



# Les brèves du CSE de la ZP Sud Est

## CSE du 20 Mai 2021

L'UNSA Ferroviaire a fait une déclaration liminaire traitant de sujets divers.

Sur le **Télétravail** d'abord qui, si dans l'urgence a su répondre aux besoins de production, a montré ses limites et les conséquences sur le long terme (charge de travail, difficulté à dissocier la vie professionnelle de la vie personnelle, sentiment d'isolement...). Un Rex a été demandé à ce propos.

La **Ré-internalisation** dans les métiers de la maintenance a été évoquée. Il est nécessaire de réduire l'externalisation et la sous-traitance, conserver et développer les compétences de nos cœurs de métiers. Si la Sécurité est la priorité pour un cheminot, cela est moins évident pour les « partenaires industriels ». Chaque Zone de Production doit clairement définir ses besoins en matière de postes à ré-internaliser.

Le projet « **Maintenir Demain** », qui au fur et à mesure de son avancement, suscite de plus en plus de questions. Les changements organisationnels inquiètent notamment au niveau des DU et des Responsables d'Equipes (Req). L'UNSA Ferroviaire ne voudrait pas que ce projet, partie intégrante du plan de performance de SNCF Réseau, ait pour objectif principal, de faire des économies sur la masse salariale. La tenue d'une CSP est demandée, afin que soit présentée l'étude MSC en complément du dossier de pré information mis à disposition de l'Infrapôle Alpes. Ont également été cités les dysfonctionnements de l'**Information Voyageurs**, qui traduisent la faiblesse des outils tels que Krono et Robustesse. Les incidents impactant la circulation des trains sont mal évalués (géographiquement, techniquement et temporellement) entraînant de fait une mauvaise information à

destination de nos usagers qui ne peuvent pas s'organiser en conséquence.

Les disparités entre les établissements en terme de traitement des **Jours Fériés**, que certains imposent comme pris quand ils tombent sur un Samedi Rp. Cela alimente les inégalités entre les agents au forfait jour, ceux en temps partiel ou ceux soumis à tableau de service.

La mise à jour des **Outils IRP** à des dates incompatibles au bon fonctionnement des instances, et qui aujourd'hui encore se traduit par un blocage d'accès, des élus, à la BDES et autres documents que doit mettre à disposition l'entreprise (la plateforme n'est plus accessible via les tablettes fournies aux membres du CSE). Le développement de logiciels (quand ils fonctionnent), par des prestataires, pour Réseau, n'est plus en adéquation avec les attentes, en matière d'outils numériques, des cheminotes et cheminots.

La déclaration se terminera par une demande de CSP sur le projet d'optimisation des frais généraux administratifs (FGA).





# DZP Sud Est

## Crise sanitaire :

Les élus des différentes OS s'accordent à dire que cette crise sans précédent, tant sur la durée que sur le nombre de cas impactés, affecte durement les agents. Fatigue, usure, perte de pouvoir d'achat en sont les principales conséquences. Les personnels placés en Télétravail, certains s'y plaisent, d'autres n'en peuvent plus. Des tensions se créent dans le cadre privé avec un impact sur le collectif. Manque de contact humain, isolement, problèmes d'outils numériques ou informatiques et surcharge de travail sont lots courants.

Depuis quelques semaines, au sein de l'entreprise, dans les cabinets médicaux, la vaccination est ouverte aux cheminotes et cheminots de plus de 55 ans et/ou celles et ceux dits « à risques ». Le vaccin AstraZeneca administré jusqu'alors (et sans trop de succès), doit être remplacé prochainement par le vaccin Moderna.

Concernant la gestion de crise, des dérives apparaissent encore. Sur l'EIC LR, en gare de Sète, un agent qui a informé son astreinte de sa positivité au test PCR a été convié, par cette dernière, à prendre son poste et débiter son service dans l'attente de son remplacement. Le poste d'aiguillage où exerce celui-ci n'a été désinfecté que de nombreuses heures après et même si l'encadrement se défend d'avoir effectué la désinfection dans les meilleurs délais, cela ne correspond en rien aux fiches de protocole COVID. Cet événement a provoqué une CSSCT extra le 27 avril 2021. Un rappel de procédures a été fait à l'établissement fautif.



## Réinternalisation :

500 postes réinternalisés sur 3 ans (175 en 2021, 165 en 2022 et 160 en 2023).

166 sur la ZP SE et 36 postes à Infrarail.

Le président Mr Teton rappelle que les emplois réinternalisés ne sont pas des emplois créés, mais des emplois qui sont maintenus dans le contexte de réinternalisation. Ils sont intégrés dans le pilotage global de l'établissement dans le cadre de la constitution de son budget (aucun impact, aucune modification de qualification dans les CO..). Sur le choix des tâches réinternalisées et notamment les métiers, l'intérêt pour lequel l'externalisation était le plus contesté (surcoûts), là où les entreprises sous-traitantes n'étaient pas forcément à l'aise, avaient moins d'ancienneté ou moins d'expérience, a fait que le métier signalisation a été le plus concerné. Les déclinaisons par établissement sont issues des propositions émanant des établissements eux-mêmes. L'analyse par établissement a été faite au sein de chacun d'eux sur, à la fois les missions qu'ils souhaitaient réinternaliser et les conséquences sur l'emploi.

## Maintenir Demain :

Dans une deuxième déclaration, l'[UNSA Ferroviaire](#) fait l'analyse de ce projet qui n'est qu'une petite partie du plan de performance de Réseau et dont l'objectif principal est de réaliser plus de 325 Millions d'Euros d'économies d'ici 2026 (1/3 sur la masse salariale). A terme, les objectifs seront les suivants dans tous les Infrapôles : réduction de 19% de la population Voie, 17% pour la population caténaire, 17% pour la population SEG et 4 à 10% des autres métiers (EAL, OA, OT-H). 250 postes seront supprimés au niveau de l'encadrement. Le projet conduira à la création d'UTM (Unité Territoriale de Maintenance) mixtes (voie et SES).

Le responsable hiérarchique des agents de production est présent au sein de l'équipe avec une forte présence terrain. Il a pour responsabilité la bonne réalisation de la production (sécurité, qualité, délai) et est baptisé Req (Responsable d'équipe). Les postes de Dpx seront donc supprimés.

Le siège des unités est organisé autour de deux entités : une est responsable de la gestion du patrimoine et de la sécurité intégrée, l'autre est responsable de l'ordonnancement et de l'organisation de la production. Six Établissements « Tête de file » sont désignés. Ils doivent penser au détail de l'organisation pour une mise en place le 01 janvier 2022. La généralisation à tous les Établissements se fera en 2 vagues avec des mises en place aux 1er janvier 2023 et 2024.



Infrapôle Alpes, début 2022 sera le 1<sup>er</sup> à être déployé en tant que Tête de file. Mr Durand est désigné chef de projet sur cet établissement. Il y a 6 Unités concernés sur cet Infrapôle. L'ASTI, UO logistique, UO EALE, UO Travaux et les pôles de l'établissement. La voie, les caténaires, signalisation électrique et mécanique sont bien repris dans la future configuration. Chaque métier aura son responsable d'équipe. A 6 mois de la mise en place de ces nouvelles unités de maintenance sur Alpes : toujours pas de CO, un nombre d'UTM non déterminé, pas de fiches de poste, etc... et pourtant on sollicite les agents pour connaître leur intéressement dans un futur poste de Req. De plus les outils numériques sont encore en phase d'amélioration et ne sont pas encore fiabilisés. Mr Téton parle de Groupe de travail, d'outils national mais les spécificités sont géographiques et donc en cours de préparation. Il n'y a pas d'hypothèses retenues ou validées à l'heure d'aujourd'hui. La pré information vise à mettre en avant la méthode de travail qui est en place et du coup aujourd'hui il n'y a pas de réponse standard que l'on puisse donner pour l'établissement Alpes Tête de File.

Dans les documents présentés au national des fiches de postes REQ existent pourtant !

D'après Mr Durand, les procédures en cours au niveau national concernent un modèle générique. Les Documents auxquels ont eu accès les élus décrivent un modèle standardisé. Il y aura une adaptation à la spécificité et à la situation géographique de l'établissement Alpes dès que la nouvelle organisation sera établie.

L'UNSA Ferroviaire demande un report puisque rien n'est encore bien défini pour la date envisagée.

## Dysfonctionnement d'applications du portail numérique :

Depuis plus d'un mois, nous observons une impossibilité de se connecter à certains outils digitalisés dans lesquels l'entreprise met à disposition les documents nécessaires à la réalisation des missions des agents. Ces dysfonctionnements font suite à une mise à jour de l'application qui devait en améliorer l'utilisation. Une première vague de correctifs à cette mise à jour a été réalisée, néanmoins les agents ne peuvent toujours pas accéder aux documents ou fonctions dans ces outils.





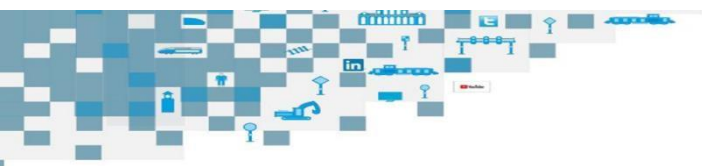
# DZP Sud Est

## Fériés les Samedis imposés par des établissements :

Une note de service discutée en CODIR, non datée et non signée a vu le jour, dans le but d'imposer comme pris les fériés qui tombent un Samedi. De fait, le Lundi qui suit est considéré d'office en repos. Cela n'est pas règlementaire. Le Mardi 11 Mai, des éboulements ont eu lieu sur la région de Lyon et heureusement que cela ne s'est pas produit le Lundi 10. Il n'y aurait pas eu beaucoup de personnel de présent. Nous avons demandé à trouver un compromis, avec l'entreprise, afin que les agents puissent choisir librement quand récupérer leur jour férié. Les nouvelles consignes éditées par l'entreprise n'étant pas claires, beaucoup se sont retrouvés avec le Lundi 10 en Rp suite au férié imposé le Samedi 8 Mai.

## Information voyageurs :

Lors d'un incident sur Rive-de-Gier (Rhône-Alpes) suite aux intempéries, l'information voyageurs en gare de Givors ville a été trompeuse, laissant les usagers dans l'attente d'un train qui n'est jamais venu. Nous nous rendons compte que la séparation en SA a atteint ses limites. L'entreprise a déclaré qu'elle ferait un Rex en CSE. Nous avons demandé à participer à ce Rex. L'entreprise nous a alors indiqué que nous avions mal compris, et que celui-ci serait, en définitive, national.



## **VOS ELUS UNSA-FERROVIAIRE**

<b>ALLARD</b>	Raphaële	07.66.17.15.83 <a href="mailto:allard.r@unsa-ferroviaire.org">allard.r@unsa-ferroviaire.org</a>	<b>BELLORGET</b>	Jean Yves	06.01.28.11.38 <a href="mailto:bellorget.jy@unsa-ferroviaire.org">bellorget.jy@unsa-ferroviaire.org</a>
<b>BUZIO</b>	Lionel	07.67.36.64.86 <a href="mailto:buzio.l@unsa-ferroviaire.org">buzio.l@unsa-ferroviaire.org</a>	<b>CHARBONNIER</b>	Sébastien	06.78.72.16.39 <a href="mailto:charbonnier.s@unsa-ferroviaire.org">charbonnier.s@unsa-ferroviaire.org</a>
<b>COULON</b>	Patrice	06.13.04.87.45 <a href="mailto:coulon.p@unsa-ferroviaire.org">coulon.p@unsa-ferroviaire.org</a>	<b>CROS</b>	Delphine	06.64.76.81.39 <a href="mailto:cros.d@unsa-ferroviaire.org">cros.d@unsa-ferroviaire.org</a>
<b>ESCANDE</b>	Pascal	07.60.07.37.91 <a href="mailto:escande.p@unsa-ferroviaire.org">escande.p@unsa-ferroviaire.org</a>	<b>GAMELA</b>	Cindy	<a href="mailto:gamela.c@unsa-ferroviaire.org">gamela.c@unsa-ferroviaire.org</a>
<b>MURATI</b>	Jean David	<a href="mailto:murati.jd@unsa-ferroviaire.org">murati.jd@unsa-ferroviaire.org</a>	<b>POULEAU</b>	Catherine	<a href="mailto:pouleau.c@unsa-ferroviaire.org">pouleau.c@unsa-ferroviaire.org</a>
<b>RAJKOWISKI</b>	Jean Marcel	<a href="mailto:j-marcel.rajkowski@reseau.sncf.fr">j-marcel.rajkowski@reseau.sncf.fr</a>	<b>VIVIER</b>	Marie Laure	<a href="mailto:vivier.ml@unsa-ferroviaire.org">vivier.ml@unsa-ferroviaire.org</a>
		Le RS	<b>SAUGUES</b>	Yoann	06.20.78.10.38 <a href="mailto:Sauques.y@unsa-ferroviaire.org">Sauques.y@unsa-ferroviaire.org</a>

# INFORMATIONS PRATIQUES