



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.



Compétences non techniques :

Explications.

Page 2



Flex Office :

Un avenir pour les bureaux à la SNCF ?

Page 3



Rapport Philizot :

Un classement des lignes en 3 Catégories.

Page 9



Dossier d'ouverture à la concurrence

Décryptage de la situation sur le périmètre de la ZP NEN.

Page 4 à 8



ZP NORD-EST NORMANDIE

LA PRISE EN COMPTE DU FACTEUR HUMAIN DANS LE DEVELOPPEMENT DES COMPETENCES

La SNCF s'est engagée depuis quelques années dans une démarche de sécurité issue du domaine aérien.

Cette démarche vise à développer les compétences non liées aux connaissances du métier, appelées Compétences Non Techniques (CNT).

Les CNT désignent les compétences nécessaires à un acteur opérationnel pour gérer efficacement ses ressources internes (énergie, attention, mémoire, connaissances...) et externes (documentation, collègues, supports techniques, ...).

Le développement des CNT participe aux actions retenues dans le suivi des Evènements de Sécurité Remarquables (ESR).

Un programme de sensibilisation aux CNT est ainsi déployé en Etablissement.

Pourquoi l'entreprise s'intéresse-t-elle aux CNT ?

- Plus de 60% des ESR de SNCF Réseau font intervenir au moins une CNT.
- Faire prendre conscience de ses limites, les accepter pour mettre en place des comportements plus sûrs.
- Réduire les erreurs opérationnelles et renforcer le niveau de sécurité.



La Direction de la ZP en conclut que le développement des CNT est nécessaire à la gestion du risque au même titre que les compétences techniques. Au sein des CNT, 7 familles sont retenues (englobant elles-mêmes 15 thématiques) :

- Conscience de la situation
- Rigueur professionnelle
- Communication
- Coopération
- Prise de décision
- Gestion de la charge de travail
- Gestion de soi





ZP NORD-EST NORMANDIE

Pour illustrer les thématiques au sein d'une famille, voici pour celles intégrées au sein de la Communication où 3 CNT ont été retenues :

1. Savoir écouter, être clair, vérifier sa compréhension et celle de l'autre.
2. Partager des informations.
3. S'affirmer lorsque c'est nécessaire.

Les CNT sont prises en compte dans la formation, la vie opérationnelle quotidienne, la veille, les REX, la documentation, etc. Il ne s'agit pas d'une démarche isolée. Elle se veut au contraire intégrée dans un processus où chaque dispositif se complète.

Pour l'UNSA Ferroviaire, cette nouvelle approche est intéressante mais il faut rester attentif aux risques de dérives telles les possibles sanctions qui pourraient être brandies vis-à-vis des agents en cas de d'insuffisance de CNT ! Il ne faudrait pas que ces compétences nouvellement reconnues évincent les problématiques liées aux facteurs organisationnels qui relèvent de la stricte compétence employeur. D'autre part, les élus UNSA-Ferroviaire n'ont de cesse à dénoncer les temps de formation de plus en plus raccourcis et/ou dégradés (sans être délogés par exemple). Prendre le temps de former les cheminots, c'est aussi prendre le temps de leur expliquer pourquoi les gestes métiers sont importants pour la SECURITE. En effet, procéder à un geste SECURITE sans en comprendre le sens n'a aucun intérêt pour l'opérateur mais également pour atteindre de façon permanente les finalités souhaitées.

FLEX OFFICE : UN AVENIR POUR LA SNCF ?

Le FLEX OFFICE est né dans les années 1990 en réponse aux limites de l'OPEN SPACE. Il se développe depuis cinq ans dans de nombreuses entreprises (Orange, Bouygues Immobilier, Axa, BNP Paribas, etc.). Le FLEX OFFICE est une organisation du travail qui s'appuie sur une forme différente d'attribution des postes de travail pour le salarié. Au quotidien, le fonctionnement est simple : chaque salarié dispose d'un espace de rangement attribué et sécurisé. Lorsqu'il arrive au bureau, il n'a qu'à récupérer ses affaires dans son casier et rejoindre l'espace de travail qui correspond à son humeur et sa mission du jour. L'objectif du FLEX OFFICE étant que le salarié choisisse l'espace de travail le mieux adapté à ses tâches. Il peut donc opter pour du télétravail si cette solution est la meilleure.

Le FLEX OFFICE est intimement lié au télétravail et à l'équilibre à trouver avec la formule en présentiel tout comme son développement. Le groupe SNCF n'échappe pas à cette tendance. Après quelques expériences plutôt ratées en 2019, l'Entreprise s'est emparée du dossier, voyant (surtout) par ce biais l'opportunité de réaliser des économies sur l'immobilier. C'est ainsi que de nombreux projets ont vu le jour depuis 2020. Malheureusement, guidés par le simple prisme économique, ces projets oublient parfois l'humain ! Le télétravail 5 jours sur 5 n'est pas (du tout) souhaitable. Il faut penser à préserver les contacts au sein des équipes tout en maintenant les collectifs.

Pour l'UNSA -Ferroviaire, la mise en place de ce concept nécessite une véritable préparation (sur les plans humain et matériel). Il est donc primordial de ne pas confondre vitesse et précipitation au prétexte du seul argument économique !





ZP NORD-EST NORMANDIE

OUVERTURE A LA CONCURRENCE : DECRYPTAGE DE LA SITUATION SUR LE PERIMETRE DE LA ZP NEN

Le 13 avril s'est tenue une réunion du Comité Social et Economique (CSE) de la ZP NEN portant sur le sujet de l'ouverture à la concurrence.

Malheureusement, nous n'avons eu que peu de réponses à nos (et vos) nombreuses questions.

Voici les explications et le compte-rendu de vos élus UNSA-Ferroviaire.



COMPRENDRE LA SITUATION : QUELLES VOIES ? POURQUOI ? OÙ ?

L'article 172 de la loi LOM (Loi d'Orientation des Mobilités) autorise le transfert de gestion des « petites lignes » au profit des régions qui en feraient la demande. Ces lignes, appelées Lignes à Desserte Fine du Territoire (LDFT), représentent environ un tiers du réseau ferroviaire français et concernent 17% du trafic TER.

Sur la ZP NEN et à ce jour, deux Régions sont concernées par ce transfert : Grand-Est et Hauts de France. Dans la Région Grand-Est, 845 km de voies sont impactés : majoritairement des lignes à voie unique et non électrifiées. Le patrimoine est âgé et les voies peuvent être sujettes à des ralentissements ou des suspensions de circulation.

Dans la Région des Hauts de France, le Réseau TER a été découpé en 10 lots. Trois d'entre eux ont fait l'objet d'un appel d'offre (à l'initiative de l'exécutif régional) pour une ouverture à la concurrence **pour la seule partie transporteur**. **L'un des 3 lots comporte une option qui, en cas d'activation, verrait l'application de l'article 172.**

Lors de la réforme du ferroviaire de 2018, le gouvernement avait accepté de reprendre 35 milliards d'euros de dettes, mais avait demandé en contrepartie à la SNCF d'atteindre à terme un équilibre économique (2022 pour la SA SNCF Voyageurs et 2024 pour la SA SNCF Réseau) tout en interdisant tout nouvel endettement. Pour tenter de retrouver cet équilibre financier, la SA SNCF Réseau ne fait rien pour conserver ces lignes de desserte fine, bien au contraire ! **Cette stratégie constitue clairement une segmentation du système ferroviaire !**





ZP NORD-EST NORMANDIE

La Région Grand-Est va ainsi demander le transfert de gestion de l'infrastructure des 3 lots suivants :

- Ligne 14 de Jarville (gare exclue) à Vittel (gare exclue).
Concession : 22 ans
- Bruche Piémont des Vosges (BVP) comprenant :
Molsheim (gare exclue) – St Dié des Vosges (gare exclue) – Arches (gare exclue)
Obernai – Sélestat (gare exclue)
Concession : 22 ans
- Nord Alsace comprenant :
Bischheim (gare exclue) – Lauterbourg
Haguenau (gare exclue) – Wissembourg
Haguenau (gare exclue) – Niederbronn
Mommenheim (gare exclue) – Sarreguemines – Béning (gare exclue)

Sur ce dernier lot, des incertitudes résident puisque le principe de la concession ne serait pas envisagé mais plutôt celui basé sur un marché de partenariat.

Des discussions sont en cours sur le transfert de la section Vendenheim (exclu) /Haguenau. Il reste un doute sur la possibilité de mise à disposition des agents de cette dernière gare si ce dernier parcours est intégré dans l'appel d'offre.

Pour la Région des Hauts de France, l'ouverture à la concurrence concerne les trois lots suivants :

- Etoile de St Paul. 3 options possibles : 1/construction et exploitation d'un atelier de maintenance **2/ gestion de la maintenance de l'infrastructure** 3/ gestion des gares
Durée : 10,5 à 11 ans
- Etoile d'Amiens. Avec une option : articulation entre les dessertes ferroviaires et bus de la ligne entre Abbeville et le Tréport
Durée : 10,5 à 11 ans
- Beauvais/Paris avec une option pour la construction et l'exploitation d'un atelier de maintenance.
Durée : 10,5 à 11 ans

Seul le lot Etoile de St Pol concerne (potentiellement) SNCF Réseau en cas d'activation de l'option « gestion de la maintenance de l'infrastructure ».

Nous sommes actuellement dans une période transitoire pendant laquelle les Autorités Organisatrices des Mobilités (AOM = Régions Administratives et politiques) peuvent choisir entre attribuer tout ou partie des services TER au prestataire de leur choix ou contractualiser directement avec la SNCF. A partir du 25 décembre 2023, les AOM seront dans l'obligation de recourir aux appels d'offre pour l'attribution des contrats.

LES ÉTAPES DU TRANSFERT DES LIGNES A LA REGION

Les transferts peuvent être de 3 natures différentes :

1. Le transfert de gestion

C'est un transfert de toutes **les missions du Gestionnaire d'Infrastructure (GI)**. Le GI de la ligne devient la Région en remplacement de SNCF Réseau. C'est le cas pour les transferts souhaités sur Grand-Est.

2. Le transfert de missions

Le GI reste SNCF Réseau et seules des missions (ex : maintenance) sont transférées.

3. Le transfert de propriété



ZP NORD-EST NORMANDIE

Pour la Région Grand Est un transfert de gestion est envisagé :

La Région demande à ce que les missions du GI (Gestion d'Infrastructure) lui soient transférées. Après avis de SNCF Réseau et accord du Ministre des Transports, deux conventions seront mises en place :

1. **Une convention de transfert** entre la Région et SNCF Réseau qui précise

- la date effective du transfert
- le nombre de salariés concourant à l'exercice des missions de GI
- **les effectifs mis à disposition par SNCF Réseau**
- les conditions de la transaction financière

2. **Une convention à caractère technique**, qui porte notamment sur la gestion des interfaces entre les lignes dont la gestion est transférée et les autres (maintenance, circulation, exploitation, raccordement, etc.)



La Région Grand Est envisage de déposer la demande de transfert pour les 3 lots auprès du Ministère des transports à la fin de l'été 2021.

Pour la Région des Hauts de France un transfert de mission est envisagé :

SNCF Réseau est dans l'attente de savoir si la Région a l'intention de recourir ou non à la mise à disposition de SNCF Réseau pour la maintenance. L'exécutif régional (Région) devra le préciser dans sa demande d'autorisation qui sera adressée au Ministère (ne concerne que le lot dit Etoile de St Pol).

Les étapes de la Mise à Disposition du personnel par SNCF Réseau :

1. Dans sa demande de transfert au Ministre des Transports, la Région indique son intention de recourir à la Mise à Disposition (MAD) des salariés de SNCF Réseau ainsi que la nature des missions concernées. Point de départ.
2. SNCF Réseau détermine le nombre de salariés nécessaire à l'exercice des missions transférées. (+2 mois)
3. La Région indique le nombre définitif de salariés dont elle sollicite la MAD et le Ministère des transports accorde le transfert.
4. SNCF Réseau demande aux salariés concernés s'ils sont intéressés par cette MAD. **Ces agents ont un délai de 2 mois pour accepter ou refuser cette proposition.**
5. Notification par la Région de l'identité de l'entreprise à laquelle les missions de GI sont accordées.
6. **Les salariés disposent d'1 mois pour accepter ou refuser la MAD dans la nouvelle entreprise.**

Processus de mis à disposition :





ZP NORD-EST NORMANDIE

LE CADRE SOCIAL DES SALAIRES MIS A DISPOSITION

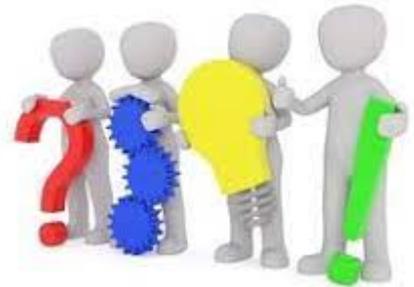
A ce stade, beaucoup de sujets restent à clarifier, mais voici les premières informations qui nous ont été fournies :

- La mise à disposition se fait **sur la base du volontariat**. Ainsi, les agents qui acceptent cette MAD restent salariés de SNCF Réseau. Ils peuvent revenir sur leur décision à tout moment, moyennant un délai de prévenance de 6 mois.
- Les agents mis à disposition dans la nouvelle entreprise y sont détachés mais restent dans les effectifs de SNCF Réseau. Les agents statutaires gardent leur statut et leur régime spécial de retraite.
- Un avenant au contrat de travail sera conclu avec chaque agent mis à disposition. La rémunération est versée par SNCF Réseau.

Les agents mis à disposition restent donc rattachés à SNCF Réseau pour leur déroulement de carrière par exemple. Les agents du cadre permanent resteront sur leur listing de notation d'origine, mais seront notés hors-compte (comme actuellement dans les filiales du groupe).

- Les agents mis à disposition seront soumis aux dispositions applicables dans la nouvelle entreprise utilisatrice concernant la durée du travail, le travail de nuit, les repos hebdomadaires et jours fériés, la santé et sécurité au travail, la médecine du travail, la formation continue professionnelle.

A titre d'exemple, **l'accès à la médecine de soins des cabinets médicaux SNCF pour ces agents mis à disposition ne sera pas permis durant la dite période.**



Le reclassement du personnel SNCF Réseau : dans quels cas ?

- Absence de demande de mise à disposition par la Région
- Refus de l'agent d'être mis à disposition
- Retour anticipé
- Fin de la mise à disposition

→ Dans ces situations, il sera proposé aux agents un poste équivalent au sein de SNCF Réseau ou d'une autre société du groupe SNCF mais sans aucune garantie d'être sur le même bassin d'emploi !!!



ZP NORD-EST NORMANDIE

CE QUE L'UNSA-FERROVIAIRE DÉPLORE :

- L'impossibilité d'obtenir des réponses de la part de la direction de la ZP NEN concernant les métiers et le nombre d'agents que la Région souhaite voir transférer. Il s'agit pourtant de points cruciaux sur lesquels l'entreprise ne veut pas afficher sa stratégie.

- La stratégie de SNCF Réseau de passer par ses filiales pour répondre aux Appels d'Offres. Notons que contrairement au lot BPV (Bruche Piémont Vosges) où SNCF Réseau et ses filiales n'avaient pas postulé, SFERIS pourrait répondre à l'Appel d'Offre sur la maintenance de l'Infrastructure du lot Nord Alsace.



L'UNSA-FERROVIAIRE RESTE VIGILANTE SUR :

- Les procédures de mise à disposition : l'expérience de Fret SNCF a montré qu'au terme des 3 ans, les agents Fret devaient choisir entre intégrer la nouvelle entreprise ou rester à la SNCF.

- La nécessité de repenser la gestion nationale du Réseau. Des questions se posent : y aura-t-il des itinéraires de substitutions prévues sur ces lignes ? Comment va être gérée l'interface avec le COGC ? Quel tonnage admis pour ces voies ? La Région décidera du tonnage maximum autorisé et de ce fait les trains de fret ayant des tonnages élevés pourront-ils continuer de circuler ? Priorité sera-t-elle donnée aux trains légers ?

- Les aspects moins protecteurs du cadre social concernant la durée du temps de travail, les repos, les conditions et la sécurité au travail, les moyens mis à notre disposition pour informer et défendre nos collègues mis à disposition.

Les élus UNSA -Ferroviaire sont CONTRE l'ouverture à la concurrence ! Il s'agit d'un tournant pour notre entreprise et surtout pour les agents ! Pour en limiter les conséquences, vos représentants UNSA-Ferroviaire continueront à porter vos inquiétudes et vos questions à la Direction :

L'UNSA-Ferroviaire, VOTRE Organisation Syndicale, à VOS côtés !



ZP NORD-EST NORMANDIE

LE RAPPORT PHILIZOT A CLASSE CES PETITES LIGNES EN TROIS CATEGORIES

Près de 1 000 km de lignes ferroviaires (soit 14 lignes) devant réintégrer le réseau ferroviaire structurant (SNCF Réseau). Un milliard d'euros sur les 6,4 leur sera consacré. L'UNSA-Ferroviaire est dans l'attente d'un écrit (par le Ministère des Transports) reprenant la liste exhaustive de ces 14 lignes. Cette réintégration au réseau structurant national correspond à une orientation imposée par le Ministère des Finances.

Les lignes « d'intérêt local », dont le sort sera décidé par les Autorités Organisatrices des Mobilités (AOM). Ces lignes sortiraient du giron de SNCF Réseau et pourraient faire l'objet d'une gestion directe par les régions.

Les lignes qui feraient l'objet d'un Contrat de Plan État/Régions (CPER). Près de 700 millions seront financés par l'État (85%). Le reste serait supporté par les AOM pour la maintenance et les régénérations. Les AOM financent à 65% la ligne concernée, mais ce financement peut être modulé avec l'État en fonction de l'intérêt de la ligne défini dans le CPER. Une problématique subsiste : la gestion en simultanée par les régions de l'infrastructure et des circulations ferroviaires est non conforme à la Directive Européenne 91/440/CEE relative au développement de chemins de fer communautaires.



En effet, **cette directive impose notamment aux États membres de l'UE de modifier juridiquement les régimes des entreprises ferroviaires une SEPARATION dans la gestion de l'infrastructure ferroviaire et l'exploitation des services de transport**. Cette directive a été modifiée en 2001 par le 1er Paquet Ferroviaire. Un seul opérateur ne peut donc pas gérer ces deux univers, sauf s'il apparaît une catégorie liée au réseau structurant (Réseau Ferré National /hors RFN). Le gouvernement français demandera à la Cour Européenne une dérogation.



VOS REPRESENTANTS 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
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 ADHERER EN LIGNE, [CLIQUEZ ICI](#)

J'adhère à l'UNSA !

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

