



Journal des CSE de SNCF Réseau

Janvier 2021

SIEGE RESEAU & DGCS

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 1^{er} 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

EDITO du SF.....	2
DAC PH+.....	3
PASSAGES A NIVEAU	4
WASE&COYOTE.....	5
FERIES ET PERIODE DE MOINDRE BESOIN.....	7
INFOS PRATIQUES	8



DIRECTION GÉNÉRALE IDF

L'EDITO DU SECRÉTAIRE FÉDÉRAL *PAR C. THETIER*



Mes cher(e)s collègues,

Que cette année 2020 vous apporte le bonheur et la réussite, le succès dans vos projets et l'accomplissement de vos rêves.

Il est de coutume pour chaque nouvelle année qui arrive, de penser que tout va s'améliorer, les problèmes vont s'arranger et pourtant...

Les conséquences de la crise sanitaire commencent à se faire ressentir économiquement et les projets de réorganisations sur la SA Réseau se multiplient.

Ils sont classés selon des critères métiers en 10 programmes qui sont établis par la direction de Réseau.

Sur la Zone de Production Sud-Est (ZP SE) et la Zone de Production Atlantique (ZP A), les projets consistaient à créer un établissement logistique, et à fusionner les Infrapôles avec les Infralogs.

La Zone de Production Atlantique a servi de « zone test » pour l'application d'un projet national intitulé « programme 5 », concernant l'évolution des fonctions transverses (RH et Communication). Celle des pôles GEF devrait suivre d'ici peu. Ce projet sera, par la suite, adapté à tous les périmètres dans l'optique de réduire le coût des Frais Généraux Administratifs de 30%.

« Maintenir Demain » est aussi un sujet d'inquiétude pour les agents des Infrapôles. Ce projet d'envergure consiste à réorganiser le fonctionnement des équipes Voie et Caténaire en créant des UP Mixtes, en réduisant la ligne managériale avec la suppression du DPx et en créant 2 pôles (Patrimoine/Sécurité et Ordonnement/Organisation).

Notons toutefois un point positif dans l'actualité de Réseau : le sujet de la réinternalisation.

La SA Réseau réinternalise 500 emplois sur 3 ans, notamment dans les cœurs de métiers de la maintenance afin de conserver et développer les compétences. Par contre, les travaux restent massivement externalisés.

Pour ce faire, un travail a été demandé à chaque ZP afin de connaître leurs besoins et avis sur le type de postes à réinternaliser. Il faut que les zones identifient ces missions car certaines de celles-ci ne seront pas externalisées.

Il est important que les compétences cœur de métier restent dans l'entreprise. Le contexte de la crise sanitaire est et restera lourd de conséquences mais les cheminots ont toujours démontré leur professionnalisme et leur dévouement. Leur savoir-faire est unique et prend en compte tous les aspects importants notamment celui de la Sécurité. Certaines entreprises s'en affranchissent par souci de production et de rentabilité à tout va mais les conséquences sont, malheureusement, parfois dramatiques.

Cependant, il ne s'agit pas de réinternaliser sans avoir de mains d'œuvre. Nous savons tous qu'il devient difficile de recruter, à cela s'ajoute des démissions qui augmentent considérablement au fil des années.

C'est pourquoi, l'UNSA-Ferroviaire alerte la Direction de Réseau: Il faut rendre notre Entreprise attractive, tout en fidélisant les agents déjà présents. Il ne faut surtout pas négliger cet aspect et trouver des solutions basées sur 3 critères importants : La rémunération, les conditions de travail et la proximité. Notre Organisation Syndicale sera vigilante aux actions menées par la Direction de l'Entreprise et sera force de propositions afin de pérenniser les emplois, notre SA Réseau et conserver l'unité dans le Groupe SNCF. Le sujet de la réinternalisation sera davantage détaillé lors de la parution du prochain journal du CSE.

Soyez sûrs que vos représentants UNSA-Ferroviaire ont à cœur de suivre tous ces dossiers et vigileront à garantir les meilleures conditions de travail pour les cheminotes et cheminots.

Informations Régionales

DAC projet PH+ par FRANCIS PERON

Une délégation UNSA-ferroviaire a été reçue en bilatérale (Teams) à l'initiative de l'entreprise, le 13 janvier 2021.

L'entreprise souhaite nous informer du projet de création d'une équipe « PH+ » à la DAC, puis recueillir notre avis « à chaud ».

Il s'agit pour le Directeur de la production de la DAC de soulager les horairistes actuels de demandes d'adaptations urgentes de sillons existants ou de créations de sillons supplémentaires, ces demandes perturbant significativement l'avancée normale de la production de chaque agent.

L'organisation visée est la création (second semestre 2021) d'une équipe supplémentaire de 10 à 12 agents, travaillant du lundi au samedi, et qui pourrait évoluer entre 25 à 30 agents si l'expérimentation s'avère efficace.

Les postes créés s'articulent autour de 4 profils type :

- Manager qualification H
- Horairiste pivot dialogue territorial industriel qualification G
- Horairiste polyvalent confirmés qualification F
- Horairiste polyvalent qualification E

Le recrutement se ferait auprès d'horairistes déjà formés pour au moins un des outils utilisés à PH+, et capables d'appréhender les fonctionnalités des autres outils. La DAC, mais aussi les horairistes dispersés en régions seraient ainsi sollicités. Les postes découverts dans les équipes actuelles feraient l'objet de recrutement d'horairistes débutants.

Le régime de travail envisagé est celui dit « établissement », à savoir soumis à tableau de service, bénéficiant de 122 repos (114 RP et 8 RU). Il est prévu également un roulement intégrant une journée de service un samedi sur 3. Pour compenser la contrainte du travail du samedi, la Direction propose d'offrir le bénéfice de l'indemnité de continuité de service pour ces journées.

Ce projet fera l'objet d'une consultation lors de la réunion plénière du CSE de février 2021.

L'UNSA-ferroviaire accueille avec intérêt cette annonce d'augmentation des postes d'horairistes à la DAC, engendrée par cette nouvelle équipe. Nous pensons qu'elle peut effectivement répondre à l'attente des horairistes, actuellement sous pression pour cause d'outil SIPH encore peu performant, et qui revendiquent d'être le moins possible perturbés dans la construction des services annuels.

L'UNSA-ferroviaire a cependant attiré l'attention de la Direction sur le calibrage de la charge de travail des agents qui vont rejoindre cette nouvelle équipe, par nature soumise aux aléas de production. Nous avons insisté sur le besoin important en formation pour ces agents qui vont jongler sans arrêt d'un logiciel à l'autre, et à qui l'entreprise va demander une adaptation importante, une capacité à travailler en collaboration avec toutes les équipes de la DAC, ainsi qu'une autonomie affirmée.

Nous avons proposé que les agents qui seraient mutés depuis la province vers St Denis puissent bénéficier des dispositions financières du RH 939 (mobilité province vers IDF). Cette proposition a retenu l'attention de nos interlocuteurs, et elle sera étudiée.

Nous invitons maintenant les horairistes à nous faire connaître leurs réflexions sur ce projet pour alimenter notre avis qui sera donné lors du CSE du 18 février 2021 (sous réserve de mise à l'ODJ par l'employeur).

INFORMATIONS NATIONALES

PASSAGES A NIVEAU : UNE BARRIERE A NE PAS FRANCHIR

Par Florence LECEURS et Christophe THETIER

Le 19 novembre 2020, s'est tenu le Comité de Pilotage de sécurisation des passages à niveau animé par le ministre Jean-Baptiste DJEBBARI. L'**UNSA-Ferroviaire**, soucieuse de la Sécurité au sein de notre Entreprise, encourage toutes les actions qui permettent d'éviter des accidents qui ont des conséquences parfois dramatiques.

En France, il existait 15405 passages à niveau (PN) en 2017 classés selon différents types :

- SAL 0 : Ce sont les PN automatiques sans barrière, équipés seulement des feux rouges et des sonneries.
- SAL 2 : C'est le type standard de PN avec 2 demi-barrières barrant la moitié de la chaussée, complétées par les feux rouges clignotants et les sonneries.
- SAL 2B : Variante des SAL 2, et intermédiaire avec les SAL 4, les barrières barrent complètement la chaussée. Pour ne pas enfermer un automobiliste, les barrières s'abaissent lentement.
- SAL 4 : C'est le deuxième type standard de PN. Il est destiné à barrer entièrement la chaussée pour ne pas enfermer les automobilistes.
- SAL-FC : Sur les lignes à trafic marchandises lent et faible, il se présente sous la forme d'un SAL 2, mais les barrières peuvent être de type grand public à équilibre indifférent et le caractère économique des circuits d'annonce implique le contrôle de la fermeture du PN pour en permettre le franchissement du train. Ce contrôle agit sur un signal ferroviaire constitué de deux feux verts qui s'allument quand le PN est contrôlé fermé. C'est la notion du Franchissement Conditionnel (FC).
- PN atypiques : Ces PN sont atypiques d'aspect, mais pas de fonctionnement ; ils se rattachent aux PN standard. Il s'agit : des PN sur routes à sens unique, barrant toute la chaussée, avec ou sans barrière de sortie, des PN sur routes très larges nécessitant deux barrières pour le même sens de circulation, des PN sur routes croisant une voie ferrée classique et une voie d'embranchement ou privée.

Certains PN sont considérés comme étant prioritaires à sécuriser, et ont été inscrits au Programme de Sécurisation National (PSN) ; programme défini par l'État et l'Instance Nationale des Passages à Niveau (INPN) en 1997.

Cette instance se réunit deux fois par an et a plusieurs objectifs :

Elaborer et proposer aux ministres des transports et de l'intérieur les mesures d'amélioration de la sécurité des passages à niveau.

- Coordonner les actions liées aux PN des différents services et intervenants concernés ou associés.
- Actualiser la liste des passages à niveau inscrits au PSN.

Les accidents aux passages à niveau ont provoqué en France, 16 décès en 2018 (contre 42 en 2017 et 31 en 2016). Nous rappelons que le Code de la Route reconnaît la priorité absolue du chemin de fer sur la route. La quasi-totalité des accidents de passage à niveau est imputable au non-respect de la signalisation routière. Il ne faut pas oublier que ce sont les routes qui traversent les voies de chemin de fer et non l'inverse.

Le suivi de ce plan est assuré par l'instance de coordination de la politique nationale d'amélioration de la sécurité des passages à niveau, composée des représentants du ministère de la transition écologique, du ministère de l'intérieur, de SNCF Réseau, des représentants des collectivités territoriales, de l'Établissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF) et du Service Technique des Remontées Mécaniques et des Transports Guidés (STRMTG), le Centre d'études et d'expertises sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement, des professionnels du transport routier,

INFORMATIONS NATIONALES

de l'Union des Transports Publics et Ferroviaires, de la Fédération nationale des usagers des transports et de la fédération nationale des victimes d'attentats et d'accidents collectifs.

Environ 60 millions d'euros sont consacrés chaque année, à la sécurisation des passages à niveau par les collectivités publiques.

Quelques chiffres :

- Une collision entre une voiture et un train est mortelle pour l'automobiliste une fois sur quatre. En comparaison, 5 % des accidents de la route sont mortels.
- Entre 2011 et 2018, on dénombrait 870 collisions, 235 tués et 114 blessés graves.

Chaque accident à un passage à niveau est un drame et l'objectif reste bien sûr de zéro tué ou blessé. Cette amélioration exceptionnelle résulte d'une prise de conscience accrue des risques aux PN par les usagers de la route. 98% des accidents routiers aux passages à niveau sont dus aux comportements des usagers de la route.

Afin de minimiser les risques, les membres du comité ont travaillé sur 4 axes :

1. Renforcer la connaissance des passages à niveau et du risque. Un projet de vidéo projection est à l'étude.
2. Accentuer la prévention avec plusieurs items : Expérimenter une baisse de 20 km/h sans descendre en dessous de 30 km/h, sensibiliser les conducteurs et sanctionner le franchissement des passages à niveau
3. Privilégier les mesures simples d'aménagements et sécurisation des passages à niveau. 60 PN à croix de Saint-André sont en cours d'automatisation. Pose de leds et de filets sur les demi-barrières et mise en place de détecteurs d'obstacle sur certains PN.
4. Instaurer une gouvernance nationale et locale. Pour ce faire, il a été décidé de renforcer le pilotage national et de mettre en place des commissions départementales.

L'UNSA-Ferroviaire encourage cette démarche qui vise zéro accident mortel mais notre Organisation Syndicale constate que les fonds nécessaires à la sécurisation de tous les passages à niveau ne sont pas au rendez-vous. Espérons que cette action devienne l'une des priorités du ministre des transports. L'UNSA-Ferroviaire vigiler les actions que comptent mener Réseau pour atteindre ce but.

En parallèle, SNCF Réseau s'engage sur la voie du partage avec les nouvelles technologies ...

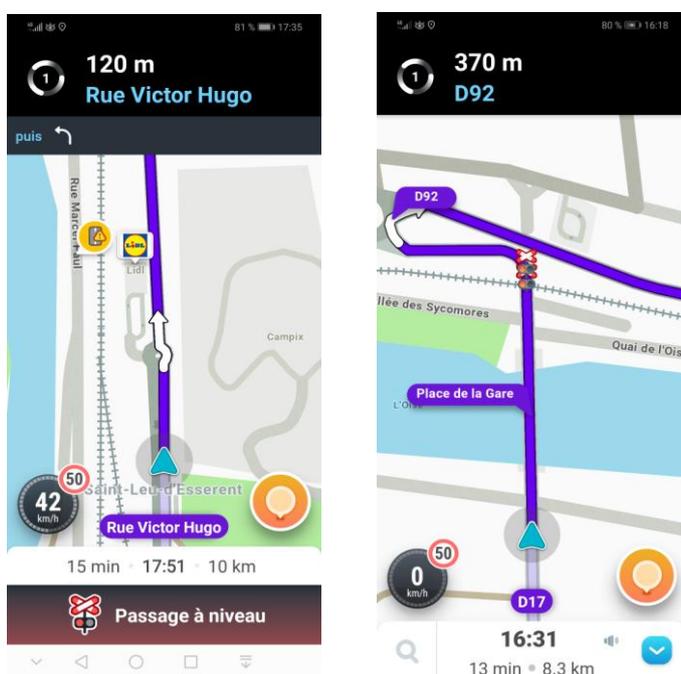
Depuis Aout 2020 et grâce à l'intégration sur l'Open Data SNCF (<https://ressources.data.sncf.com>) des coordonnées GPS des passages à niveau, il a été rendu possible un partenariat avec l'application WAZE qui est une application gratuite de navigation assistée par GPS et utilisée par 14 millions d'utilisateurs. Elle est alimentée par la communauté, en temps réel, de l'état des routes ou des incidents pouvant survenir sur votre parcours.

Désormais chaque utilisateur est prévenu à l'approche de l'un des 15 000 Passages à Niveau en France par un bandeau qui s'affiche en bas de la carte.

Les données sont uniquement de l'information de localisation et ne concerne pas l'état de cette installation, ni les passages de trains.

Le but étant d'alerter les conducteurs et d'accroître leur vigilance.

« C'est une avancée importante en termes de sécurité routière car les passages à niveau sont des points singuliers du réseau routier. » souligne Alain AUTRUFFE, directeur du programme Passage à Niveau, SNCF Réseau.



La Société COYOTE suit de près la plateforme WAZE, car depuis décembre 2020, elle s'est aussi associée avec SNCF Réseau.

La différence est une question de prix puisque que l'une est payante et l'autre non, mais tout dépend de vos besoins et de vos préférences visuelles

Désormais ses 5 millions d'abonnés sont avertis automatiquement à l'approche d'un passage à niveau.

Celui-ci est matérialisé sur la carte et à l'approche de ce dernier une alerte plein écran et un message sonore « Prudence, passage à niveau ».

Des informations détaillées vous seront fournies à la suite du prochain comité de suivi de sécurisation des passages à niveau.

INFORMATIONS NATIONALES

Quelques informations pour finir sur une note plus légère...

➤ **Fêtes de l'année 2021**

<u>Code</u>	<u>Fêtes Légales</u>	<u>Date de la fête</u>	<u>À prendre avant le</u>
F1	Jour de l'an	Vendredi 1 ^{er} janvier 2021	30 juin 2021
F2	Lundi de Pâques	Lundi 5 avril 2021	30 septembre 2021
F3	Fête du travail	Samedi 1 ^{er} mai 2021	30 septembre 2021
FV	Victoire 1945	Samedi 8 mai 2021	30 septembre 2021
F4	Ascension	Jeudi 13 mai 2021	30 septembre 2021
F5	Lundi de Pentecôte	Lundi 24 mai 2021	30 septembre 2021
F6	Fête Nationale	Mercredi 14 juillet 2021	31 décembre 2021
F7	Assomption	Dimanche 15 août 2021	Non récupérable *
F8	Toussaint	Lundi 1 ^{er} novembre 2021	31 mars 2022
F9	Armistice 1918	Jeudi 11 novembre 2021	31 mars 2022
F0	Noël	Samedi 25 décembre 2021	31 mars 2022

* car ce jour férié tombe un dimanche

➤ **Périodes de congés de moindre besoin**

Du 05/01/2021 au 05/02/2021
Du 09/03/2021 au 02/04/2021
Du 06/05/2021 au 05/07/2021
Du 01/09/2021 au 01/12/2021

VOS REPRESENTANTS UNSA-FERROVIAIRE

Nom	Prénom	Mail	Nom	Prénom	Mail
PERON	FRANCIS	peron.f@unsa-ferroviaire.org	LECEURS	FLORENCE	Leceurs.f@unsa-ferroviaire.org
MOINE	NATHALIE	moine.n@unsa-ferroviaire.org	LEMOINE	GREGORY	lemoine.g@unsa-ferroviaire.org
LEFEVE-MICHEL	BENOÎT	lefeve-michel.b@unsa-ferroviaire.org	POLYN	OLIVIER	polyn.o@unsa-ferroviaire.org
LAIZET	MORGANE	laizet.m@unsa-ferroviaire.org	HENON	JENNIFER	Jennifer.henon@reseau.sncf.fr
BOURBON	MICHAËL	bourbon.m@unsa-ferroviaire.org	ANNE	CORINNE	anne.c@unsa-ferroviaire.org
SCATENA	JEAN-PIERRE	scatena.jp@unsa-ferroviaire.org	LORQUIN	CEDRIC	lorquin.c@unsa-ferroviaire.org
GELEE	CATHERINE	gelee.c@unsa-ferroviaire.org	FOURROT	JEAN CHARLES	Jean-charles@reseau.sncf.fr

SI VOUS SOUHAITEZ NOUS ADRESSER DES QUESTIONS : uad.reseau@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** **Responsible**
METIERS **STATUT**
 Filières **Syndicat de services**

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