



# Les "BRÈVES" de la SA SNCF

À la UNE !

## Le Compte Épargne Temps (CET)

Le CET relève d'un accord conclu entre la direction et les organisations syndicales du Groupe public ferroviaire (GPF). Il permet aux salariés d'épargner volontairement, sur un compte personnel : des congés annuels, des repos compensateurs, des repos issus des compteurs de temps compensé (TC, TY), certains repos supplémentaires (RQ) et des jours de congé pour médaille d'honneur des chemins de fer.

Le Compte Épargne Temps est un compte individuel composé de deux sous-comptes : **le sous-compte courant et le sous-compte de fin d'activité** dans lesquels l'agent peut capitaliser du temps sous la forme de **jours entiers**.

L'entreprise complète les sous-comptes de jours supplémentaires par abondement (au moment où le compte est alimenté : 1 jour par an) et/ou sur abondement (au moment de la retraite).

Tout salarié qu'il soit au cadre permanent ou contractuel, y compris les agents mis à disposition d'un organisme extérieur ou d'une organisation syndicale, travaillant à temps partiel ou à temps complet, peut ouvrir un Compte Épargne Temps, **sans condition d'ancienneté**.

Une fois votre compte ouvert, il est possible d'épargner jusqu'à 10 jours au total (hors abondement) par année civile. L'épargne de congés annuels (CA) est limitée à 8 maximum par année civile car légalement, tout salarié est tenu de prendre 20 jours de congés par an. Pour un agent à temps partiel, le calcul du droit d'épargne de congés annuels se fait au prorata de ses droits à CA. Chacun des sous-comptes possède un plafond limitant le nombre maximal de jours cumulables sur son CET :

- Sous-compte courant : pas plus de 20.
- Sous-compte de fin d'activité : jusqu'à 250.

Les possibilités d'utilisation du CET :

- le sous-compte courant permet de puiser dans l'épargne en cours de carrière pour adapter son temps.
- le sous-compte de fin d'activité permet de constituer un capital temps pour l'utiliser en une seule fois en fin de carrière pour cesser son activité professionnelle plus tôt ou pour exercer une activité réduite (réduction de son temps de travail uniquement par jours entiers) dans les une, deux ou trois années précédant la fin d'activité.

Le salarié peut demander à se faire payer ses jours épargnés au lieu de les utiliser. L'utilisation en temps ou en monétisation des jours épargnés sur le CET est possible l'année civile qui suit celle de l'épargne.

*Pour aller plus loin : GRH00926 et de sa directive d'application GRH00930 et le Guide agent sur l'accord CET – Janvier 2016*

## CSE du 14 et 15 octobre 2020

*Déclaration liminaire lue en séance*

**Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs les élus, Mesdames, Messieurs,**

La crise du COVID n'en finit pas de bousculer la vie des français mais également des entreprises. La pandémie a des conséquences dramatiques sur les principaux indicateurs économiques de notre pays, le pouvoir d'achat des ménages, certes, mais également le niveau d'endettement des PME et des grandes entreprises qui tentent d'avoir une visibilité dans un contexte socio-économique nébuleux.

Au niveau du Groupe SNCF, l'**UNSA-Ferroviaire** est plus que consciente des résultats financiers dus à l'apparition de cette pandémie.

Dans le Ferroviaire d'abord, le niveau de trafic voyageurs qui atteignait il y a peu encore des sommets grâce au travail quotidien de l'ensemble des cheminots et à la contribution de tous dans la qualité de service a fortement baissé pouvant atteindre 50% d'occupation dans certains TGV ou TER, situation inouïe par rapport à l'année dernière.

La clientèle « pro » n'est pas en reste et boude également le ferroviaire. L'impact sur les séminaires, colloques et congrès est palpable, et selon nos informations, cette posture va se poursuivre en 2021, voire 2022.

Et ce ne sont pas les 4,7 milliards du plan de relance annoncé par le gouvernement CASTEX, en sus des 35 milliards prévus pour combler la dette, qui vont nous permettre de relever la tête.

En effet, pour le Ministre des Transports, Jean-Baptiste DJEBBARI, les plans annoncés devaient contribuer à, soit sauver le Groupe, soit investir dans le secteur Ferroviaire pour le rendre pérenne économiquement.

L'**UNSA-Ferroviaire** s'interroge... l'aide prévue qui devait être initialement « fléchée » pour le Ferroviaire, le sera-t-elle ou s'agit-il simplement d'une erreur de discours ?

D'autant que compter sur l'investissement des Régions est un pari osé ! A-t-on convié les exécutifs régionaux, autorités organisatrices des TER, dans les réflexions politiques relatives au plan de relance ?

Certes, des fonds sont prévus mais pour faire quoi, quand et comment ?

Espérons que le projet du gouvernement concernant le plan de relance n'est pas d'intégrer dans ces budgets des programmes déjà prévus et donc déjà budgétisés... Bref, nous serons vigilants sur ce point !

L'**UNSA-Ferroviaire** est également en attente du nouveau projet d'entreprise, annoncé fin 2020 : projet avec des orientations majeures pour l'avenir du secteur ferroviaire !

Retrouvez l'intégralité **ICI**



# Action Sociale

## Évolution des UAS : on ne fera pas mieux avec si peu !

Retrouvez la déclaration [UNSA-Ferroviaire](#) lue en séance [ICI](#)

Le directeur de l'action sociale, Philippe LAUMIN, est revenu présenter le dossier de modification des Unités d'Action Sociale. Pour mémoire ce dossier présenté une première fois en information simple s'était fait retoquer en novembre 2019 : Toute restructuration doit faire l'objet d'une consultation en CSE après présentation en CSSCT. Il en aura fallu du temps à la direction de l'Action Sociale pour comprendre que ses salariés doivent être considérés de la même façon que les autres salariés de la SA SNCF !

Le projet est présenté comme indolore pour les centres sociaux de terrain, il n'impactera directement que quelques encadrants et au final 20% du personnel changera de ligne hiérarchique.

Pour la direction de l'action sociale, le projet aura comme avantage de rapprocher les UAS des structures régionales de l'entreprise.

Concrètement de quoi s'agit-il :

- De supprimer l'UAS CENTRE LIMOUSIN en l'éclatant entre la Bretagne et la nouvelle Aquitaine ;
- De créer une UAS Occitanie en récupérant une partie de l'UAS Aquitaine /Midi PY et de l'UAS PACA ;
- D'adjoindre l'ouest parisien au Nord Ile de France pour que l'Ile de France ne soit plus couverte que par deux UAS au lieu de trois ;
- Pas de changement sur les autres UAS ;
- Rattachement hiérarchique des deux établissements de séjour temporaire aux DUAS locaux.

20% environ des professionnels du social changeront de ligne hiérarchique et, pour la direction, l'ensemble n'aura pas d'impact direct sur les centres sociaux.

Vos élus de l'[UNSA-Ferroviaire](#) ont émis beaucoup de doutes sur la pertinence globale de cette réorganisation, exception faite de la création d'une UAS Occitanie.

### Concrètement à quoi ou à qui cela va-t-il servir ?

Le travail en CAS en sera-t-il plus aisé ?

Effectivement, Philippe LAUMIN reconnaît que « *on est dans un compromis, c'est perfectible.* ». De même, la direction reconnaît que le découpage Ile de France est insatisfaisant « *on est restés au milieu du gué* » ; « *dans le cadre de la contrainte des moyens, difficile d'aller jusqu'au bout de ce qu'il faudrait faire ...* ».

La mise en place de ce projet nécessitera aussi un ajustement de SICAS qui à lui seul se monte à 12 000 euros !

La direction reconnaît d'ailleurs que, globalement, le logiciel n'est pas à la hauteur de ce que l'on aurait pu en attendre.

La délégation [UNSA-Ferroviaire](#) a longuement interrogé la direction sur le rattachement des établissements d'accueil pour personnes âgées aux DUAS.

A l'avenir, le personnel de ces établissements se trouvera soumis à une double ligne hiérarchique fonctionnelle et opérationnelle. Certains aspects continueront à être pilotés en central. D'expérience nous savons que ce type d'organisation peut être source d'injonctions paradoxales, elles-mêmes génératrices de risques psychosociaux.

La direction s'enorgueillit d'accompagner cette évolution de création de quelques postes.

A y regarder de plus près, on ne crée rien du tout ou presque :

- un poste de DUAS qui avait été supprimé à l'occasion d'un départ en retraite à TOURS ;
- un poste de secrétaire à Toulouse, mais deux avaient été supprimés l'an passé ...

Le reste est principalement du transfert et nous n'avons eu qu'une réponse partielle sur les situations individuelles.

Quant à la réorganisation des entités sur le territoire, il suffit de regarder une carte pour voir que les distances ne seront pas réduites et que l'harmonie n'y est pas.

**Ce projet ne nous convainc pas et, à notre avis, hormis pour l'Occitanie, il n'améliorera rien ou si peu !**

Christine VASSEUR



# e.SNCF

## Information préalable à consultation relative au projet d'évolution d'organisation de e.SNCF

La Direction d'e.SNCF nous présente le 15 octobre 2020, en information préalable à une prochaine consultation en CSE SA SNCF, son dossier d'évolution d'organisation devant entrer en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2021.

Cette évolution s'inscrit dans le contexte de la dernière réforme ferroviaire mise en œuvre le 1<sup>er</sup> janvier 2020 et s'intègre dans le projet d'entreprise « Tous SNCF ». La nouvelle organisation d'e.SNCF découle de la feuille de route du numérique pour le GPU qui nous éclaire sur les priorités et orientations technologiques des 5 prochaines années.

Cette feuille de route a fait l'objet d'une présentation par Christophe FANICHET (Directeur général adjoint Numérique du groupe SNCF et PDG SNCF Voyageurs) et d'Henri PIDAULT (Directeur e.SNCF) à tous les agents du numérique début juillet 2020. A la lecture de ce dossier, on comprend qu'e.SNCF veut simplifier son organisation des services en interne, améliorer la maîtrise de son patrimoine applicatif, apporter une meilleure lisibilité de son offre de service et ainsi améliorer les relations avec les Directions des Systèmes d'Informations (DSI) métiers.

Pour ce faire, e.SNCF a décidé de mettre en œuvre des chantiers internes et des expérimentations ayant une logique « test & learn » (expérimenter et apprendre). En effet, elle vise à simplifier et à accélérer les mises en production dans le but de satisfaire au mieux les clients de plus en plus exigeants et pressés.

Dès la fin septembre 2020, la Direction d'e.SNCF a mis en place ses premiers groupes de travail afin d'accompagner son projet d'évolution d'organisation et d'échanger notamment avec les représentants d'e.SNCF de l'[UNSA-Ferroviaire](#) sur ce projet à travers les expérimentations ou tests suivants :

- Expérimentation TN (TRANSILIEN)

e.SNCF choisit pour accompagner ses clients la mise en place d'un modèle d'organisation verticale en face de chaque DSI, embarquant l'ensemble des ressources et compétences dans les phases de « build (conception) et de run (exploitation) » permettant ainsi de faire monter les sujets d'exploitation dès l'origine d'un projet (recette, pré-production, production ...) afin qu'il soit plus robuste finalement. Dans le cadre de cette expérimentation, un responsable identifié « patron de la verticale » et une équipe d'une cinquantaine de personnes seront entièrement dédiés à la DSI cliente, améliorant ainsi la collaboration avec TRANSILIEN et la promotion de l'efficacité de DOSN (Direction des Opérations des Services Numériques).

- Évolution de l'organisation Cybersécurité

Avec la Cybersécurité, e.SNCF veut évoluer au sein du GPU, en tant qu'expert dans le domaine et devenir un véritable « gestionnaire de risque » proposant des « services clef en mains » à ses clients (analyse de risques, conseils et solutions techniques).

- Réseau de collecte

e.SNCF s'inscrit dans une dynamique de performance souhaitant rendre l'intranet aussi performant et fiable qu'un accès internet classique. L'organisation se veut plus industrielle, plus rationnelle et plus fluide pour accélérer les délais de déploiement et de mise à disposition des offres WIFI.

- Périmètre Relation Clients

Cette entité a un rôle d'interface avec les clients et un rôle d'analyse des coûts :

- Échanger sur les informations et la promotion des offres du catalogue DOSN.
- Suivre la consommation client et les engagements contractuels sur le « Build (conception) et de Run (exploitation) » mis en œuvre au sein de DOSN pour ce client.
- Évoquer les besoins en services afin de les analyser, les anticiper et les budgétiser.

D'un point de vue organisationnel, e.SNCF souhaite que l'animation client soit faite au plus proche des clients, que l'analyse des coûts soit au plus proche de la finance et que l'offre catalogue fasse l'objet d'une animation transverse.



# e.SNCF

## **Information préalable à consultation relative au projet d'évolution d'organisation de e.SNCF (suite)**

---

- Services Numériques

Cette nouvelle entité gèrera de bout en bout et en pleine autonomie les environnements utilisateurs finaux (assistance utilisateurs, téléphonie, gestion bureautique, gestion de l'antivirus, ...) en améliorant ses services et en accompagnant ses partenaires.

Le projet PILOTR permettra de piloter les besoins en équipement par métiers au sein des DSI, en optimisant les coûts et en rationalisant le parc.

- Finances Achats

Les différentes entités d'e.SNCF utilisent des outils différents pour la partie finances-achats, pour le contrôle de gestion et la comptabilité et utilisent le même outil ERP avec des pratiques disparates.

L'objectif pour la fonction support finances Achats est de mettre en place une structure simple par fonction (compta, achats, contrôle de gestion, contrôle interne, contrôle projet, ...). Le rassemblement de toutes ces fonctions doit permettre d'assurer une continuité de service, d'optimiser le fonctionnement, fiabiliser les informations à travers des tableaux de bord homogènes compréhensibles par tous et ainsi améliorer le contrôle interne.

Toutes ces expérimentations, ces évolutions d'organisation devraient renforcer e.SNCF au sein du GPU, améliorer notre maîtrise du patrimoine applicatif, accroître la fidélité de la clientèle, améliorer la relation avec les DSI, favoriser le gain de nouvelles parts de marchés, renforcer la ré-internalisation des compétences et secteurs clefs...

**L'UNSA-Ferroviaire reste vigilante vis-à-vis de toutes ces promesses et surtout de l'annonce qu'il n'y aura pas de diminution d'effectifs.**

Bruno DERUE



# Services Médicaux

## **Projet d'évolution de l'organisation du service de médecine du travail au cabinet médical d'AVIGNON**

À la suite du départ à la retraite du médecin du travail du cabinet médical d'Avignon le 31/07/2020 et après étude de plusieurs possibilités, la Direction des Services Médicaux a fait le choix d'une nouvelle répartition des effectifs. Ils seront répartis entre deux médecins du travail, le Dr Z. qui travaille sur deux sites Marseille et Miramas et le Dr B. sur le médical de Marseille.

Les raisons avancées par la Direction des Services Médicaux de ne pas rechercher de candidature de médecin du travail sont :

- Les difficultés de recrutement liées à une démographie régionale négative ;
- Un contrat à temps partiel équivalant à 25% d'un poste à temps plein pour ce remplaçant qui ne lui aurait pas permis une implication efficace.

Dans la situation projetée, le Dr B. récupère, à Marseille, une partie des effectifs du Dr Z. afin que ce dernier puisse assurer une journée de vacation de médecine du travail au cabinet médical d'Avignon.

Cette nouvelle organisation n'a pas d'impact pour l'équipe paramédicale en place, elle a été longuement discutée avec le docteur Z.

Les élus **UNSA-Ferroviaire** relèvent :

- Qu'une seule journée de médecine du travail au cabinet médical d'Avignon est prévue (au lieu de deux auparavant) pour un effectif de 818 agents ;
- Que le docteur Z. va travailler sur trois sites différents ;
- Que l'activité en médecine du travail ne se résume pas qu'aux consultations.

À ce titre, les élus **UNSA-Ferroviaire** émettent des craintes quant à une potentielle surcharge de travail.

La Direction des Services Médicaux n'a pas fermé la porte à de futures réflexions en cas de difficultés par rapport à cette nouvelle organisation.

Quant à la médecine de soins, il n'y a plus de médecin généraliste depuis plusieurs mois et il n'est pas prévu de le remplacer.

Les élus **UNSA-Ferroviaire** déplorent une fois de plus une diminution du réseau de soins en proximité.

## **Information relative au projet de transfert des consultations en médecine générale du cabinet médical de NOISY vers le cabinet médical du médecin généraliste agréé.**

À la suite de la destruction du bâtiment dans le cadre du projet urbain de la ville de Noisy Le Sec (expropriation), la Direction des Services Médicaux a été amenée à une réflexion concernant le transfert d'activité du cabinet médical de Noisy.

Actuellement, ce cabinet médical reçoit uniquement en médecine de soins. Le médecin est présent tous les matins de 9H à 11H. La médecine du travail, transférée depuis des années au cabinet médical de Ourcq n'est donc pas impactée par cette évolution d'organisation.

Le projet consiste à transférer le service de médecine de soins assurée aujourd'hui au cabinet médical de Noisy au cabinet privatif du médecin généraliste de ville, distant de 1,2 km du médical SNCF. La prestation sera prestée aux mêmes heures.

L'infirmière sera affectée, dans un premier temps, au cabinet médical de Paris Est. Une étude est en cours afin de définir les possibilités d'affectation sur un autre périphérique. Les entretiens sont en cours de réalisation.

Même si la Direction des Services Médicaux offre une possibilité aux agents de consulter dans un cadre qui leur est réservé, les élus **UNSA-Ferroviaire** regrettent, une énième fois, la perte de proximité immédiate de la médecine de soins.

L'offre de soins paramédicale n'est plus proposée, de même que la garantie d'une approche holistique pour les agents par le travail collaboratif médecin/infirmière.



# Services Médicaux

## **Projet de modification de l'organisation du service de médecine du travail au cabinet médical d'AMBÉRIEU**

À la suite du départ à la retraite du médecin du travail, des difficultés de recrutement d'un nouveau médecin ainsi que d'une baisse des effectifs cheminots sur le secteur, la Direction des Services Médicaux a décidé de modifier l'organisation du service de médecine du travail du médical d'Ambérieu.

Cette réorganisation doit prendre en compte les directives et préconisations de l'agrément du service médical.

Ambérieu est un service médical périphérique (780 agents) qui dépend de la région Alpes et du médical régional de Chambéry. Le médecin de région partage son temps de travail entre deux cabinets médicaux régionaux : Alpes et Rhône-Alpes.

L'organisation qui est projetée :

- Le cabinet médical d'Ambérieu est rattaché à celui de Lyon afin de garantir un service de proximité ;
- La répartition des effectifs agents s'effectue sur 2 sites ; Chambéry et Lyon.
- Les agents sont suivis et répartis sur 4 médecins du travail (2 à Chambéry et 2 à Lyon).
- L'infirmière effectue les Visites d'Information et de Prévention au cabinet médical d'Ambérieu pour les 2 médecins du travail de Lyon, elle se rend une fois par semaine à Lyon pour faire un staff avec les médecins.  
Elle est rattachée au médical de Lyon et change de managers. Toutefois, son Lieu Principal d'Affectation reste Ambérieu.

Les élus **UNSA-Ferroviaire** soulignent la volonté de la Direction des Services Médicaux de maintenir le cabinet médical d'Ambérieu ouvert et la mise en place d'une organisation innovante en médecine du travail.

Comme quoi tous les scénarii sont possibles !!!

**Au regard de ces trois dossiers qui font partie d'une longue série déjà présentée, les élus UNSA-Ferroviaire alertent la direction sur les risques de la perte de proximité immédiate de la médecine de soins, pour ne pas parler de sa disparition et sur les non-recrutements de médecins du travail.**

**Les élus UNSA-Ferroviaire veillent à ce que la Direction des Services Médicaux ne se cache pas derrière la montée en charge des VIP pour pallier la diminution des médecins du travail ; même si, cette évolution des tâches Infirmiers Diplômés d'État est une opportunité pour le métier.**

Annabelle Crespin - Marie-Cécile Marchetti



# DRH SA SNCF

## Projet d'évolution des missions et de l'organisation des Espaces Initiatives Mobilité (EIM)

Retrouvez la déclaration [UNSA-Ferroviaire](#) lue en séance [ICI](#)

Ce jour, la Direction de l'entreprise représentée par M. Eric VANDE GEHUCHT (DRH Groupe Adjoint) consulte les élus du CSE de la SA SNCF sur son projet de transformation des actuels Espaces Mobilité Emploi (EIM) en Agences Territoriales de la Mobilité (ATM).

Cette nouvelle organisation doit être mise en place au 1<sup>er</sup> janvier 2021.

Elle a pour but de réaffirmer la responsabilité d'employeurs des sociétés et le rôle des ATM en tant que partenaire central et facilitateur auprès des managers et des DRH territoriaux dans l'accompagnement des mobilités.

Sur le fond, pour les élus [UNSA-Ferroviaire](#), le but recherché porte une certaine légitimité.

Dans le cadre du projet, les ATM se recentrent sur 2 champs d'action :

- L'accompagnement de la mobilité des salariés en recentrant ses missions sur la recherche de solutions pérennes ;
- L'assemblage de la Gestion Prévisionnelle des Emplois et Compétences (GPEC) Territoriale et animation de l'emploi.

Vos élus [UNSA-Ferroviaire](#) rappellent leur inquiétude quant au transfert de certaines missions assurées actuellement par les EIM aux Directions RH des Activités / Sociétés du territoire (Établissements). Cela représente 15 à 20% de l'activité actuelle des EIM.

Ils alertent également sur la capacité des services RH des établissements à absorber les tâches transférées et sur l'information des DET ou assimilés de ces nouvelles charges.

*M. VANDE GEHUCHT répond que cette décision a été prise au plus haut niveau des sociétés et déclinée en toute transparence auprès des établissements.*

*Les missions dites « occupationnelles » (ponctuelles) ainsi que la gestion des Départs Volontaires seront de la responsabilité de l'Établissement employeur.*

*Des « cellules employabilité seront créées » et la plus grande vigilance sera portée sur l'accompagnement des sociétés vers ce transfert de compétence notamment via les ATM.*

Les élus [UNSA-Ferroviaire](#) soucieux de la gestion de cette période transitoire, demandent un renforcement des effectifs ainsi qu'un plan de formation pour les agents qui récupéreront la charge.

L'[UNSA-Ferroviaire](#) interpelle la direction sur le risque de perte de transversalité et d'accélération de la mise en silo des sujets de recrutement et de reclassement.

*M. VAN DE HUCHE affirme qu'au contraire l'objectif est de gagner en transversalité par la mise en place des commissions territoriales qui réuniront l'ensemble des DET d'un territoire. Il confirme qu'en cas d'absence de ces derniers, les remplaçants devront avoir le pouvoir de décision.*

*La transformation des EIM en ATM entraîne une évolution des responsabilités ou missions et pour quelques salariés, des modifications de leur situation individuelle.*

Parmi ces évolutions, l'[UNSA-Ferroviaire](#) fait remarquer que les Directeurs d'EIM, qui seront les directeurs d'ATM (DATM) de demain, verront leurs missions évoluer significativement.

Les relations institutionnelles territoriales qu'ils devront assurer entre autres prendront une part plus que notable dans la charge de ces directeurs.

Face à cette préoccupation, vos élus [UNSA-Ferroviaire](#) demande à savoir si :

- tous les directeurs d'EIM pourront ou souhaiteront évoluer vers un poste de directeur d'ATM ;
- toutes les réunions institutionnelles envisagées et déclinées en plusieurs formats, très chronophages, laisseront encore au DATM le temps de manager leur équipe ;
- le DATM aura un adjoint pour l'épauler.



# DRH SA SNCF

## Projet d'évolution des missions et de l'organisation des Espaces Initiatives Mobilité (EIM)

M. VANDE GEHUCHT répond que les entretiens de chacun des responsables d'EIM ont eu lieu. À cette occasion, les compétences attendues sur ce poste (relations institutionnelles ++) leur ont été présentées afin de s'assurer que ces derniers désirent évoluer vers ces nouvelles missions.

Il souligne qu'il n'a aucune inquiétude quant à la prise en main de ces évolutions par les DATM et que, si nécessaire, des aides à progresser sur les besoins ou axes détectés pourront être mises en place (appui formation et coaching).

Il ajoute qu'un parcours spécifique de formation d'un DATM (savoir, savoir-faire et savoir-être) est en cours de création et qu'il pourra bénéficier à ceux qui le souhaiteront.

Quant à la question sur le temps passé par les DATM dans la préparation et le suivi des réunions (COPIIL, Comité de site, COMOP, Réunion sociale territoriale, ...), il reconnaît que les premiers retours d'expérience font apparaître que ces missions sont très chronophages.

Il indique que la direction devra s'organiser pour fournir des données clés en main aux acteurs concernés.

Il précise, qu'à ce stade il n'est pas prévu de positionner un adjoint mais que cela reste une période d'observation dont il faudra tirer les enseignements pour réajuster les organisations si nécessaire.

L'**UNSA-Ferroviaire** réitère également ses souhaits d'une gestion intelligente vis à vis des personnels des EIM dont le poste est concerné par des transferts ou suppressions de missions et reste vigilante quant aux éventuels impacts différés sur la charge de travail et l'effectif global.

Enfin, l'**UNSA-Ferroviaire** demande qu'un suivi régulier du dossier et des agents soit mis en œuvre avec la CSSCT et que la Direction s'engage à revenir présenter un point d'étape six mois après la mise en œuvre.

En effet, cela doit permettre de vérifier si les missions transférées sont bien réalisées, avec la même diligence et bienveillance que par les agents de l'EIM ; et également que les évolutions notamment des missions des DATM produisent les effets escomptés.

Face aux garanties apportées par la Direction, les élus **UNSA-Ferroviaire** consultés ce jour votent favorablement.

Ils demeurent toutefois attentifs à ce que de bonnes conditions de travail soient assurées et que l'humain reste au cœur de ce projet.

Stéphanie LEGROS - Nadine BERTIN





# SNCF Immobilier

## Projet SNCF IMMOBILIER 2021

Retrouvez la déclaration [UNSA-Ferroviaire](#) lue en séance [ICI](#)

L'entreprise se réorganise et en 2015 le projet VRP (véritable responsabilité du propriétaire) est mis en place.

En 2018, c'est au tour de la réorganisation appelé DGOI dont l'un des objectifs est d'uniformiser les méthodes de travail entre les différentes DIT (Directions Immobilières Territoriales).

Et voici une nouvelle réorganisation «SNCF IMMO 2021» présentée en information préalable à consultation lors de ce CSE !

Ce que l'[UNSA-Ferroviaire](#) constate dans ce projet, c'est la souplesse laissée aux différentes DIT pour faire comme elles veulent. Ce qui est antinomique avec la réorganisation précédente DGOI.

Pour cette réorganisation, l'entreprise a mis le paquet en communication, même si l'enrobage donne envie d'y goûter, les agents ne sont pas dupes ! La manque d'humanité prime mais la fierté de la Direction l'emporte !

Au sujet du projet global Facility Management (rattachement des agents ex Optim'Services Environnement de Travail aux DI/DIT par le biais de la nouvelle dénomination DFMET), si sur le papier cela semble cohérent et judicieux, dans la pratique, c'est plus complexe qu'il n'y paraît ! Les ex agents d'Optim'Services n'ont absolument pas été intégrés.

De leurs tournées terrain, les élus [UNSA-Ferroviaire](#) constatent des situations où des agents DFMET ont commencé à utiliser l'espace Flex-office et où personne ne sait qui ils sont. Aucune démarche d'intégration n'a été entreprise par les services.

Parlant du Flex-office, vos élus [UNSA-Ferroviaire](#) se sont déjà exprimés sur le sujet en démontrant les limites. Ils ne reviendront pas ici sur la liste exhaustive de ses inconvénients.

L'[UNSA-Ferroviaire](#) dénonce également le changement de dénomination de poste de « responsables » à « gestionnaires ». En effet, malgré des missions supplémentaires de complexité comparable, le ressenti des agents concernés ressentent une dévalorisation.

Les élus [UNSA-Ferroviaire](#) évoquent également les déqualifications de postes, réduisant le volume de certaines d'entre elles. Cela n'augure rien de bon quant au déroulement de carrière future des agents !

L'[UNSA-Ferroviaire](#) constate que les DIT profitent de «SNCF IMMO 2021» pour faire des choix parmi les agents de leur service, ils interrogent sur le CO, sur le nombre de postes non tenus et à pourvoir, sans obtenir de réponse concrète et précise !

Alors que les griefs s'accumulent face à ce projet, la Direction de l'immobilier va plus loin encore et avant même la consultation sur ce projet dans cette instance, elle présente sa réorganisation aux agents et débute les entretiens exploratoires. Cette omission caractérise un délit d'entrave !

L'[UNSA-Ferroviaire](#) se trouve face à des décideurs sourd aux observations et aux questionnements de leurs agents.

Les dirigeants de l'Immobilier présentent ce projet, persuadés de leur bienfondé. Ils n'apportent aucune réponse satisfaisante aux questions posées par vos représentants. Ils esquivent ou font mine de ne pas comprendre.

Bref, pour la Direction, tout va bien dans le meilleur des mondes !

L'[UNSA-Ferroviaire](#) s'appuie pourtant sur les dégâts sociaux qu'elle constate chaque jour plus nombreux (absentéisme, Burn out, lassitude des agents...).

Face à ce constat, l'[UNSA-Ferroviaire](#) fait voter une expertise qui permettra un état des lieux et apportera un éclairage factuel sur le projet et ses conséquences.

Didier CASU



# Directions de la SA SNCF

## Information relative à la mise en cohérence et à l'optimisation des occupations de campus ETOILE (2 place aux ETOILE Saint Denis 93200)

### *Campus de Saint Denis : Ça va déménager!*

La direction souhaite mettre en cohérence sa nouvelle organisation depuis le passage en SA et ses implantations dans les différents campus de Saint Denis, tout en déployant une optimisation immobilière.

Effet COVID oblige, télétravail mais surtout **érosion des personnels due aux mutualisations et réorganisations successives** ont une conséquence bien visible : les campus sont sous occupés.

Par ailleurs, certaines directions sont éclatées entre les campus Etoiles, Réseau, Wilson voire même des locaux parisiens.

#### **Quel est l'état des lieux ?**

Le gros du chantier va concerner le campus Etoiles. Imaginé à l'origine pour 1000 postes, il voit son occupation réduite à environ 750 personnes (hors effet mesures sanitaires).

#### **Quelle est la situation cible ?**

L'objectif visé est de ramener vers le « vaisseau Amiral », le campus Étoiles, 211 personnes des campus Wilson, Réseau et d'une filiale (SNCF Développement actuellement basée rue d'Alsace). Par ailleurs, ces campus étant sous occupés, le projet s'attache à optimiser leur occupation.

Ainsi, le jeu de chaises musicales va aussi se faire à l'intérieur d'autres campus, conséquence logique de cette première vague, pour près de 80 personnes des campus Wilson et Réseau.

La direction attend un fonctionnement plus fluide du regroupement sur un même campus et sur un même étage des équipes des directions financière, juridiques DRH groupe, Éthique et engagement sociétal ( Etoiles).

A Wilson et Campra, on espère également beaucoup du regroupement des services d'Optim'Services.

Toutefois, l'opération ne sera pas anodine et pèsera pour un minimum de 900K€ en aménagements divers : modification de cloisons, mobiliers, déménagements.

La direction nous présente le sujet comme éminemment rentable avec la suppression de la « *vacance diffuse* » de 180 postes qui devrait permettre une forme de « *retour sur investissement* ». La direction met en avant la future mise à disposition possible de 6 salles de réunion supplémentaires.

À noter que tous les déménagements prévus seront précédés d'une période d'archivage en lien avec le SARDO : l'époque est à l'allègement et la réduction des espaces, armoires, documents !

La crise sanitaire qui, hélas, se poursuit va probablement contribuer à compliquer les opérations et réinterroger la notion d'espaces partagés. Vos élus **UNSA-Ferroviaire** y seront vigilants. Le délai prévu de la fin d'année/début 2021 sera probablement revu du fait du retour du confinement.

Pour l'aspect RH, **la direction s'engage à regarder de près chaque situation individuelle**, même si à priori, la majorité des changements de trajets aboutirait plutôt à des raccourcissements de temps de transport pour les salariés. À noter que le calcul estimé de seulement 10 minutes supplémentaires pour les salariés de la rue d'Alsace rapatriés à St Denis nous laisse quelque peu dubitatifs : le RER n'est pas un jet privé !

Si la cartographie du futur aménagement du Campus Étoiles est présentée, celle des aménagements de Campus WILSON qui accueillera 31 personnes d'Optim'Services et de Campus Campra n'y sont pas.

Vos élus **UNSA-Ferroviaire** restent bien sûr à votre disposition pour toute situation délicate engendrée par ce grand « chambardement ».

Christine VASSEUR



# INFORMATIONS PRATIQUES

## VOS ÉLUS UNSA-FERROVIAIRE

**CSE SA SNCF**  
 Directeur de la publication : Frédéric Fournier  
 Rédacteur en chef : Stéphanie Legros

Nom	Prénom	Mail	Nom	Prénom	Mail
LEGROS	Stéphanie	06 16 88 50 96 <a href="mailto:legros.s@unsa-ferroviaire.org">legros.s@unsa-ferroviaire.org</a>	DUBREUIL	Thierry	06 12 24 78 76 <a href="mailto:dubreuil.t@unsa-ferroviaire.org">dubreuil.t@unsa-ferroviaire.org</a>
COPOL	Paterne	07 85 39 51 56 <a href="mailto:copol.p@unsa-ferroviaire.org">copol.p@unsa-ferroviaire.org</a>	GIROD	Audrey	06 25 31 28 27 <a href="mailto:girod.a@unsa-ferroviaire.org">girod.a@unsa-ferroviaire.org</a>
MALLEGOL	Philippe	06 42 44 32 11 <a href="mailto:mallegol.p@unsa-ferroviaire.org">mallegol.p@unsa-ferroviaire.org</a>	DELON	Stephan	06 11 74 77 37 <a href="mailto:delon.s@unsa-ferroviaire.org">delon.s@unsa-ferroviaire.org</a>
BERTIN	Nadine	06 27 36 43 41 <a href="mailto:nadine.bertin@sncf.fr">nadine.bertin@sncf.fr</a>	MARCHETTI	Marie-Cécile	06 89 19 10 03 <a href="mailto:marchetti.mc@unsa-ferroviaire.org">marchetti.mc@unsa-ferroviaire.org</a>
TROUCHOT	David	06 12 18 93 06 <a href="mailto:trouchot.d@unsa-ferroviaire.org">trouchot.d@unsa-ferroviaire.org</a>	SOMPROU	Patrick	07 66 27 28 53 <a href="mailto:somprou.p@unsa-ferroviaire.org">somprou.p@unsa-ferroviaire.org</a>
PALLIX	Christophe	06 25 18 42 13 <a href="mailto:pallix.c@unsa-ferroviaire.org">pallix.c@unsa-ferroviaire.org</a>	MANAZ	Sébastien	06 15 16 04 55 <a href="mailto:sebastien.manaz@cseepicsncf.com">sebastien.manaz@cseepicsncf.com</a>
DERUE	Bruno	06 17 93 19 15 <a href="mailto:derue.b@unsa-ferroviaire.org">derue.b@unsa-ferroviaire.org</a>	ROBERT	Marie-Christine	<a href="mailto:marie-christine.robert@sncf.fr">marie-christine.robert@sncf.fr</a>
MAINI	Olivier	06 78 73 65 66 <a href="mailto:maini.o@unsa-ferroviaire.org">maini.o@unsa-ferroviaire.org</a>	PORCEL	Frédéric	06 74 67 00 59 <a href="mailto:porcel.f@unsa-ferroviaire.org">porcel.f@unsa-ferroviaire.org</a>
CASU	Didier	06 46 00 34 06 <a href="mailto:casu.d@unsa-ferroviaire.org">casu.d@unsa-ferroviaire.org</a>	CRESPIN	Annabelle	06.67.46.93.94 <a href="mailto:crespin.a@unsa-ferroviaire.org">crespin.a@unsa-ferroviaire.org</a>
VASSEUR	Christine	06 13 44 59 28 <a href="mailto:vasseur.c@unsa-ferroviaire.org">vasseur.c@unsa-ferroviaire.org</a>	DUCLOY	Philippe	06 60 58 37 64 <a href="mailto:philippe.ducloy@gmail.com">philippe.ducloy@gmail.com</a>
RIVOALLAN	Agnès	06 16 74 03 23 <a href="mailto:rivoallan.a.unsa@gmail.com">rivoallan.a.unsa@gmail.com</a>	GALLAVARDIN	Danielle	06 85 12 21 58 <a href="mailto:gallavardin.d@unsa-ferroviaire.org">gallavardin.d@unsa-ferroviaire.org</a>
PIERRE	Sophie	<a href="mailto:sophie.pierre@cprpsncf.fr">sophie.pierre@cprpsncf.fr</a>	PIEROTTI	François	<a href="mailto:pierotti.f@unsa-ferroviaire.org">pierotti.f@unsa-ferroviaire.org</a>
BOUR	Jean-François	<a href="mailto:bour.jf@unsa-ferroviaire.org">bour.jf@unsa-ferroviaire.org</a>	MAZERY	Stéphane	<a href="mailto:mazerystephane@gmail.com">mazerystephane@gmail.com</a>
VINCENT	Sarah	06 63 49 17 12 <a href="mailto:vincent.s@unsa-ferroviaire.org">vincent.s@unsa-ferroviaire.org</a>	CHIVOT	Jean-Louis	<a href="mailto:chivot.il@unsa-ferroviaire.org">chivot.il@unsa-ferroviaire.org</a> <b>Secrétaire</b>
<b>Responsable Syndical : Frédéric FOURNIER</b> <a href="mailto:fournier.f@unsa-ferroviaire.org">fournier.f@unsa-ferroviaire.org</a>					

Vous souhaitez recevoir nos informations, inscrivez-vous à l'adresse suivante depuis une adresse mail personnelle (l'utilisation de la boîte mail professionnelle n'est pas recommandée) : [cse.epicsncf@unsa-ferroviaire.org](mailto:cse.epicsncf@unsa-ferroviaire.org)

Vous souhaitez consulter nos informations en ligne : <https://www.unsa-ferroviaire.org>

J'adhère à l'UNSA !

CONTRACTUELS    Efficace    Service public  
 EXPERTISE    Savoir-faire  
 Hot-Line Juridique    Autonomie    Responsable  
 Filiales    STATUT

A l'UNSA-Ferroviaire, moi, j'adhère !

Fédération UNSA-Ferroviaire

56, rue du Faubourg Montmartre . 75009 PARIS

Tél: 01 53 21 81 80 . [federation@unsa-ferroviaire.org](mailto:federation@unsa-ferroviaire.org)

Nom: .....

Prénom: .....

Direction: .....

Adresse Pro: .....

Collège: .....

Tél: .....

Mail: .....

POUR NOUS REJOINDRE : [CLIQUEZ ICI](#)