



Les brèves du CSE de la ZP Sud Est

CSE du 08 juillet 2021

Comme à l'accoutumée, l'UNSA Ferroviaire a débuté ce CSE par une déclaration liminaire reprenant les sujets sur lesquels les élus ne cessent d'alerter en plénières du CSE, et les éléments d'actualité qui interpellent les cheminotes et cheminots :



- La perte d'attractivité des métiers du ferroviaire qui se caractérise par une hausse des démissions de nombreux salariés qui préfèrent rejoindre d'autres horizons chez d'autres partenaires ou même la concurrence. La déshumanisation, la désresponsabilisation, la technocratisation et l'organisation d'un bracassage en toute impunité, en sont, selon la lettre d'information *Mobi Alerte*, à l'origine. SNCF Réseau qui, toujours privée de contrat de performance avec l'Etat, est affectée, en plus du projet d'optimisation des FGA (Frais Généraux Administratifs), du programme «Maintenir Demain » avec de nombreuses réorganisations synonymes de productivité accrue. Une compensation exigée par le Ministère des Finances de Bercy en contrepartie de la reprise d'une partie de la dette ferroviaire à hauteur de 35 milliards.
- L'externalisation plébiscitée par l'entreprise et la baisse du niveau de sécurité qui en résulte. Nous en avons eu l'exemple le 8 juin dernier, où sur l'axe Laroche Migennes/Auxerre, une tournée de surveillance a mis en évidence près de 150 mètres de voie avec des attaches desserrées, pourtant nouvellement régénérés par l'entreprise MECCOLI. Une dizaine de circulations ont franchi cette zone à près de 120 km/h.
- Le dossier SECUFER dont la mise en œuvre est reportée au 1er Novembre 2021. En cause, un défaut d'étude sur la notion de distance minimale de visibilité compatible. L'UNSA Ferroviaire salue ce report mais s'interroge sur les conséquences pour tous les agents ayant déjà suivi la formation. L'UNSA Ferroviaire note que l'entreprise sait mettre certains projets en pause et précise qu'elle serait bien inspirée de faire de même avec les projets « Maintenir Demain » et celui « d'optimisation des FGA ».
- La non atteinte des objectifs de recrutement de Travailleurs en situation de Handicap tant au niveau ZP SE que National, incompatible avec les accords en vigueur.

Négociations « Classification / Rémunération »

Dans un contexte d'ouverture progressive de la concurrence, l'Entreprise prépare la transposition du futur décret sur la classification et la rémunération qui devrait être publié cet été.

La SNCF se base pour ses travaux sur la recommandation patronale de l'UTP (Union des Transports Publics) qui est largement moins-disante que l'accord de branche signé par l'[UNSA-Ferroviaire](#), mais aujourd'hui, personne ne peut savoir ce que contiendra réellement ce décret.

Rappelons que la note patronale n'a pas intégré l'ensemble des garanties salariales de branche :

- ✓ Pas de prime d'ancienneté de branche,
- ✓ Une ancienneté d'entreprise qui ne concerne pas l'ensemble des salariés,
- ✓ Pas de compensation minimale garantie du travail de nuit, des jours fériés et le dimanche,
- ✓ Pas de Négociation Annuelle Obligatoire (NAO) de Branche,
- ✓ Pas d'encadrement de la polyvalence et de la poly compétence qui pourtant en cette période d'ouverture à la concurrence est indispensable,
- ✓ etc.

Nous découvrirons bientôt si ces droits obtenus par voie de négociations seront repris dans le décret, et de fait dans la transposition dans l'entreprise.

Au regard du contexte, nous en doutons, mais jamais nous ne baisserons les bras.

Les travaux menés par Conseil Général de l'Environnement & du Développement Durable (CGEDD), l'Inspection Générale des Affaires Sociales (IGAS) et l'Inspection Générale des Finances (IGF) depuis février 2021 sur les Facilités de Circulation (FC) octroyées aux salariés de l'opérateur historique ainsi que leur ayant droit, et leur avenir avancement. Il semblerait que l'analyse du coût des Facilités de Circulation (FC) par agent est évaluée à hauteur de seulement 436€ annuellement. Nous sommes donc bien loin d'un avantage mirobolant, comme il est annoncé dans de nombreux écrits gouvernementaux et également colporté par nos détracteurs.

[L'UNSA-Ferroviaire](#) rappelle que les FC sont une composante incontournable du contrat de travail chez l'opérateur historique.

Elles doivent non seulement être maintenues et faire partie du sac à dos social mais également élargies à l'ensemble des salariés des autres Entreprises Ferroviaires (EF).

Les Facilités de Circulation doivent donc devenir UNIVERSELLES pour les salariés de la Branche.



Maintenir Demain

Dossier concernant l'évolution de l'organisation des unités maintenance de l'INFRAPOLE Territorial Alpes.



L'UNSA Ferroviaire dénonce une fois de plus la mauvaise qualité du dialogue social au sein du CSE. En effet, ce dossier a déjà été présenté à la quasi-totalité des agents concernés et les élus et RPx à qui on avait promis une réunion par mois, mais qui n'ont toujours aucune information depuis le mois d'Avril. Malgré nos multiples relances, nous attendons encore l'organisation de bilatérales que l'entreprise nous avait pourtant promises pour le mois de mai. Les entretiens exploratoires, eux par contre, ont bel et bien commencés depuis plusieurs jours.

Concernant le fond du dossier, que dire d'une organisation qui met en place des Responsables d'équipe (REq) gérant des agents répartis sur 3 sites localisés sur 3 Unités Territoriales de Maintenance (UTM) différentes et sur des LPA distants de plus de 100 Km. Est-ce avec de telles organisations que vous pensez atteindre un meilleur niveau de maintenance pour la sécurité et la ponctualité des circulations ?

Que penser d'une organisation qui prévoit qu'une équipe répartie sur plusieurs LPA preste tant pour la maintenance que pour l'astreinte pour une autre UTM sans connaître la teneur de cette prestation ?

L'UNSA Ferroviaire exige que l'Entreprise confirme et renforce le rôle central de la maintenance en termes de compétences, de normes et de pratiques.

On pourrait aussi parler des sièges d'UTM sans locaux, de la perte de proximité, de l'absence de formation, de la différence de traitement entre les REq à la qualification E et ceux à la qualification D, des promesses de qualification E, de la mobilité forcée, de l'augmentation inéluctable des risques psychosociaux engendrés par ce projet, de l'absence d'OTS ... Cette liste est malheureusement très loin d'être exhaustive.

Pour l'ensemble de ces raisons, l'UNSA Ferroviaire demande une détente du calendrier ou de faire une pause et de mettre en place une véritable concertation tant avec les agents qu'avec les élus et les représentants de proximité.

De plus, à la demande de l'UNSA Ferroviaire, une expertise sur ce dossier est en cours.



DZP Sud Est

Votre délégation UNSA Ferroviaire au CSE de la DZP SE



BUZIO	Lionel	07.67.36.64.86 buzio.l@unsa-ferroviaire.org	BELLORGET	Jean Yves	06.01.28.11.38 bellorget.jy@unsa-ferroviaire.org
VIVIER	Marie Laure	vivier.ml@unsa-ferroviaire.org	CHARBONNIER	Sébastien	06.78.72.16.39 charbonnier.s@unsa-ferroviaire.org
COULON	Patrice	06.13.04.87.45 coulon.p@unsa-ferroviaire.org	CROS	Delphine	06.64.76.81.39 cros.d@unsa-ferroviaire.org
GAMELA	Cindy	gamela.c@unsa-ferroviaire.org	MURATI	Jean David	murati.jd@unsa-ferroviaire.org
RAJKOWISKI	Jean Marcel	j-marcel.rajkowski@reseau.sncf.fr	POULEAU	Catherine	pouleau.c@unsa-ferroviaire.org
			SAUGUES	Yoann	06.20.78.10.38 saugues.y@unsa-ferroviaire.org
UNSA-FERROVIAIRE - CSE ZP SUD EST					

INFORMATIONS PRATIQUES

www.unsa-ferroviaire.org

UNSA Ferroviaire
19, rue des Bretons - 93210 La Plaine St-Denis
federation@unsa-ferroviaire.org