



Journal des CSE de SNCF Réseau

N°2 JUIN 2019

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 Economique (CSE)** par le biais d'une ordonnance publiée le 23/09/17. 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.

SOMMAIRE

ZP NORD-EST NORMANDIE

CSE EXTRA DU 16 MAI.....	2
CSE Ordinaire du 21 MAI.....	3 et 4
ASC dans les CASI.....	5

INFOS NATIONALES

HAUTE PERFORMANCE GRANDE VITESSE (HPGV)	6
CONSÉQUENCES DU PASSAGE EN SA POUR SNCF RESEAU	7

INFORMATIONS PRATIQUES 8

EDITO du Secrétaire Fédéral Réseau

A ce jour, tous les CSE Réseau ont validé la mise en place d'un accord pour essayer de cadrer et d'assurer un fonctionnement correct.

Néanmoins, sur chacun de ces périmètres, malgré la signature de ces accords, les mandatés UNSA-ferroviaire ont rédigé une lettre de réserve afin de déclencher un comité de suivi avant la fin de l'année. Il est clair que ces accords sont loin de nous satisfaire pleinement mais cela vaut mieux que l'application stricte du Code du Travail. Ce qui ne permettrait pas aux représentants du personnel d'assurer pleinement la défense des cheminots au plus près du terrain.

La transformation de l'Epic Réseau en S.A., avec de forte probabilité d'avoir le statut d'ODAC (Organisme Divers des Administrations Centrales), n'a pas de quoi rassurer les cheminots. Nous aurons besoin de notre énergie, de notre motivation et de notre détermination pour mener à bien nos missions de représentants du personnel notamment préserver les droits et la santé des cheminots suite à la mise en œuvre de la loi pour le nouveau pacte ferroviaire.

CSE EXTRA DU 16 MAI 2019

Nous nous sommes réunis pour la troisième fois en CSE Extraordinaire pour continuer l'étude des questions du CSE 1 datant du 29 janvier 2019. (Voir : CHRONIQUE D'UNE ASPHYXIE ANNONCÉE de notre publication précédente)

Il restait 634 questions à débattre, 13 réponses étudiées ce jour en séance.



C.O (Cadre d'Organisation)



À ce jour, les élus ZP CSE NEN n'ont toujours pas le Cadre d'Organisation des 16 établissements dont ils ont la responsabilité. Il nous est impossible de tolérer ce manquement, nous avons donc voté à l'unanimité **une résolution**. Elle sera portée à l'inspection du travail afin que celle-ci puisse trancher et obliger la direction à nous fournir les CO détaillés sous peine d'astreinte financière.

Droits d'alerte

A ce jour, les élus CSE NEN n'ont toujours pas connaissance de l'ensemble des droits d'alertes sur la zone de production NEN, alors que la liste est demandée depuis 5 mois ! La Direction n'a présenté en séance que les 10 droits d'alertes de 2019, mais aucune compilation sur les droits d'alerte précédents ! Nous demandons d'ici la fin de la semaine 10, que l'ensemble des droits d'alerte soit repris afin que les mesures conservatoires puissent être déployées.

Situation de l'emploi à la ZP NEN (Extraits des données au 31/03/2019)

Effectif réel	Tranches d'âge					
	18-24	25-34	35-44	45-50	50-54	55+
10 828 agents	4,36%	25,91%	28,44%	14,59%	12,18%	14,52%

A savoir :

- 34,25% des agents à la Direction Zone de Production NEN ont + 55ans, et 22,82% à l'Infralog National .

10 035 agents au statut, 770 CDI et 23 CDD.

Recrutements :

84 agents recrutés dont 34 en CDI soit 40,5%. (0 travailleur handicapé)

Cessations :

152 cessations dont 5 décès, 10 démissions, 2 fins de contrat, 6 licenciements, 124 retraites, 3 réformes, 2 ruptures conventionnelles.

Mobilités :

67 départs pour 61 arrivées.

Soit 74 emplois en moins depuis le début de l'année sur la ZP NEN, on pense comprendre les raisons qui poussent la direction à ne pas fournir aux délégués les Cadres d'Organisation !

CSE ORDINAIRE DU 21 MAI 2019.

Notre déclaration liminaire aborde particulièrement les 4 points ci-dessous :

Fret :



Nous avons interpellé la Direction par rapport aux propos tenus par Sylvie CHARLES, Directrice générale du pôle transports ferroviaires et multimodale qui a rappelé que « l'activité FRET restait pénalisée par l'état des voies de service tout en estimant que SNCF Réseau ne parvenait pas à impulser le rythme nécessaire pour répondre aux besoins de EF et des chargeurs. » MR LARRIEU président du CSE ZP NEN nous a répondu qu'effectivement « **un plan urgence FRET** » permettra de remettre en service les installations sur les grands faisceaux. Ce plan est un travail de fond mais ne résoudra pas tous les nombreux problèmes...De plus, le trafic fret est important sur notre ZP et nécessitera des investissements importants.

Social :

Ces dernières semaines, de trop nombreux collègues ont mis fin à leur jour.



L'article **L4121-1 du code du travail dit que** : « l'employeur prend les mesures nécessaires pour assurer la sécurité et protéger la santé physique et mentale des salariés. Ces actions comprennent : des actions de prévention des risques professionnels et de la pénibilité, des actions d'information et de formation, la mise en place d'une organisation et des moyens adaptés... ».

Il appartient donc à l'employeur de mettre tout ce qui est à sa disposition pour éviter le risque, et s'il ne peut l'éviter, mettre tout en œuvre pour prévenir le risque. Or, nous voyons que les risques psychosociaux ne sont pas pris à la hauteur de leur ampleur : combien de collègues a-t-on déjà vu pleurer au travail, mal dormir, envoyer un mail dans la nuit

Autant de signes nous montrant que ces collègues sont en souffrance. La qualité de vie au travail n'a cessé de diminuer d'année en année. Pour la Direction le dialogue avec la hiérarchie doit être au cœur de la prévention de ce risque.

Régimes complémentaires de retraites AGIRC/ARCCO pour les agents contractuels :

Nous avons interpellé la Direction sur une erreur introduite dans le logiciel de paie HELLIOS vis-à-vis des contractuel(le)s, mesure qui faisait suite à la fusion des régimes complémentaires de retraites AGIRC /ARCCO. Cette erreur a généré pour certains contractuels(les) une régularisation de prélèvement de cotisations qui s'élève à plusieurs milliers d'euros. **L'UNSA-Ferroviaire** avait donc demandé un recensement des agents les plus impactés et que la Direction prenne en charge cette régularisation pour l'ensemble des établissements de la ZP NEN. Le président nous indique que le recensement n'est toujours pas terminé (sic) et nous précise qu'un nouvel échelonnement de la somme réclamée a été proposé aux agents concernés sur la durée de leur choix. Quant à la participation homogène, la direction nous renvoie vers les DET !



Suppression de poste dans les fonctions supports des établissements (fonction RH et GEF)

« Des bruits de couloirs » dans plusieurs établissements annoncent la suppression de plusieurs postes dans les fonctions transverses, cette année et sans cadrage. **L'UNSA-Ferroviaire** a demandé à la Direction si un cadrage avait été donné aux établissements afin de le connaître. La Direction affirme qu'il ne s'agit pas d'une vague de suppression de postes et que si tel était le cas, elle reviendrait vers nous ! Autant dire que ces suppressions pourront se faire au fil de l'eau ...

RAPPORT ANNUEL MEDICAL 2018.

Nous avons eu à étudier le rapport médical annuel d'activités pour le CSE NEN sur l'année 2018.

11477 salariés_ 29 médecins, pour le reste, Mr GAY (médecin référent sur le CSE NEN) nous précise que **les chiffres donnés dans ce rapport de 48 pages ne sont pas fiables.**

Oui la Direction souhaite du tout DIGITAL mais quand il s'agit de donner des chiffres, elle ne peut le faire ! De qui se moque t on ! Nous savons tous que les chiffres peuvent révéler des situations critiques !!! Heureusement qu'il reste encore la possibilité aux médecins de s'exprimer en

nous faisant des observations générales pour chacun d'eux par établissement !

- ☛ Alerte sur le travail de nuit qui réduit l'espérance de vie et use les agents,
- ☛ Alerte sur les RPS qui reviennent bien trop souvent chez nos collègues,
- ☛ Alerte sur l'état des pistes et itinéraires,
- ☛ Alerte sur les TMS (troubles musculo squelettique) ...

Les années passent, les alertes restent et la Direction ne change rien. Les élus de **l'UNSA-Ferroviaire** resteront vigilants sur tous ces sujets.

EXPERIMENTATIONS MODE OPERATOIRE AMIANTE ILOG NATIONAL.

Le DET de l'établissement Ilog Nat (Mr O.CREMIEN) nous présente ce dossier qui concerne le mode opératoire des interventions de certains de ses agents sur de nombreux Ouvrages d'Art amiantés du RFN. L'intérêt est de maintenir ces compétences au sein de la SNCF. Les expérimentations sur 7 modes opératoires doivent conduire à l'établissement d'un REX (Retour d'Expérience) ... afin de poursuivre l'industrialisation de la maintenance des Ponts Métalliques ou pas.

~~MIANTE - AMIANTE - AMIANTE~~

DELIBERATION CONCERNANT LA DESIGNATION DES MEMBRES DES 10 CASI DU PERIMETRE DE LA ZP NEN.

Lors de la mandature 2015-2018, des dysfonctionnements ont perturbé les Activités Sociales et Culturelles du GPF SNCF. Certains CE refusaient aux cheminots extérieurs à leur périmètre :

- ♣ D'appliquer un tarif cheminot dans les restaurants SNCF dont ils avaient la charge
- ♣ D'assurer l'accompagnement et l'accueil de leurs enfants inscrits en colonies de vacances.

Le 1er janvier 2019, les Instances Représentatives du Personnel du GPF (CE, DP, CHSCT) ont été remplacées par des Comités Sociaux et Économique (CSE), chargés notamment de gérer les

Activités Sociales et Culturelles. Cette évolution majeure du dialogue social a donné l'occasion de repenser les modes de gestion des Activités Sociales et Culturelles.

ÉVOLUTION DE LA GESTION DES ASC :

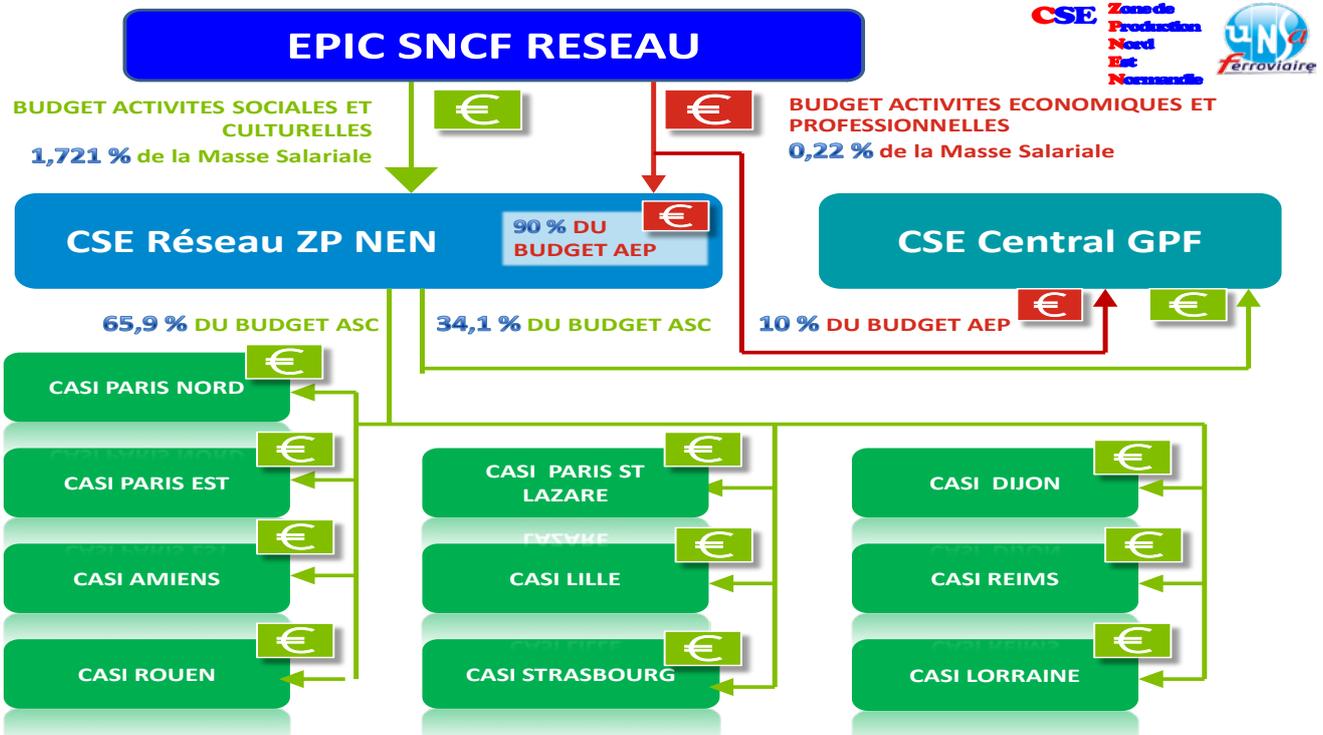
Afin de garantir l'équité et l'unité entre tous les cheminots, un accord a été signé le 15 mars 2019 par l'entreprise et trois OS représentatives, dont l'UNSA-Ferroviaire, créant des Comités des Activités Sociales et culturelles Interentreprises (CASI) destinés à gérer des ASC mutualisées.

(Voir notre communication : LES CASI ? KEZACO ? L'UNSA-Ferroviaire vous explique tout.)

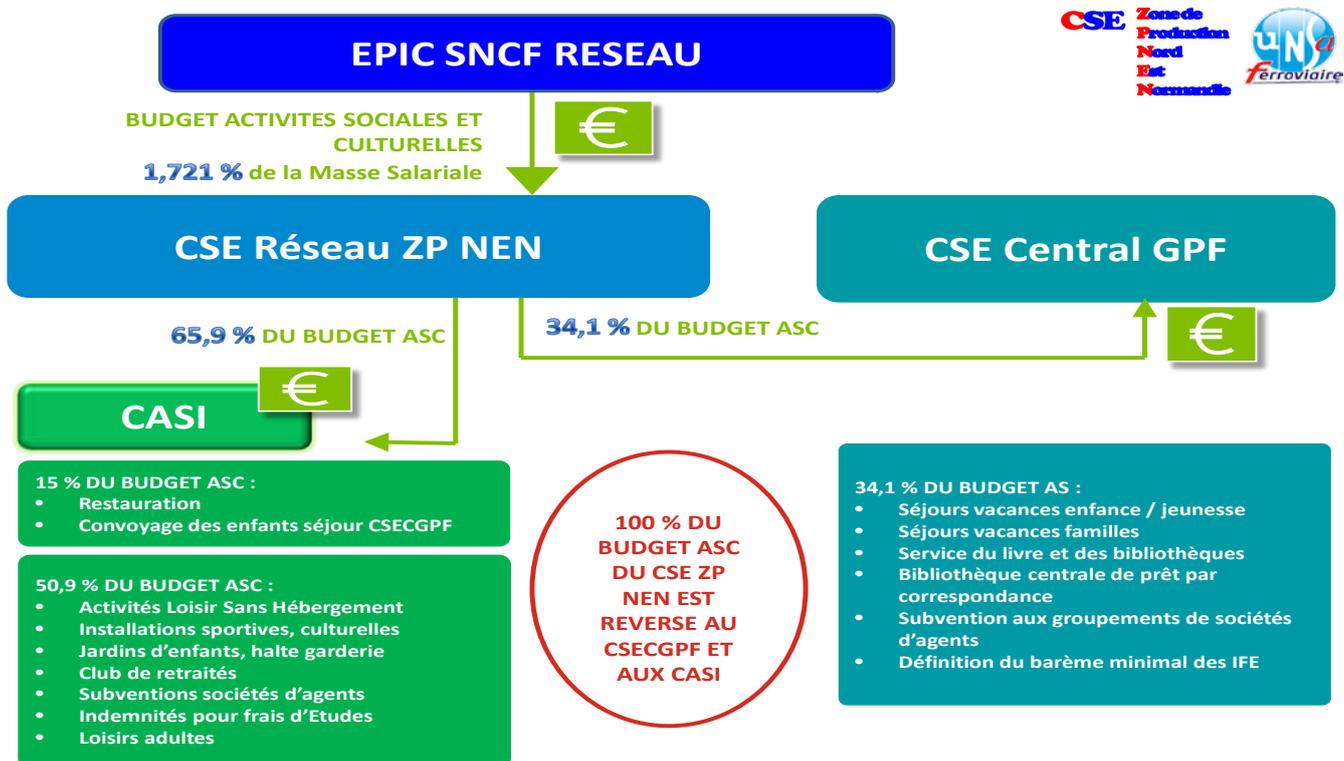
VOTE : 33 POUR (CGT-UNSA-SUD) et 2 CONTRE (Élus CFDT)



FONCTIONNEMENT ET REPARTITION DU BUDGET DES ASC (ACTIVITES SOCIALES ET CULTURELLES) DE LA ZP NEN.



100 % DU BUDGET ASC DU CSE ZP NEN EST REVERSE AU CSE CGPF ET AUX CASI



INFORMATIONS NATIONALES

HAUTE PERFORMANCE GRANDE VITESSE (HPGV)

La Ligne à Grande Vitesse de Paris à Lyon est actuellement saturée aux heures de pointe (avec 12 à 13 sillons par heure proposés aux Entreprises Ferroviaires opérant actuellement sur l'axe Sud-Est). Le projet a pour ambition d'augmenter le nombre de sillons à proposer pour atteindre 14 sillons en 2025 et 16 sillons en 2030, tout en améliorant le niveau de régularité et de disponibilité de l'axe et de proposer à nos clients un temps de parcours de 01 h 52.

fic Management System) de niveau 2,
 - régénérer les postes de signalisation existants,
 - renforcer l'alimentation électrique dans la zone centrale de la ligne historique,
 - moderniser et regrouper le contrôle/commande de l'axe en un site unique à Vigneux Sur Seine (91).

Le projet HPGV est financé à 100% par SNCF RESEAU avec, en plus, une subvention européenne au titre de

l'équipement en ERTMS. La partie délocalisation du central sous-station, elle, n'est pas financée à ce jour.

Un site unique devrait accueillir les opérateurs en charge de l'exploitation ferroviaire ainsi que les opérateurs en charge de l'alimentation électrique, il sera situé à Vigneux, en région parisienne.

Le projet se déroulera en plusieurs phases, avant une mise en œuvre au 1er semestre 2024.

Pour l'instant le projet est en phase d'étude d'aménagement du site de VIGNEUX, la réalisation de travaux ne débutera que mi-2020.

Le site de Vigneux a été retenu au détriment du site de Lyon qui était la seconde option étudiée : Les bâtiments récents du site de Vigneux (puisque'ils ont été construits en 2015 pour abriter la CCR Paris-Auvergne) vont être à terme vidés de toute activité puisque les choix

de gestion de l'exploitation en île de France ont évolué. Pour des questions de coûts et contraintes de planning, la maîtrise d'ouvrage a décidé d'utiliser le bâtiment déjà existant et bientôt vide.

Aujourd'hui l'une des problématiques du PAR de Paris Gare de Lyon (qui abrite l'exploitation de la partie nord de la LGV SE) est son positionnement en zone inondable : à chaque crue centennale (qui ne sont désormais plus du tout centennales) les installations sont en péril. Or le site de Vigneux est dans une zone encore plus défavorable pour les inondations.

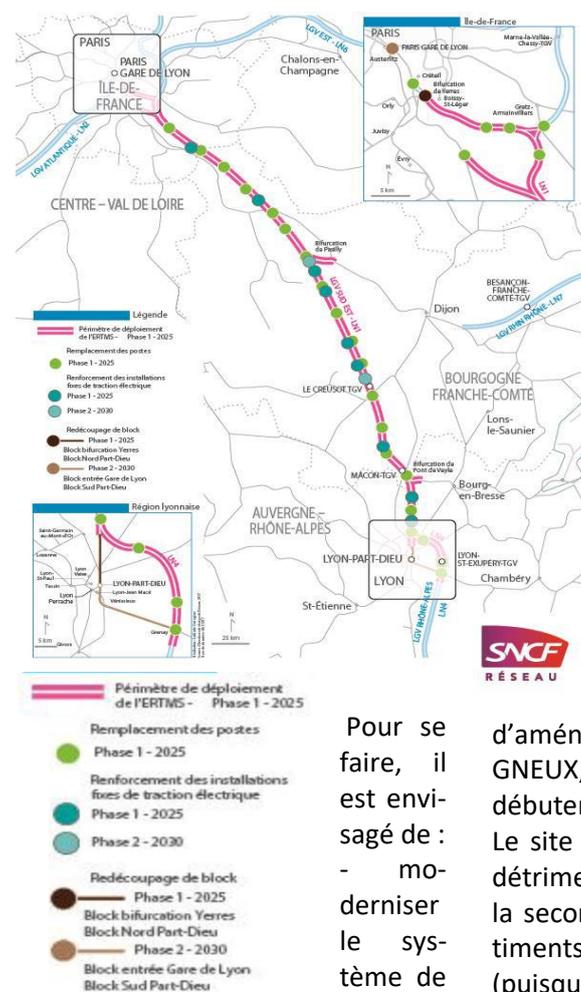
Ce choix a été fait en outre, en minimisant les difficultés de recrutement en banlieue parisienne puisque, à l'heure actuelle, les agents en poste n'envisagent globalement pas d'aller à Vigneux (ni ceux de Lyon ni ceux de Paris).

Les agents sont dans l'incertitude : c'est très perturbant et très inconfortable pour eux.

Les évolutions d'organisation interviendront dans des phases ultérieures. Elles feront l'objet de présentations complémentaires dans les CSE sur les aspects de recrutement, de formation théorique et pratique des opérateurs amenés à travailler dans le futur Poste de Commande à Distance de l'axe LGV Sud-Est.

Ce projet a encore une fois été mené dans la logique de limiter les coûts à court terme sans vraiment tenir compte du facteur humain et de l'impact sur l'emploi.

Affaire à suivre !



Pour se faire, il est envisagé de :

- moderniser le système de signalisation de l'axe en implantant le système ERTMS (European Rail Tra-

fic Management System) de niveau 2,

INFORMATIONS NATIONALES

CONSÉQUENCES DU PASSAGE EN SA POUR SNCF RESEAU

La viabilité économique de SNCF réseau en SA sera précaire alors que 25 milliards d'euros de dette seulement sur les 49,6 milliards fin 2018 sont reprises par l'État. Il est probable que cette dette atteigne 52 milliards d'ici fin 2019.

L'État en fait « efface » cette dette en 2020 par le jeu d'un emprunt croisé et d'écritures comptables avec une Caisse de la Dette Publique.

Les conséquences sont multiples :

La dette qui était un véritable boulet privant SNCF Réseau de ses capacités d'investissement et d'auto-financement dans la régénération du réseau classique

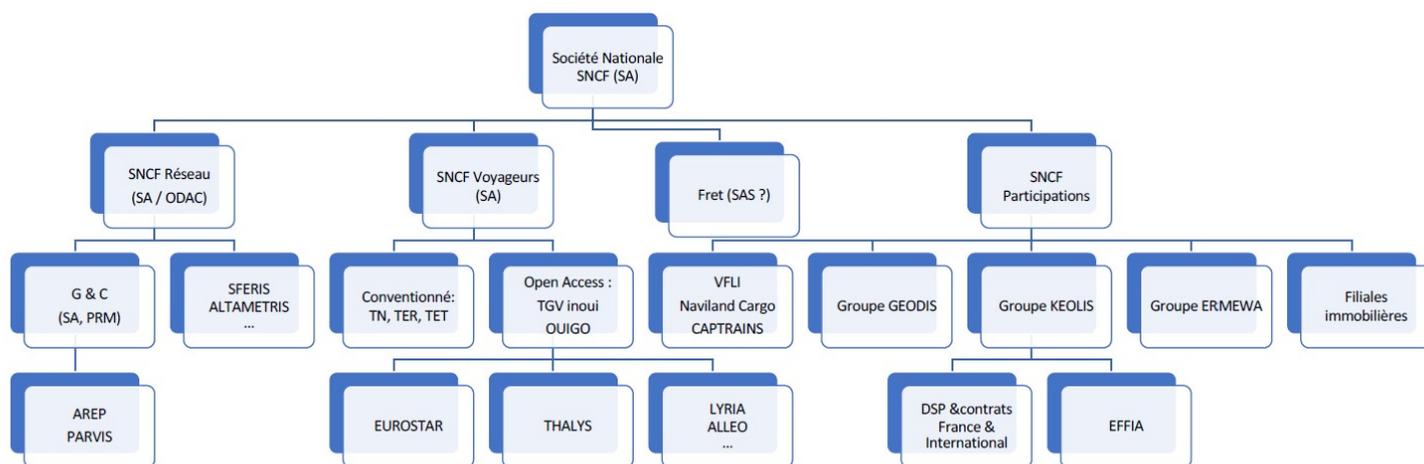
(47 milliards d'euros) engendrait des frais financiers somptueux de l'ordre de 1,2 milliard d'euros. La dette restante continuera à générer des intérêts financiers d'autant plus conséquents avec le passage de l'Entreprise d'EPIC en S.A. (Les banques ne prêtent pas au même taux à une entreprise publique qu'à une entreprise privée). Il y a un écart identifié entre les besoins théoriques de renouvellement des infrastructures et la trajectoire financière définie par le « contrat de performance » qui s'élève à 52 millions d'euros par an.

La dette risque d'augmenter plus rapidement avec le passage en SA.

Cela impactera aussi directement les salariés et la production. Étant donné les contraintes économiques drastiques imposées par l'État, le risque est grand de faire de plus en plus appel à la sous-traitance afin de diminuer la masse salariale. Ceci pourrait de facto engendrer une croissance des problèmes en termes de sécurité ferroviaire comme nous le constatons déjà sur de nombreux chantiers où des salariés d'autres entreprises ne connaissent pas ou appliquent mal les procédures de sécurité.

Sources : article de Thierry Marty, Administrateur.

Nouveau Groupe SNCF



SA : Société anonyme

SAS : Société par actions simplifiée

ODAC : organisme divers d'administration centrale

19/05/2019

Fanny ARAV - Thierry MARTY



VOS REPRESENTANTS UNSA-FERROVIAIRE

CSE ZP NEN

Nom	Prénom	Mail	Nom	Prénom	Mail
KAMMERER	SYLVIE	kammerer.s@unsa-ferroviaire.org	HERRMANN	VALERIE	herrmann.v@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			

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**
EXPERTISE | **Savoir-faire** | **Carrières**
Hot-Line Juridique | **Autonome** | **STATUT**
 MÉTIERS | 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

INFORMATIONS PRATIQUES

www.unsa-ferroviaire.org

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