



CSE
ZONE DE PRODUCTION
SUD-EST

*À vos côtés,
 toute l'année !*



LES BRÈVES

du CSE d'octobre 2024

**Information sur la standardisation des EI :
 beaucoup trop de texte à trous...
 À quand les véritables négociations ?**

**Les enjeux de ce projet
 consistent à :**

- Homogénéiser les process afin de garantir une plus grande efficacité et un meilleur pilotage des activités, améliorer la performance industrielle tout en prenant en compte la QVT des agents ;
- Adapter l'organisation à la hausse du niveau d'investissement.

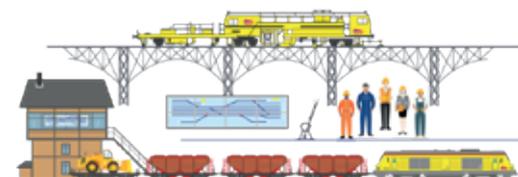
Les huit spécialités concernées sont les CREQ, les travaux (catégorie C&D en EI), les engins ferroviaires, la Supply Chain (les conseillers Parc-Auto), les VAS (vérificateur des appareils de signalisation) et VAM (vérificateur des appareils de mesures), la gestion du parc automobile (gestion contractuelle du parc : environ 5 000 véhicules), l'équipe géométrie et l'uniformisation des GREE (Groupe régional

d'énergie électrique) qui restent en IP.

Aujourd'hui, il est présenté un projet avec le transfert de 273 agents dans les différentes agences (prestation, approvisionnement et grands travaux). Pour l'entreprise, la productivité n'est pas au RDV, il s'agirait uniquement d'une recherche de gain en performance.

**Il est à noter que ce projet
 impliquera deux réorganisations
 internes :**

- Sur Auvergne-Nivernais (AN), avec la création d'UTRAIL entraînant la suppression de l'URAIL ;
- Sur Languedoc-Roussillon (LR), avec la fusion entre l'unité travaux et les métiers restant à l'unité logistique, tels que les opérateurs ultra son, les soudeurs et le traitement végétation.



Ce que l'on sait aujourd'hui :

■ **Concernant la mobilité :**

Pour l'essentiel des agents concernés, les conditions de mobilités ne seront pas modifiées en profondeur. Certaines spécialités pourront voir leur périmètre d'intervention légèrement élargi aux continuités des régions limitrophes. Il sera fait appel au volontariat pour assurer les missions, les urgences, mais il n'y a pas de mobilité attendue. Des contrats de durée limitée seront alors mis en place, pour acter la mobilité temporaire.

- Les engins LGV et Creq LGV resteront à l'établissement LGV ;
- Les pelles rail-route / débroussailleuses restent en IP ;
- Tous les Spe CREQ ne seront pas basculés à l'EI. L'entreprise souhaite que les IP gardent les compétences conduites au niveau des pôles ;



- Concernant les CREQ mainteneurs, en vision cible, fin 2026, ils devront choisir s'ils privilégient le côté CREQ de leur métier ou la partie mainteneur. La polyvalence ne sera plus acceptée. À terme, les mainteneurs resteront sur l'IP, mais ne seront plus habilités CREQ, et si leur choix se porte plus sur la partie « conduite », alors les CREQ iront à l'EISE.

- **Le personnel repris dans le terme « structure »** correspond à toutes les personnes des pôles QS ou prod des établissements. L'attribution du RH00910 ainsi que les fiches de poste restent à identifier et à créer au sein de l'EISE ;
- **Les rames de relevage** vont intégrer notre

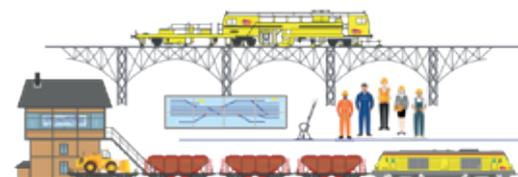
réseau petit à petit et seront rattachées à l'EI ;

- **Les URT** (Unité régionale Travaux) restent en IP pour les projets de réinvestissement ;
- Afin d'assurer une certaine réactivité concernant les demandes d'intervention d'un engin sur un chantier, par bassin, une personne sera dédiée pour veiller à ce problème (disponibilité, cas incident, réactivité, etc.) ;
- **Concernant les VAS-VAM**, l'entreprise garde la répartition géographique actuelle des équipes. En revanche, pour gérer ces effectifs, il sera mis en place un DPX basé à Lyon et un (ou plusieurs) REQ pour assurer la proximité ;
- **Un projet CCR** nécessite l'intervention d'une vingtaine de personnes. Il y a des spécialistes notamment en IP, ces ressources sont plutôt diffuses. Il y aura des fiches de postes pour les postes spécifiques dans la sphère travaux ;

- **Un constat est fait :** sur l'UR3, la direction avait annoncé un nombre de huit agents transférés vers l'EISE. Aujourd'hui, il y en aurait 23 ! Pour l'entreprise, les huit agents sont les agents à 100 % sur la CCR. En revanche, les autres ne sont pas à 100 % sur l'EISE. À savoir : un projet CCR appelle environ une vingtaine de personnes (y compris des huit spécialités) ;

- **Concernant l'étude FOH.** Elle sera faite en deux temps :

- 1° : une enquête informatique auprès des spécialités concernées ;
- 2° : un groupe d'analyse par spécialités, nourri par les résultats de l'enquête.



UNSA-Ferroviaire

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



Quelques questions restées sans réponses :

- L'impact des réorganisations internes sur LR et AN à la suite de la standardisation a-t-il été pris en compte pour le personnel concerné (QVT, RPS, charge de travail, etc.) ?
- Comment l'entreprise envisage-t-elle l'organisation sur AN, en profitant de cette réorganisation interne pour diviser le secteur équipe travaux en deux dans le but d'obtenir une logique métier (Voie et SE) ?
- Si l'agent concerné par le transfert en EI refuse le changement, qu'envisage l'entreprise ?



Position UNSA

□ L'entreprise met en avant un désir de développer la communication apportant une information claire et précise sur les moyens mis en œuvre pour accompagner les agents. Aujourd'hui, un constat est fait : l'information n'est pas la même pour TOUS ! L'UNSA-Ferroviaire saura être vigilante sur l'application de cette étape, qui est cruciale.

□ Il est noté que le projet de standardisation impliquera de nouveaux standards qui seront définis pour les VAS et le parc automobile. L'UNSA-Ferroviaire demande à avoir une vision sur le sujet.

□ Pour l'UNSA-Ferroviaire, malgré plusieurs échanges avec la direction, de nombreuses zones d'ombre subsistent quant à l'impact réel de cette réorganisation, telles que :

- La pérennité des postes transférés et les

conditions de mobilité qui pourraient être imposées ;

- Le risque d'accroître les risques psychosociaux ;
- Etc.

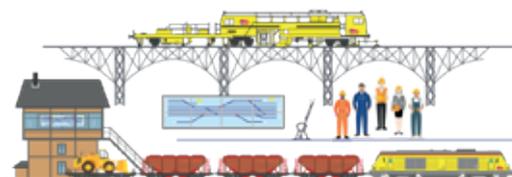
□ L'UNSA-Ferroviaire demande la mise en place de véritables formations pour les agents concernés par les nouvelles missions, ainsi qu'un suivi renforcé en matière de santé et de sécurité au travail.

□ La délégation exige le partage de l'étude FOH (facteurs organisationnels et humains) et de l'étude d'impact, sans oublier un accompagnement des plus précis dans les échanges avec les agents.

□ Il est temps, pour la direction, d'entamer des négociations sérieuses pour garantir que ce projet ne se fasse pas au détriment des salariés.



- Du 4 novembre au 7 novembre 2024 auront lieu des enquêtes et groupes d'analyse par spécialité.
- La consultation des OS sera organisée d'ici fin 2024 - début 2025
- La mise en place est prévue pour le 1^{er} avril 2025



UNSA-Ferroviaire

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

Consultation sur le projet de création de l'ESTI (Établissement de Services Télécoms et Informatique) : fin des délais... projet inachevé !

Le projet de modèle industriel des ASTI vise à la constitution d'un Établissement de Services Télécoms et Informatique (ESTI) au sein de chaque Direction de Zone de Production (DZP). La Zone de Production Sud Est regroupe six Agences de Services Télécoms et Informatique (ASTI LR, ASTI PACA, ASTI Rhodanien, ASTI ALPES, ASTI Auvergne, ASTI BFC).

Proposée par un collectif de dirigeants d'ASTI

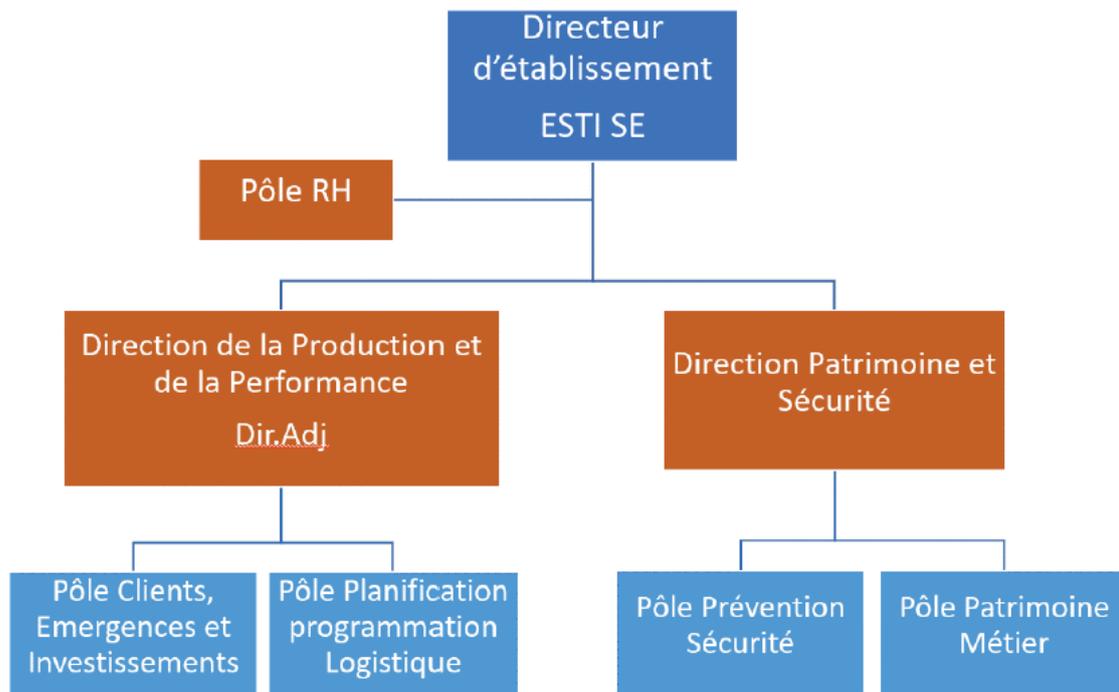
(DASTI), la modernisation des ASTI vise à « améliorer la performance, en simplifiant les organisations pour mieux répondre à la satisfaction client ».

Par conséquent et au regard des prochaines évolutions technologiques du périmètre, pour l'entreprise, il apparaît nécessaire de mutualiser, simplifier et harmoniser la production.



Organisation :

Le siège de l'établissement comprendrait un pôle RH et deux directions :

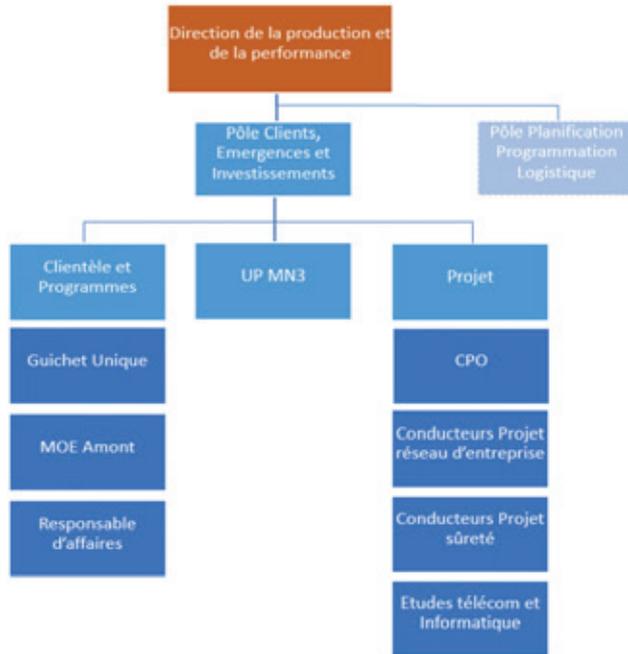


UNSA-Ferroviaire

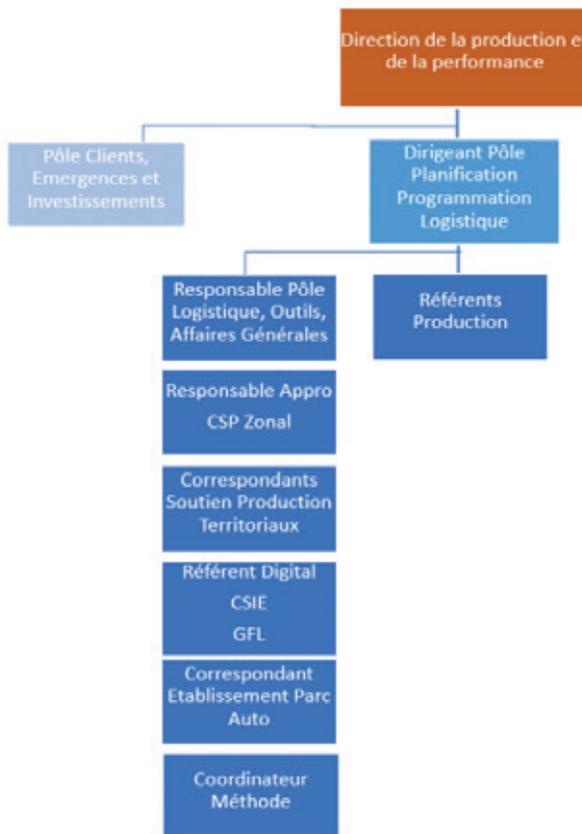
19, rue des Bretons - 93210 La Plaine St-Denis
federation@unsa-ferroviaire.org

Une Direction de la Production et de la Performance, composée :

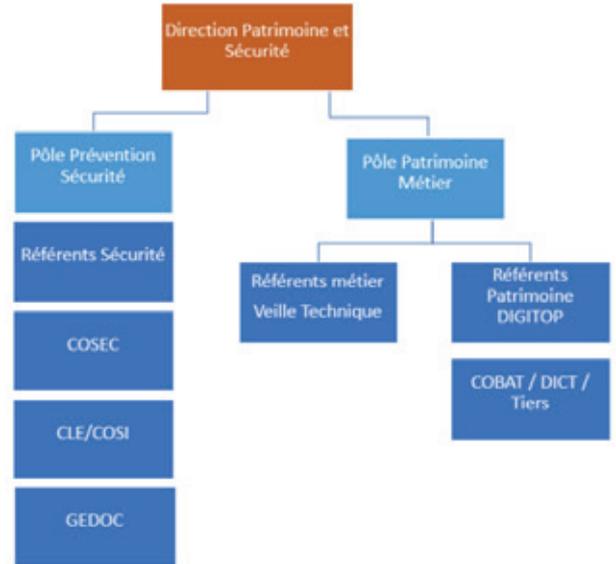
- d'un Pôle Clients, Émergences et Investissements,



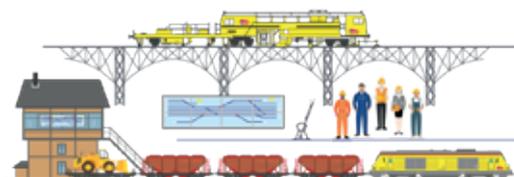
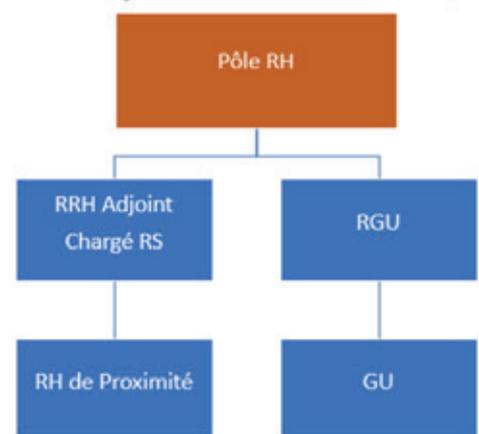
- d'un Pôle Planification, Programmation et Logistique :



Une Direction Patrimoine et Sécurité, composée d'un Pôle Prévention et Sécurité et d'un Pôle Patrimoine et Métier :



Un pôle RH :



UNSA-Ferroviaire

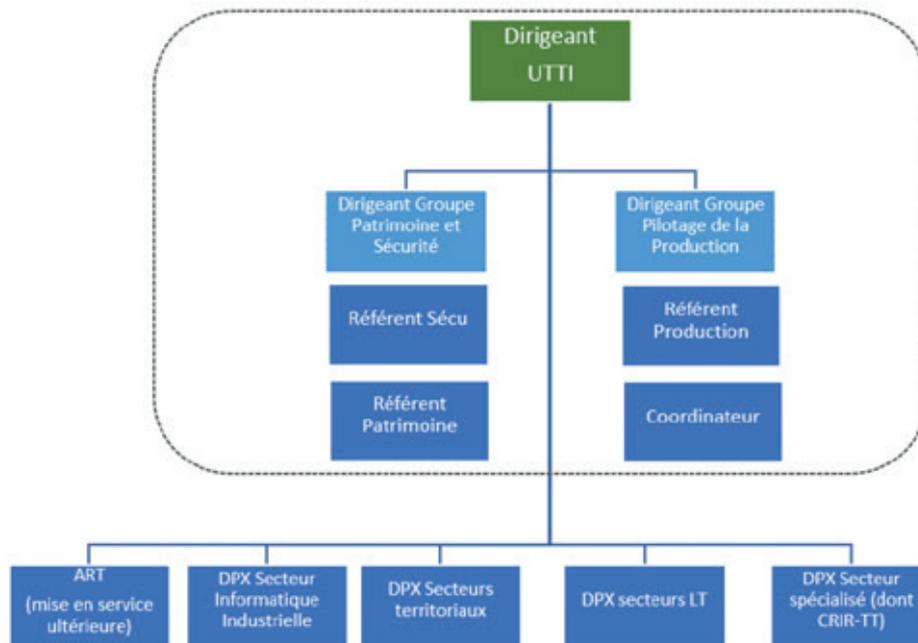
19, rue des Bretons - 93210 La Plaine St-Denis

federation@unsa-ferroviaire.org

Les Unités Territoriales Télécom et Informatique (UTTI) :

- Les UTTI seraient rattachées hiérarchiquement à l'ESTI SE.
- Le découpage serait le suivant et reposerait sur la création de trois UTTI :
 - UTTI Auvergne-Bourgogne-Franche-Comté, sur les périmètres géographiques des ASTI Auvergne-Nivernais et ASTI Bourgogne-Franche-Comté ;
 - UTTI Rhône-Alpes sur les périmètres des ASTI Rhodanien et ASTI Alpes ;
 - UTTI Méditerranée sur les périmètres des ASTI Languedoc-Roussillon et ASTI Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Organigramme type d'une UTTI :



Ce qui ressort du projet :

Dans sa globalité :

- Faire plus à iso-effectif.
- Une montée en charge significative dans la prochaine décennie qui n'est pas précisée dans le projet.
- Un calendrier serré qui est un obstacle pour tenir compte des particularités de la zone.
- La maintenance aérienne décalée à 2026.
- Les impacts du projet minimisés.
- Un document de consultation incomplet et non stabilisé.

Les points négatifs à surveiller :

- L'intensification du travail, un risque

d'affaiblissement des régulations actuelles liées à la proximité organisationnelle et physique, une dégradation des conditions d'emploi... sont des conséquences du projet à ne pas négliger.

- Risque routier : les déplacements sont à l'échelle zonale. Le train sera le mode de transport à privilégier. Cependant, les véhicules seront mutualisés entre les différentes ASTI.

Bilan :

- Une analyse et un bilan des mobilités seront réalisés après neuf mois de fonctionnement de l'établissement afin d'ajuster, au besoin, la politique et les exigences liées aux déplacements.



UNSA-Ferroviaire

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



Position UNSA

Au vu des éléments présentés ce jour en consultation, le projet est inachevé et cela n'est pas acceptable ! Le report de la mise en place du projet a été demandé, mais la direction a refusé. **Au vu des non-réponses et du fait que le report est refusé, l'UNSA-Ferroviaire n'a pas pris part au vote sur le dossier de consultation.**

En revanche, sur proposition de l'UNSA-Ferroviaire, le Président s'est engagé sur **la mise en place d'un comité de suivi** du déploiement, qui se réunira d'ici la mise en service et qui sera composé des représentants de la direction et de deux représentants de chaque organisation syndicale représentative. Ce comité devra veiller à ce que les engagements pris en matière de préservation de l'emploi, de qualité de vie au travail, et d'accompagnement soient respectés.

De plus, il a été acté, également à la suite d'une demande de l'UNSA-Ferroviaire, **une présence d'un jour minimum par semaine sur Lyon**, au lieu de 2 jours maxi, pour les salariés rattachés au siège du futur établissement. Cette mobilité sera complétée par les besoins de déplacement sur les UTTI / UPTx correspondant à la tenue du poste et/ou aux besoins du fonctionnement du service de réunir son collectif.

**POUR MOI,
C'EST L'UNSA !**

Cependant, l'UNSA-Ferroviaire demande également :

- **Des garanties quant à la préservation des emplois actuels ;**
- **L'assurance que les nouvelles créations ne se fassent pas au détriment de ceux qui exercent dans les régions les plus éloignées de Lyon ;**
- **Que tous les agents impactés puissent bénéficier d'un accompagnement personnalisé et chiffré ;**
- **Pour les agents non éligibles au RH00910, qu'ils bénéficient eux aussi d'une rencontre avec leur hiérarchie afin que leur soit présentée la nouvelle réorganisation.**

L'UNSA-Ferroviaire est particulièrement préoccupée par l'augmentation potentielle de la polyvalence des agents, qui pourrait se traduire, à terme, par une surcharge de travail. La délégation exige donc des garanties sur la charge de travail des agents, afin de ne pas compromettre leur santé et leur efficacité professionnelle.

Pour finir, le projet mentionne de possibles perspectives d'évolution professionnelle, ce qui est en théorie une bonne chose.

Cependant, l'UNSA-Ferroviaire demande que ces perspectives soient détaillées et formalisées dans un plan de carrière clair, avec des critères transparents d'évaluation et de promotion.



UNSA-Ferroviaire

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

À vos côtés,
toute l'année !



VOS REPRÉSENTANTS UNSA-FERROVIAIRE

REPRÉSENTANT SYNDICAL



YOANN SAUGUES

COLLÈGE EXÉCUTION TITULAIRE



ARNAUD THOMAS
EIC BFC

COLLÈGE EXÉCUTION SUPPLÉANTE



Emilie COCOROCCHIO
EIC Languedoc
Roussillon

COLLÈGE MAÎTRISE TITULAIRES



JEAN-YVES BELLORGET
EIC BFC



DELPHINE CROS
EIC Languedoc
Roussillon

COLLÈGE MAÎTRISE SUPPLÉANTS



PATRICE COULON
EIC Languedoc
Roussillon



MARIE-LAURE VIVIER
EIC Alpes

COLLÈGE CADRE TITULAIRES



LIONEL BUZIO
EIC Alpes



ANNUNZIATA ANZALONE
Direction ZP Sud Est



RAPHAËL NOGUERA
EIC PACA



EMMANUELLE CES
Infrapôle BFC

COLLÈGE CADRE SUPPLÉANTS



GILLES VIOUGEAS
Direction ZP Sud Est



ERIC BELLIERES
Infrapôle Auvergne
Nivernais



CYRILLE TIPHONNET
Infrapôle Languedoc
Roussillon



MICHEL BOUCHEROT
EIV Bourgogne

POUR NOUS ADRESSER VOS QUESTIONS :

cse.zpse@unsa-ferroviaire.org

POUR CONSULTER LES PV DES RÉUNIONS CSE :

<https://snCF.sharepoint.com/sites/SNCF-Reseau-ZPSud-Est-Communication/SitePages/PV-CSE.aspx>

Prochain
CSE :
15 novembre
2024



UNSA-Ferroviaire

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