivi et d'accompagnement qui seront mises en place et qu'un retour soit fait en CSSCT.

VOS ÉLUS UNSA-FERROVIAIRE

EXÉCUTION TITULAIRES



Nathalie PEREIRA DA SILVA
pereira-da-silva.n@unsa-ferroviaire.org
06 70 54 88 34



Joël MARCHE
marche.j@unsa-ferroviaire.org
07 76 69 03 77



Régis DERINE
regis.derine@sncf.fr
06 70 27 44 50



Shanika LIPPERT
shanika.lippert@sncf.fr
07 67 06 14 94

MAÎTRISE TITULAIRES



Amandine DEVIS
devis.a@unsa-ferroviaire.org
06 29 44 30 28



Stéphan DELON
delon.s@unsa-ferroviaire.org
06 11 74 77 37



Jessica NERINI
jessica.nerini@sncf.fr
06 88 79 28 48



Isabelle FOURMY
isabelle.fourmy@sncf.fr
06 95 02 31 52



Mireille LUCAS
lucas.m@unsa-ferroviaire.org



Pateme COPOL
copol.p@unsa-ferroviaire.org
07 85 39 51 56



Cédric LEVASSEUR
cedric.levasseur@sncf.fr



Sophie DAUTUN
sophie.dautun@sncf.fr
06 60 06 53 60



Gaël ALLIX
gael.allix@sncf.fr



Aurore PRINCE
prince.a@unsa-ferroviaire.org



Zelia PEREIRA
zelia.pereira@sncf.fr
09 71 99 59 14



Corinne GUERREIRO
corinne.guerreiro@sncf.fr



Sandrine RADET
radet.s@unsa-ferroviaire.org



SNCF OPTIM'SERVICES

CADRE TITULAIRES



Stéphanie GOARDOU-LEGROS
legros.s@unsa-ferroviaire.org
06 29 42 46 33



Antoine RODRIGUES
rodrigues.a@unsa-ferroviaire.org
06 23 49 58 43



Agnès RIVOALLAN
rivoallan.a@unsa-ferroviaire.org
06 16 74 03 23



Damien BOUILLARD
bouillard.d@unsa-ferroviaire.org
06 35 21 79 14



Annabelle CRESPIN
crespin.a@unsa-ferroviaire.org
06 67 46 93 94



Stéphan BONFADINI
bonfadini.s@unsa-ferroviaire.org



Marie-Cécile MARCHETTI
marchetti.mc@unsa-ferroviaire.org
06 89 19 10 03



Rabah BOUKERSI
rabah.boukersi@sncf.fr

