



# Les "BRÈVES" du CSE ÉPIC SNCF

## CSE DU 10 JUILLET 2019

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

Depuis le 1<sup>er</sup> 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 informés et donner un avis sur les projets **stratégiques, économiques** ou relatifs à l'**emploi**, présentés par l'entreprise.

### SOMMAIRE

Projet de déménagement et d'évolution d'organisation du Centre des Archives Intermédiaires du SARDO à Villeneuve-Prairie.....	2
Présentation du déploiement du projet Optimum sur l'EPIC SNCF.....	3
Projection des fermetures des cabinets médicaux	4
Retour d'expérience sur le suivi des agents SNCF en médecine du travail sur leur LPA.....	4
Informations pratiques.....	5

### Extrait de la déclaration liminaire lue en séance

L'**UNSA Ferroviaire** a tenu son congrès fédéral le 18 juin 2019, l'occasion pour notre structure de réaffirmer ses résolutions dans la pratique d'une politique contractuelle revendicative permettant de trouver les équilibres entre contraintes et compensations dans l'activité ferroviaire avec ses particularités, notamment celles liées à la sécurité et à la continuité de service.

Dans le contexte de réforme générale qui se présente à nous, nous entrons dans une période de refonte totale des références sociales du ferroviaire dans l'entreprise et dans la branche. Plus que jamais, le corps social cheminot a besoin de partenaires sociaux en capacité de négocier un cadre social que nous souhaitons de haut niveau. Pour **l'UNSA-Ferroviaire**, nous l'avons largement exprimé lors des concertations et plus particulièrement lors du conflit historique de 2018, l'ouverture à la concurrence est plus un problème qu'une solution. En effet : la multiplication d'acteurs sur un réseau guidé ne constitue pas, selon nous, un facteur permettant d'améliorer, ni la sécurité, ni la régularité, ni les conditions économiques globales du système. Cette situation est d'autant plus vraie dans les zones à trafic dense. L'exemple d'une décennie d'ouverture à la concurrence du transport de marchandises est un exemple flagrant de la dégradation des conditions économiques des opérateurs, mais surtout d'un report modal important vers la route. Cette situation est d'autant plus inquiétante et en totale contradiction avec la politique de développement durable affichée par nos gouvernants, la mort programmée du train des primeurs Perpignan-Rungis, la fin du service auto-train ne sont que des exemples supplémentaires de l'attrition progressive de l'offre ferroviaire française.





# SARDO

## PROJET DE DÉMÉNAGEMENT ET D'ÉVOLUTION D'ORGANISATION DU CENTRE DES ARCHIVES INTERMÉDIAIRES DU SARDO À VILLENEUVE-PRAIRIE

Au titre du point 5.1 de l'ordre du jour figurait la question du déménagement du service dit «SARDO», un des services d'archives de SNCF implanté, celui-ci, dans l'enceinte du Technicentre de Villeneuve Saint-Georges. Pour cause d'un projet immobilier gigantesque, les emprises du Technicentre sont en mutation depuis plus de deux ans.

Ainsi, les emprises reculent et le SARDO et ses 50 km d'archives se retrouvent aujourd'hui en première ligne face aux pelleteuses.

En guise de dossier, les représentants du personnel à la CSSCT ont reçu trois pages début juin. Après avoir par erreur reçu un brouillon incomplet, les représentants du personnel au CSE cette fois ont reçu un dossier un tout petit peu plus complet, en vue de la réunion d'information du 10 juillet, information devant être suivie par un vote de consultation prévu le 28 août.

Ce 10 juillet, force a été de constater que l'intervenant présentant le dossier, Directeur de la Stratégie, ne maîtrisait absolument pas son sujet, multipliant les approximations et n'étant pas à même de répondre aux questions et demandes d'explications des élus.

Ainsi le service s'est livré à un exercice de rétropédalage, affirmant que la date de la décision définitive, fixée au 15 juillet dans un compte rendu de DCI et le dossier lui-même,

avait pour finalité non pas de contourner les instances représentatives du personnel, mais de permettre à nos collègues de partir en congés rassurés.

Pas rassurant... Méconnaissance du mode de calcul des chiffres présentés dans le dossier.

Absence d'information sur l'appel d'offres pour le choix du prestataire.

Pas plus d'informations sur un cahier des charges.

Flou quant aux conditions de déménagement et de stockage qui permettraient de retrouver les lots sans difficulté grâce à des tables de concordance.

Un flou pas rassurant sur l'avenir des salariés. Où sont les fiches de postes actuelles (omises) et futures (« on y travaille » nous dit-on) ?

Compte-tenu de ce flou et de ces approximations, les représentants du personnel au CSE UNSA-Ferroviaire ont proposé que ce dossier fasse l'objet d'une expertise.

Les représentants des organisations CFDT et CFE-CGC se sont quant à eux abstenus, se satisfaisant des engagements du service à éclaircir les flous *a posteriori*.

Le lendemain 11 juillet, lors d'une tournée planifiée depuis quelques jours, des représentants du personnel UNSA-Ferroviaire au CSE, Philippe Mallégol (en outre secrétaire de la CSSCT Optim'Services) et Christine Vasseur (en outre Référente harcèlement & sexisme au CSE) ont rencontré des collègues du SARDO qu'ils ont trouvé dans un état de désarroi certain.

Suite à cette visite, un droit d'alerte pour danger grave et imminent au titre des Risques Psycho-Sociaux (RPS) a été déposé le 12 juillet par Philippe Mallégol en sa qualité de représentant du personnel au CSE.

L'enquête a commencé le 15 juillet et se poursuivra sur place.



## PRÉSENTATION DU DÉPLOIEMENT DU PROJET OPTIMUM SUR L'EPIC SNCF

Optimum est un projet d'évolution du Système Informatique de la Gestion de l'Utilisation (GU). L'entreprise investit à la hauteur de 10 millions d'euros pour l'ensemble du Groupe dans une nouvelle solution de gestion de l'utilisation des salariés.

À terme, tous les salariés (à l'exception des médecins et des personnels de la CPRP SNCF) seront gérés via Optimum en ce qui concerne leur planning, la gestion et le contrôle du règlementaire, la gestion des temps de présence et absences, le calcul des compteurs et des éléments variables de solde. Pour l'EPIC de tête, Optimum va remplacer les applications IDAP, Congés-Repos et CET et sera interfacé à Hélios.

Le salarié aura accès à un portail (fixe ou en mobilité) pour réaliser des demandes et visualiser ses compteurs mis à jour en temps réel. Le manager accèdera via ce portail au planning de son équipe, recevra les notifications de demandes d'absence de ses agents et pourra les valider ; ce qui permettra de mettre à jour automatiquement les compteurs et le planning. Le GU aura accès aux compteurs qui seront proratisés automatiquement, recevra des notifications et alertes en cas d'anomalies. La clôture du mois sera calée sur le calendrier de paie Hélios.

Le projet se divise en phases. Au niveau de l'EPIC SNCF, le palier socle gèrera 6000 salariés, populations des sièges et des directions. Le déploiement est prévu en fin d'année. La gestion des personnels de la SUGE est prévue au palier « populations programmées », dont la

conception n'est pas encore réalisée à ce jour et dont la prévision de déploiement est projetée à 2021.

En avance de phase du déploiement du palier socle, un pilote sera déployé dès septembre durant deux mois sur SNCF Immobilier (644 agents, 145 managers, 9 acteurs RH et 2 GU référents) et e.SNCF (966 agents, 235 managers, 6 acteurs RH et 6 GU).



Cette phase pilote est conditionnée aux résultats de la recette de fin juillet.

Ce produit doit simplifier - selon la direction - le quotidien des acteurs de la GU, des acteurs financiers, des managers et des salariés.

Les représentants du personnel **UNSA-Ferroviaire** sont intervenus en séance pour dénoncer un dossier plus marketing et promotionnel qu'une présentation objective. En effet, certains sujets ne sont pas abordés et soulèvent de nombreuses questions : les personnels du projet sont-ils internes ou externes ? *Quid* de la protection des données ? Quels sont les risques en termes de paie ? Comment seront gérées les anomalies terrain ? Quelles sont les

boucles de rattrapage ? L'impact sur les postes et sur le métier ? Quels sont les coûts cachés (abonnement, évolution du logiciel, formation, maintenance ...)...

Les représentants **UNSA-Ferroviaire** sont inquiets et redoutent la suppression de postes en masse. Ils demandent à connaître l'impact sur les effectifs et les mesures prises pour éviter les risques psychosociaux. Ils dénoncent également l'absence de la trajectoire emploi : quelles sont les missions actuelles et futures ? Les fiches de poste ?

Malgré les engagements portés par les Présidents de réaliser une étude GPEC avant toute réorganisation, aucune donnée n'est présente dans le dossier. Les représentants **UNSA-Ferroviaire** sont perplexes et doutent que cette étude ait été réalisée.

Ce projet nous fait penser à la mise en place d'Hélios qui, après cinq ans de fonctionnement, n'est toujours pas stabilisé.

Les représentants du personnel **UNSA-Ferroviaire**, face à ce flou, demandent à être consultés sur ce projet. Mme Savinas (DRH de l'EPIC) a refusé malgré notre insistance et nos arguments.

Cette attitude regrettable interroge sur la volonté de transparence de la Direction.

Si vous êtes concernés par ce projet et que vous rencontrez des difficultés, n'hésitez pas à contacter un de vos représentants **UNSA-Ferroviaire**.

## PROJECTION DES FERMETURES DES CABINETS MÉDICAUX

Alors que la Direction des Services Médicaux (Optim'Services) s'est essayée à la médecine foraine à la demande de RÉSEAU, nous apprenons une nouvelle fois la fermeture d'un certain nombre de cabinets médicaux.

D'un côté, même si c'est expérimental, le personnel médical et paramédical se déplace en camion médicalisé sur la LPA de l'agent. De l'autre côté, on enlève de la proximité. En gros, on en supprime pour en recréer.

Au-delà de cet état de fait, c'est un peu partout en France que la Direction des Services Médicaux s'évertue à économiser sur des frais

de structures (immobilières), pour se recentrer sur des bassins où la population cheminote est plus dense... quitte à perdre en proximité et à obliger un certain nombre de cheminots à se déplacer toujours plus. Même si les préconisations de l'entreprise sont la mise à disposition de locaux adaptés sur les LPA et, éventuellement, la téléconsultation pour le médecin...

Sont donc concernés par une fermeture :

- ✓ Le cabinet médical d'Hendaye qui ira à Bayonne (antenne d'Hendaye supprimée) ;
- ✓ Le cabinet médical de La Rochelle, dont la moitié des

agents sera gérée au cabinet médical de Saintes, et l'autre moitié par le cabinet médical de Poitiers ;

- ✓ Le cabinet médical de Brive Gare sera totalement transféré à Brive dépôt (là aussi suppression d'antennes de proximité) ;
- ✓ Le cabinet médical de St-Dizier vers celui de Châlons-en-Champagne. Une solution de proximité est à l'étude pour les agents de l'EIV exclusivement ;
- ✓ Le cabinet médical d'Angers sera transféré à Nantes.

## RETOUR D'EXPÉRIENCE SUR LE SUIVI DES AGENTS SNCF EN MÉDECINE DU TRAVAIL SUR LEUR LPA

Selon l'ordre des médecins, on parle de médecine foraine ; selon la Direction des Services Médicaux (Optim'Services), on parle de médecine itinérante...



Bien que l'ordre des médecins s'oppose à cette médecine, la DIRECCTE ne la recommande pas mais ne peut pas l'interdire. La médecine inter-entreprises est revenue depuis longtemps sur ce modèle. La Direction des Services Médicaux, à contre-courant, a fait le choix d'une expérimentation, en répondant aux besoins de SNCF Réseau.

Un camion médicalisé mis à disposition du médecin du travail et d'une Infirmière Diplômée d'état (avec chauffeur) s'est rendu sur la LPA des agents. Coût de l'opération 1450€ pour une journée.

Alors que d'autres expérimentations sont en cours sur des locaux mis à disposition sur les LPA, plutôt que de rendre mobiles les personnels médicaux et paramédicaux. Dans ce cas, la charge financière des locaux revient à l'établissement demandeur.

Même si la Direction des Services Médicaux jure ne pas vouloir continuer à pratiquer cette médecine et préfère une médecine du travail sur LPA, elle ne semble pas fermer la porte... le client est roi !

Au-delà du constat, cette manière de fonctionner n'est pas sans poser de problèmes et notamment sur :

- ✓ La confidentialité, et le respect du secret professionnel,
- ✓ Les conditions de travail,
- ✓ Les dépassements de la durée journalière de service (dans le cas présent, il a été constaté une amplitude journalière importante),
- ✓ La modification des horaires de travail avec la possibilité, pour les personnels concernés, de travailler en horaires décalés, y compris travailler de nuit (sur la base du volontariat ?)...

C'est probablement une mutation de la pratique de la médecine du travail qui se dessine. Les activités cherchent de toutes les façons, à faire toujours plus de productivité. Cette méthode en est un moyen. Mais pour quel impact à moyen et long terme sur les personnels de la Direction des Services Médicaux ?

# INFORMATIONS PRATIQUES

## VOS REPRESENTANTS UNSA-FERROVIAIRE

CSE EPIC SNCF

Nom	Prénom	Mail	Nom	Prénom	Mail
LEGROS	Stéphanie	06 16 88 50 96 <a href="mailto:legros.s@unsa-ferroviaire.org">legros.s@unsa-ferroviaire.org</a>	DUBREUIL	Thierry	06 12 24 78 76 <a href="mailto:dubreuil.t@unsa-ferroviaire.org">dubreuil.t@unsa-ferroviaire.org</a>
COPOL	Paterne	07 85 39 51 56 <a href="mailto:copol.p@unsa-ferroviaire.org">copol.p@unsa-ferroviaire.org</a>	GIROD	Audrey	06 25 31 28 27 <a href="mailto:girod.a@unsa-ferroviaire.org">girod.a@unsa-ferroviaire.org</a>
MALLEGOL	Philippe	06 42 44 32 11 <a href="mailto:mallegol.p@unsa-ferroviaire.org">mallegol.p@unsa-ferroviaire.org</a>	DELON	Stephan	<a href="mailto:delon.s@unsa-ferroviaire.org">delon.s@unsa-ferroviaire.org</a>
DEHONDT	Catherine	06 10 02 57 73 <a href="mailto:catherine.dehondt@sncf.fr">catherine.dehondt@sncf.fr</a>	BERTIN	Nadine	06 27 36 43 41 <a href="mailto:nadine.bertin@sncf.fr">nadine.bertin@sncf.fr</a>
TROUCHOT	David	06 12 18 93 06 <a href="mailto:trouchot.d@unsa-ferroviaire.org">trouchot.d@unsa-ferroviaire.org</a>	SOMProu	Patrick	07 66 27 28 53 <a href="mailto:somprou.p@unsa-ferroviaire.org">somprou.p@unsa-ferroviaire.org</a>
PALLIX	Christophe	06 25 18 42 13 <a href="mailto:pallix.c@unsa-ferroviaire.org">pallix.c@unsa-ferroviaire.org</a>	MANAZ	Sébastien	06 15 16 04 55 <a href="mailto:sebastien.manaz@cseepicsncf.com">sebastien.manaz@cseepicsncf.com</a>
DERUE	Bruno	06 17 93 19 15 <a href="mailto:derue.b@unsa-ferroviaire.org">derue.b@unsa-ferroviaire.org</a>	ROBERT	Marie-Christine	<a href="mailto:marie-christine.robert@sncf.fr">marie-christine.robert@sncf.fr</a>
MAINI	Olivier	06 78 73 65 66 <a href="mailto:maini.o@unsa-ferroviaire.org">maini.o@unsa-ferroviaire.org</a>	CHIVOT	Jean-Louis	<a href="mailto:chivot.jl@unsa-ferroviaire.org">chivot.jl@unsa-ferroviaire.org</a>
CASU	Didier	06 46 00 34 06 <a href="mailto:casu.d@unsa-ferroviaire.org">casu.d@unsa-ferroviaire.org</a>	CRESPIN	Annabelle	<a href="mailto:crespin.a@unsa-ferroviaire.org">crespin.a@unsa-ferroviaire.org</a>
VASSEUR	Christine	<a href="mailto:vasseur.c@unsa-ferroviaire.org">vasseur.c@unsa-ferroviaire.org</a> <a href="mailto:christine.vasseur.as2@sncf.fr">christine.vasseur.as2@sncf.fr</a>	MARCHETTI	Marie-Cécile	06 89 19 10 03 <a href="mailto:perpignan67@gmail.com">perpignan67@gmail.com</a>
PIERRE	Sophie	<a href="mailto:sophie.pierre@cprpsncf.fr">sophie.pierre@cprpsncf.fr</a>			

SI VOUS SOUHAITEZ RECEVOIR NOS INFORMATIONS, INSCRIVEZ-VOUS SUR L'ADRESSE SUIVANTE DEPUIS VOTRE MAIL PERSONNEL (l'utilisation de la boîte mail professionnelle n'étant pas recommandée) : [cse.epicsncf@unsa-ferroviaire.org](mailto:cse.epicsncf@unsa-ferroviaire.org)

SI VOUS SOUHAITEZ CONSULTER NOS INFORMATIONS EN LIGNE : <https://www.unsa-ferroviaire.org>

POUR NOUS REJOINDRE ET ADHÉRER EN LIGNE, CLIQUEZ ICI

## J'adhère à l'UNSA !

**CONTRACTUELS** **Efficace**

**Service public**

**EXPERTISE** **Savoir-faire**

**Hot-Line Juridique** **Carrières**

**MÉTIERS** **Autonome**

Filières **STATUT**

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](mailto:federation@unsa-ferroviaire.org)**