



# Journal des CSE de SNCF Réseau

N°16 – Novembre 2020

## DIRECTION GÉNÉRALE IDF

### Confinement II, le retour au télétravail !

#### 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.

#### SOMMAIRE

EDITO du SF .....	2
ESR / FAITS MARQUANTS .....	3
ELECTIONS AU CA .....	4 à 9
RENCONTRE AVEC LE DRH .....	10
COVID/GESTION DES CAS CONTACT	11
INFOS PRATIQUES .....	12





## L'EDITO DU SECRÉTAIRE FÉDÉRAL *PAR C. THETIER*

Mes cher(e)s collègues,

Comment ne pas commencer cet éditto sans condamner les actes de barbarie de ces derniers mois. L'UNSA-Ferroviaire tient particulièrement à présenter ses plus sincères condoléances aux familles et aux proches des victimes. Toutefois, notre délégation tient à signaler qu'il ne faut pas faire d'amalgames entre l'islam et la folie de certains. Espérons qu'en cette période déjà difficile, ces événements tragiques ne se reproduiront plus.

Le virus court toujours et il continue de faire des dégâts. Le bilan est toujours aussi inquiétant avec en France au 15 novembre : Presque 2 millions de cas confirmés, plus de 46 000 décès et 4 900 personnes en réanimation. Que faut-il faire pour endiguer cette pandémie ? Le confinement est-il la solution avec le risque de voir certains commerces fermer définitivement. Notre Entreprise n'échappera pas aux conséquences de cette crise sanitaire, Réseau non plus. En effet, déjà quelques informations ont de quoi nous inquiéter avec l'annonce de la suppression de nombreux postes supports. En ce qui concerne la proposition d'autres organisations syndicales de stopper les chantiers, l'UNSA-Ferroviaire a choisi de ne pas s'associer à cette démarche. Il est sûr que cette démarche n'entraînerait que le déclin économique de notre SA avec toutes les conséquences que l'on pourrait craindre : augmentation du recours à la sous-traitance pour combler les manques, suppressions de fonctions supports pour compenser la perte financière.

Les nouvelles consignes relatives aux annonces du Gouvernement ont été adaptées à notre Entreprise par la Task Force nationale. L'UNSA-Ferroviaire admet que les mesures sanitaires restent difficiles à appliquer mais il n'y a guère d'autres choix que de les mettre en place si nous voulons assurer que l'ensemble des cheminotes et cheminots puissent travailler dans les meilleures conditions possibles, en toute sécurité.

L'UNSA-Ferroviaire rappelle que la Direction doit s'assurer que les mesures sanitaires soient respectées mais sans oublier les gestes qui sauvent. Sur ce point, nous déplorons que la mise place de la Vigie COVID dans les collectifs ait autant tardé. Notre organisation syndicale, soucieuse de la santé des agents, a rappelé qu'il est essentiel que tous les agents puissent bénéficier d'une dotation de masques et de gel hydroalcoolique. Il faut également permettre à ceux qui sont éligibles, de télétravailler afin de ne pas saturer les transports en commun. Pour ce faire, l'équipe Réseau de l'UNSA-Ferroviaire a demandé la liste des postes éligibles au télétravail car nous nous inquiétons du fait que certains établissements ne permettent pas aux agents d'accéder à cette nouvelle façon de travailler.

Dans une toute autre mesure et dans la situation actuelle, il aurait été judicieux que l'ensemble des restructurations de l'Entreprise prennent le temps car en ce moment de re-confinement, les agents sont plutôt inquiets du sort de leurs proches et de leur avenir professionnel. Nouvel'R a été un échec cuisant parce qu'il n'a pas été compris des agents. La Direction de l'Entreprise refait la même erreur en voulant, à tout prix, accélérer les plannings de réorganisations qui peuvent mettre en péril tout un système basé sur la Sécurité. La mise en place de l'Autorisation de Mouvement en est un parfait exemple.

Pourtant, comme le dit le proverbe : « Rien ne peut être fait à la fois précipitamment et prudemment ».

Enfin concernant l'ouverture à la concurrence, le décret en lien avec l'article 172 de la LOM est loin d'être favorable aux cheminotes et aux cheminots de Réseau. A la lecture de ce document, l'UNSA-Ferroviaire, qui est contre ce projet, est très inquiète du sort de ces agents, notamment ceux du périmètre des lignes transférables. Rien n'est réellement prévu pour eux, seule une éventuelle mise à disposition pourrait se faire au gré de la décision de la région concernée. Notre Délégation espère que les régions vont prendre conscience que le savoir-faire et le professionnalisme de ces agents sont irremplaçables.

Nous resterons très attentifs sur la suite des appels d'offres sur les périmètres du Grand-Est, PACA, Pays de la Loire et Hauts de France.

# INFORMATIONS REGIONALES

## ESR / FAITS MARQUANTS *(PAR CHRISTIAN PRETAT ET PABLO PERROT)*

Au cours de cette période, de nombreux Événements de Sécurité ont eu lieu, le niveau global des ESR (12 ESR à date) étant dans la lignée des deux années précédentes (meilleur qu'il ne l'était en 2018 mais moins bon qu'en 2019).

Il est à noter que cela se situe dans le contexte particulier d'une forte diminution des circulations et d'une diminution sensible des chantiers pendant la première période de confinement, associées à des contraintes sanitaires inédites.

Cela incite - bien que le nombre d'ESR soit relativement faible (eu égard au nombre de chantiers) et, qu'en termes de Sécurité, on ne puisse jamais se satisfaire d'un pourcentage - à conclure qu'en la matière, rien n'est jamais gagné et que les efforts, la vigilance et le management de la Sécurité doivent être améliorés.

En effet, le nombre d'ES et d'AT interroge les effectifs, l'organisation du travail, la veille, la formation (Initiale et de Perfectionnement ou de Maintien des Compétences) des agents opérationnels mais, aussi, de leurs encadrants.

Dans le contexte actuel, le travail est fortement impacté par le respect de la distanciation sociale, par l'inconfort qu'occasionne le port du masque, par le climat global anxiogène et par des équipes à l'effectif diminué.

La mise en place des Vigies COVID n'est pas totale.

Il convient de rappeler deux principes, mondialement connus et reconnus de la Méthode "STOP" :

- **Toutes les blessures et maladies professionnelles peuvent être évitées.** C'est un état d'esprit, une façon d'aborder la sécurité, ce qui signifie qu'il y a toujours quelque chose qui peut être fait pour éviter les incidents.
- **Les superviseurs et les chefs d'équipe sont responsables de la sécurité de leurs employés.** La sécurité est tout aussi importante que la production et les coûts pour lesquels les superviseurs et les chefs d'équipe sont responsables.

Dans ces conditions, un appui opérationnel accru de la ligne managériale semble indispensable.

*La forte augmentation des Événements Sécurité et des Accidents du Travail (AT) au cours du mois d'octobre, notamment ceux en lien avec le risque électrique est très préoccupante.*

*Cette situation est tellement catastrophique que la DZP IDF a décidé de prendre des mesures visant à faire diminuer ces ESR. Elle a en effet décidé d'un plan d'action de prévention pour 2021, en inscrivant comme axe d'amélioration le risque électrique.*

*Pour l'UNSA-Ferroviaire, la période, que nous traversons depuis le début de l'année, est inédite avec l'épidémie de COVID 19. Celle-ci a complètement bouleversé nos vies personnelles et professionnelles. Les mesures de précaution à prendre sont une source supplémentaire de contrainte dans un contexte où les nombreux chantiers doivent être réalisés avec des délais de plus en plus contraints. En effet, ces mesures sanitaires qui sont indispensables, sont complexes à respecter avec une partie des effectifs seulement.*

*Notre Organisation Syndicale dénonce aussi les KN1 réalisés dans le but ultime de sanctionner les agents.*

*Le droit individuel à l'erreur existe et c'est le rôle de l'Organisation de la Production d'y pallier ! L'encadrant et la Structure, doivent être présents, à l'écoute des équipes et leur apporter leur soutien, notamment en donnant les compléments de formation, si nécessaire, dans l'esprit des démarches "Juste et Équitable", "Amélioration Continue" et de celui de la méthode "STOP" de DUPONT De NEMOURS (qui, appliqué dans le BTP en France, a démontré depuis des années son efficacité). Il est grand temps de mettre réellement en œuvre dans toutes les unités ces doctrines, prônées par la hiérarchie au plus haut niveau du GPF, en abandonnant les contrôles punitifs au profit des contrôles formatifs.*

Au cours de cette période, plusieurs événements ont aussi fortement impacté la Régularité :

- Des dérangements au poste de Choisy Le Roi (PRG), le 02/10 et le 09/10,
- Un accident de personne à Pantin (PE), le 16/10,
- Un défaut d'alimentation électrique à Paris Nord le 22/10,
- Un incident caténaire à Brétigny (PRG) le 26/10, avec sur-incident le 27/10 lors du secours de la rame impliquée dans l'incident d'origine,
- Des difficultés d'adhérence sur tout le territoire francilien, du 26 au 29/10.

*Les mois se suivent et malheureusement, le constat qui est fait en IDF ; c'est que la Régularité n'est pas bonne. Les causes sont multiples. L'UNSA-Ferroviaire pointe les incidents d'origine électrique. Les équipes sur le terrain sont-elles suffisamment dimensionnées pour assurer la maintenance des installations de sécurité ?*

# INFORMATIONS NATIONALES

## ELECTIONS AU CA RESEAU ( CANDIDATE FANNY ARAV)

---



J'ai rencontré le domaine des transports presque par hasard lors d'un stage et je ne l'ai plus quitté !

Tout ce qui est important à mes yeux s'y retrouvent : la compréhension d'un territoire, de ses usages, de l'histoire sociale et économique des racines et échanges construits par les femmes et les hommes qui le façonnent.

Parce que le transport ferroviaire c'est encore plus profondément l'histoire de notre pays et ses mutations, qui déclinent les volontés politiques passées de « faire nation » et d'instaurer territorialement les instances et les services publics, de favoriser, ou pas, l'évolution industrielle, la segmentation géographique sièges/lieux de productions, mais aussi d'accompagner l'économie du tourisme via les TGV, de spécifier les zones spatiales et le processus de métropolisation, éloignant toujours plus les zones résidentielles des zones d'activités économiques.

Le réseau ferroviaire c'est l'essence même du patrimoine public, c'est réunir l'intemporel et l'évolution des temps !

Et pour y répondre il faut de l'intelligence technique ET sensible, et c'est en ça que j'aime la SNCF, intimement liée à l'histoire et les mutations de notre nation, ses missions, ses contradictions aussi, mais plus encore par les femmes et les hommes qui gardent chevillé au corps le sens de l'engagement, malgré les perturbations sur le sens profond de leur travail et les doutes sur son avenir, et nous l'avons vu encore récemment, avec la crise Covid 19 et les inondation de la vallée de la Roya, c'est en pleine tempête que l'on voit qui tient la barre !

*L'humanisme ne se mesure pas en points de performance.*

# INFORMATIONS NATIONALES



Mon engagement est comme le ferroviaire, ça fait système !

Je défends les mêmes choses au sein de ma vie professionnelle, que dans ma vie syndicale, que ce soit via le CA de RFF, la présidence de la commission économique du CE lors de la fusion, puis lors du mandat précédent au CA de Réseau.

Ainsi, déjà en 2006, j'insistais sur la nécessité de mieux calibrer les impacts socio-économiques et je m'offusquais que dans les projets, la valorisation d'un motif « professionnel » soit deux fois plus forte qu'un motif Domicile-Travail, du retard d'investissement sur les zones périurbaines et ai toujours promu un management plus émancipateur et une plus juste répartition des responsabilités et des moyens d'action associés !

Aujourd'hui notre inquiétude porte sur ces fameuses « petites lignes » que l'on s'apprête à transférer aux Régions et dont on sent que certains voudraient qu'elles s'étendent aux réseaux régionaux, et aux conséquences en termes de continuité de la propriété et du service public national, des impacts sur la sécurité des circulations, et plus encore sur les agents !

La double crise sanitaire et économique, augmente la pression financière sur les objectifs de Réseau et ceci a immédiatement des conséquences sur nos organisations et nos conditions de travail, défendre un budget, c'est défendre les salariés, protéger leurs emplois de demain.

C'est ainsi que je conçois mon engagement au Conseil d'Administration : défendre une certaine idée du réseau ferroviaire, du service public, et de ceux qui sont le mieux à même de le faire vivre et de le servir.

Parce que bien souvent, les salariés sentent plus rapidement les évolutions, les dangers ou les opportunités de certains choix stratégiques et peuvent apporter une lecture, des propositions différentes et que le CA est un canal de transmission opérant.

Chacun d'entre vous participe par son action à un des dossiers, tableaux de bord qui sont examinés en CA, la régularité, la réussite d'un chantier est la conséquence finale de tellement d'actions directes et indirectes.

Nous avons besoin de tous, pour remplir les conditions d'une entreprise qui assume ses missions, et son rôle d'entreprise qui ne sera jamais tout à fait « comme les autres » et c'est tant mieux !

Je suis farouchement attachée aux notions d'intérêt général, de répartition « juste et équitable » des efforts, mais aussi des créations de richesses, et pour la reconnaissance de la participation des cheminots à la résilience et l'incroyable adaptabilité de l'entreprise et donc ses apports à l'activité économique, mais aussi la cohésion sociale et territoriale qui, pour moi, est une vraie source de valeur et contribue à un projet de société responsable, favorable à la transition écologique, je défends un ferroviaire qui a de l'avenir !

# INFORMATIONS NATIONALES



## ELECTIONS AU CA SNCF ( CANDIDATE CHRISTELLE JEANNET)



Mon rêve est de gagner, avec l'équipe de France, la Coupe du Monde de foot féminin.

J'ai eu la chance de toucher le trophée l'an passé, comme un avant-goût ?

Sinon, je suis aussi passionnément cheminote depuis 25 ans.

J'ai commencé comme contractuelle à la vente pendant mes études, puis chargée de mission chez le concurrent à la Deutsche Bahn, avant d'être recrutée en filiale RAIL EUROPE à Francfort, puis comme attachée avant de devenir Cheffe de gare.

Il y a 2 ans encore, je travaillais dans une équipe totalement dédiée à l'humain à l'EIM Cadres (c'est une sorte d'APEC interne du Groupe pour accompagner le repositionnement des cadres dont le poste est supprimé ou les reconversions volontaires). Et je suis contente de revoir encore aujourd'hui des collègues épanouis qui ont réussi leur transition professionnelle de leur point de vue.

Tous les métiers que j'ai pu exercer dans le Groupe me sont utiles aujourd'hui dans mon rôle d'administratrice représentante des salarié-e-s, suite au parrainage de l'UNSA-Ferroviaire.

Toutes les personnes avec lesquelles j'ai eu l'occasion de travailler m'ont appris des gestes métiers, des points de vue ou d'attention qui me servent toujours dans ma vie professionnelle et personnelle.

Je découvre actuellement le Conseil d'Administration de la « toute jeune » holding SA SNCF depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2020 jusqu'aux élections des représentants des salariés aux Conseils d'Administration.

Comme tête de liste, je suis très heureuse de faire partie d'une équipe très complémentaire et mixte, avec des collègues de métiers, de collèges, d'âges, et de parcours différents, issus aussi de filiales comme Keolis et Geodis.

Comme administratrice représentant les salariés, je peux aussi intervenir sur les questions de stratégie, et bien évidemment celles ayant un fort impact potentiel sur les collègues.

Les administrateurs des salariés ont un poids de par leur vote et leurs interventions autorisées par la gouvernance de SA. Ils représentent au total 4 votes sur 12 au CA de la holding par exemple.

Nous avons par ailleurs des points réguliers avec le Président, le Directeur Général Délégué et le DRH du Groupe ; bientôt également avec les Présidents des autres Sociétés.

# INFORMATIONS NATIONALES



C'est une lourde responsabilité en cette période de crise sanitaire historique.

Nos modèles économiques doivent être revisités et nos habitudes, jusque sur le terrain, le seront aussi. L'accompagnement des salariées et salariés sera primordial pour les aider à traverser cette période et à se projeter vers l'avenir en développant leur employabilité.

Mais je reste fière d'appartenir à une entreprise d'utilité publique, de rang mondial avec ses filiales et capable de prouesses y compris pendant la crise sanitaire (TGV sanitaires, trains fret, masques d'urgence grâce à Geodis).

Nous avons aussi 50 projets de production d'énergie renouvelable, du numérique vert ...

Cette valeur reconnue, au service du plus grand nombre (voyageurs, chargeurs pour les marchandises, désengorgement de nos villes et aménagement des territoires, limitation de notre empreinte environnementale), passe par les cerveaux et les mains des « artisans industriels » que sont les cheminot.e.s. Mais elle profite autant à l'ensemble de l'économie française par ruissellement avec des emplois sur les territoires, des investissements, des chantiers, des achats, des fournisseurs, des prestataires et beaucoup d'autres dépenses courantes qui bénéficient à tous, bien au-delà du Groupe SNCF.

En matière d'innovation sociale, nous constatons quand même aussi des progrès : mécénat de compétences, premier réseau féminin d'entreprise (ouvert aux hommes), CA SNCF parfaitement mixte, des solutions pour 7000 alternants, des secondes chances pour 2500 jeunes en insertion, 400 millions vont être investis chaque année dans le développement des compétences soit 7% de la masse salariale (contre seulement 3,5% en moyenne dans les grandes entreprises françaises). Nous devons continuer à attirer de futurs embauchés motivés, pérenniser les savoir-faire spécifiques, inventer ceux de demain. Dans notre fonds de commerce se situe en bonne place la sécurité des circulations qui repose sur une infinité de paramètres où le facteur humain reste prépondérant.

Je pense qu'il faut voir le social comme un gisement précieux de valeur à préserver et à amplifier en développant l'innovation sociale. Pour contribuer à la performance de l'entreprise, chacun-e doit comprendre le sens de son travail et retrouver au plus vite le sentiment d'utilité et non la boule au ventre en allant au travail.

C'est difficile mais pas impossible, et il y a tant à gagner pour toutes les parties prenantes !

Pour moi, il y a d'autres fondamentaux humains au-delà de nos fondamentaux de production :

1. Le respect, l'exemplarité, l'équité entre les collègues, car ce sont des gages d'unité. La valeur et les risques se nichent souvent dans les interfaces et donc les choses se jouent dans notre capacité à travailler AVEC les autres au sein de chaque équipe, certes, mais aussi entre métiers, en transversalité comme notre culture d'entreprise l'y invite,
2. Entretenir la flamme de l'engagement des salarié.e.s,
3. Libérer le potentiel d'innovations individuel et collectif.

Bref, ce sont là des fondamentaux importants pour la pérennité du Groupe, pour gagner la confiance des investisseurs, de l'actionnaire, des Régions, des clients et chargeurs, et remporter des appels d'offres.

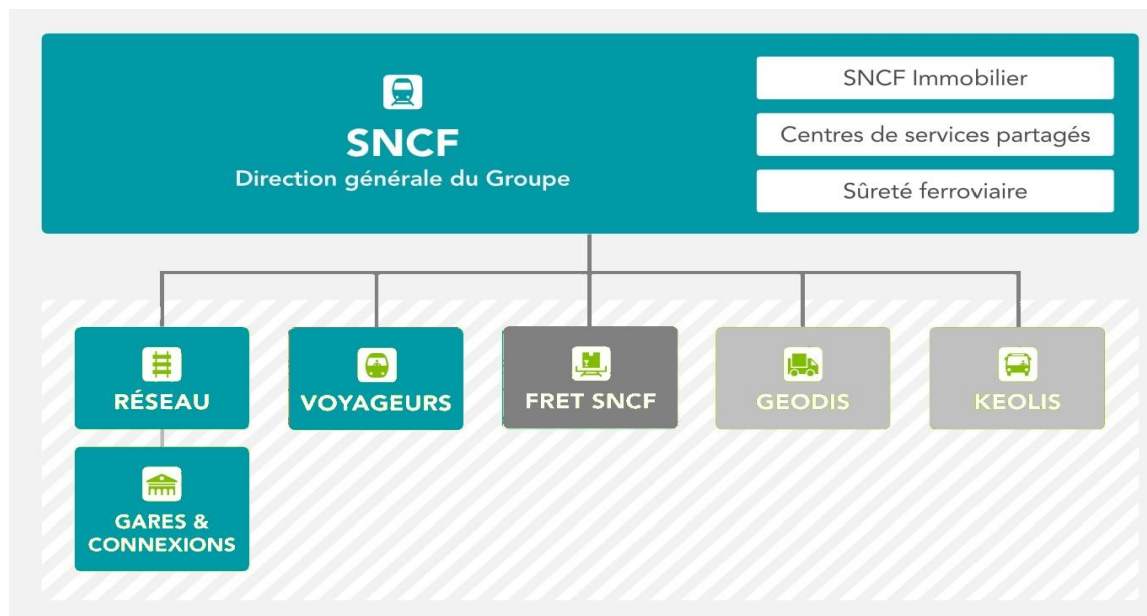
Chacun-e peut contribuer, en conscience, avec ses leviers, à offrir un avenir aux agent-e-s du Groupe.

Gardons aussi en tête que nous avons toutes et tous eu confiance en SNCF lors de notre recrutement, lorsque nous l'avons choisie plutôt qu'une autre entreprise, avec nos raisons, pour ses « avantages employeurs » et pour ses valeurs.

# INFORMATIONS NATIONALES



## COMPOSITION DU GPU SNCF



Créé le 1er janvier 2020, le Groupe Public Unifié SNCF comporte la société mère SNCF Holding et quatre sociétés filles :

- SNCF Réseau
- SNCF Voyageurs
- SNCF Gares & Connexions
- Fret SNCF

SNCF Holding, Réseau, Voyageurs et Gares & Connexions sont des Sociétés Anonymes (SA) ayant chacune un **Conseil d'Administration**, où siègent des représentant.e.s des salariés.

En raison de sa forme juridique (Société par Actions Simplifiées), Fret SNCF n'a pas de Conseil d'Administration.

## RÔLE DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Un Conseil d'Administration pilote les orientations et les choix stratégiques de la société. Il dispose de quatre pouvoirs principaux :

- **Définir la stratégie** de la société ;
- **Choisir le mode d'organisation** de la société, nommer ses dirigeants et déterminer leur rémunération ;

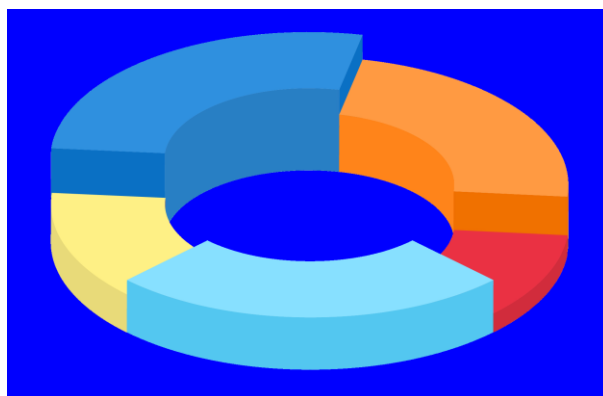


# INFORMATIONS NATIONALES



- **Contrôler la direction générale** en s'assurant que ses choix stratégiques sont mis en œuvre. Il a un rôle déterminant dans la prévention des risques et la surveillance du bon fonctionnement du dispositif anti-fraude et anti-corruption ;
- **Veiller à la qualité de l'information** fournie aux marchés à travers l'établissement des comptes annuels.

## RÉPARTITION DES SIÈGES



En application des derniers suffrages obtenus par CSE et par périmètre pour chaque Organisation Syndicale, le nombre d'administratrices et d'administrateurs salariés, en mesure transitoire dans chaque nouveau CA du 1er janvier au 31 décembre 2020, est défini comme suit :

- **SNCF Holding** : 4 (sur 12 sièges dans le Conseil d'Administration) avec **1 UNSA**, 2 CGT, 1 SUD
- **SNCF Réseau** : 4 (sur 12) avec **1 UNSA**, 2 CGT, 1 SUD
- **SNCF Voyageurs** : 3 (sur 9) avec **1 UNSA**, 1 CGT, 1 SUD
- **SNCF Gares & Connexions** : 2 (sur 6) avec **2 UNSA**

**L'UNSA-FERROVIAIRE EST LA SEULE ORGANISATION SYNDICALE PRÉSENTE DANS LES QUATRE SA DU GPU SNCF.**

## MODALITÉS DU VOTE ÉLECTRONIQUE

**Chaque électrice et électeur recevra à son domicile un**

**Courrier explicatif sur le dispositif de vote.**

Lien vers la page des élections sur le site :  
<https://www.unsa-ferroviaire.org/com/page/1526>

# INFORMATIONS NATIONALES



## RENCONTRE AVEC LE DRH MR ICHKANIAN (PAR C. THETIER)

Lors de la bilatérale du 19 novembre avec le DRH Réseau, Georges ICHKANIAN, les principaux sujets d'actualités ont pu être abordés, notamment :

### ➤ **L'ouverture à la concurrence**

Le DRH nous donne quelques éléments pour expliquer la position délicate dans laquelle se trouve la SA Réseau. Il faut savoir que l'ouverture à la concurrence ne concernait que la SA Voyageurs au début. Malheureusement, l'article 172 de la Loi d'orientations des Mobilités permet aux régions de procéder également à un appel d'offre pour la gestion de l'infrastructure. C'est le cas sur le Grand-Est où l'appel d'offre a englobé le transport de voyageurs et l'infrastructure, ce qui montre bien la volonté du président de région, Jean ROTTNER, de voir une autre entreprise arriver sur le Grand-Est. Les régions font le constat qu'il y a une véritable détérioration des petites lignes et de forts ralentissements dus à la maintenance. Alors que les régions veulent l'entretien de la voie et de l'infrastructure. Il y a des choix à faire sur Réseau concernant la stabilisation de la dégradation de la voie imposée par le manque de financement. Depuis de nombreuses années, le choix s'est donc porté sur les lignes les plus circulées et certaines lignes en deviennent presque impraticables.

Le décret en lien avec l'article 172 de la LOM ne traite pas le sujet des transferts des agents de Réseau et dans cette situation, la mise à disposition serait, semble-t-il, la meilleure solution.

Toutefois, il existe la possibilité à l'entreprise qui a remportée le marché, à l'Autorité Organisatrice du Territoire ou à l'agent concerné de mettre fin à la Mise à Disposition.

La MAD permet aussi de garantir l'évolution de carrière et les droits à la retraite.

### ➤ **Crise sanitaire sur Réseau**

*En ce qui concerne la situation sanitaire à ce jour, elle est en nette amélioration.*

La SA Réseau est moins touchée que le reste du groupe. Il y a au total 421 cas de COVID confirmés, 95 suspicions. Ce qui correspond à moins 46 par rapport au dernier comptage d'il y a 3 jours.

Il y a également 451 cas contacts qui sont en suivi et en isolement.

Il est important de préciser qu'il y aura un impact financier à la suite de la crise sanitaire.

En ce qui concerne l'activité à Réseau, le plan de transport étant réduit, cela permet d'avoir des plages plus grandes pour effectuer les travaux.

### ➤ **Les réorganisations en cours et à venir**

*L'évolution du métier RH*

Il y a nécessité de mettre en place un RH de proximité en renforçant ses prérogatives, mais également un RRH sur les sujets stratégiques. En complément, est prévue la création de centres d'appui opérationnel pour enlever la charge administrative lourde et en apportant une expertise. 3 centres sont prévus sur l'Atlantique. Des plans de formations sont prévus avec l'aide de l'institut d'université SNCF pour accompagner les agents pour prendre les postes de RH de proximité. Le DRH a demandé de garder la philosophie du projet avec de la souplesse pour chaque CSE. Il faut transformer la formation à Réseau, l'emploi avec une approche cohérente en s'appuyant sur les compétences existantes.

*Maintenir demain*

Le constat a été fait qu'il doit y avoir une évolution du métier de DPX et du modèle de maintenance.

Le digital prend une part de plus en plus importante dans notre entreprise et il faut donc s'adapter en conséquence. De plus, il est nécessaire de consolider la connaissance du patrimoine, l'organisation des travaux et la réalisation de la maintenance. Afin de suivre de près ce projet révolutionnaire qui concerne les équipes Voie et SES, l'UNSA-Ferroviaire a demandé la mise en place d'une concertation spécifique de projet.

# INFORMATIONS NATIONALES



## COVID 19 : GESTION DES « CAS CONTACT » (PAR GILLES DONTENVILL)



Qu'est-ce qu'un « cas contact » ?

- X Comme son nom l'indique, un cas contact est une personne ayant eu un contact à risque avec une personne contaminée par la Covid-19. La définition des contacts à risque est reprise sur le site <https://travail-emploi.gouv.fr> rubrique « COVID-19 ».

Que doit faire un « cas contact » ?

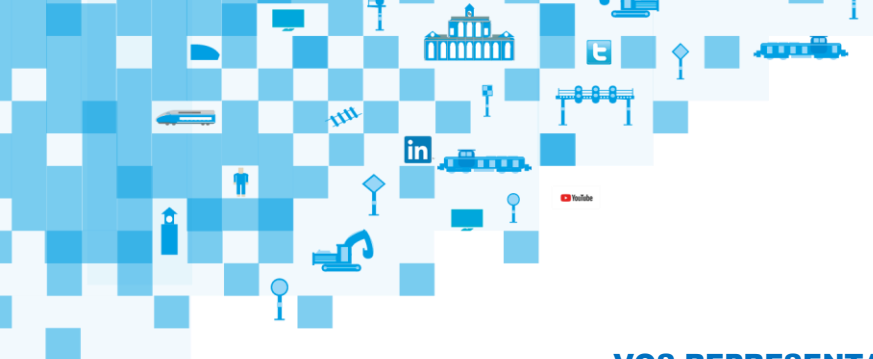
- X Si le télétravail est impossible :

CONTRACTUELS	STATUTAIRES
<p>Vous êtes invités à contacter votre médecin traitant afin qu'il vous prescrive un arrêt de travail. L'arrêt de travail pourra être rétroactif dans la limite de quatre jours.</p> <p>Vous devez également solliciter une attestation d'isolement via le site « declare.ameli.fr ». Cette attestation sera délivrée par la CPAM.</p> <p>Le salarié a droit au maintien de l'ensemble des éléments de rémunération, <u>à l'exception</u> :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>X Des EVS à taux journaliers ou horaires liés à l'utilisation du salarié comme les indemnités de travail de nuit ou du dimanche ;</li> <li>X Des diverses allocations, généralement liées à des déplacements et frais.</li> </ul>	<p>Vous êtes invités à contacter votre médecin traitant afin qu'il vous prescrive un arrêt de travail. L'arrêt de travail pourra être rétroactif dans la limite de quatre jours.</p> <p>Vous devez également solliciter une attestation d'isolement via le site « declare.ameli.fr ». Cette attestation vous sera alors envoyée par la CPRPSNCF.</p> <p><b>Attention : La CPRPSNCF ne pourra vous délivrer cette attestation directement. Il faut utiliser le site « declare.ameli.fr » qui permet de respecter le processus dit de « tracing ».</b></p> <p>Le salarié est placé en congé supplémentaire avec solde « isolement sanitaire » avec maintien de l'ensemble des éléments de rémunération, <u>à l'exception</u> :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>X Des EVS à taux journaliers ou horaires liés à l'utilisation du salarié comme les indemnités de travail de nuit ou du dimanche ;</li> <li>X Des diverses allocations, généralement liées à des déplacements et frais ;</li> </ul>
<p>Sans conditions d'ancienneté, <b>sans journée de carence</b> et sans impact sur l'acquisition des congés.</p>	
<p><b>Codification absence : BMO</b>  <b>COVID19 Arrêt autre Contractuel</b>  <b>Saisie des absences à compter du 29/09/2020</b></p>	<p><b>Codification : AND</b>  <b>COVID19 Arrêt autre Statutaire</b>  <b>Saisie des absences à compter du 29/09/2020</b></p>

Pourquoi isoler les « cas contacts » ?

- X Pour éviter les contaminations et contribuer à limiter la propagation du virus.
- X Un cas contact peut être contaminé à la Covid-19 et être contagieux, même s'il n'a pas de symptômes de la maladie.

**Si vous êtes déclaré positif à la COVID 19, vous serez alors soumis à la journée de carence même si initialement vous étiez en arrêt pour « cas contact COVID 19 » .**



## 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>	PIAT	Olivier	<a href="mailto:olivier.piat@reseau.sncf.fr">olivier.piat@reseau.sncf.fr</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>	PERROT	Pablo	<a href="mailto:pablo.perrot@reseau.sncf.fr">pablo.perrot@reseau.sncf.fr</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](#)

*Pour construire un avenir meilleur, choisissez un syndicalisme efficace.  
Rejoignez l'UNSA-Ferroviaire !!!*

# J'adhère à l'UNSA !

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

## 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)