



## 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.

## Table des matières

|                                                                         |    |
|-------------------------------------------------------------------------|----|
| Edito du Secrétaire Fédéral .....                                       | 1  |
| Accident d'un agent de l'Infralog Lorraine le 08 Juin 2020 .....        | 2  |
| Travail des élus durant la crise sanitaire .....                        | 2  |
| GIC : Gestionnaire d'infrastructure conventionné .....                  | 3  |
| Mise à la retraite d'office du Dr S... au cabinet médical de Metz ..... | 7  |
| Nomination d'un médecin de travail au cabinet médical de Nancy .....    | 7  |
| Télétravail, formation professionnelle .....                            | 8  |
| Glissement de terrain à sevrès (région paris rive gauche) .....         | 9  |
| AXE Nord : l'immense chantier .....                                     | 10 |
| CACES : renouvellement pendant la période de crise sanitaire .....      | 12 |
| La crise du COVID modifie nos droits .....                              | 12 |
| Intéressement .....                                                     | 12 |
| Canicule : l'Unsa ferroviaire vous informe .                            | 13 |

# Journal des CSE de SNCF Réseau

**N°7 Mai Juin 2020**

## EDITO DU SECRETAIRE FEDERAL :

Mes chers collègues,

Après les ravages de la crise sanitaire tant sur le plan humain que sur le plan économique, les Français attendent avec inquiétude les répercussions sur leur avenir, leur économie et la pérennité des entreprises qui les emploient.

Bien que conscients qu'ils représentent la force vive de la SNCF, les Cheminots, plus particulièrement les contractuels, s'interrogent également sur le maintien de leur emploi dans l'Entreprise. Le message de Jean-Pierre FARANDOU qui affirme que l'emploi ne serait pas impacté pourrait rassurer mais les conséquences les plus importantes de la crise ne seront visibles que l'année prochaine. Et sur ce point, nous devons vigiler que les cheminots n'en feront pas les frais.

Une mauvaise nouvelle ne venant jamais seule, il est important d'aborder le sujet des risques de l'article 172 de la loi LOM. Ce dernier prévoit que les Régions peuvent obtenir le transfert, par SNCF Réseau, de la gestion des lignes « *d'intérêt local ou régional à faible trafic* » et après le transfert de gestion, « *les Régions peuvent confier à toute personne la pleine responsabilité de tout ou partie des missions de gestion de l'infrastructure sur les lignes faisant l'objet d'un transfert de gestion.* »

A la lecture de cet article, la surprise est d'autant plus grande que ce texte va à l'encontre des promesses faites par la Direction de ne pas voir SNCF Réseau être impacté par l'ouverture à la concurrence.

Pour l'**UNSA-Ferroviaire**, il est inconcevable que la Direction de la SNCF ne respecte pas ses engagements envers l'ensemble des cheminots de SNCF Réseau et notamment pour ceux qui travaillent sur les lignes qui seraient concédées à un autre exploitant ferroviaire.

Après cette crise sanitaire qui a sérieusement impacté les facteurs humains et économiques de notre Entreprise, la Direction doit, plus que jamais, rester à l'écoute de nos alertes et garantir l'emploi des Cheminots qui ont su répondre présents pour assurer les circulations dites essentielles.

L'**UNSA-Ferroviaire** rappellera à la Direction qu'elle doit respecter les engagements pris et n'hésitera pas à intervenir pour assurer la pérennité des missions des Cheminots

**La Direction de l'Entreprise doit prendre conscience que l'avenir du Groupe Public Ferroviaire est assuré par le professionnalisme, l'investissement et les compétences des Cheminots.**

Pour finir sur une note, néanmoins, positive, il est important d'apprendre que la Direction de SNCF Réseau, sensible à nos alertes, s'est engagée à améliorer de façon concrète, le dialogue social. Pour ce faire, elle a convié les organisations syndicales à pouvoir s'exprimer sur les axes de progrès à réaliser. Soucieuse d'améliorer le dialogue et ainsi défendre les droits et les conditions de travail de chaque cheminot au statut ou contractuel, l'**UNSA-Ferroviaire** a répondu favorablement à cette invitation.

L'**UNSA-Ferroviaire** portera auprès de la Direction de SNCF Réseau les revendications des agents qui savent que le rapport de force n'est pas toujours la réponse à tous les problèmes. La solution se trouve aussi dans le dialogue et les propositions argumentées.

Pour construire un avenir meilleur, choisissez un syndicalisme efficace.

Rejoignez l'**UNSA-Ferroviaire** !!!

THETIER Christophe



# ZP NORD-EST NORMANDIE

## ACCIDENT D'UN AGENT DE L'INFRALOG LORRAINE LE 08 JUIN 2020

Quelques semaines après l'accident dramatique de Vendenheim (le 18 mars dernier) où l'un de nos collègues a perdu la vie, heurté par une circulation ferroviaire, **un nouvel accident grave** est survenu. Les faits se sont déroulés le 8 juin dernier à 9h07. Notre collègue M. F, chef de la base arrière en gare de Bruyères a été très grièvement blessé à la suite d'une chute de traverses depuis un wagon en stationnement. Son pronostic vital est engagé. Toutes nos pensées lui sont adressées ainsi qu'à ses proches et collègues de travail. Alors que les élus CSE sont les préventeurs, certains membres CSCCT ont décidé de se missionner afin de procéder à une enquête immédiate sans l'accord préalable de la plénière mais également sans aucune concertation au sein de leur instance. De ce fait l'enquête s'est déroulé sans aucun élu ni membre UNSA Ferrovtaire de la CSSCT ! Alors

qu'un homme se bat contre la mort, les élus **UNSA Ferrovtaire** constatent une nouvelle fois, pour certains le plus important n'est pas d'unir nos forces pour faire la lumière sur certaines situations, mais d'entretenir les luttes de pouvoir ... AFFLIGEANT !



## TRAVAIL DES ELUS DURANT LA CRISE SANITAIRE

Durant la crise sanitaire que nous venons de traverser, une grande majorité de cheminots ont travaillé (en présentiel ou télétravail). Les élus CSE, les membres CSSCT et les Représentants de Proximité sont également restés mobilisés. L'organisation était globalement la suivante :

- 1 téléconférence sanitaire par semaine au niveau de la ZP NEN s'est déroulée entre le directeur, ses assesseurs et 3 représentants par Organisation Syndicale représentatives de notre CSE.
- 1 téléconférence sanitaire par semaine au niveau de chacune de chaque CSSCT s'est déroulée entre le Président et les membres de l'instance.
- 1 téléconférence sanitaire hebdomadaire au niveau de chaque établissement s'est déroulée entre le DET et les Représentants de Proximité.





# ZP NORD-EST NORMANDIE

## DOSSIER

### GIC : GESTIONNAIRE D'INFRASTRUCTURE CONVENTIONNE

L'ouverture du marché ferroviaire est une réalité politique depuis la création du 4ème Paquet ferroviaire issu de la Commission Européenne. **L'UNSA-Ferroviaire** a toujours pris ses engagements en travaillant avec l'ensemble des acteurs (Direction du GPF, UTP, Autorités organisatrices, élus politiques, fédérations des usagers des Transports...) afin d'anticiper, **défendre les droits des travailleurs du rail et alerter sur les conséquences de la concurrence en termes de sécurité ferroviaire et de social.**

En France, la Loi pour un nouveau pacte ferroviaire (2018) a inséré de nouvelles dispositions dans le Code des Transports. Si elle est encore une option, la mise en concurrence via appel d'offre par les Régions sera **OBLIGATOIRE, à partir du 25 décembre 2023 !**

**L'UNSA-Ferroviaire** a toujours été **CONTRE** l'ouverture à la concurrence du ferroviaire. Devant cette réalité politique et malgré les combats menés, **L'UNSA-Ferroviaire** n'a pas d'autres choix aujourd'hui que de s'y préparer de manière pragmatique. Dans ce contexte, elle se mobilise pour une concurrence entre entreprises **ET NON ENTRE SALARIÉS !**

**L'UNSA-Ferroviaire** déplore d'ailleurs la dénonciation par les OS CGT, FO et Sud Rail du volet « classification et rémunération » de la Convention collective de la branche ferroviaire. Cette dénonciation **facilitera le Dumping Social au sein de la branche du ferroviaire.** A titre d'exemple, les Entreprises Ferroviaire Privées dans lesquelles nous pourrions être transférés ne seront pas obligées de payer les heures de nuits, de dimanches, d'accorder une prime de fin d'année ou un 13ème mois, etc.

## Gestion de l'Infrastructure

Loi LOM du 24 décembre 2019

Le dispositif législatif a été complété par la loi LOM du 24 décembre 2019, notamment avec son article n°172. Celui-ci prévoit que les Régions peuvent se voir transférer par SNCF Réseau la gestion des lignes « d'intérêt local ou régional à faible trafic » et que « celles-ci peuvent confier à toute personne la pleine responsabilité de tout ou partie des missions de gestion de l'infrastructure sur les lignes faisant l'objet d'un transfert de gestion. »

Le cadre réglementaire n'est pas encore défini et les décrets d'application définissant ce qu'est une ligne « d'intérêt local ou régional à faible trafic » (nombre de trains par jour par exemple) paraîtront à l'automne 2020. Ce sont donc **ces décrets qui fixeront les parties de lignes pouvant être confiées au nouvel opérateur** entraînant ainsi les agents de SNCF Réseau dans le monde concurrentiel prôné par les politiciens libéraux.

La Région Grand Est souhaite dès à présent utiliser les nouvelles possibilités prévues par cette loi en confiant la gestion des circulations et la maintenance de l'infrastructure aux opérateurs qui remporteront les appels d'offres. **A terme, 12 000 km sur le périmètre national pourraient être concernés !**





# ZP NORD-EST NORMANDIE

## La gestion des gares mono-transporteur Gares&Connexions

Via ses appels d'offres, la Région **souhaite confier la gestion des gares mono-transporteur au nouvel opérateur.**

Ainsi Gares&Connexions délèguera les bâtiments à la Région qui les confiera au transporteur (sauf équipements dont la gestion doit être télécommandée à distance de façon centralisée : ascenseurs, affichages de départs des trains, etc.). Selon la Région : *« cela permet de responsabiliser au maximum le transporteur sur tout le service rendu aux voyageurs. »*

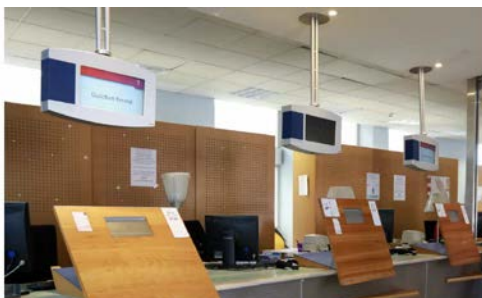


## Distribution des billets ! Segmentation de la chaîne commerciale

**Initialement**, la Région prévoyait que la commercialisation du service, l'information des voyageurs, la distribution, le contrôle ainsi que la relation client et les actions de communication et de promotions seraient confiés au nouvel opérateur.

Dans son avis rectificatif du 17 avril 2020, la Région a décidé de **ne plus confier la distribution des billets à l'opérateur désigné**, laissant (dans un premier temps) SNCF Voyageurs s'en occuper sur l'ensemble du territoire TER Grand Est :

***« Les missions de distribution des titres de transport seront assurées par un opérateur désigné par la Région et assurant ces missions sur l'ensemble du réseau ferroviaire de Grand Est (SNCF Voyageurs agissant comme distributeur intégrateur) »***



Le positionnement de la Région interpelle **l'UNSA-Ferroviaire** puisque notre entreprise base depuis plusieurs années, toutes ses réorganisations sur le principe de la **mutualisation des métiers Vente et Escale**. Elle n'a eu cesse de vanter cette nouvelle organisation en expliquant aux agents que c'était la volonté de la Région et que celle-ci permettrait de remporter les futurs appels d'offres !

### QUID de l'avenir de l'UO Services si la Région conserve cette vision ?

Selon nos informations la Direction TER Grand Est espère convaincre la Région sur le bien-fondé de la mutualisation des services en gare et de la distribution des billets.



# ZP NORD-EST NORMANDIE

## Ligne 17 et 18 « Bruche Piémont Vosges »

Strasbourg - Molsheim - Sélestat

Strasbourg - Molsheim – Saint-Dié-des-Vosges

Épinal – Saint-Dié-des-Vosges



### Calendrier prévisionnel

**Juin 2020** : avis d'appel d'offre

**Fin 2020** : examen des candidatures

**2021 et 2022** : phase de négociation

**2023** : délibération du Conseil Régional

**2023 et 2024** : travaux de remise au niveau de l'infrastructure.

**2025** : débuts d'exploitation par le nouvel opérateur

Contrat d'exploitation de 22 ans

La situation est inédite puisque chacune des Directions (TER et Réseau), qu'elles postulent ensemble ou non, devront créer un nouveau groupement capable de remporter cet appel d'offres et d'investir les quelques 700 millions d'Euros nécessaires sur les 22 années à venir sans pour autant creuser la dette de la SNCF.

Selon nos informations la Direction TER Grand Est compte répondre à l'appel d'offre en son nom propre et non via une de ses filiales. La SNCF devra alors créer une nouvelle entité juridique dans laquelle les salariés concernés seraient transférés.

### Maintenance du matériel roulant :

Le nouvel opérateur se verra confier la maintenance du matériel roulant. Selon nos informations le matériel roulant sera mis à disposition par la Région et composé exclusivement de rames type AGC. La maintenance se fera dans un centre dédié qui devrait voir le jour en Gare Basse de la gare de Strasbourg ! Les agents affectés à plus de 50% à cette tâche se verront dans tous les cas concernés par un transfert du personnel, soit dans une autre société, soit dans une autre entité de la SNCF ou filiale !

D'après nos informations, la Direction TER Grand-Est pense que la sortie des craquants des référentiels nationaux permettra d'apporter une maintenance optimisée et adaptée à l'utilisation du matériel roulant et donc de proposer ce service à un meilleur prix.



### Côté Réseau :

Le nouvel exploitant devra concevoir et réaliser des travaux de régénération sur les portions de lignes suivantes : Arches / St-Dié-des-Vosges, St-Dié des Vosges / Molsheim et Sélestat / Barr ou Obernai.

### Montant prévisionnel

**Arches -St-Dié-des-Vosges\*** : 20 000 000 EUR

**St-Dié-des-Vosges - Molsheim** : 103 000 000 EUR

**Sélestat – Barr ou Obernai** : 15 000 000 EUR

\*Entre Arches -St-Dié-des-Vosges, une première phase aura été réalisée de 2019 à 2021 sous maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau pour un montant de 21 millions d'euros, permettant la réouverture à une exploitation ferroviaire au SA2022 (en déc. 2021).



# ZP NORD-EST NORMANDIE

## Des concurrents déjà déclarés ?

D'après nos informations, les sociétés TRANSDEV, RATPDEV et ARRIVA se sont déjà déclarées prêtes à concurrencer la SNCF. Quel que soit le transporteur choisi, il devra s'associer avec un Gestionnaire d'infrastructure titulaire d'un agrément. (SNCF Réseau, sa filiale SFERIS, EIFFAGE RAIL EXPRESS, SYSTRA, SOCORAIL, VINCI etc ).

## Ligne 14

Nancy – Vittel – Contrexéville



### Calendrier prévisionnel

**Juin 2020** : avis d'appel d'offre

**Octobre 2020** : examen des candidatures

**2021 et début 2022** : phase de négociation

**Mi 2022** : délibération du Conseil Régional

**2022 et 2023** : travaux de remise au niveau de l'infrastructure.

**2024** : débuts d'exploitation par le nouvel opérateur

Contrat d'exploitation de 22 ans

## Maintenance du matériel roulant :

Le nouvel opérateur se verra confier la maintenance du matériel roulant. Ce dernier sera mis à disposition par la Région et sa maintenance sera assurée dans un centre dédié (le foncier disponible étant en cours d'identification par la Région).

## Côté Réseau :

Le nouvel exploitant devra également financer des travaux de régénération de la portion ferroviaire entre Pont-Saint-Vincent et Vittel. Il sera également en charge de la maintenance de l'infrastructure. A titre d'information, selon les premières études réalisées par la Région, le montant des investissements de régénération de l'infrastructure, comprenant des principes constructifs « innovants », serait de l'ordre de 66 millions d'euros.

Le volume de l'offre de transport ferroviaire envisagé à l'issue des travaux de remise en service de la ligne ferroviaire entre Pont-Saint-Vincent et Vittel sera de l'ordre de 700 000 de km/trains par an contre 200 000 km/trains par an actuellement. Pour prendre en compte les investissements importants qui seront à la charge du nouvel exploitant, la durée du contrat prévue est de 22 ans.



# ZP NORD-EST NORMANDIE

## MISE A LA RETRAITE D'OFFICE DU DR S... AU CABINET MEDICAL DE METZ

Selon l'article L1237-5 du code du travail, la Direction des Services Médicaux a décidé de mettre à la **retraite d'office** un médecin du travail atteignant l'âge de 70 ans au mois de juillet. M. S médecin au cabinet de Metz ne s'est pas opposé à cette mise à la retraite. Le Directeur des Services Médicaux précise que le Docteur S. sera remplacé. Sa remplaçante est arrivée le 2 juin. Une réorganisation de la médecine du travail est prévue sur le médical de Metz, la remplaçante devant aussi reprendre des effectifs d'un autre médecin parti à la retraite. Cette réorganisation et la réattribution des effectifs aux différents médecins sera présentée ultérieurement.

Les élus **UNSA-Ferroviaire** déplorent la perte d'un médecin sur la région puisqu'une seule embauche n'est effectuée pour deux départs en retraite. La Direction des Services Médicaux se

justifie par la mise en place des Visites d'Information et de Prévention (VIP) et la **collaboration infirmière** : les médecins du travail pouvant, de ce fait, voir leurs effectifs augmenter.



Les élus **UNSA-Ferroviaire** veilleront à un équilibre de la montée en charge des VIP et de l'augmentation du portefeuille agents des médecins.

## NOMINATION D'UN MEDECIN DE TRAVAIL AU CABINET MEDICAL DE NANCY

Le Docteur Sylvie Pale, Médecin du travail du cabinet médical de Nancy, a fait valoir ses droits à la retraite au 1<sup>er</sup> juillet, mais a cessé son activité le 7 mars pour disposer des jours de son Compte épargne temps (CET). La candidature du Docteur Elisabeth Louvet, Médecin du travail, a été retenue par la Direction des services médicaux. Dans ce cadre, une nouvelle organisation du suivi en santé au travail des agents relevant du CSE ZP NEN, rattachés au cabinet médical de Nancy, a été étudiée. Elle est présentée aux élus : au cabinet médical de Nancy, le Docteur Sylvie Pale assurait le suivi en santé au travail de 1 169 agents, dont 667 relevant du périmètre CSE ZP NEN. La nouvelle organisation proposée prévoit que le docteur Elisabeth Louvet assure le suivi en santé au travail de 800 agents. Suite l'accord des élus du CSE sur la nomination, les dispositions d'organisation présentées seront mises en œuvre. Les élus

**UNSA-Ferroviaire** s'étonnent du fait que le Docteur Pale, à temps partiel, assurait le suivi de 1169 agents, alors que le Docteur Louvet, à temps plein n'assurerait le suivi que de 800 agents. Le Directeur des Services médicaux répond que le Docteur Louvet sera amené à reprendre les effectifs du Docteur Soumoy lorsqu'il partira à la retraite, à 70 ans, avec une mise à la retraite d'office (*voir ci-dessus*). Les élus **UNSA-Ferroviaire** s'inquiètent, au regard de la situation sanitaire actuelle (pandémie), de la gestion des visites durant la période comprise entre le départ du Docteur Pale et l'arrivée du Docteur Louvet. Le Directeur des Services médicaux répond que depuis le départ du Docteur Pale, des visites ont été redonnées au Docteur Menoux Ducrocq avec délégations d'actes. Au vu des éléments apportés en séance les élus **UNSA-Ferroviaire** ont voté POUR la mise en place.

## TELETRAVAIL, FORMATION PROFESSIONNELLE

Depuis le 16 mars 2020, pour faire face à la pandémie du COVID-19, un maximum de salariés a été confiné à leur domicile par obligation sous différents régimes dont une partie a pu télétravailler.

### Horaire de travail durant le télétravail :

En télétravail, l'agent organise son temps de travail dans le cadre de l'Accord d'Entreprise du 14 juin 2016, (signé par l'UNSA), sauf s'il est soumis au « Forfait Jours ». Celui-ci doit se conformer à l'Accord collectif relatif à la mise en œuvre du Forfait en Jours du 17 mars 2017. L'agent non-coutumier du télétravail doit respecter son Tableau de Service s'il y est soumis, même à son domicile. Toute sollicitation en dehors de ses heures normales de Service (téléconférence...) peut légitimement être assimilée à du temps de travail en heures supplémentaires ( Nous rappelons que l'agent en télétravail n'est pas obligé d'y répondre favorablement.)



Pour **l'UNSA-Ferroviaire**, si le télétravail doit permettre à notre entreprise de continuer à fonctionner dans la situation particulière que nous traversons, il ne doit pas laisser place à des dérives. Plusieurs cas sur notre périmètre CSE ZP NEN nous ont été remontés !!!

### Formation et télétravail :

Le « e-Learning » : Les agents en formation professionnelle sous le mode du « e-Learning » sont considérés en TÉLÉTRAVAIL. Le temps de leur formation, ces agents ne devraient pas avoir d'autres missions. Ils sont en effet « détachés » de leur poste sur cette période d'apprentissage.

**L'UNSA-Ferroviaire** tient à souligner que fin mars 2020, le ministère du Travail a rappelé que de forcer ses salariés placés en chômage partiel à accomplir des missions en télétravail est considéré comme du « travail illégal ». Cet abus sera « lourdement sanctionné » a repris la Ministre du Travail. Pour **l'UNSA-Ferroviaire**, il n'est donc pas concevable qu'un employeur donne des missions en télétravail à un salarié déclaré en activité partielle afin de percevoir des subsides de l'État. Le cumul est donc répréhensible au regard de l'article 441-6 du Code Pénal.



## TELETRAVAIL : LES PARTENAIRES SOCIAUX FIXENT UN CALENDRIER DE RENCONTRE A L'ISSU INCERTAIN

Organisations syndicales et patronales n'ont pas réussi à s'accorder sur la finalité de leurs travaux lors d'une réunion paritaire organisée le 5 juin autour du télétravail. Pour le patronat, il n'est pas question d'aboutir sur la conclusion d'un accord national interprofessionnel (ANI), mais d'établir un diagnostic partagé sur les pratiques liées à la crise sanitaire. Côté syndical, l'ensemble des organisations plaide cependant pour ouvrir une négociation et fixer un cadre à cette modalité d'organisation du travail, qui a permis à beaucoup d'entreprises de maintenir leur activité.

## GLISSEMENT DE TERRAIN A SEVRES (REGION PARIS RIVE GAUCHE)

Le mardi 4 février à 22h48, un train a été contraint de s'arrêter quelques mètres après la gare de Sèvres Villed'Avray, suite au glissement d'un talus sur la voie. Les opérations de mise en sécurité des circulations, des voyageurs et des riverains ont été immédiatement déclenchées.

Suite à cet éboulement, des habitants ont été évacués de leur domicile pour des raisons évidentes de sécurité.

Parmi les causes, de nombreuses questions se posent concernant la surveillance des terrains. En effet, plusieurs affaissements de terrain ont fortement perturbé ces derniers temps les circulations ferroviaires, en raison notamment des fortes pluies.

Les conséquences ont été très importantes pour les circulations.

En effet, au départ de cet incident, cette situation ne devait durer que quelques semaines. A ce moment-là, SNCF Réseau, qui avait commencé des travaux de confortement du terrain, avait annoncé dans un communiqué qu'il ne prévoyait pas de reprise complète de la circulation des trains des Transilien L et U, dans ce secteur, avant « courant avril, après les vacances de Pâques ». Malheureusement, un nouvel affaissement du talus est intervenu dans la nuit du 2 au 3 mars 2020. Cela a nécessité de renforcer les travaux envisagés, ainsi que des opérations de sécurisation du personnel sur le chantier.

Les mesures suivantes ont donc été prises :

- Des lignes de vie ont été préalablement installées pour permettre aux agents de travailler en sécurité,
- Une trentaine de tiges métalliques supplémentaires ont été posées pour conforter le haut du talus,
- 200 big-bags ont été déposés en bas de talus pour contenir son affaissement,
- Au pied du talus, des tubes ont été implantés pour préparer l'installation de micropieux.

C'est l'Entreprise sous-traitante (NGE) qui a mobilisé des appareils exceptionnels pour réaliser ces travaux dans cette zone difficile. Une grue

ferroviaire a permis de lever jusqu'à 100 tonnes et d'acheminer les engins et les matériaux nécessaires au confortement.

Mais la crise du COVID 19 a modifié la donne et à ce jour, la situation peut encore évoluer :

- Courant mars, suite à la situation sanitaire qui a affecté aussi le secteur du BTP, les travaux de ce chantier prioritaire pour SNCF Réseau se sont trouvés ainsi suspendus.

- Le terrain qui était surveillé en continu depuis l'éboulement, continuera de l'être durant cette période d'arrêt du chantier. Des capteurs topographiques ont été installés afin de détecter les éventuels mouvements du terrain, transversaux et verticaux.

En conséquence, SNCF Réseau a dû revoir son calendrier en tenant compte de cette problématique sanitaire.

- Les travaux de ce chantier prioritaire pour SNCF Réseau ont repris le mardi 24 mars, après une adaptation des procédures de travail permettant le respect des règles sanitaires.

- Depuis la reprise, les travaux ont lieu sur l'ensemble du talus : l'implantation d'éléments constitutifs de la paroi supérieure, le terrassement sur la partie intermédiaire et la pose de micropieux sur la partie inférieure.



Compte tenu de la situation liée à cette crise sanitaire, les délais d'achèvement de ce chantier sont encore susceptibles d'évoluer.

## AXE NORD : L'IMMENSE CHANTIER

Nos politiciens ont ceci d'agaçant : Leur projet étant forcément meilleur que celui de l'autre, ce dernier sera forcément, à leurs yeux, inintéressant et devra bien-sûr attendre. Aussi, sur Paris Nord, face la multitude de travaux à mener simultanément, la situation était devenue ingérable. Il est maintenant acquis dans la tête de nos responsables politiques qui sont aussi les financeurs, que des arbitrages ont dû être réalisés. Le Préfet CADOT a été mis en place afin de coordonner les projets. Il pilote le Projet Axe Nord qui consiste à suivre et arbitrer les différentes phases de travaux sur la Région de Paris Nord. L'exercice s'avère très complexe, entre la volonté d'acheminer par exemple 900 000 voyageurs sur le RER B tous les jours et dans le même temps, terminer les projets dans les délais avant 2024 pour la plupart.

Tout d'abord, la fiabilisation est le premier élément pour un Réseau dit robuste. La mécanisation permet d'accélérer la Régénération des Rails (Via train BOA) et de la Voie (via Suites Rapides). Une maintenance renforcée et la régénération de la caténaire doivent apporter une meilleure fiabilité d'un élément fragile. La Signalisation doit être modernisée, certaines installations datant de plus d'un demi-siècle. Enfin, certains Ouvrages d'Art sont vieillissants, l'actualité nous l'a rappelé récemment.

Les projets de modernisation des trains du Quotidien suivent dans

l'ordre de priorité.

De nouvelles rames RER NG et NEXTEO sur les RER D & B sont prévue afin d'augmenter la capacité de trains.

La gare de St Denis, en travaux pour le compte du Schéma Directeur d'Accessibilité, fait partie des gares qui devront être opérationnelles pour les JO de 2024. Le projet pharaonique de la **Gare du Nord**, financé par le groupe Auchan, les interconnexions avec le **Grand Paris Express** doivent également être terminées pour 2024. D'autres projets moins conséquents mais tout à fait nécessaires sont également prévus.



# INFORMATIONS NATIONALES

Suite à l'énumération des projets, on conçoit que le chantier du **CDG Express**, bloquant les voies du RER B plusieurs semaines d'affilée, n'était pas compatibles avec les autres chantiers en cours. La situation était devenue très tendue entre IDF Mobilités et le préfet Cadot. Le gouvernement a finalement repousser la mise en service du CDG Express à décembre 2025, tant pis pour les JO ! SNCF RESEAU risquait un arbitrage sur la régénération qui aurait entraîné un risque énorme en termes de Sécurité.

Les méthodes de travail pour faire plus de travaux ont été optimisées : D'abord en augmentant encore et toujours l'externalisation. Puis il faudra optimiser les procédures Travaux, en réduisant les délais de mise en œuvre des dispositifs de shuntage ou la pose de perches caténaires par exemple. Les entreprises ont parfois moins de 2 heures pour travailler sur une période donnée de 4h.

A l'instar du H00, il est mis place un H00 Travaux dans le but de prendre et de restituer les planches travaux aux heures fixées.

Il faut enfin réduire les LTV, en durée et en taux. Par exemple, la suite rapide Zone dense permet une restitution à 80km/h au lieu de 40km/h. Il faut « industrialiser » les coupures : des outils informatiques seront mis en œuvre dès 2021, avec mise en place de SAM et de Pétards automatisés, qui accéléreront les procédures.

L'UNSA Ferroviaire a rappelé que, comme nous l'avions signalé depuis plusieurs années, cette somme de grands projets ne pouvait pas être envisagée simultanément. La Direction a donc attendu que les arbitrages se fassent au niveau gouvernementale.

La direction s'entêtait alors en donnant ces deux réponses : plus d'externalisation et des nouvelles embauches.

Pour ce qui est de l'externalisation, on peut dire que la direction tient ses promesses ! **+50% de 2018 à 2021 ! Quant aux embauches, quelle misère !**

**La difficulté de recruter liée aux salaires plus attractifs dans les entreprises concurrentes en IDF, ajoutée à la perte du statut et des conditions de travail de nuit et de week-end ont eu raison de cette volonté de recrutements.**

*L'UNSA-Ferroviaire reconnaît que la mise en place des outils informatiques comme EDepeche, ATOMIC ou DINAMIC permet de gagner un temps précieux et peut sécuriser les échanges.*

*Cependant la mise en place se fera bien trop rapidement et le temps d'adaptation sera très court. Il ne faudra pas que le système beugue car le risque pour la Sécurité ferroviaire est trop grand*



# INFORMATIONS NATIONALES

## CACES : RENOUVELLEMENT PENDANT LA PERIODE DE CRISE SANITAIRE.

Dès lors que des salariés sont amenés à conduire un engin mobile automoteur et/ou un appareil de travail servant au levage de charges, il est nécessaire qu'ils détiennent une autorisation de conduite délivrée par leur employeur. Le CACES fait office d'attestation de formation. La question s'est posée de savoir si le renouvellement du CACES était concerné par les mesures d'adaptation prévues pendant la période d'urgence sanitaire.

Un CACES qui arrive à échéance entre le 12 mars et le 23 juin 2020 n'interdit pas de maintenir l'autorisation de conduite si les conditions nécessaires à la délivrance de cette autorisation sont toujours remplies pendant la période de crise sanitaire, plus précisément :

- ✓ Un examen d'aptitude réalisé par le médecin du travail ;
- ✓ Un contrôle des connaissances et savoir-faire de l'opérateur pour la conduite en sécurité de l'équipement de travail ;
- ✓ Une connaissance des lieux et des instructions à respecter sur le ou les sites d'utilisation.



Concernant le contrôle des connaissances, l'employeur doit s'assurer que les conditions d'exercice de la conduite sont similaires à celles précédant l'état d'urgence sanitaire. Si les conditions d'exercice sont modifiées, l'employeur doit s'assurer que les

agents les connaissent.

Ministère du travail, questions-réponses Mesures de prévention-santé « hors COVID-19 », 17 avril 2020, maj 18 mai 2020

## LA CRISE DU COVID MODIFIE NOS DROITS

### Retraite et activité partielle

Un projet de loi prévoit que l'activité partielle sera prise en compte dans le calcul de la retraite. Il est précisé que des trimestres comptant pour le taux plein et pour la durée d'assurance seront octroyés en fonction d'un seuil déterminé par décret, exprimé en heures de bénéfice de l'indemnité d'activité partielle. Ces trimestres seront financés par le Fonds de solidarité vieillesse. Cette mesure concerne le régime général et le régime des salariés agricoles. Elle sera transposée dans les régimes spéciaux par voie réglementaire (Projet de loi portant diverses dispositions urgentes pour faire face aux conséquences de l'épidémie de la Covid).

### Titres restaurant

En raison de la fermeture des restaurants et du pouvoir d'achat des Français qui est fortement touché par le confinement, le plafond journalier d'utilisation des tickets-restaurant a doublé à compter de la réouverture des restaurants (il est passé de 19 à 38 euros), leur utilisation est possible les week-ends et jours fériés.

### Intéressement

L'intéressement consiste à verser aux salariés une prime qui est proportionnelle aux résultats ou aux performances de l'entreprise. La répartition de l'intéressement entre les bénéficiaires peut être uniforme, proportionnelle à la durée de présence dans l'entreprise au cours de l'exercice ou proportionnelle aux salaires. Désormais, les périodes de mise en quarantaine sont assimilées à des périodes de présence pour la répartition de l'intéressement. La loi du 11 mai 2020 ne vise pas les salariés qui font l'objet d'une mesure d'isolement mais les personnes ayant séjourné dans une zone de circulation de l'infection et entrant sur le territoire national, dans une collectivité d'Outre-mer ou en Corse (Loi n° 2020-546 du 11 mai 2020 prorogeant l'état d'urgence sanitaire et complétant ses dispositions - Article 6).



## CANICULE : L'UNSA FERROVIAIRE VOUS INFORME



Lorsque l'on parle de **canicule** ou de **pic de chaleur**, on entrevoit les risques liés à la déshydratation, au travail sous « un soleil de plomb », aux vêtements de travail pas forcément adaptés en cette période, etc. En pratique, **si les températures dépassent les 30 degrés**, la situation doit être considérée comme sérieuse.

### MESURES DE PREVENTION

- ✓ **Inform**er l'ensemble des salariés des risques, des moyens de prévention, des signes et des symptômes du coup de chaleur
- ✓ **Mettre à la disposition** des salariés des sources d'eau potable fraîche
- ✓ **Echanger** avec le médecin du travail et les représentants des salariés sur la mise en place des moyens et des protections
- ✓ **Mettre à la disposition** des salariés des moyens utiles de protection (ventilateurs d'appoint, brumisateurs d'eau minérale, stores extérieurs...)

Attention, l'UNSA- Ferroviaire vous le rappelle : un employeur n'a aucune obligation légale d'installer un système de climatisation dans les locaux fermés. Si le code du travail n'indique pas de température précise pour cesser le travail, la Sécurité sociale recommande de faire évacuer les bureaux à partir de 34 °C en cas de défaut prolongé du renouvellement d'air.

Aux mesures obligatoires, citées ci-dessus, peuvent se joindre d'autres dispositions relevant du bon vouloir de l'employeur en cas de chaleur. L'UNSA-Ferroviaire revendique la mise en œuvre de ces mesures complémentaires décrites ci-dessous :

- **Adapter autant que possible les horaires et les postes de travail :**
- **Organiser des pauses supplémentaires** et/ou plus longues aux heures les plus chaudes, si possible dans une salle plus fraîche ou un lieu ombragé voire climatisé
- **Mettre en place le télétravail.**

### QUOI FAIRE EN CAS DE COUP DE CHALEUR :

- ☐ Mettre l'agent à l'abri de la chaleur et du soleil et réduire les sources de chaleur (Exemple : surplus de vêtements) ;
- ☐ Alerter les secours en composant le 15 (Samu) ou le 18 (pompiers) ou le 112 (depuis un téléphone portable).
- ☐ Prévenir ou faire prévenir le salarié sauveteur secouriste (Art R4224-15 du CT) s'il se trouve à proximité ;
- ☐ Placer des linges humides sur son corps pour faire baisser sa température corporelle ;
- ☐ Faire boire un peu d'eau mais uniquement s'il est conscient et s'il n'a pas fait de chute ;
- ☐ Rester auprès de lui en attendant l'arrivée des secours et essayer de le maintenir conscient en lui parlant et en lui posant des questions



**N'oublions pas : en cas de danger grave et imminent, le salarié peut exercer son droit de retrait (Article du CT L4131-1). Si vous avez des doutes et autres interrogations n'hésitez pas à contacter un représentant UNSA-Ferroviaire, il vous accompagnera**



# VOS REPRESENTANTS UNSA-FERROVIAIRE

CSE ZP NEN

| Nom              | Prénom  | Mail                                                                                   | Nom      | Prénom     | Mail                                                                                 |
|------------------|---------|----------------------------------------------------------------------------------------|----------|------------|--------------------------------------------------------------------------------------|
| KAMMERER         | SYLVIE  | <a href="mailto:kammerer.s@unsa-ferroviaire.org">kammerer.s@unsa-ferroviaire.org</a>   | GY       | Jean Marc  | <a href="mailto:gy.jm@unsa-ferroviaire.org">gy.jm@unsa-ferroviaire.org</a>           |
| LEROY            | ADRIEN  | <a href="mailto:leroy.a@unsa-ferroviaire.org">leroy.a@unsa-ferroviaire.org</a>         | LE CESNE | CLAIRE     | <a href="mailto:le-cesne.c@unsa-ferroviaire.org">le-cesne.c@unsa-ferroviaire.org</a> |
| BERTRAND         | PIERRE  | <a href="mailto:bertrand.p@unsa-ferroviaire.org">bertrand.p@unsa-ferroviaire.org</a>   | HENER    | EVELYNE    | <a href="mailto:hener.e@unsa-ferroviaire.org">hener.e@unsa-ferroviaire.org</a>       |
| MELONI           | DELIZIA | <a href="mailto:meloni.d@unsa-ferroviaire.org">meloni.d@unsa-ferroviaire.org</a>       | COLLOTTE | SEBASTIEN  | <a href="mailto:collotte.s@unsa-ferroviaire.org">collotte.s@unsa-ferroviaire.org</a> |
| NOEL             | MAURICE | <a href="mailto:noel.m@unsa-ferroviaire.org">noel.m@unsa-ferroviaire.org</a>           | HALAS    | GAEL       | <a href="mailto:halas.g@unsa-ferroviaire.org">halas.g@unsa-ferroviaire.org</a>       |
| DEMARES          | SOPHIE  | <a href="mailto:demares.s@unsa-ferroviaire.org">demares.s@unsa-ferroviaire.org</a>     | MARQUISE | PHILIPPE   | <a href="mailto:marquise.p@unsa-ferroviaire.org">marquise.p@unsa-ferroviaire.org</a> |
| SCHMITT          | PASCAL  | <a href="mailto:schmitt.p@unsa-ferroviaire.org">schmitt.p@unsa-ferroviaire.org</a>     | CAILLE   | SEBASTIEN  | <a href="mailto:caille.s@unsa-ferroviaire.org">caille.s@unsa-ferroviaire.org</a>     |
| RAWOLLE          | REGIS   | <a href="mailto:rawolle.r@unsa-ferroviaire.org">rawolle.r@unsa-ferroviaire.org</a>     | TREDEZ   | CHRISTOPHE | <a href="mailto:tredez.c@unsa-ferroviaire.org">tredez.c@unsa-ferroviaire.org</a>     |
| THEVENARD BERGER | BENOIT  | <a href="mailto:thevenard.b@unsa-ferroviaire.org">thevenard.b@unsa-ferroviaire.org</a> | STRICHER | PASCAL     | <a href="mailto:stricher.p@unsa-ferroviaire.org">stricher.p@unsa-ferroviaire.org</a> |
| DAIME            | LAURENT | <a href="mailto:daime.l@unsa-ferroviaire.org">daime.l@unsa-ferroviaire.org</a>         | NOWICKI  | PIERRE     | <a href="mailto:nowicki.p@unsa-ferroviaire.org">nowicki.p@unsa-ferroviaire.org</a>   |
| CATIAU           | BRUNO   | <a href="mailto:catiau.b@unsa-ferroviaire.org">catiau.b@unsa-ferroviaire.org</a>       |          |            |                                                                                      |

SI VOUS SOUHAITEZ NOUS ADRESSER DES QUESTIONS : [catiau.b@unsa-ferroviaire.org](mailto: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  
Carrières  
RESPONSABLE  
EXPERTISE  
Hot-Line Juridique  
Autonome  
STATUT  
METIERS  
Filières  
Syndicat de services

A l'UNSA-Ferroviaire, moi, j'adhère !

Nom: .....  
Prénom: .....  
Direction: .....  
Adresse Pro: .....  
Collège: .....  
Tél: .....  
Mail: .....

**Fédération UNSA-Ferroviaire**  
56, rue du Faubourg Montmartre . 75009 PARIS  
Tél: 01 53 21 81 80 . [federation@unsa-ferroviaire.org](mailto:federation@unsa-ferroviaire.org)



[www.unsa-ferroviaire.org](http://www.unsa-ferroviaire.org)

**UNSA Ferroviaire**

19, rue des Bretons - 93210 La Plaine St-Denis  
[federation@unsa-ferroviaire.org](mailto:federation@unsa-ferroviaire.org)