



Journal des CSE de SNCF Réseau

N°13 juin 2020

ZP SUD EST

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 font 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 MOM. Ce dernier prévoit que les Régions peuvent obtenir le transfert, par SNCF RESEAU, 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. »

Pour l'UNSA-Ferroviaire, il est inconcevable que la Direction de la SNCF ne respecte pas ses engagements envers l'ensemble des cheminots de 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.

Pour finir sur une note, néanmoins, positive, il est important d'apprendre que la Direction de 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.

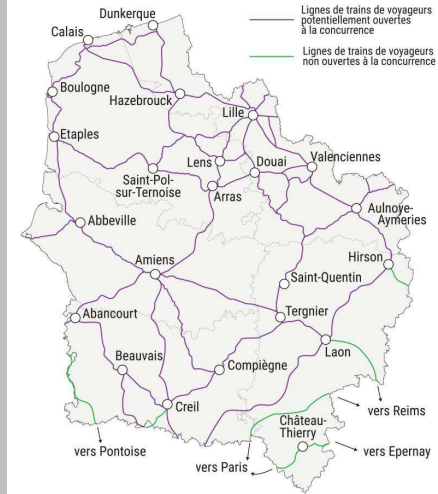
Soucieuse d'améliorer le dialogue et ainsi défendre les droits et les conditions de travail de chaque cheminot au statut ou contractuel, l'UNSA-Ferroviaire a répondu favorablement à cette invitation.

L'UNSA-Ferroviaire portera auprès de la Direction de 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 !!!

LA GRANDE MAJORITÉ DU RÉSEAU POTENTIELLEMENT SOUMISE À LA CONCURRENCE



SOMMAIRE

CSE ZP SE DU 18/06/20	2
SNCF RESEAU INNOVE ET S'ADAPTE	3
LE PEM DE LA GARE DE CHAMBERY	3
CACES : RENOUELEMENT PENDANT LA PERIODE DE CRISE SANITAIRE.	4
LA CRISE DU COVID MODIFIE NOS DROITS	4
CORONAVIRUS : MANQUE A GAGNER POUR LA SNCF	4
LES CONSEQUENCES DE LA CRISE POUR LA SAS FRET ...	5
LE VIRUS EN 3 MIN :	6
VOS ELUS AU CSE ZP SE.....	8

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.

Christophe THETIER

DZP Sud Est

CSE ZP SE DU 18/06/20



✚ M TETON président du CSE a répondu aux questions soulevées par les déclarations liminaires des OS.

Le 3 mars M NOGUE (RRH) a acté la ré-internalisation de 500 postes sur 3 ans (2020-2023), pour l'instant il est trop tôt pour connaître précisément la typologie des postes concernés. De plus, la trajectoire de la politique de recrutement fait partie du bloc 3 de la loi Rebsamen sur lequel les élus ont demandé une expertise toujours en cours à ce jour. Pour autant, il n'est pas (à date) envisagé de revoir la trajectoire des recrutements qui ont continué même pendant le confinement puisque certains de nos métiers sont en tension.

Le projet de fusion des infrapôles et infralog qui avait été mis en suspens par le Président FARANDOU est réactivé, les groupes de travail ont amené des modifications du projet qui avait été présenté en avril 2019 et une concertation spécifique va être mise en place.

Au 11/5, plus de 90% des lignes 7 à 9 qui avaient été fermées durant la crise sanitaire ont été réouvertes. Cependant quelques lignes (en accord avec les régions) ne seront pas réouvertes dans l'immédiat pour des raisons soit technique soit de proximité de fermeture pour effectuer des travaux.

Dans son rapport, M Philizot propose au gouvernement de reprendre 14 petites lignes. Dans le domaine des lignes structurantes, pour l'instant le gouvernement n'a pas dit

quelle suite il souhaitait donner à cette proposition qui pose des questions de transfert de budgets.

En ce qui concerne l'article 172 de la loi MOM dont Christophe THTHIER parle dans son édit, le président a éludé la question en arguant que cela ne concernait pas à dater notre zone de production.

Lorsque nous avons évoqué la demande conjointe de toutes les OS de bénéficier d'un plan de sauvetage comme l'ont été d'autres entreprises de transport, M TETON nous a répondu que les plans d'aide d'urgence étaient destinés aux entreprises en risque de faillite et que pour l'heure ce n'était pas le cas de SNCF RESEAU, l'autre option étant un plan de relance. Celui-ci est en cours de discussion avec le gouvernement.

Le télétravail sauvage a également été abordé. M TETON a reconnu que certains agents avaient eu des difficultés logistiques notamment mais que le « diagnostic du vécu » lancé par la Direction RH faisait apparaître une satisfaction globale du télétravail tout en soulignant certains problèmes de matériel, le risque d'isolement et la nécessité de changer de méthode de management. Pour **l'UNSA FERROVIAIRE**, il est urgent de renégocier l'accord télétravail.



✚ Information sur les modifications des modes opératoires AMIANTE

L'inspecteur de travail M FEYEUX était présent et va étudier la recevabilité juridique du refus du Président de consulter le CSE sur ce sujet (demande unanime des OS). Le Dr TCHABAN-FROLLA a donné un avis favorable en rappelant cependant la nécessité de mettre en place des douches à proximité des chantiers. L'ensemble des OS n'a pas souhaité se prononcer sur un sujet impactant si

✚ Point d'étape du plan d'action amiante

Vu le contenu lapidaire du document fourni, l'ensemble des OS n'a pas souhaiter se prononcer sur un sujet impactant si fortement la Santé des agents.

fortement la Santé des agents sans avoir le processus de consultation complet.



✚ Changement d'adresse du siège social du Comité

Le siège social du Comité est dorénavant situé dans :

l'immeuble OXAYA, 10 rue Pierre Semard, 69007 Lyon.



DZP Sud Est



SNCF RESEAU INNOVE ET S'ADAPTE

Dans ce monde menacé par le dérèglement climatique, le chemin de fer a toutes ses chances pour être une des solutions les plus écologiques dans le transport de masse et de fret.

Le Groupe Public Ferroviaire SNCF a un grand rôle à jouer dans l'écomobilité de « porte à porte » pour nos usagers et nos clients.

Mais pour cela, il va falloir augmenter le nombre de trains et les faire circuler en toute sécurité.

SNCF Réseau est au centre de ce défi, et cela d'autant plus dans le cadre de l'ouverture du marché voyageurs en cette année 2020.

Mais, Réseau n'a pas attendu l'année 2020 pour agir et n'a cessé d'évoluer et de se transformer, au cours de ces précédentes années.

En effet, en 2018, le projet « ARGOS » a été lancé. Il s'agit d'un partenariat d'innovation impliquant des industriels (Alstom, Ansaldo STS, Siemens et Thalès) pour notamment créer la troisième génération de Poste d'Aiguillage Informatisé (PAI) pour une mise opérationnelle à partir de 2023.

Les précédentes générations sont les PAI SSI (plus installés) et PAI 2006.

Tel qu'Argos, en référence au Géant de la mythologie grecque, à qui il était impossible de tromper sa vigilance car possédant 100 yeux répartis autour de sa tête (50 en éveil, 50 endormis), les PAI nouvelles générations permettront alors aux agents-circulation basés dans ces

LE PEM DE LA GARE DE CHAMBERY

Courant 2011 était signé un accord préalable pour la réalisation du pôle d'échanges multimodal (PEM) de la gare de Chambéry entre l'Etat, la région Rhône-Alpes, le département de la Savoie, Chambéry métropole, la ville de Chambéry, la SNCF et (anciennement) RFF.

Tout d'abord, le PEM est un lieu aménagé pour connecter toute sorte de mobilité afin de permettre à des citoyens locaux, de la région et au-delà d'utiliser ces multiples modes de transport (train, bus, taxi, vélo...) pour assurer leur déplacement.

En 2014, les travaux débutent par diverses démolitions de bâtiments (ancien buffet...). Une passerelle cyclo-piétonne est édifiée au-dessus des voies pour une mise en service à l'automne 2015.

Les démolitions s'enchaînent en 2017, 2018 avec notamment celles de l'historique bâtiments voyageurs. La future gare commence à prendre forme en 2019 avec notamment un nouveau bâtiment fonctionnel, moderne largement vitré, de futurs commerces de proximité au sein d'un nouveau hall...

Le 8 novembre 2019, Jean-Pierre Farandou inaugure le pôle d'échanges multimodal de la gare de Chambéry.

Les travaux de ce PEM ne sont cependant pas terminés, puisque début 2020 ont commencé les travaux de réalisation d'un parking de 500 places.

L'UNSA-Ferroviaire se félicite des investissements de modernisation des lieux de vie et des moyens collectifs et individuels « propres » de déplacement des citoyens incluant le ferroviaire, au regard de la transition énergétique et de l'urgence climatique.

« tours de contrôle » de commander les aiguillages et les signaux sur un tronçon donné, de permettre la circulation des trains en augmentant la performance globale à l'aide de nouvelles solutions techniques, notamment dans le domaine de la cybersécurité, de la maintenance et de l'exploitation.

Ces postes de plus en plus automatisés vont libérer du temps aux agents pour mieux réguler le trafic pour une meilleure gestion et une meilleure intervention des agents en cas de dérangement.

Le déploiement des postes se fera progressivement, avant d'atteindre une trentaine de mises en service annuelles d'ici 2030, avec un déploiement à grande échelle planifié jusqu'en 2038.

L'UNSA-Ferroviaire reconnaît et salue les investissements réalisés par SNCF Réseau dans ces projets d'innovation mais restera vigilante dans le domaine de la formation et qualification des agents présents dans les futurs postes et des agents intervenant sur les installations en cas de dérangement.

L'UNSA-Ferroviaire sera également présente dans l'accompagnement des agents car ces PAI déboucheront obligatoirement par des fermetures de postes de commande actuels et donc par la suppression des emplois tenus.

L'UNSA-Ferroviaire exprime le souhait que la maintenance préventive et corrective de ces futurs postes PAI soient réalisées en interne.





CACES : RENOUELEMENT PENDANT LA PERIODE DE CRISE SANITAIRE.

Dès lors que des salariés sont amenés à conduire un engin mobile automoteur et/ou un équipement 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*).



CORONAVIRUS : MANQUE A GAGNER POUR LA SNCF

L'épidémie de COVID19 aura un lourd impact sur la situation financière de notre Entreprise. Le groupe a perdu plusieurs milliards de chiffre d'affaire comme l'a expliqué Jean-Pierre FARANDOU lors de son allocution dans les médias, tout en affirmant dans le même temps que le maintien de l'emploi est une vraie question.

Pendant la période du confinement, l'entreprise n'a fait circuler que 3 000 trains en moyenne par jour ouvrable,

contre un programme nominal de 15 000. Seulement 7 % des TGV ont roulé et ils n'ont transporté que 1 % de la clientèle habituelle. De même, très peu de trains de la vie quotidienne ont circulé. Seul le fret a plutôt bien résisté avec un taux d'activité supérieur à 60 %.

Actuellement, la SNCF prévoit de remettre presque 100 % des TGV en circulation à partir de la mi-juin.

DZP Sud Est



Aujourd'hui, l'enjeu stratégique majeur pour SNCF est de donner l'envie de reprendre le train tout en assurant la protection des voyageurs et des salariés. C'est pourquoi cette reprise est accompagnée de mesures de désinfection de l'ensemble des matériels roulants et d'une gestion de flux dans les gares. Mais, il semblerait que l'ensemble de celles-ci ne rassurent pas les français dans le choix du train pour partir en vacances cet été par rapport à la voiture. En effet, l'entreprise qui misait sur un retour du trafic à la normale, a revu ses prévisions à la baisse. Elle a décidé de supprimer



reportés voire abandonnés pour d'autres. Ces travaux sont indispensables pour faire circuler les trains en toute sécurité.

5% de ses trains cet été, la faute aux réservations trop peu nombreuses. À ce jour, il y a seulement 15% d'occupation dans les trains en juillet et 6% en août. Pour rappel, le point de rentabilité du TGV est à 60 % de taux d'occupation.

Concernant Réseau, les travaux de développement qui n'ont pas été réalisés pendant la période de confinement devront être listés, priorités, honorés pour certains, et reportés voire abandonnés pour d'autres. Ces travaux sont indispensables pour faire circuler les trains en toute sécurité.

Pour l'UNSA-FERROVIAIRE, l'Etat en tant qu'actionnaire principal et unique doit assumer ses choix successifs et donc son rôle.

L'UNSA-FERROVIAIRE interpelle donc le Gouvernement sur l'urgence d'un plan d'aide financier de grande ampleur pour sauver le ferroviaire notamment le FRET, à l'image de ce qu'il a fait pour AIR FRANCE.

L'UNSA-FERROVIAIRE ne pourra considérer comme des réponses appropriées des demandes de vente d'actifs, porteurs de valeurs au système ferroviaire, et encore moins des demandes supplémentaires de réductions d'effectifs alors que nous sommes déjà en flux tendu.

L'UNSA-FERROVIAIRE ne saurait cautionner le moindre impact en termes de réduction de l'offre ferroviaire, alors que le rail est l'avenir d'une transition écologique juste.

LES CONSEQUENCES DE LA CRISE POUR LA SAS FRET

Depuis le début du confinement de la population et la réduction du plan de transport qui en a découlé, le FRET a maintenu son activité à hauteur de 60% environ du plan de transport nominal. Nous sommes la seule activité à avoir pu maintenir ce niveau car Fret SNCF a été considéré comme une entreprise vitale pour la Nation. Ce sont 400 convois qui ont circulé quotidiennement, sur des voies largement dégagées et libres de tous travaux nocturnes. Les trains qui circulaient peuvent être classés en 3 catégories : les trains vitaux Nation, les trains vitaux Pandémie et les trains de continuité industrielle.

La baisse d'activité de Fret SNCF a été d'environ 40 % sur la période. La crise pandémique sera probablement suivie d'une récession économique, dont les impacts sur les clients et sur Fret SNCF sont en cours d'évaluation.

Même s'il est impossible d'évaluer précisément le niveau et le rythme de la reprise, l'hypothèse est faite d'un retour dans une tranche comprise entre 75% à 85% du plan de transport d'avant crise d'ici la fin de l'année, la sidérurgie, les produits pétroliers, l'automobile et le combiné ne retrouvant pas leur niveau d'avant crise, l'entreprise table également sur un niveau d'activité en 2021 compris entre 85% et 90% du niveau d'avant crise et ce indépendamment des effets spécifiques marchés.

Une baisse de 40% du plan de transport représente environ 25M€ de perte de CA par mois, se traduisant par un impact de -17M€ sur la MOP.

Les estimations de l'impact sur l'année 2020 sont difficiles à établir.

Selon les estimations à date, la crise sanitaire pourrait entraîner en 2020 **une perte de CA de l'ordre de 140M€, avec un impact sur la MOP d'environ -100M€.**



Si l'impact de la crise sanitaire sur la MOP atteint -100M€ et si aucune mesure de soutien n'est décidée par l'Etat, la situation **de trésorerie de Fret deviendrait très délicate dès fin 2020.**

Les capitaux propres étaient de 261 M€ début 2020 et pourraient accoster à seulement 41 M€ fin 2020.

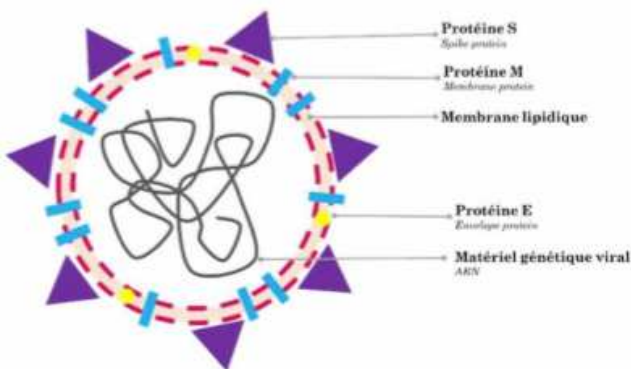
Fret prépare donc la vente anticipée d'actifs immobiliers, si cela s'avérait nécessaire. **Il est impératif que l'Etat décide et ordonne des mesures de soutien à Fret SNCF sous peine de le voir finir comme le Sernam.**

DZP Sud Est



LE VIRUS EN 3 MIN :

✚ Le virus n'est pas un organisme vivant, mais une molécule de protéine (ADN) recouverte d'une couche protectrice de lipides (graisses) qui, lorsqu'elle est absorbée par les cellules des muqueuses oculaires, nasales ou buccales, modifie leur code génétique (mutation) et les convertit en cellules de multiplicateurs et d'agresseurs. Parce que le virus n'est pas un organisme vivant, il n'est pas tué, mais se décompose de lui-même. Le temps de désintégration dépend de la température, de l'humidité et du type de matériau dans lequel il se trouve.



✚ Le virus est très fragile ; la seule chose qui le protège est une fine couche de graisse extérieure. D'où l'efficacité de tout savon ou détergent. La mousse casse le gras (c'est pourquoi il faut frotter pendant au moins 20 secondes et faire beaucoup de mousse). En dissolvant la couche de graisse, la molécule de protéine va se disperser et se décomposer d'elle-même.

✚ La chaleur dissout la graisse ; utiliser de l'eau à une température supérieure à 25 degrés pour se laver les mains, les vêtements et tout le reste. De plus, l'eau chaude produit plus de mousse, ce qui la rend encore plus utile.

✚ L'alcool ou tout mélange avec de l'alcool à plus de 65% dissout toute graisse, en particulier la couche lipidique externe du virus.

✚ Tout mélange avec 1 partie d'eau de javel et 5 parties d'eau dissout directement la protéine, la décomposant de l'intérieur.

✚ L'eau peroxyde aide beaucoup après le savon, l'alcool et le chlore, car le peroxyde dissout la protéine virale, mais il faut l'utiliser pure et elle fait mal à la peau. Pas de bactéricides. Le virus n'est pas un organisme vivant comme les bactéries ; on ne peut pas tuer ce qui n'est pas vivant avec des antibiotiques, seulement désintégrer rapidement sa structure avec tout ce qui a été dit.

✚ Ne jamais secouer les vêtements, ou draps. Bien que collé sur une surface poreuse, il est inerte et se

désintègre en 3 heures (sur tissus et poreux), 4 heures (cuivre, car il est naturellement antiseptique ; et bois, car il élimine toute humidité), 24 heures (carton), 42 heures (métal) et 72 heures (plastique). Mais si vous le secouez ou utilisez un chiffon, les molécules du virus flottent dans l'air pendant 3 heures et peuvent se déposer dans votre nez. Les molécules virales restent très stables dans le froid extérieur ou artificiel comme les climatiseurs des maisons et des voitures. Ils ont également besoin d'humidité pour rester stables et surtout de l'obscurité. Par conséquent, les

environnements déshumidifiés, secs, chauds et lumineux le dégraderont plus rapidement.

✚ La lumière UV sur tout objet brisera la protéine du virus. Par exemple, pour désinfecter et réutiliser un masque c'est parfait. Mais attention, les UV décomposent également le collagène qui est une protéine de la peau (risque de cancer de la peau à long terme).

✚ Le virus ne peut pas passer à travers une peau saine.

✚ Le vinaigre n'est pas utile car il ne décompose pas la couche protectrice de la graisse.

✚ Plus l'espace est limité, plus la concentration du virus est importante. Plus ouvert ou ventilé naturellement sera l'espace, moins il sera concentré.

✚ Il faut aussi s'humidifier les mains, par exemple en les lavant beaucoup, car les molécules peuvent se cacher dans des micro rides ou les coupures. Plus l'hydratant est épais, mieux c'est.

✚ Gardez même les ongles courts pour que le virus ne s'y cache pas. Voilà pourquoi vous devez vous laver les mains avant et après avoir touché des muqueuses, de la nourriture, des serrures, des boutons, des interrupteurs, une télécommande, un téléphone portable, des montres, un ordinateur, des bureaux, une télévision, etc...



DZP Sud Est



L'INCLUSION DES PERSONNES LGBT (LGBT: Qui concerne les lesbiennes, gays, bisexuels et transgenres.)

Le 17 mai a eu lieu la Journée internationale contre l'homophobie, la transphobie, la lesbophobie et la biphobie. L'occasion de rappeler, qu'en ces temps de crise, il est toujours aussi important pour les entreprises de rester vigilantes sur leurs engagements.

Avec cette **journée internationale de lutte contre l'homophobie et les LGBTphobies**, les entreprises ont de nouveau l'opportunité de démontrer leur engagement envers une catégorie de leurs salarié.e.s toujours discriminée.

Depuis 2001, le cadre législatif dans le monde du travail évolue sur cette thématique. Cependant, force est de constater que ce sujet est quasiment méconnu dans le monde de l'entreprise, à toutes les strates et de ce fait, il mobilise difficilement. Le chemin est encore long pour sensibiliser les directions à ces nécessaires réformes sociétales.

Comme le rappelle la dernière étude de l'Autre Cercle (acteur de référence français qui œuvre pour l'inclusion des personnes LGBT dans le monde du travail) en partenariat avec l'IFOP, publiée le 12 février dernier, **55% des personnes LGBT entendent encore des expressions LGBTphobes dans leur organisation**. Et cette situation n'a pas pris fin avec la crise ! Avec la crise sanitaire se jouent en effet des situations d'isolement ou de fragilité psychologique pouvant aggraver les risques psychosociaux et qui devraient enjoindre les entreprises à **redoubler de vigilance sur leur engagement**. Il est nécessaire que les entreprises intègrent la question LGBT à leurs formations diversité et parfaire la formation de leurs salarié.e.s, notamment sur les questions de management.

Il est capital de ne pas invisibiliser leurs salarié.e.s LGBT et comme le mettait en lumière la dernière étude de l'Autre Cercle, **53% des personnes LGBT ayant eu récemment des pensées suicidaires en raison de leur orientation sexuelle ont subi des moqueries désobligeantes ou des propos vexants**.

Pour **l'UNSA FERROVIAIRE**, SNCF RESEAU doit s'inscrire dans une démarche de progrès et travailler sur des actions concrètes pour accélérer l'inclusion des personnes LGTB au travail. Il s'agit là de promouvoir nos valeurs de tolérance et d'attirer des profils divers au sein de nos organisations et repenser nos politiques RH en termes de recrutement ou de formation.

Pour **l'UNSA FERROVIAIRE**, il faut :

-Sensibiliser : Inclure le critère de l'orientation sexuelle et de l'identité de genre dans le dialogue social et dans la politique diversité en mettant en place un plan d'action en partenariat avec les associations du lutte contre les discriminations et relayer un enseignement sur ces questions à tous les acteurs de l'entreprise. Cela peut se traduire par la formalisation d'une Charte d'engagement, l'élaboration d'un

code de conduite, d'un accord cadre en associant les organisations syndicales.

-Mesurer : Réaliser en interne des sondages anonymes (tous les 3 ans), afin de mesurer les ressentis, les progrès et les pistes d'améliorations sur le sujet et mettre en place des groupes de travail.

-Capitaliser les bonnes pratiques : Proposer des fiches outils sur « les bonnes pratiques », des campagnes d'affichage et rappeler régulièrement son engagement dans ses publications internes sur son site intranet notamment et faire savoir en externe son engagement auprès du grand public.

-Favoriser le dialogue avec les salariées et les agents : GARE est un espace associatif mis en place au sein du groupe SNCF depuis 2000 pour permettre aux LGBT de faire respecter leurs droits mais encore trop méconnu de l'ensemble des salariés. N'oublions pas que les salarié.e.s LGBT peuvent en effet aussi être concerné.e.s par la parentalité ou une situation familiale difficile et certains parents peuvent par exemple craindre de faire la demande d'un temps partiel pour garde d'enfant en craignant de faire alors le coming-out.

Il est donc important de garantir la confiance et l'égalité de traitement dans les processus RH auprès de ces salarié.e.s vulnérables.

Il est important d'intégrer cette thématique au même titre que d'autres critères de diversité comme la question de l'égalité entre les hommes et les femmes, le handicap, l'âge... et que tous les engagements formels se traduisent par des mesures concrètes.

Notre société actuelle propose un vaste éventail de la famille et on est bien loin du schéma traditionnel, qu'elle soit recomposée, monoparentale, homoparentale ou qu'elle ait recours à l'adoption et plus récemment à la PMA (nouvelle loi Bioéthique février 2020).



L'UNSA FERROVIAIRE invite SNCF RESEAU à formuler de manière claire dans sa politique d'inclusion l'importance de la prise en compte des difficultés rencontrées par la communauté LGBT dans l'entreprise.

Toutes ces transformations contribuent à faire évoluer les normes sociétales et elles doivent être prises en considération dans nos organisations de travail actuelles.





Vos Elus au CSE ZP SE

ALLARD	Raphaële	allard.r@unsa-ferroviaire.org 07.66.17.15.83	BELLORGET	Jean Yves	bellorqet.jy@unsa-ferroviaire.org 06.01.28.11.38.
BUZIO	Lionel	buzio.l@unsa-ferroviaire.org 07.67.36.64.86.	CHARBONNIER	Sébastien	charbonnier.s@unsa-ferroviaire.org 06.78.72.16.39.
COULON	Patrice	coulon.p@unsa-ferroviaire.org	CROS	Delphine	cros.d@unsa-ferroviaire.org
ESCANDE	Pascal	escande.p@unsa-ferroviaire.org 07.60.07.37.91.	GAMELA	Cindy	gamela.c@unsa-ferroviaire.org
HENRY	Pierre	henry.p@unsa-ferroviaire.org 06.11.18.39.43.	MAURIN	William	maurin.w@unsa-ferroviaire.org
MURATI	Jean David	murati.jd@unsa-ferroviaire.org	POULEAU	Catherine	pouleau.c@unsa-ferroviaire.org
RAJKOWISKI	Jean Marcel	marcel.rajkowski@reseau.sncf.fr	VIVIER	Marie Laure	vivier.ml@unsa-ferroviaire.org
HUOT MARCHAND	Julie	julie.garrelou@reseau.sncf.fr	MEZIGHECHE RS	Karim	Mezigheche.k@unsa-ferroviaire.org 06.34.31.61.51.

VOUS SOUHAITEZ NOUS ADRESSER DES QUESTIONS :

cse.zpse@unsa-ferroviaire.org

SI VOUS SOUHAITEZ CONSULTER NOS INFORMATIONS EN LIGNE :

<https://jecontactemondeleg.wixsite.com/unsacsezpse>



J'adhère à l'UNSA !

CONTRACTUELS **Efficace** **Service public**
EXPERTISE **Savoir-faire** **Carrières**
Hot-Line Juridique **Autonome** **Responsable**
MÉTIERS **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

INFORMATIONS PRATIQUES

www.unsa-ferroviaire.org

UNSA Ferroviaire
 19, rue des Bretons - 93210 La Plaine St-Denis
 federation@unsa-ferroviaire.org