



**CSE** MATÉRIEL  
INDUSTRIEL

**LES  
BRÈVES**

**1<sup>er</sup> TRIMESTRE**

**2025**

**Les infos de l'UNSA-Ferroviaire**

## **CONSULTATION SUR LA FORMATION PROFESSIONNELLE ET LE PLAN DE DÉVELOPPEMENT DES COMPÉTENCES**

Lors du CSE de janvier, les élus du CSE ont été consultés sur les orientations de la formation professionnelle et sur le plan de développement des compétences pour l'année.

Notre délégation regrette que la commission formation permettant la préparation de la consultation du CSE MI ne se soit pas tenue. Ainsi, nous aurions pu faire un certain nombre de remarques sur le plan de développement des compétences.

Concernant Station C, dont l'exploitation a débuté péniblement, comme d'habitude, la SNCF lance un logiciel miracle censé résoudre les problèmes de toutes les SA, et encore une fois, les premiers utilisateurs en font les frais. Si les différents paramétrages ou dysfonctionnements sont en cours de résolution par les équipes projet, celles-ci devraient cesser leur accompagnement prochainement. L'UNSA-Ferroviaire alerte l'entreprise sur la suppression des postes de suivi du projet au sein de Matériel qui

aurait pour conséquence la mise en difficulté des services d'organisation et de production. Il serait bénéfique de capitaliser l'expérience et les compétences développées par l'équipe projet en pérennisant un poste d'administrateur Station C à l'UDM (Université du Matériel).

L'année 2024 a été marquée, et en particulier au Matériel, par le terrible accident du travail survenu en mars à Bischheim. Si cet événement est dramatique, les différentes enquêtes menées ont montré la fragilité et les carences du système de formation à la prévention. En réponse, la direction promeut les visites comportementales de sécurité. Si ces VCS présentent un intérêt pour améliorer la sécurité, elles interviennent bien en aval du dispositif de prévention.

**UNSA-FERROVIAIRE - CSE MATÉRIEL INDUSTRIEL**

5, rue Francis De Pressensé, 93210 SAINT-DENIS  
cse.materielindustriel@unsa-ferroviaire.org

Et malheureusement, la base de ce système de prévention repose sur les évaluations des risques professionnels qui ne sont généralement pas faites conformément au référentiel d'appui RA12805. L'UNSA-Ferroviaire aurait souhaité voir apparaître des actions de formation fortes pour ancrer la bonne pratique des EVRP (évaluation des risques professionnels) conformément à ce référentiel et au bon sens.

Mais peut-être que ce PDC 2025 n'est qu'une copie édulcorée de celui de 2023, car il fait référence à des actions censées se produire en 2024...

**C'est pour l'ensemble des points précités que la délégation UNSA-Ferroviaire a rendu un avis défavorable.**



## CONSULTATION SUR LE PROJET PAPRIPACT 2025

### C'est quoi le PAPRIPACT ?

C'est le programme annuel de prévention des risques et d'amélioration des conditions de travail. Ce document est issu du document unique d'évaluation des risques professionnels lui-même issu de l'évaluation des risques faite avec l'ensemble des acteurs.

**du travail. Nous réitérons notre demande d'utiliser un outil de présentation intégrant l'exhaustivité des exigences réglementaires mentionnées dans cet article. Un simple fichier, issu d'un tableur, nous semblerait pertinent, évolutif à souhait et rapide à mettre en œuvre.**

**Nous constatons que les PAPRIPACT 2025 ne respectent pas l'article L4121-3-1 du Code**



## PROJET DE TRANSFERT DE CHARGES PRM CHOCS ET TRACTION DU TI PICARDIE AU TI DE NEVERS LANGUEDOC

### Pourquoi ce transfert ?

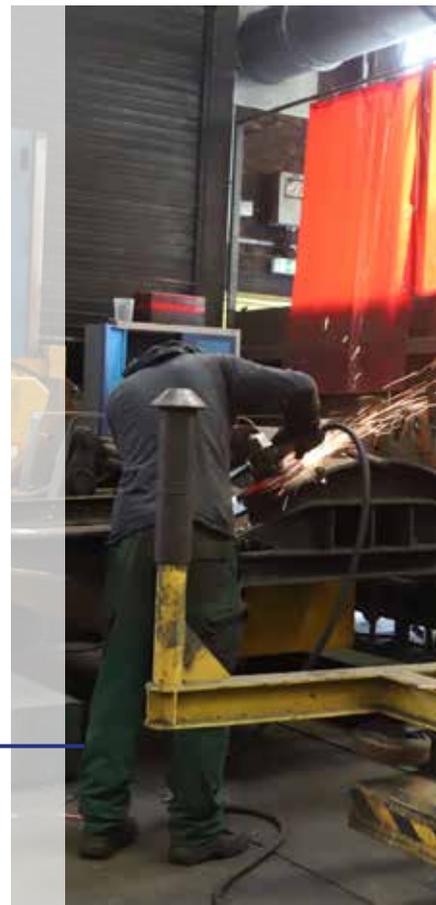
Le TI Picardie (TIP) a été sélectionné comme 7<sup>e</sup> site de rénovation des AGC. En décembre 2024 a été réceptionnée la 1<sup>re</sup> rame. Le bâtiment MR (matériel roulant), après s'être adapté du wagon aux Corails, devra s'adapter aux AGC. Mais l'importance du programme nécessitera la création d'espaces supplémentaires pour le stockage et le flux des pièces constitutives.

De ce fait, il faut réaménager les ateliers du TIP. Le site montant en charge côté MR, les 11 agents auront le choix d'accompagner la charge « barre d'attelage et tampon » sur le site de Nîmes

du TI Nevers Languedoc ou de passer sur les autres charges du TIP.

Nîmes libérera de la place dans ses ateliers en mettant en œuvre une zone de stockage de pièces en extérieur de l'atelier. Ce sera aussi la création de neuf postes sous la responsabilité d'un ADPX et d'un DPX déjà sur site.

**Les éléments présentés pour consultation montrent une carence d'informations vis-à-vis de la problématique amiante qui touche en particulier les tampons de choc. À ce jour, l'organisation logistique et les modes**



opérateurs concernant ce sujet ne sont pas rédigés et ne sont pas évoqués dans le dossier de transfert.

Une autre problématique reste sans réponse concernant la coactivité avec le Techninat qui utilisera les mêmes installations logistiques et

les mêmes locaux. L'effectif logistique du TINL sur site sera probablement insuffisant pour absorber cette nouvelle charge.

Ces lacunes nous amènent à voter défavorablement sur ce dossier.



## PRÉSENTATION DU FUTUR CENTRE ESSIEUX DU TI PICARDIE



### TI SPDC

Avec les évolutions de charges des projets OPTER 2NNG et de la chaîne ERTMS ainsi que le manque de structures, mais surtout avec la volonté de rentabiliser ces dernières, l'entreprise mise désormais sur le travail de nuit avec la création d'équipes dédiées. C'est le cas pour le secteur Chaudronnerie et Hygiène industrielle à l'UO Automotrices, et pour le secteur câblage/appareillage. L'équipe mouvement doit, elle aussi, s'adapter avec deux vacations. L'une des vacations sera sur du jour/nuit avec quatre semaines de jour, deux semaines de nuit.

L'autre vacation se ferait sur six semaines, avec

trois semaines en matinée et trois semaines en soirée, ou trois semaines en soirée et trois semaines de nuit, ou encore trois semaines de nuit et trois semaines de matinée.

**Si l'UNSA intègre bien tous les enjeux industriels, elle rappelle à l'entreprise que si les agents sont preneurs de s'adapter aux nouveaux horaires, elle ne doit pas oublier les enjeux financiers et sanitaires qui sont liés. L'UNSA rappelle aussi à l'entreprise la nécessité qu'elle a de renforcer les compétences des équipes RH pour le montage des roulements.**



# CSE EXTRA EN MARS À LA SUITE DE DEUX DROITS D'ALERTE POUR DANGER GRAVE ET IMMINENT SUR LE SITE TECHNINAT DE WOIPPY

En effet, à la suite d'un non-respect de la consigne locale par les différents acteurs pour le déplacement sur le faisceau de Woippy, deux situations à risque ont eu lieu en l'espace de quelques jours, heureusement sans conséquence.

## #1 Mouvement d'un train sur une voie occupée

Le 3 janvier 2025, lors de la manœuvre de livraison d'une rame de sept wagons par l'entité HEXAFRET au chantier Techninat de Woippy, la réception a eu lieu sur voie occupée. Le mouvement s'est arrêté à environ 170 mètres des wagons stationnés sur la même voie. Fort heureusement, aucune conséquence humaine et matérielle n'est à déplorer.

## #2 Déchargement d'un wagon sur une voie non protégée par mise en sécurité d'une aiguille

Le mardi 14 janvier 2025 vers 11h00, lors de l'intervention des salariés sur la voie 109 pour le déchargement de wagons, l'équipe mouvement a constaté que cette même voie aurait dû être sécurisée et mise en protection par du personnel qualifié.

Une circulation ferroviaire était prévue sur cette voie pour venir y déposer des wagons sans qu'aucune mesure de protection n'ait été mise en place. De ce fait, rien n'imposait de restriction au conducteur et cela exposait ainsi les salariés présents à un grave danger.

### Ces deux incidents mettent en lumière des défaillances dans la gestion de la sécurité et l'application des consignes locales en vigueur sur ce site.

Après les différentes enquêtes menées et l'organisation d'une CSSCT, des avancées et des propositions ont été faites par la Direction du Techninat, mais elles ont été jugées insuffisantes pour que les DA DGI (droit d'alerte pour danger grave et imminent) soient levés par l'OS dépositaire. Un CSE extra a été demandé, avec présence de l'inspecteur du travail (1<sup>er</sup> fois en 6 ans de mandat). Ce CSE extra a mis en lumière les responsabilités de chacun et a permis la mise en place de nouvelles actions à la demande de l'IT, avec le déclenchement d'une Commission locale d'entité (CLE).

Cette CLE extra a permis de proposer des modifications de la consigne locale d'organisation et de redéfinir les rôles de chacun dans les prises de protection. L'ensemble des parties présentes à cette occasion a validé le texte ainsi amendé.

Lors des différentes réunions auxquelles ses représentants ont été conviés, l'UNSA-Ferroviaire a salué les propositions et avancées qui ont été faites pour la protection des agents du site de Woippy. Une vigilance sera portée sur la mise en application des différentes mesures annoncées et prises afin de garantir la sécurité des agents.