



# Journal des CSE de SNCF Réseau

N°11 – Mai 2020

## DIRECTION GÉNÉRALE IDF

### 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 Economique (CSE)** par le biais d'une ordonnance publiée le 23/09/17. Depuis le 1<sup>er</sup> 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 informés et donner un avis sur les projets **stratégiques, économiques** ou relatifs à **l'emploi**, présentés par l'entreprise.



### EDITO du Secrétaire Fédérale

Mes chers collègues,  
Depuis le début de la pandémie du COVID-19, les chiffres clés arrêtés le 19/05/2020 ont de quoi nous inquiéter : 143.427 cas confirmés, 99.258 personnes hospitalisées et 28.022 décès. Seule une attitude responsable de la part des Français, qu'ils soient dirigeants d'entreprises, salariés, étudiants, peut éviter une propagation du virus.

Le port du masque, le respect des gestes barrières et des mesures sanitaires sont des règles de vie qu'il faut assimiler. Il est primordial de les intégrer à nos gestes quotidiens.

Sur Réseau, je peux constater que la direction a déployé des moyens conséquents. Certes, qui peuvent sembler insuffisants pour certains ou qui sont difficiles à intégrer pour d'autres.

C'est aussi à chacun d'entre nous d'agir en responsabilité et de prendre conscience des dangers de cette maladie.

Le maintien du télétravail, le plus largement possible, est une solution pour éviter de surcharger davantage les transports et contribuer ainsi à réduire les risques de propagation. A condition, bien sûr, que chaque entreprise joue le jeu et développe cette méthode moderne de travail.

Concernant la reprise du travail, il est primordial qu'elle soit progressive et se fasse dans les meilleures conditions possibles. C'est dans cet esprit que l'équipe Réseau de l'UNSA-Ferroviaire a créé un groupe de travail afin d'analyser les fiches sanitaires et faire des propositions d'améliorations. A cela, s'ajoute les échanges réguliers via les instances pour suivre de près les conditions sanitaires des agents. Tout ceci dans le but de contribuer du mieux possible à la protection de la santé des agents.

Je finirai cet édito en remerciant l'ensemble des cheminots de Réseau qui, grâce à leur professionnalisme et leur dévouement, ont contribué efficacement à la continuité du service public ainsi qu'à la circulation des trains du FRET et des TGV sanitaires.

C. THETIER

### SOMMAIRE

COMPTE RENDU CSE EXTRA.....2  
 ACTIVITE PARTIELLE, TELETRAVAIL,  
 E-LEARNING.....4  
 GLISSEMENT DE TALUS A SEVRES.....5  
 AXE NORD – L'IMMENSE CHANTIER ..6  
 INFOS PRATIQUES.....8



# DIRECTION GÉNÉRALE IDF



## COMPTE RENDU DU CSE EXTRA – REPRISE D'ACTIVITE

Compte tenu du confinement, cette réunion CSE Extra de la DG IdF du 12 mai 2020 s'est déroulée sous forme de Téléconférence, via l'application TEAMS.

L'Ordre du Jour de ce CSE Extra est le suivant :

- *Recueil de l'avis du CSE sur « la reprise d'activité et les mesures de prévention dans le cadre de la crise sanitaire du coronavirus » suite aux demandes de report de l'avis formulées lors du CSE du 7 mai, et conformément à l'ordonnance du 2020-507 du 2 mai 2020 et du Décret no 2020-508 du 2 mai 2020.*

M. MARBACH indique que cette réunion fait suite au CSE Extra du 07 mai 2020.

Cette réunion commence par les déclarations de certaines Organisations Syndicales :

- Déclaration CGT : 14H36 / 14H41 => conclusion : Vote CONTRE
- Pas de Déclaration SUD, mais des explications sur leur position
- Pas de Déclaration UNSA, mais des réserves à exprimer le moment venu
- Déclaration FO : 14H42 / 14H45 => conclusion : Vote CONTRE
- Pas de Déclaration CFDT
- Pas de déclaration CFE-CGC

Après les déclarations, le Président Guillaume MARBACH souhaite passer directement au recueil des avis des Organisations Syndicales, puisqu'il considère que les débats ont déjà été faits le 07 mai.

Finalement, Pascale ANRICH répond aux questions de certaines déclarations.

Elle reconnaît que le masque pose des problèmes sous la pluie, mais aussi les visières avec la buée par temps d'intempérie.

Des fiches sanitaires vont être faites pour prévoir le protocole d'usage de la visière, ainsi que son nettoyage. Dotation de masques : il n'y a pas de problème, car le stock est largement suffisant dans les postes et les chantiers. De plus, il existe un stock de réserve, au cas où.

Il y a environ 100 000 masques par semaine.

Fourniture de masque domicile / travail : la commande de 40 000 masques devrait intervenir d'ici la fin de la semaine.

La règle des 4m<sup>2</sup> est applicable aux bâtiments tertiaires. Ce n'est pas une obligation, mais une recommandation. Cela doit être compensé par des barrières ou par une prescription de masques.

Une Version 4 du guide Réseau préparatoire de reprise doit paraître en fin de semaine.

Le changement de version montre que la Direction réagit rapidement en s'adaptant.

Sur les EPI souillés, Mme ANRICH en appelle au civisme de chaque agent pour ne pas les laisser les n'importe où.

Attestation employeur : les précisions vont être faites, suite au décret ministériel sorti hier.

Le Pass Carmillon serait suffisant pour les périodes de pointe.

L'attestation n'est pas nécessaire si la distance est inférieure à 100 km ou plus, si c'est dans le même département.

Un Logigramme sera envoyé ce soir sur les déplacements possibles.

Certains pointent le sujet des armoires de séchage avec des températures inférieures à 60°C.

Mme ANRICH explique que ces armoires ne doivent pas être utilisées, car on doit éviter les contacts.

En réponse aux questions, Pascale ANRICH explique qu'à Réseau :

Pour le moment, la visière est interdite, mais il y a des cas d'expérimentation dans certains Infrapôles, en attendant la fiche sanitaire. En fin de semaine, cela sera précisé.



TEST : le Docteur WANG évoque les deux tests : ORL et sérologique. Le test ORL se fait selon l'ordonnance d'un médecin. Il n'y a pas de test immunologique, même en sérologie.

Peut-on faire un test avant d'aller sur un Etablissement ?

Réponse : Si un agent présente des symptômes, il peut se rapprocher de son cabinet médical.

Tests sérologiques : il y a des incertitudes scientifiques sur leur fiabilité. En effet, ils ne peuvent pas confirmer que les anticorps garantissent l'immunité.

Intervention UNSA :

Dans les postes d'aiguillage, il n'y a pas toujours des masques disponibles, surtout en fin de semaine. Le stock est calculé trop juste dans certains EIC.

Pascale ANRICH a pris note de notre remarque et fera le nécessaire.

Sur la charge de travail dans les EIC avec les PTDM, le Président dégage en touche en prétextant qu'il s'agit d'un sujet local, à traiter dans les instances des Etablissements !

La DG met en place un guide de reprise, mais rien n'est mis à disposition sur le terrain pour aider les DPx. Pour la DRH : c'est un appui et les établissements doivent s'aider des Pôles QS.

Des alertes sont aussi lancées concernant les managers qui sont en surcharge de travail.

Pascale ANRICH explique que pour les climatisations, il n'y a pas de risque particulier. Cependant, il ne faut pas utiliser le recyclage d'air. Il est aussi prévu une accélération de campagne des entretiens, avec des changements de filtre.

Pour les véhicules, il est préconisé de ne pas utiliser la climatisation.

Sur les déplacements, elle indique qu'il faut qu'on finalise le problème de nos agents qui vivent dans l'Yonne et qui travaille à Paris.

#### Recueil de l'avis des Organisations Syndicales :

- Vote « Contre » de la part de CGT, car pas d'éléments complémentaires,
- Vote « Contre » (à regret) de la part de SUD. Il y a des endroits où ça se passe bien et d'autres endroits moins bien.
- Vote « Contre » de la part de FO car trop de documents tardifs,
- Vote « Pour » de la part de l'**UNSA-Ferroviaire** avec les réserves suivantes :
- Vote « Pour » de la part de CFDT,
- Vote « Pour » de la part de CFE-CGE, mais avec des réserves, car il manque des précisions à bon nombre de questions surtout en salle de crise, COGC...

*Les élus de l'UNSA-Ferroviaire responsables, quant à la sécurité financière de notre entreprise pour préserver les emplois, l'équilibre des territoires et convaincue de la nécessité du ferroviaire pour le service public, votera favorablement à la reprise progressive d'activité. En revanche, la santé des salariés, la sécurité des salariés et des circulations restent nos priorités.*

*Aussi, nous resterons attentifs au fait qu'aucun salarié ne se retrouve en situation de danger ou en risque pour sa santé. Si tel était le cas, nous saurions rappeler aux agents l'existence du « Droit de Retrait » et nous n'hésiterons pas à appuyer leurs actions par des Droits d'Alerte ».*

Pour conclure, M. Guillaume MARBACH indique que : « Nous confirmons la reprise et prenons les engagements pris dans cette séance ».

Il remercie également l'ensemble des représentants du personnel pour le climat et la qualité des échanges lors de la tenue des CSE Extra et de la CSSCT Extra.

# INFORMATIONS NATIONALES



## TELETRAVAIL, ACTIVITE PARTIELLE, E-LEARNING

Depuis le 16 mars 2020, pour faire face à la pandémie du COVID-19, un maximum de salariés est confiné à leur domicile par obligation sous différents régimes.

*Tous les jours, vos élus CSE, vos Représentants de Proximité (RPx) et la Fédération UNSA-Ferroviaire sont en relation avec l'Entreprise, en audioconférence pour faire remonter à notre Direction vos problématiques. N'hésitez pas à nous contacter.*



**Agents en Activité Partielle :** Les agents non indispensables au service minimum actuel (3,5 % du trafic en IdF) et ne pouvant assurer leur mission en télétravail sont placés par l'Entreprise en Activité Partielle. A la SNCF, on ne parle pas de Chômage Partiel mais d'Activité Partielle d'où le fait qu'il n'y ait aucun impact sur les congés, les repos (RP), la Prime de Travail, la Prime de Réserve... et que les agents n'ont aucun avenant à leur contrat de travail à signer. Cela fait suite à l'Ordonnance n° 2020-34 du 27 mars 2020.

Contrairement au dispositif général qui prévoit des indemnités à hauteur de 84 % de la rémunération brute, les agents SNCF en situation d'absence liée au COVID-19 bénéficient du maintien à 100 % des éléments de rémunération à l'exception des Éléments Variables de Solde (EVS) liés à l'utilisation ainsi que diverses allocations (Déplacements...). Ce dispositif est également appliqué pour les agents malades, en quarantaine ou isolement sanitaire, en absence pour garde d'enfant(s) ...

**Agents en Télétravail :** En télétravail, l'agent organise son temps de travail dans le cadre de l'Accord d'Entreprise du 14 juin 2016, 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 ces heures normales de Service (téléconférence...) peut légitimement être assimilée à du temps de travail en heures supplémentaires. De plus, 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 DG IdF nous ont été remontés !!!*

**Si vous ne pouvez pas assumer à la fois le télétravail et la garde de votre ou vos enfants de moins de 16 ans, vous devez aviser votre hiérarchie. Soit celle-ci allège votre charge de travail. Soit vous demandez à arrêter le télétravail.**

Dans ce deuxième cas, vous devez remplir une Déclaration Individuelle d'Absentéisme pour Garde d'Enfant.

**Le « e-Learning » :** Les agents en formation professionnelle sous le mode de « e-Learning » sont considérés en TÉLÉTRAVAIL. Le temps de leur formation, ces agents ne devraient pas avoir d'autres missions de télétravail. 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 tant pour le salarié que pour l'employeur au regard de l'article 441-6 du Code Pénal.*

# INFORMATIONS NATIONALES

## GLISSEMENT DE TALUS A SEVRES



*Le mardi 4 février à 22h48, un train a été contraint de s'arrêter quelques mètres après la gare de Sèvres Ville-d'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.

# INFORMATIONS NATIONALES

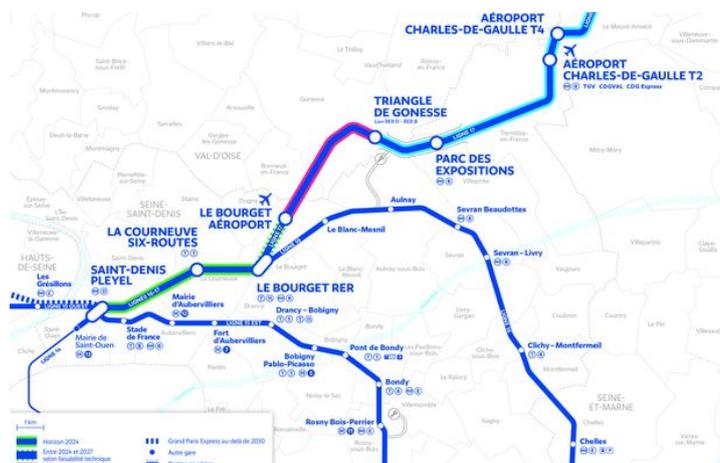


## AXE NORD – L'IMMENSE CHANTIER

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, devant la quantité 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 du Réseau 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 défaillants, 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 liés afin d'augmenter le débit de trains par heure.



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 s'ajoutent au tableau.

On conçoit, suite à l'énumération des projets que le chantier du **CDG Express** bloquant les voies du RER B plusieurs semaines d'affilée, n'étaient pas compatibles avec les autres chantiers en cours. La situation était devenue très tendue entre IDF Mobilités et le préfet Cadot. Le gouvernement tarda à repousser la mise en service du CDG Express à décembre 2025, tant pis pour les JO !

# INFORMATIONS NATIONALES



SNCF RESEAU risquait un arbitrage sur la régénération ce 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 caténaïres 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 des 40km/h habituels. 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.



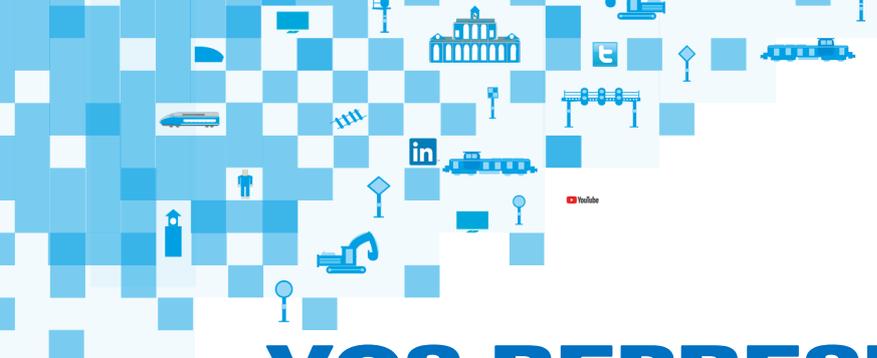
*La Délégation UNSA Ferroviaire a rappelé que, comme nous l'avons signalé depuis plusieurs années, cette somme de grands projets ne pouvait pas être envisagée simultanément. La Direction a donc attendu que les arbitrages se fassent au niveau du gouvernement.*

*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.*



# VOS REPRESENTANTS UNSA-FERROVIAIRE

Nom	Prénom	Mail	Nom	Prénom	Mail
THETIER	Christophe	<a href="mailto:thetier.c@unsa-ferroviaire.org">thetier.c@unsa-ferroviaire.org</a>	PRETAT	Christian	<a href="mailto:pretat.c@unsa-ferroviaire.org">pretat.c@unsa-ferroviaire.org</a>
DUMONTIER	Sandrine	<a href="mailto:sandrine.dumontier.unsa@gmail.com">sandrine.dumontier.unsa@gmail.com</a>	BERNARD	Stéphanie	<a href="mailto:stephanie.bernard@reseau.sncf.fr">stephanie.bernard@reseau.sncf.fr</a>
BOUZID	Pascal	<a href="mailto:pascal.bouzid.unsa@gmail.com">pascal.bouzid.unsa@gmail.com</a>	DERAIL	Xavier	<a href="mailto:xavier.derail@reseau.sncf.fr">xavier.derail@reseau.sncf.fr</a>
DENIAU NICOL	Caroline	<a href="mailto:caroline.deniau-nicol@reseau.sncf.fr">caroline.deniau-nicol@reseau.sncf.fr</a>	FALICON	Aline	<a href="mailto:aline.falicon@reseau.sncf.fr">aline.falicon@reseau.sncf.fr</a>
GARCIA	Philippe	<a href="mailto:garcia.p@unsa-ferroviaire.org">garcia.p@unsa-ferroviaire.org</a>	MONTAGNE-PONSARD	Nicolas	<a href="mailto:montagne-ponsard.n@unsa-ferroviaire.org">montagne-ponsard.n@unsa-ferroviaire.org</a>
VAUCOULEUR	Isabelle	<a href="mailto:vaucouleur.i@unsa-ferroviaire.org">vaucouleur.i@unsa-ferroviaire.org</a>	STEUNOU	Thierry	<a href="mailto:titste@gmail.com">titste@gmail.com</a>
VALBOM	Alexandre	<a href="mailto:valbom.a@unsa-ferroviaire.org">valbom.a@unsa-ferroviaire.org</a>			

SI VOUS SOUHAITEZ NOUS ADRESSER DES QUESTIONS : [valbom.a@unsa-ferroviaire.org](mailto:valbom.a@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**  
**EXPERTISE** **Savoir-faire** **Carrières**  
**Hot-Line Juridique** **Autonome** **Responsable**  
**METIERS** **Filières** **STATUT**  
 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)

# INFORMATIONS PRATIQUES

[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)