



**CSE RÉSEAU  
DG NEN**

# COMPTE-RENDU CSE MARS & AVRIL 2026



## Congés moindre besoin (Rappel des règles)

### Quelles sont les modalités d'attribution de l'indemnité liée aux congés pris en période de moindre besoin ?

Chaque établissement définit chaque année les périodes durant lesquelles l'indemnité au taux A ou au taux B peut être versée, en fonction de ses besoins opérationnels.

Ces périodes sont présentées chaque année en réunions CSSCT et RPX. Pour une année civile, le nombre total de périodes ne peut pas dépasser quatre, et leur durée cumulée maximale est de sept mois.

### Conditions d'utilisation des congés

Les congés pris pendant ces périodes ouvrent droit, à partir du 8<sup>e</sup> jour posé, au versement d'une indemnité spécifique. Les montants applicables figurent dans le barème GRH00372.

L'indemnité est versée sur la paie du mois suivant la prise des congés concernés.

Le calendrier des périodes de moindre besoin est disponible auprès du pôle RH de chaque établissement et consultable dans les outils internes (par exemple : Optimum).

- **Salariés des Établissements Infrastructure et Circulation (EIC) :** indemnité au taux A, soit **11,61 € par jour**.
- **Salariés des établissements de maintenance et travaux :** indemnité au taux B, soit **7,80 € par jour**.



## Calendrier Digiposte & paie

Mois	Digiposte	Virement
Janvier	23 janvier	29 janvier
Février	20 février	26 février
Mars	24 mars	27 mars
Avril	23 avril	28 avril
Mai	21 mai	28 mai
Juin	23 juin	26 juin
Juillet	24 juillet	29 juillet
Août	24 août	28 août
Septembre	23 septembre	28 septembre
Octobre	23 octobre	29 octobre
Novembre	23 novembre	27 novembre
Décembre	23 décembre	29 décembre
PFA	11 décembre	17 décembre



## Distinctions honorifiques Gratification et congés associés

Dans le cadre de la reconnaissance de l'engagement, de l'ancienneté et des services rendus par ses agents, la SNCF prévoit l'attribution d'une gratification spécifique, accompagnée de droits à congés supplémentaires, pour certaines médailles et distinctions honorifiques.

### Sont notamment concernés les agents décorés de :

- Ordre national de la Légion d'honneur ;
- Ordre national du Mérite ;
- Médaille militaire ;
- Médaille de la Défense nationale ;
- Médaille des réservistes volontaires de Défense et de Sécurité intérieure ;
- Médaille de la protection militaire du territoire ;
- Médaille de la Sécurité intérieure.

### Conformément aux règlements GRH00131 et GRH00143, ces distinctions ouvrent droit :

- À une gratification financière ;
- Ainsi qu'à un congé supplémentaire de deux jours rémunérés.

### Modalités de versement :

- Agents en activité : versement assuré par l'Agence Paie et Famille (APF) de rattachement ;
- Agents retraités : paiement effectué par l'APF du lieu de résidence.

### Où s'informer ?

Les conditions détaillées (éligibilité, montants, procédures) sont précisées dans le référentiel interne GRH00060.

Les gestionnaires RH ou paie restent également disponibles pour accompagner les agents dans leurs démarches.



## Après l'émotion, l'heure est à l'action

L'UNSA-Ferroviaire, en organisation syndicale responsable et par respect aux victimes et à leurs proches, ne cherche pas à instrumentaliser de trop nombreux drames personnels. Cependant, la direction doit entendre nos constats et nos propositions.

La santé mentale des salariés du groupe et de ses SA n'est pas une option, c'est une extrême urgence. L'UNSA-Ferroviaire interpelle l'entreprise sur le sujet et porte des constats édifiants : 1 salarié sur 3 déclare souffrir de troubles anxieux ou dépressifs.

### Par exemple, pour RESONNANCES en 2025 :

La direction avait fait appel à un cabinet afin d'analyser les RPS et la charge de travail en lien avec ce projet.

L'étude a commencé le 11 Juillet et s'est finie le 31 août 2025.

71,5% des agents ont répondu.

Mais le constat est sans appel !

### Sécurité psychologique :

Les répondants sont nombreux à estimer que la santé et le bien-être des collaborateurs ne leur paraissent pas bien considérés dans le cadre de la future organisation de travail (39 %). Et presque 34 % ne savent pas répondre à cette question !

### Perception du projet :

43,3 % des répondants se situent en phase de doute (préoccupations centrées sur la personne et son devenir), et 29,3 % des répondants sont en phase de bilan (préoccupations centrées sur l'organisation et le changement).

Total = 78,6 % doute et bilan

### Niveau de satisfaction lié au projet Résonances :

51 % estiment que les grandes étapes du projet ne surviennent pas à un rythme adéquat, 25 % ne savent pas.

### Concernant la qualité de l'accompagnement du projet Résonances

21 % ne savent pas et 44,2 % expriment de l'insatisfaction :

65,2 % ne sont pas satisfaits de la qualité de l'accompagnement !



### L'UNSA-Ferroviaire a fait un certain nombre de propositions liées à la santé mentale :

- Prévention et sensibilisation (formation, prévention, campagne de sensibilisation, droit à la déconnexion...)
- Amélioration des conditions de travail (renfort des effectifs, renégociation de l'accord forfait jours, tolérance zéro envers le harcèlement...)
- Accès aux soins et soutien psychologique (augmentation des moyens pour la médecine, partenariats avec des réseaux de soins, mesures pour les salariés en burn-out...)
- Reconnaissance et dialogue social (revalorisation salariale, création d'espaces de parole, négociation de l'accord-cadre...)
- Implication des salariés dans les décisions (création de groupes de travail paritaires, enquêtes annuelles anonymes sur le bien-être au travail...)

Dans la continuité, les quatre organisations syndicales représentatives se sont réunies en interfédérale le 14 avril 2026. Elles actent une rupture majeure avec la direction qui refuse d'entendre la souffrance des cheminots, et décident donc d'engager un rapport de force en déposant une DCI unitaire.

## Indemnité Formation : du nouveau en EIC HDF !

Un problème de fond était visible depuis plusieurs années en ce qui concerne la formation des nouveaux agents, cela n'était pas valorisé et peu/pas reconnu.

**Vos élus UNSA-Ferroviaire ont décidé de faire bouger les choses via une DCI qui s'est tenue le 8 avril 2026.**

Dans celle-ci, nous exposons l'importance de la transmission du savoir-faire et des connaissances et avons demandé une gratification visant à former et surtout fiabiliser la prise de fonction des nouveaux embauchés.

L'EIC HDF a décidé de négocier avec nous les conditions d'obtention de cette prime.

### Pour être agent formateur, il faudra :

- Être volontaire ;
- Avoir 1 an d'ancienneté sur le poste et avoir une veille sécurité conforme ;
- Avoir des capacités pédagogiques reconnues par la hiérarchie ;
- Appartenir aux classes 2 à 5 (roulement ou réserve) ;
- Être désigné pour 1 an renouvelable (lors de l'EIA).

Concernant la gratification, nous demandons 12 € par JS.

L'entreprise n'ira pas au-dessus de 6 € par JS (dans la limite de 25 JS en double).

Ce montant n'est pas à la hauteur de nos attentes mais il constitue tout de même une réelle avancée où rien n'existait auparavant.

Également, l'agent formé devra faire l'objet d'un suivi par le référent avec le DPX et

valider son habilitation dès la première ECP.

Cette mise en place se fera au 1<sup>er</sup> septembre 2026 avec un REX fin 2027.

**Vos représentants UNSA-Ferroviaire suivront ce dossier avec la plus grande attention et se félicitent de cette mise en place.**



## Collision mortelle entre un TGV et un convoi exceptionnel dans le Pas-de-Calais : une enquête ouverte

Un grave accident ferroviaire s'est produit mercredi 7 avril 2026 à Bully-les-Mines, peu avant 7 heures du matin, au passage à niveau n° 9. Un TGV transportant 243 passagers est entré en collision avec un convoi routier exceptionnel acheminant du matériel militaire.

Selon les premiers éléments, le passage à niveau fonctionnait normalement au moment de l'impact. Les circonstances précises du drame restent toutefois à déterminer. Une enquête judiciaire a été ouverte, limitant pour l'heure la communication officielle aux

informations déjà rendues publiques. Par ailleurs, le BEA-TT doit également se saisir du dossier afin d'analyser les causes de l'accident.

Le bilan humain est particulièrement lourd pour la communauté ferroviaire. Le conducteur du TGV, âgé de 56 ans, a perdu la vie dans la collision. Marié et père de quatre enfants, il laisse derrière lui une famille endeuillée. L'UNSA-Ferroviaire a exprimé son soutien à ses proches, saluant la mémoire d'un professionnel expérimenté.

## Sécurité des passages à niveau : un enjeu toujours sensible

Quelques jours après le drame, la question de la sécurité des PN a été au cœur des discussions lors du CSE du 14 avril 2026. Sur le réseau NEN, il y a 2 981 PN sur lignes exploitées, dont 41 considérés « à risque » selon le directeur de la sécurité NEN.

Un programme de déploiement de dispositifs de vidéoprotection est en cours. Il prévoit une installation en trois phases : une première vague réalisée en mars 2026, une deuxième prévue pour décembre de la même année, et une troisième à l'horizon 2027. Au total, 266 équipements doivent être déployés à l'échelle nationale, dont 92 sur le réseau NEN. Les premières installations concerneront notamment les régions Champagne-Ardenne et Lorraine.

Ces dispositifs ont avant tout pour objectif de documenter les accidents plutôt que de prévenir directement les comportements à risque. Le choix des sites repose sur plusieurs critères, dont la faisabilité technique, les capacités de travaux, la dangerosité des lieux et les avis préfectoraux.

Pour les organisations syndicales, ces mesures restent insuffisantes. Elles appellent à une accélération des actions de sécurisation et à un renforcement de la prévention.

**Pour rappel :** la quasi-totalité des accidents survenant aux passages à niveau est liée au non-respect de la signalisation routière par les usagers.



## STOP & GO :

### Un STOP clair, un GO trop flou...

Lors du CSE ordinaire de mars, la DGIR NEN a présenté aux élus le dispositif STOP & GO, déjà utilisé sur le terrain mais jamais formalisé jusque-là.

Inscrit dans la démarche « Nos vies, notre priorité », le STOP & GO est présenté comme un outil de prévention des accidents. Son objectif est clair : permettre à tout agent, SNCF Réseau ou entreprise extérieure, d'interrompre immédiatement une activité dès lors qu'une situation est jugée dangereuse ou non maîtrisée, sans crainte de sanction.

#### Le principe est simple :

En cas de doute, on s'arrête (STOP), on analyse la situation et on la signale. La reprise (GO) ne doit intervenir que lorsque les conditions de sécurité sont de nouveau réunies. Ce dispositif contribue positivement à l'évolution de la culture sécurité en valorisant le doute professionnel et en rappelant que la sécurité prime sur la production.

Cependant, la phase du GO demeure aujourd'hui insuffisamment encadrée. Contrairement au STOP, clairement identifié et valorisé, la reprise de l'activité repose largement sur l'agent ou le collectif à l'origine de l'arrêt. À la différence du droit de retrait, le STOP & GO ne s'appuie pas sur un cadre juridique précis garantissant les conditions et les responsabilités liées à la reprise.



C'est sur ce point que l'UNSA exprime son désaccord : Nous seront particulièrement vigilants sur les conditions de reprise du travail. Aucun GO ne doit être prononcé sans que toutes les garanties de sécurité soient pleinement assurées. L'autorisation du GO engage pleinement la responsabilité de celui qui la délivre.

Enfin, l'UNSA regrette le manque de traçabilité et d'exploitation collective des STOP & GO. Les situations rencontrées et les conditions de reprise devraient faire l'objet de retours d'expérience systématiques, analysés en CSSCT, afin d'améliorer durablement la prévention et d'éviter la répétition des situations à risque.



## GSMR

**Suite au CSE extraordinaire du 12 février 2026, retour aux sources : la maintenance GSMR se réinternalise.**

À partir du 2<sup>e</sup> trimestre 2026, l'ESTI NEN prendra en charge la maintenance des parties hautes des sites GSMR, en complément des parties basses déjà assurées. Cette réinternalisation s'inscrit

dans une démarche de sécurité, de montée en compétence des équipes et de continuité du service.

Pour garantir le succès de cette reprise, l'organisation repose sur le volontariat des agents, des formations adaptées, des moyens matériels et de protection.

### Points clés :

- **Formation des équipes** : chaque secteur disposera d'au moins 2 agents formés au travail en hauteur et aux interventions sur la chaîne antennaire.
- **Démarrage progressif** : les interventions commenceront secteur par secteur, une fois que les binômes auront validé leur formation, que les équipements seront opérationnels et que la SIR 630 sera intégrée au dossier agent.
- **Binômes flexibles** : priorité aux agents d'un même secteur, mais possibilité

d'associer des agents de secteurs différents pour assurer la continuité du service.

- **Montée en charge graduelle** : le rythme des interventions s'adaptera aux formations complémentaires, aux retours d'expérience et aux ajustements nécessaires.
- **Suivi et traçabilité** : tous les lots seront intégrés dans Digitop, garantissant une planification sécurisée et un suivi complet des opérations.

La maintenance sera assurée par les secteurs généralistes existants, avec le soutien des secteurs Transcom et LT.

Cette organisation représente un pas important vers la maîtrise totale du GSMR.

Initialement, deux Agences Radio Territoriales (ART) devaient être créées pour cette maintenance. Après réévaluation en 2025, plusieurs limites ont été identifiées : fragilisation des parcours généralistes, longues heures de route, périodes de faible charge et effectifs insuffisants.



L'UNSA-Ferroviaire ne peut que se satisfaire de cette réinternalisation, tout en restant vigilante quant au bon déroulement de la reprise de ces missions.



## VOS REPRÉSENTANTS UNSA-FERROVIAIRE

Nom	Prénom	Mail	Nom	Prénom	Mail
KAMMERER	SYLVIE	kammerer.s@unsa-ferroviaire.org	GY	JEAN-MARC	gy.jm@unsa-ferroviaire.org
MELONI	DÉLIZIA	meloni.d@unsa-ferroviaire.org	DOS SANTOS	ANTONIO	dos-santos.a@unsa-ferroviaire.org
HALAS	GAËL	halas.g@unsa-ferroviaire.org	DEMANGE	SYLVAIN	demange.s@unsa-ferroviaire.org
NOEL	MAURICE	noel.m@unsa-ferroviaire.org	DEGOUVE	RÉMY	remy.degouve@reseau.sncf.fr
BERTRAND	PIERRE	bertrand.p@unsa-ferroviaire.org	COLLOTTE	SÉBASTIEN	collotte.s@unsa-ferroviaire.org
DEMARES	SOPHIE	demares.s@unsa-ferroviaire.org	NEISSE	JEAN FRANÇOIS	neisse.jf@unsa-ferroviaire.org
SCHMITT	PASCAL	schmitt.p@unsa-ferroviaire.org	NOWICKI	PIERRE	nowicki.p@unsa-ferroviaire.org
RAWOLLE	RÉGIS	rawolle.r@unsa-ferroviaire.org	THIERY	REYNALD	reynald.thiery@reseau.sncf.fr
CAILLE	SÉBASTIEN	caille.s@unsa-ferroviaire.org	SALING	OLIVIER	saling.o@unsa-ferroviaire.org
<b>Représentant syndical de la délégation UNSA-Ferroviaire</b>					
KREDER	GUILLAUME	kreder.g@unsa-ferroviaire.org	GROSSELIN	CLÉMENT	grosselin.c@unsa-ferroviaire.org

**POUR NOUS ADRESSER VOS QUESTIONS :**  
[cse.zpnen@unsa-ferroviaire.org](mailto:cse.zpnen@unsa-ferroviaire.org)



**POUR CONSULTER NOS INFORMATIONS EN LIGNE :**  
<https://www.unsa-ferroviaire.org>



J'ADHÈRE

ENSEMBLE **AU QUOTIDIEN**

Fédération UNSA-Ferroviaire

