



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.

"SNCF Réseau et DZP NEN : des réorganisations à la hussarde !"



Déraillement d'un train de Fret sur la ligne Châlons -Reims aux environs du Pk 187+147

Page 2



Préinformation de la fonction RH

Page 7



Classification et Rémunération

Page 8



Réorganisation des Fonctions GEF / Achats : le dossier est porté en justice par vos élus !

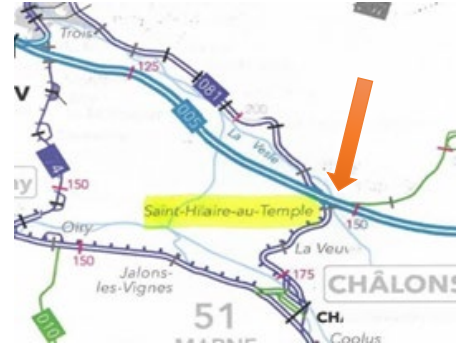
Page 4



ZP NORD-EST NORMANDIE

DERAILEMENT D'UN TRAIN FRET SUR LA LIGNE CHALONS-REIMS AUX ENVIRONS DU PK 187+147.

Nous sommes le jeudi 26 août à proximité de la commune de Saint-Hilaire au Temple, localité située dans le département de la Marne (15 km de Châlons-en-Champagne). Le train FRET 71646 composé de 20 wagons vient de dérailler aux abords du PK 187+147 dans une courbe sur la ligne 81000 (voie 2). Les 13 premiers wagons lourdement chargés de céréales (blé) sont couchés au sol sous un ouvrage d'art de la LGV reliant Strasbourg à Paris. Par chance, aucun blessé n'est à déplorer !



Ce déraillement a occasionné des dégâts importants à l'infrastructure ferroviaire, l'ouvrage d'art (OA) de la LGV ayant même subi des fissures qui se sont révélées, après expertise, sans gravité.



Les premières constatations mettent en cause une rupture de rail sur la file gauche de la voie (codification 213, pour les spécialistes). Le conducteur du train conforte cette hypothèse et déclare avoir visualisé le défaut lorsque son train était à l'approche de la zone critique. Lors de son passage, le train de voyageurs ayant précédé le FRET n'avait relevé aucun choc anormal ni anomalie visuelle sur l'état du rail.



Photo non contractuelle





ZP NORD-EST NORMANDIE

Un CSE extraordinaire s'est tenu le 8 septembre sur la ZP NEN. Avec beaucoup de conviction et à plusieurs reprises, le président du CSE a tenté de nous rassurer (tant bien que mal) sur la maintenance effectuée avant l'accident. Selon le Président du CSE, la périodicité des différents contrôles (humains et par engins de mesure) n'est pas remise en cause. Elle est conforme aux prescriptions en vigueur et aucun écart dans ce domaine ne peut être reproché à l'Entreprise. La méthodologie et la fréquence restent néanmoins à confirmer, et ce, après restitution des différentes enquêtes actuellement toujours en cours.

Concernant la qualité ou la fiabilité des analyses réalisées par les engins d'enregistrement (tournées V6, ESV 703, accélérographe...) en vue de détecter ce type de défaut, le président du CSE de la ZP NEN déclare avec la même conviction que les observations et analyses faites par l'ensemble des outils de contrôle ne peuvent être mises en doute (ce qui reste à confirmer puisque certaines investigations sont toujours en cours...). Nous sommes dans l'attente du retour du laboratoire d'Expertise Métallurgique de Saint-Ouen et une enquête externe aura lieu via le BEA-TT. Les éléments des premières expertises qui sont portés à la connaissance de la Direction sont estimés suffisants et permettent une reprise des circulations sans prise de nouvelles mesures de sécurité et/ou organisationnelles aussi bien sur cette ligne ainsi que celles équipées de la même infrastructure.

Pour les élus UNSA Ferroviaire, nous avons évité une nouvelle fois le pire grâce ... à la chance, un train de voyageurs ayant circulé juste avant le FRET qui a déraillé ! Au moment d'écrire cette information et toujours selon le président du CSE, une rupture de rail dans le sens de la longueur reste exceptionnelle (...).

Il y a beaucoup d'inconnus. Nous restons perplexes à la suite des informations obtenues lors de ce CSE extraordinaire. Il nous a été dit que les contrôles avaient été réalisés conformément aux prescriptions réglementaires et que ces mêmes contrôles n'auraient pu éviter ce type de déraillement. Nous ne connaissons pas non plus les raisons de cette rupture constituant une avarie gravissime pour la sécurité des circulations. Heureusement, nous ne déplorons aucune victime malgré le caractère spectaculaire. Concernant la sécurité des circulations, **le critère « chance » n'a jamais fait partie du vocabulaire « cheminot » et encore moins de la stratégie de l'Entreprise SNCF, mais souhaitons que les enquêtes menées conjointement permettent de faire toute la lumière sur cet accident.**





ZP NORD-EST NORMANDIE

REORGANISATION DES FONCTIONS GEF / ACHATS : LE DOSSIER EST PORTE EN JUSTICE PAR LES ELUS !

SNCF Réseau lance un tsunami de réorganisations dans les fonctions supports « Frais Généraux Administratifs (FGA) » dès les prochains mois ! Ces réorganisations vont impacter 3 différents pôles à savoir :

- Les métiers RH,
- Les métiers des pôles GEF / Achats,
- Les métiers de la communication.



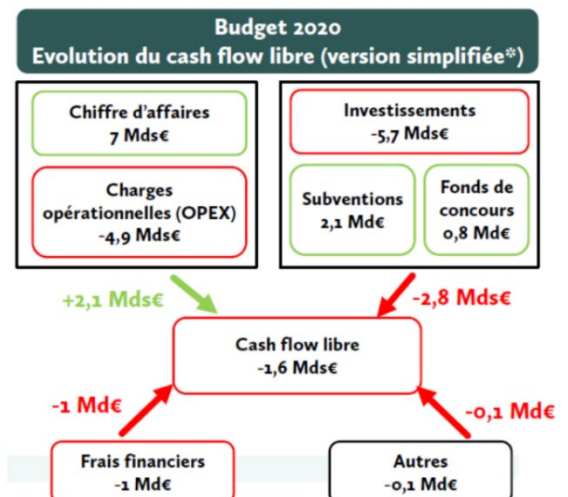
Sur la ZP NEN, la Direction a réuni les élus le 8 juillet dernier afin de les informer du projet de réorganisation des services GEF / Achats sur leur périmètre. Au vu de la spécificité de la filière et de la rapidité de la mise en place du projet sur la ZP NEN (dès le 1er octobre 2021 !), les élus ont voté le recours à une expertise. Cette dernière a été restituée aux élus le 7 septembre 2021. La DZP NEN avait également mis à l'ordre du jour à la même date la consultation de ce dossier ! Rappelons que la **ZP NEN est pilote concernant cette restructuration**, et ce avant généralisation sur le plan national. Pour autant, **la Direction voulait passer le projet en force malgré la période estivale et la faible disponibilité des agents concernés puisqu'en congés.**

LE BUT DE CE PROJET

Chaque établissement de SNCF Réseau est organisé avec un service Gestion, Finances et Achats. Actuellement, les agents de ce service sont rattachés hiérarchiquement au DET et fonctionnellement à la DGFA (Direction Gestion Finances et Achats). Le projet vise à rattacher **hiérarchiquement** les agents directement à DGFA tout en supprimant au passage des postes et en réorganisant ceux qui subsisteront. Cette réorganisation est évidemment basée sur le tout digital dont on se demande bien s'il est le but ou seulement un moyen. Elle se traduira comme suit :

- **21 postes existants sont supprimés** (sur 108 postes au total actuellement),
- **36 postes subsistent en continuité** (fiche de poste modifiée à moins de 40 %),
- **51 postes sont en redéploiement** (fiche de poste modifiée à plus de 40 %),
- **13 postes sont créés**,
- **100 postes au final** (74 postes rattachés à la DGFA et 26 en établissement).

Ce projet s'inscrit donc dans une réduction des effectifs devant permettre d'atteindre l'objectif de l'équilibre financier à l'horizon 2024/2026 avec une réduction des coûts de 1,6 MILLIARD €. Selon le projet-cadre, l'opération « business-partner » doit entraîner une baisse de 17% des ETP dans la fonction Gestion Finances Achats à l'échelle nationale avec pour échéance fin 2023.





ZP NORD-EST NORMANDIE

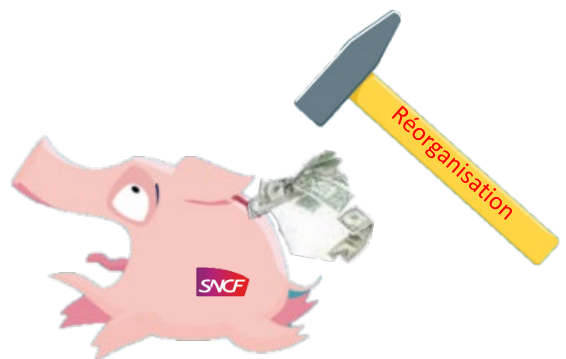
Le projet vise à simplifier également l'achat pour les marchés inférieurs à 40 000 €. Ces derniers ne seraient plus traités par les acheteurs (avec une procédure plus lourde), mais par les ATU (Assistants Techniques d'Unité).

L'expertise a donc souligné les différents risques liés à la mise en place de ce projet à savoir :

- Un possible appauvrissement du travail où seules les directives nationales seront appliquées sans autonomie.
- La fragilisation des missions Gestion, Finance et Achats alors même que ce domaine doit apporter son expertise à l'établissement.
- Le blocage des carrières, car la diminution de postes en établissement obligera l'agent souhaitant évoluer à travailler ... à Paris !
- La forte probabilité de la part de l'Entreprise à vouloir regrouper ultérieurement tous les postes de la DGFA sur un même site.
- L'explosion des RPS qui n'ont pas été mesurés (!!!) révélant l'absence de volonté de la part de l'entreprise à rassurer et à améliorer les conditions de travail des agents
- Une approche très conceptuelle et éloignée de la réalité, car basée sur des fiches de postes et une vision exclusivement managériale.
- Une charge de travail, lors de la transition, excessive, car toutes les tâches n'ont pas été prises en compte !
- L'isolement de la filière métier, car laissant seuls une poignée d'agents dans un établissement dont ils ne dépendront plus !
- Le report de contraintes sur la production dans le processus d'achats.

Les élus UNSA-Ferrovioiare dénoncent ces méthodes ! Entre la précipitation de la mise en place de cette réorganisation et l'absence de prise en compte de la charge de travail entre l'organisation actuelle et celle de demain, l'impréparation du dossier va engendrer des RPS conséquents pour tous les agents de la filière GFA, mais aussi pour ceux de la production ! D'ailleurs, la DZP NEN s'est bien abstenue de mesurer ces RPS dans l'organisation actuelle et n'a pas l'intention de le faire après la réorganisation !!! Aujourd'hui, les agents de la production peuvent compter sur les acheteurs en proximité. Demain, ces mêmes acheteurs ne seront plus aussi disponibles et la production devra s'adapter. En auront-ils le temps ? Nous en doutons fortement...

D'autre part, l'un des axes classés « prioritaire » du projet interpelle vivement les élus **UNSA-Ferrovioiare**. Réduire les coûts de 1,6 Mds€ en par la réduction des effectifs (baisse de 17 % des ETP - Équivalent Temps Plein - dans la fonction Gestion Finances Achats à l'échelle nationale à l'échéance 2023) soit 19 postes sur les 108 actuels. Or actuellement, le projet affiche - 8 postes ! Pourquoi une telle précipitation à mettre en place ce projet au 1er octobre alors que l'équilibre ne doit être atteint qu'à la fin 2023 ? N'est-ce finalement qu'une étape ? La Direction n'a pas su convaincre les élus UNSA-Ferrovioiare...





ZP NORD-EST NORMANDIE

Pour autant et concernant les outils, l'expertise a permis de démontrer certaines carences concernant les populations impactées où les bénéfices opérationnels attendus ne sont ni précisés ni diagnostiqués ou chiffrés ! D'autre part, il n'est pas fait mention des outils déployés (digitaux) ni des améliorations envisagées ! Pire, le projet pourrait entamer les capacités des agents à fiabiliser les données saisies dans les outils de gestion ! Cette situation nouvelle pourrait même constituer un facteur supplémentaire de complexité !

Nous avons appris en séance que la DZP NEN refusait aux agents dont le poste était transféré à la DGFA de continuer de bénéficier du forfait jours au régime dit « Établissement » !

Ces mêmes agents actuellement au forfait jours « Établissement » (soit 205 jours travaillés et 18 repos supplémentaires) et dont le poste sera rattaché à la DGFA seront d'office placés au forfait jours « Direction » (soit 210 jours travaillés et 14 repos supplémentaires). **La perte se chiffre donc à 8 repos par an avec à la clef une diminution de 3,1 % de la prime mensuelle !** Un beau cadeau pour dépendre de la DGFA ! À l'heure où l'on ose (encore) parler d'augmentation générale des salaires, SNCF Réseau invente l'augmentation du travail avec la diminution du salaire ! **Le fameux travailler PLUS pour gagner... MOINS !**

En revanche, le Président du CSE ZP NEN s'est engagé pour que les agents soumis à tableau de

service puissent négocier leur propre tableau de service en fonction de leurs contraintes personnelles évidemment dans la mesure du possible. En même temps, cela ne lui coûte rien alors...

D'autre part, les agents dont le poste est transféré à la DGFA se verront remettre deux documents par l'établissement prenant (l'imprimé 630 et un document leur validant l'octroi d'une ITT s'ils sont touchés par une perte de salaire). **Les frais de parking seront vus au cas par cas pour chaque poste** afin que les frais actuels pris en charge par l'établissement le soient également par la Direction.

Mais la DZP NEN n'a pas su convaincre pour les motifs suivants :

- L'absence de fiabilité des outils informatiques pourtant à la base de cette réorganisation,
- L'absence d'accompagnement des ATU (Assistants Techniques d'Unité) qui auront à gérer des marchés plafonnés à 40 000 € et par conséquent une charge de travail supplémentaire,
- Les relations et interactions incertaines qui seront mises en place entre la DGFA et les établissements,
- Le difficile partage de responsabilités entre le DET et la DGFA en matière de gestion et d'achats,
- La difficile gestion des ressources humaines (congés, formation, absence...),
- La perte d'expertise de proximité en établissement

Si les élus **UNSA-Ferrovialre** peuvent entendre qu'il est nécessaire de trouver des solutions pour redresser la situation financière de l'Entreprise et comprendre les enjeux liés aux conséquences de la crise sanitaire sans précédent traversée, nous n'accepterons pas que le salarié soit l'unique variable d'ajustement dans un projet basé sur une digitalisation à outrance toujours perfectible.

Le projet présenté par la DZP NEN soulève de nombreuses interrogations pour les élus **UNSA-Ferrovialre**. Il semble ne pas avoir été « étudié en profondeur », laissant les agents seuls en local pour gérer « au mieux ou au moins pire » les problèmes qui se révéleront tôt ou tard...



ZP NORD-EST NORMANDIE



PREINFORMATION EVOLUTION DE LA FONCTION RH

La réunion extraordinaire du 25 août 2021 du Comité Social et Économique (CSE) de la Zone de Production Nord Est Normandie (ZP NEN) visait à présenter aux élus, via un processus de préinformation, le projet d'évolution de la fonction RH.

Comme nous venons de le voir dans l'article précédent, cette étude s'inscrit dans un cadre plus vaste d'évolution des Frais Généraux Administratifs, à savoir la Communication, la Gestion Finances, les Achats et les Ressources Humaines pour l'ensemble de SNCF Réseau. Les élus UNSA-Ferrovioire ont été très étonnés par le ton employé dans le dossier qui se veut très politiquement correct avec les termes de « satisfaction », « d'harmonisation », « d'efficacité », « de proximité », « d'accroître l'efficacité », etc. Tout cela en seulement 7 pages ! Beaucoup de jolis mots pour faire passer une grosse pilule puisque la réduction d'effectifs s'affiche avec **-32%** entre 2021 à 2023 !

Ainsi, à la fin de l'année 2021, ce seront 264 postes qui seront supprimés puis 228 fin 2022 et enfin 185 à la fin 2023 (hors formateurs, RUF et responsables de centre de formation) !

Pour la ZP NEN, le projet est prévu être mis en place d'ici le 1er juin 2022, autant dire demain !

Mais comment faire autant (voire mieux selon la Direction) avec moins de personnel ? Le pari majeur de SNCF Réseau repose sur ... la digitalisation (encore !) des processus ! L'outil est présenté comme LA solution « miracle », mais qui se révèle rarement exacte au vu de l'expérience acquise.

Malgré le caractère national de ce dossier, l'application resterait à la main de chaque Zone de Production. Cela revient à dire que la ZP NEN est chargée de concevoir ses processus RH cibles détaillés et de rédiger les fiches de postes associées.

Les 3 grands principes de la nouvelle organisation permettant d'atteindre ces objectifs sont :

- **La création de RH de proximité** qui seront les premiers interlocuteurs des agents en

établissements (le nombre d'agents par portefeuille n'est pas encore défini).

- **La création de pôles rattachés à la ZP NEN** qui fonctionneront par plaques. Ils seront en charge des tâches administratives et regrouperont des experts.
- **Une évolution du rôle de RRH** qui deviendra l'acteur clé de la stratégie d'entreprise.

Tous les postes identifiés RH entrent dans le périmètre du projet à l'exception des postes de formateur, des RGU et des agents GU/CPS. Pour autant, les agents GU étant repris dans la présentation du CSE Central comme des postes RH, ils pourraient rapidement être concernés lors d'une prochaine réorganisation à l'occasion de la mise en place de l'outil OPTIMUM ? Après les échanges en séance, nous avons compris que le RH de proximité constitue une fonction de généraliste sur les différents thèmes suivants : formations, congés, relations sociales, maladies, etc. Sur la ZP Atlantique, ce RH de proximité devrait suivre entre 200 et 250 agents. Les pôles d'appuis pourraient justement intervenir en complément pour des questions plus spécifiques. Par contre, nous n'avons pas eu confirmation si ces pôles d'appuis seraient mixtes ou pas (M&T et Circulation).

Cette réorganisation étant expérimentée depuis le 1^{er} janvier 2021 sur le ZPA et à la date d'aujourd'hui (septembre 2021), aucun REX (retour d'expérience) n'a été réalisé alors qu'une généralisation est envisagée sur le périmètre de SNCF Réseau (histoire de gommer les inévitables couacs).

À ce stade, les questions sont nombreuses. Il en est ainsi de la répartition géographique des pôles d'appui, de la qualification des postes, mais également ceux supprimés, des précisions sur les formations des futurs RH de proximité et des agents disposés par plaques, de la présentation de l'outil digital, etc. Les réponses sont floues voire inexistantes, car le projet est encore au stade de la construction.

Trois élus **UNSA-ferrovioire** participeront aux réunions de Concertation Spécifique de Projet (CSP) afin d'obtenir des précisions. Il n'est rien de plus difficile que de se projeter dans un avenir ... flou !
Lorsque les informations nous parviendront, nous vous tiendrons informé.

CLASSIFICATION ET REMUNERATION

Dans un contexte d'ouverture à la concurrence et de fin de recrutement au statut, l'**UNSA-Ferroviaire** avait, en janvier 2020, validé le projet d'accord sur le volet « Classification et Rémunération » de la Convention Collective Nationale (CCN) de la Branche Ferroviaire.

Cet Accord, fruit de plusieurs années de négociation, a fait l'objet d'un droit d'opposition par trois de cinq Organisations Syndicales Représentatives (OSR) de la branche et n'a donc finalement pas été adopté, laissant à l'Union des Transports Publics et Ferroviaires (UTP) et au gouvernement la possibilité de décider unilatéralement des règles applicables dans ce domaine de la CCN. (Décret n°2021-1120 du 25 août 2021)

Des négociations sont en cours afin de savoir comment la SNCF va transposer ce décret sur les classifications et les rémunérations dans notre entreprise.

Cette transposition dans l'entreprise est séparée en 3 chapitres :

- Lot 1 : Classification des Métiers
- Lot 2 : Rémunération
- Lot 3 : Métiers et Parcours Professionnels



Concernant le **Lot 1**, ce décret reprend **144 Emplois Types (ET)**, répartis-en **13 familles Métier**. Il met en place **9 Classes**, équivalentes à nos qualifications actuelles (Classe 1 = Qualif A ; Classe 2 = Qualif B ; ... ; Classe 8 = Qualif H ; Classe 9 = CS). Chaque ET est reparti dans une Classe en fonction de différents critères : Technicité, Connaissance / savoir et savoir-faire, Autonomie, Responsabilité, Encadrement / animation, Relations internes et externes. Les **Classes 1 à 3** correspondent à la catégorie professionnelle **Exécution**, la **Classe 2** à la **Maitrise** et la **3** à la catégorie **Cadre**. L'ensemble des ET évoluent sur 2 à 3 Classes afin de permettre un déroulement de carrière au sein d'un même Emploi Type (ET).

Nous vous informerons dans un prochain journal des éléments constitutifs des Lots 2 et 3, actuellement en phase de négociation entre la direction de la SNCF et les Organisations Syndicales Représentatives (OSR).

Début 2022, chaque salarié du GPU sera informé des évolutions applicables à son poste au titre des nouvelles règles de classification et le cas échéant des nouvelles règles qui lui seraient applicables en matière de rémunération à compter de la transposition effective.

Si à réception de cette notification vous estimez qu'il y a une erreur dans les éléments concernant votre poste ou si vous avez simplement des questions, n'hésitez pas à contacter vos représentants **UNSA-Ferroviaire** afin d'être accompagné dans vos démarches de recours éventuels auprès de l'entreprise.



Campagne de parrainage

du 1^{er} septembre au 31 décembre 2021

Assistance syndicale
Assistance juridique
e.Boutique
Téléphonie
Infos....

26,74%*

**Rejoignez le syndicat
qui monte !**

*résultat consolidé de juin 2021 dans la branche ferroviaire



VOS REPRESENTANTS UNSA-FERROVIAIRE

CSE ZP NEN

Nom	Prénom	Mail	Nom	Prénom	Mail
KAMMERER	SYLVIE	kammerer.s@unsa-ferroviaire.org	GY	JEAN MARC	gy.im@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			

SI 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 ADHÉRER EN LIGNE, [CLIQUEZ ICI](#)

J'adhère à l'UNSA !

CONTRACTUELS **Efficace** **Service public**
EXPERTISE **Savoir-faire** **Carrières**
Hot-Line Juridique **Autonome** **STATUT**
 METIERS 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

