



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 Économique (CSE)** par le biais d'une ordonnance publiée le 23 septembre 2017.

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.



DIPR : Réorganisation de la Régénération Industrielle :

Page 2



EIC HDF : Consultation dossier Mise en place CCR

Page 4



RH 0143 : Zoom Utilisation Congés

Page 5



Législation : Reconnaissance de la pénibilité

Page 6



Commission Notation Cadres : Calendrier 2022

Page 7



ZP NORD-EST NORMANDIE

PROJET DE REORGANISATION DE LA REGENERATION INDUSTRIELLE

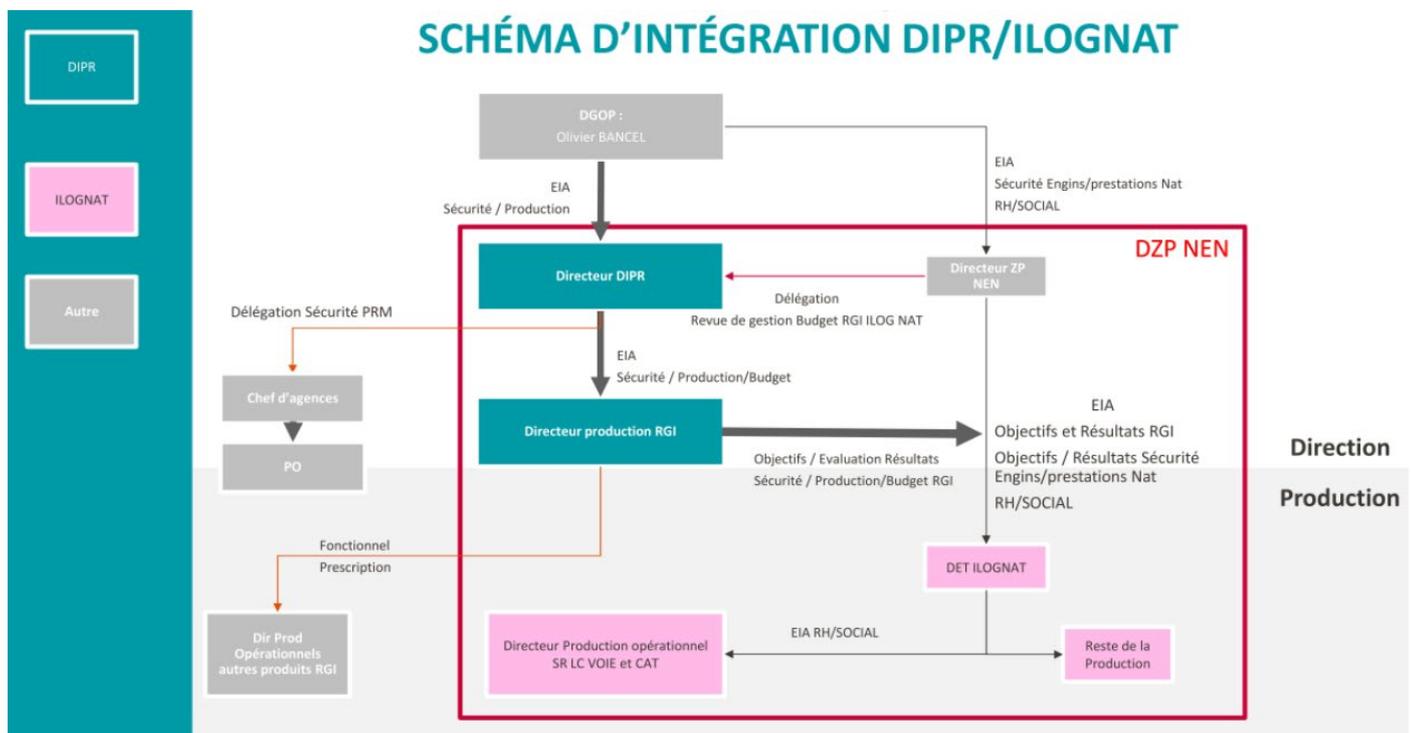
Le projet a été présenté en information aux élus le 26 octobre 2021. Nous avons voté une expertise, car ce dernier soulevait de trop nombreuses questions sans réponses.

La restitution en a été faite le 05 Janvier 2022, pour une mise en application du projet en janvier 2022.

Ce Projet vise à réorganiser la Direction Industrielle de Projets de Régénération (DIPR) ainsi qu'une partie de l'Infralog National (Suites Rapide Voies et caténaires). La DIPR reprendrait une partie des prérogatives de l'Infralog National (études maîtrise d'œuvre en amont, programmation, suivi des relevés de production...) tout en devenant une entité de production à part entière. D'autre part, la DZP NEN continuerait d'intégrer l'Infralog national mais dans un rôle de subordination vis-à-vis de la DIPR.

Cela passe par des évolutions organisationnelles :

- Renforcer les pôles performance à la DIPR et l'ILOG NAT ;
- Créer un **pont entre la conception des chantiers et la phase opérationnelle**, en associant les DOC, détenteurs de connaissances terrain, à une partie de la conception plus en amont permettant un passage glissant des consignes, et transférer les chargés d'affaires et assistants transport à la DIPR ;
- Au sein de l'ILOGNAT :
 - Détourner les personnels réalisant des SR pour créer une direction dédiée ;
 - Regrouper les personnels de la MOET ;
 - Regrouper les personnels des bases arrière dans une unité renforcée.





ZP NORD-EST NORMANDIE

Un projet très important puisqu'il touche aux Suite Rapides, c'est-à-dire à l'organisation dont se dote la SA Réseau pour régénérer le réseau ferré national (hors LGV et IdF). Pour rappel, un rapport sur l'accident de Brétigny du 12 juillet 2013 a mis en évidence un **délabrement "jamais vu" du réseau**. Par ailleurs, la Cour des comptes rappelle que l'âge moyen du réseau est toujours élevé en comparaison avec les voisins européens (moyenne de 29,2 ans hors LGV voire 36,7 ans sur le réseau local). La proportion des voies hors d'âge est de 23% (hors LGV) à la fin 2019, et près de 10% des voies subissent des ralentissements ou arrêts de circulations pour cause de mauvais état du patrimoine. Cette situation inquiétante atteint même 22% pour les « petites lignes ». Depuis plusieurs années, la maintenance du réseau est rendue complexe. En cause, la perte de la marge de manœuvre liée à la désintégration industrielle de la SNCF (organisation en silo) et à l'externalisation poussée de la régénération industrielle (rigidification de la mobilisation des ressources, contraintes des marchés).

Selon l'Entreprise, la nouvelle organisation nécessitera, pour être mise en place un délai de transition de 3 à 6 mois. Cette situation est source d'incertitudes alors que nombre de travaux sont et seront engagés. Cette période marquera un accroissement de la charge de travail et une dégradation des conditions de travail. Les agents au forfait jours déjà sursollicités risquent de voir les risques RPS augmenter. Alors même qu'un droit d'alerte RPS est actuellement en cours sur l'établissement de l'Infralog National.

À l'ILOGNAT la **conduite de projet** a été **particulièrement mal maîtrisée, voire incompréhensible**. L'analyse de l'existant (sur le plan de performance), sur laquelle les agents ont travaillé sur les risques et faiblesses pour proposer des améliorations, a été décorrélée du contexte et des objectifs du projet RGI. La définition des évolutions organisationnelles et de processus du projet RGI s'appuie en partie sur ce qui a été fait pour le plan de performance mais a du coup créé :

- des incohérences entre les problèmes posés (pour le plan de performance) et les solutions organisationnelles ou de process (dans le projet RGI) ;
- des incompréhensions voire des effets pervers pour les chargés d'affaires et assistants transports qui croient avoir participé à un jeu de dupe :
 - « Ils nous ont coupé les jambes. Nous on s'est investis pour améliorer nos pratiques. On a fait des propositions, dégagé des pistes pour qu'au final ils reprennent notre travail pour couper en deux le pôle méthode et nous dire vous êtes virés ».
 - « En fait on a contribué à scier la branche sur laquelle on était assis. Vous ne trouvez pas ça comique ? C'est pathétique. Écœurant ».

Ces quelques verbatim, parmi d'autres, témoignent à eux seuls de la violence ressentie par certains salariés à l'annonce des réorganisations prévues par le projet.

Les élus UNSA Ferroviaire ne cessent de dénoncer les passages en force de la Direction où les profits sont la priorité sur l'humain

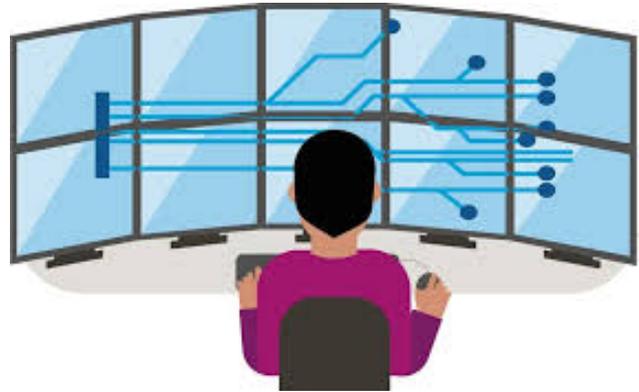




ZP NORD-EST NORMANDIE

EIC HDF : COMMANDE CENTRALISEE DU RESEAU DES SECTEURS CIRCULATION DE DOUAI NORD, DOUAI SUD, SOLOCA

En France, 80% des circulations s'effectuent sur seulement 27% des lignes. La modernisation du Réseau SNCF passe par une mise en place de Commandes Centralisées du Réseau. Les 1 500 postes d'aiguillage actuels seront bientôt regroupés au sein de 16 « tours de contrôle ferroviaires » réparties sur l'ensemble du territoire, elles-mêmes coordonnées et supervisées par un seul et même hub parisien. Le réseau français a pour objectif de passer en mode digital d'ici 2030. Après Strasbourg, Bordeaux, Lyon (entre autres...), voici le tour des Hauts de France.



L'information en CSE ZP NEN a été faite le 29 juin 2021. Il s'en est suivi de nombreuses rencontres avec la Direction afin de faire évoluer le projet. Globalement, le dossier qui est présenté aux élus est bien réalisé. Ce constat révèle la poursuite de la montée en compétences de celles et ceux qui pensent à la gestion de la circulation des trains version 21^e siècle. Nous tenons également à saluer le travail accompli par les équipes des pôles développement et RH en charge du montage du dossier CCR Hauts de France dans une période rendue difficile par le contexte sanitaire dégradé depuis maintenant deux ans.

Pour autant, ce projet présente de nombreux points sur lesquels nous ne sommes pas en accord avec la Direction :

- 51 postes seront supprimés + 34 créations de postes = 17 postes de supprimés, aspect qui constitue l'un des côtés « noir » de ce projet. Où l'humain laisse sa place à la technologie...
- la mobilité géographique, imposée dans le cadre d'une flambée des prix du carburant de surcroît, est aggravée par les contraintes horaires qui ne permettront pas d'emprunter le train !
- Agent souffleur en 1x8 et non en 2x8. Les élus UNSA Ferroviaire avaient demandé un 2X8 afin d'élargir le champ d'intervention : le souffleur permettait la coupure légale des agents travaillant plus de 4h de suite sur écran. Il permettait également d'être présent sur les pics des circulations (matin et soirée) et ainsi faciliter la gestion des aléas en opérationnel. La Direction campe sur ses positions : 1x8.
- Le roulement proposé pour les agents circulation sollicite énormément les agents de réserves surtout les week-ends. Malgré l'appui du médecin du travail, nous n'avons pas obtenu l'instauration de Grande Période de Travail (GPT) de 4 nuits maximum c'est-à-dire 4 Nuits – 2 RP. L'établissement a préféré ne pas aller à l'encontre des pratiques habituelles qui ont la vie dure malgré un impact délétère sur la SANTÉ. Les agents de la fonction RÉSERVE devront en subir les conséquences (avec de nombreux creux de roulement nécessitant des interventions fréquentes les SDF) tout en sollicitant davantage les opérateurs CPS. Pourtant, l'expérience acquise sur le plan scientifique en matière de CHRONOBIOLOGIE a prouvé que plus les cycles de nuit sont COURTS, meilleure est la phase de récupération ! L'erreur en revient à ne pas avoir intégré la CSSCT au groupe de travail « roulements » dès le début du processus.



ZP NORD-EST NORMANDIE

- Si le déroulement de carrière sur le site de la CCR de Lille a été intégré dans le projet avec un poste de début de carrière à la qualification C (aide Chef de Centre Coordination), les élus UNSA Ferroviaire expriment une certaine réserve face aux risques d'une charge de travail potentiellement élevée induite par l'inexpérience (inévitabile) des futurs jeunes embauchés qui assureront lesdites fonctions. Il en est de même concernant les VISITES DE LIGNE qui devront être renforcées pour les prochains embauchés qui ne connaîtront jamais le risque ferroviaire ni même le concept train puisque l'heure est au DIGITAL! La génération 2.0 pourrait être déconnectée du risque réel et doit être accompagnée dans la durée : il s'agit là d'un point de VIGILANCE particulièrement élevé !
- La Surveillance des Trains En Marche (STEM) reste toujours le talon d'Achille dans l'actuel développement de la commande centralisée réseau. À ce jour et en l'absence d'un déploiement du système d'automatisation de la surveillance des trains en marche, l'organisation prévoit de reporter cette mission (provisoirement) au poste 1 de Somain. Pour l'UNSA Ferroviaire et à l'expérience des différents dossiers CCR, nous estimons que l'automatisation du réseau (CCR) est INDISCOSSIBLE de celle de la surveillance des trains en marche ! Certes, la problématique est d'abord budgétaire mais conserver un HAUT NIVEAU DE SÉCURITÉ impose de ne pas les dissocier. Le ministère des Finances l'entendra-t-il de cette oreille où chaque Euro dépensé pour le ferroviaire Français est ... de trop ?



En conclusion, les élus et membres **UNSA Ferroviaire** tiennent à saluer la qualité du travail fourni compilé dans les documents présentés.

L'histoire du ferroviaire se poursuit inexorablement au prix de sauts technologiques mais avec quelle place pour l'Homme ?

La principale difficulté à venir résidera dans notre capacité à placer l'Homme au bon endroit dans un système où le digital devient incontournable.

UTILISATION DES CONGES (RH 0143)

Combien ?

L'ensemble du personnel SNCF a droit, du 1er janvier au 31 décembre, à un congé réglementaire avec un solde de **28 jours ouvrables** (Pour les agents à temps partiel, le calcul se fait au prorata du temps partiel choisi).

Quand ?

Chaque agent doit poser au cours de l'année au moins 15 jours de congé en une seule fois (soit 24 jours consécutifs) dans la période **du 1er mai au 31 octobre**, le reste pouvant être fractionné. Ces 15 jours de congés sont appelés **congés protocolaires**.

Ils se posent en principe avant fin janvier au plus tard (date définie par chaque établissement).

Les congés protocolaires sont attribués selon un rang de priorité (système de points définis à l'art. 13 du RH00143). Le délai de réponse de l'établissement est de 3 mois avant le début de la période de congé.

Tous congés ayant été refusés, en dehors des congés protocolaires, peuvent être reportés jusqu'au 31 mars de A+1.



ZP NORD-EST NORMANDIE

Particularités

- Chaque année, sont définies dans l'établissement des périodes de « **moins besoin** » (différents selon les fonctions) pendant lesquelles une indemnité est attribuée à **partir du 8^e congé pris** pendant ces périodes. [RH0045 / RH0372].
- Un **arrêt maladie** survenant pendant un congé interrompt celui-ci mais ne le prolonge pas.
- Il est possible d'épargner sur **le CET jusqu'à 8 jours** des congés par an. Cette demande doit être faite **avant le 31 octobre** de l'année en cours. [RH00981]

L'UNSA Ferroviaire recommande vivement à l'ensemble des agents de poser dès janvier leur demande de congés protocolaires.

LA LISTE DES METIERS RECONNUS PENIBLES AUGMENTE !

Le décret N°2021-1949 du 31 décembre 2021 portant application de la Loi 2018-515 du 27 juin 2018, a des conséquences sociales qui pourraient être qualifiées d'heureuses ou pas, selon les situations rencontrées demain par nos collègues. Ainsi, la liste des emplois repères datant de 2010 dont la **PÉNIBILITÉ est avérée passe de 58 à 81 métiers**. Certains d'entre eux relèvent de SNCF Réseau. Ces nouveaux métiers dont la pénibilité est désormais reconnue sont les suivants :

- Agent d'escale et de service en gare (h/f)
- agent du service commercial transilien (h/f)
- opérateur(trice) maintenance engins outillage meca.
- Agent d'entretien levage-pesage (h/f)
- Opérateur(trice) de prod. des lignes de télécoms.
- Opérateur / opératrice de production Eale.
- Opérateur/opératrice ultrasons voie.
- Technicien(ne) de production lignes de télécoms.
- Technicien/technicienne ultrasons équipement.
- Technicien(ne) maint. engin et outil. meca.
- Chef d'escale (h/f).
- Technicien/technicienne de production Eale.
- Technicien/technicienne équipes mécanisées.
- Technicien/technicienne équipe bourrage.
- Technicien/technicienne équipe désherbage.
- Coordinateur(trice) régularité.
- Opérateur de maintenance électrotechnique (h/f).
- Opérateur de maintenance système (h/f).
- Opérateur de maintenance dépannage (h/f).
- Opérateur de maintenance climatisation (h/f).
- Opérateur usinage (h/f).
- Agent de flux logistique industrielle (h/f).
- Conducteur(trice) engins de maintenance équipement. » ;

Ces mesures élargies à un plus grand nombre permettront aux intéressés de bénéficier du dispositif PÉNIBILITÉ comme les Cessations Progressives d'Activité (CPA) spécifiques et le Compte Epargne Temps (CET) susceptible d'être bonifié. Concernant cette dernière avancée, à l'heure actuelle la Direction de la ZP NEN ne projette pas d'informer les salariés concernés, histoire qu'ils se projettent au mieux pour leur fin de carrière.

Un bémol vient néanmoins ternir la portée de ce décret **puisqu'il introduit la notion d'INVALIDITÉ ou d'INCAPACITÉ PERMANENTE supérieure à 66% afin de pouvoir prétendre bénéficier du licenciement pour inaptitude avec octroi de la « pension de retraite de réforme »**. De plus, le salarié ne pourrait plus demander sa mise à la réforme comme actuellement **puisque la commission de réforme se réunirait AVANT la réforme mais APRÈS le licenciement**. Bref, il s'agit de « mettre la charrue avant les bœufs » sans apporter la nécessaire SÉCURISATION du processus pour le salarié !

Le décret souffle simultanément le chaud et le froid quitte à faire avancer et reculer certaines dispositions actuelles. À défaut d'améliorations substantielles susceptibles d'améliorer certains éléments du Décret actuel, il est à craindre que certains dossiers de RÉFORME deviennent douloureux pour nombre de nos collègues rattrapés par les aléas de la Vie.



ZP NORD-EST NORMANDIE

INFORMATION NOTATIONS CADRE ZP NEN 2022-2023 (GROUPE 340)

Remise des projets

Mardi 22 février

Date limite des réclamations

Jeudi 10 mars

Commission de notations

Mercredi 16 mars



Le Règlement Général sur la Protection des Données nous impose de ne pas divulguer le projet de notation. Par conséquent, si vous le souhaitez, appelez-nous pour savoir où vous êtes situés ou à quelle date vous prenez votre promotion, nous vous conseillerons sur la marche à suivre. Si vous avez le moindre doute, adressez-nous une lettre de réclamation.

Suite à la demande de vos délégués UNSA-Ferroviaire, la Direction va envoyer un mail à chaque agent pour l'informer de son classement en niveau et en PR.

Prénom	NOM	Établissement	Tél.	
Pascal	SCHMITT	EIC LORCA	06 81 57 04 64	schmitt.p@unsa-ferroviaire.org
Christophe	TREDEZ	Infralog NPDC	06 73 27 00 25	tredez.c@unsa-ferroviaire.org
Benoît	THEVENARD	Infrapôle Lorraine	06 87 56 08 38	thevenard.b@unsa-ferroviaire.org
Cynthia	DELMARRE	EIC HDF	06 14 22 23 88	cynthia.delmarre@reseau.sncf.fr
Régis	RAWOLLE	Infralog Lorraine	06 20 52 78 64	rawolle.r@unsa-ferroviaire.org
Sophie	DEMARES	Infrapôle MND	06 37 82 13 10	demares.s@unsa-ferroviaire.org
Pierre	NOWICKI	EIC LORCA	06 27 12 44 19	nowicki.p@unsa-ferroviaire.org
Sébastien	CAILLE	Infrapôle NPDC	06 85 21 81 32	caille.s@unsa-ferroviaire.org
Guillaume	CARON	EIC HDF	06 25 42 07 24	guillaume.caron2@reseau.sncf.fr
Olivier	SALING	Infrapôle Rhénan	06 87 60 76 63	olivier.saling@reseau.sncf.fr
Geoffrey	BERTRAND	EIC LORCA	06 59 10 95 89	geoffrey.bertrand@reseau.sncf.fr
Éric	ANDRES	Infralog Lorraine	06 10 32 14 42	eric.andres@reseau.sncf.fr
Adrien	LEROY	EIC HDF	06 87 67 02 66	leroy.a@unsa-ferroviaire.org

Tous les courriers sont à adresser à :

unsanotation.zpnen340@gmail.com

Pour les notations Exécutions et Maitrises, n'hésitez pas à solliciter vos délégués de notations en établissement. Si vous les connaissez, sinon demandez à vos délégués de notation cadre, ils vous relayeront les noms !



VOS REPRÉSENTANTS UNSA-FERROVIAIRE

CSE ZP NEN

Nom	Prénom	Mail	Nom	Prénom	Mail
KAMMERER	SYLVIE	kammerer.s@unsa-ferroviaire.org	GY	JEAN MARC	gy.jm@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
NOËL	MAURICE	noel.m@unsa-ferroviaire.org	HALAS	GAËL	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	SÉBASTIEN	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
KREDER	GUILLAUME	kreder.g@unsa-ferroviaire.org			

SI VOUS SOUHAITEZ NOUS ADRESSER DES QUESTIONS : kreder.g@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** **Responsable**
EXPERTISE **Savoir-faire** **Carrières**
Hot-Line Juridique **Autonome**
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

