



Journal des CSE de SNCF Réseau

N°5 – Octobre 2019

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^{er} 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	1
GARE DU NORD 2024.....	2
FAITS MARQUANTS IDF	5
AUTOSIATION MISE EN MOUVEMENT (AuM).....	6
AUTOPROTECTION LOCALE	7
INFOS PRATIQUES.....	8





L'EDITO DU SECRETAIRE FEDERAL

La coutume veut que l'Automne soit le moment idéal pour tenir compte de ce qui a été fait et ce qui ne l'a pas été. Si cet adage s'appliquait à notre entreprise, quel serait le constat sur les deux dernières années ?

Ce qui a été fait :

- Préavis de grèves des cheminots à partir du 3 avril pour dénoncer les annonces du gouvernement, à savoir la réforme du ferroviaire.
- Approbation de la réforme du ferroviaire par le sénat le 14 juin 2018, avec 3 thèmes essentiels : la fin de l'embauche au statut à partir du 1^{er} janvier 2020, la transformation des 3 Epics en 5 Sociétés Anonymes à partir du 1^{er} janvier 2020 et l'ouverture à la concurrence pour les TER en 2019 et pour les TGV en 2020.
- Annonce de la reprise des 2 tiers de la dette par le gouvernement, 25 milliards en 2020 et 10 milliards en 2022.
- Démission de 1025 cheminots de la SNCF en 2018 soit une augmentation de près de 34% par rapport à 2017.
- A partir du 1^{er} janvier 2019, fusion des 3 instances CE, DP et CHSCT en une instance unique : Le Comité Social et Economique
- Signature de l'accord collectif le 15 mars 2019 sur la mutualisation des Activités Sociales et Culturelles au sein du GPF. Avec une mise en place des Comités d'Activités Sociales Int-entreprises au 1^{er} juillet 2019
- Dépôt de droits d'alertes RPS sur certains CSE.
- Annonce de la réforme des retraites avec la fin des 42 régimes spéciaux
- Droit de retrait des mécaniciens et des ASCT suite à la collision d'un TER et d'un convoi spécial le à Saint-Pierre-sur-Vence survenu le 16 octobre 2019.
- Agenda social reprenant les sujets des négociations pour le passage en Société Anonymes à partir du 1^{er} janvier 2020.

Ce qui n'a pas été fait :

- 👉 Prise en compte de la souffrance des cheminots suite aux nombreuses restructurations dans l'entreprise avec des conséquences trop souvent dramatiques.
- 👉 Anticipation des nombreux départs de l'entreprise (retraites, démissions, licenciements,...).
- 👉 Amélioration du dialogue social dans les Instances Représentatives du Personnel. La direction de l'entreprise ne prend pas suffisamment en compte les alertes des Représentants du Personnel et n'associe pas les partenaires sociaux lors de l'élaboration de projets ou de réorganisations.
- 👉 La prise en compte des investissements nécessaires pour la survie du FRET. La conséquence possible est la fermeture de cette activité d'ici quelques années.
- 👉 Prise en compte réelle de l'impact de la réorganisation de l'entreprise au 1^{er} janvier 2020. Les SA Maison mère, SNCF Voyageurs et SNCF Réseau seront à capitaux 100% public avec fonds incessibles. Le FRET deviendra un Société d'Actions Simplifiées avec capitaux cessibles. Gares & Connexions deviendra une SA à fonds d'investissements cessibles. Le risque pour G&C est de voir cette entité

Pour l'UNSA-Ferroviaire, le constat est clair : La direction de l'entreprise applique, sans sourcilier, les directives de l'Etat, à savoir la déstructuration de la SNCF à petits feux. Pour cela, la direction utilise les moyens mis à dispositions pour museler les représentants du personnel et dégrader davantage le dialogue social. Espérons que le futur Président de la SNCF, Jean-Pierre FARANDOU soit attentif aux conditions au travail des cheminots, contribue activement à la pérennité de notre entreprise et améliore considérablement le dialogue social.



GARE DU NORD 2024

« Ou une gare par hasard dans un centre commercial »

C'est l'histoire d'un mirage qui vante les mérites des redevances dans les gares... A l'instar des gares allemandes Leipzig ou des gares japonaises comme Tokyo.

A la fin des années 1990, la Directions des Gares SNCF (DDG) fait le rêve de remplir les « tire-lires » de la SNCF avec des redevances en louant des surfaces commerciales dans les grandes gares et notamment les gares parisiennes. Après une escapade en Allemagne et au Japon, le projet de la Gare de l'Est concomitant avec l'arrivée du TGV EST puis le grand projet de la gare Saint-Lazare fut lancé avec l'appel d'offre concernant les surfaces commerciales, puis celui de la Gare de Lyon...

Certains rêvaient d'abord de centres commerciaux où il y aurait des quais, des trains... D'autres s'y opposaient en disant qu'il fallait faire des gares dans lesquelles on trouverait des commerces. La mentalité et la sociologie françaises ne sont pas les mêmes qu'au Japon. Et ce n'est pas qu'une histoire de gare mais aussi l'Histoire urbaine, une histoire de quartier et de vie de quartier avec tout ce qui compose l'urbanité.

Historiquement, les gares et les commerces se sont toujours conjugués ensemble. Depuis les premiers embarcadères où les camelots vendaient des fleurs, des journaux et autres articles...

Depuis les projets se sont succédés avec plus ou moins de succès en tenant compte ou pas des prescriptions ferroviaires, des conditions liées à des règles d'urbanisme commercial, et de l'urbanisme tout simplement*.

Le projet de la Gare du Nord ira à l'encontre également du rééquilibrage nécessaire des activités dans Paris et dans l'espace de la métropole du Grand Paris. De nombreux acteurs et élus estiment que ce projet ne peut qu'avoir des conséquences négatives pour les usagers et estiment qu'il faut faire d'autres choix en vue de faire de cette Gare du Nord un espace « civilisé » de mouvements et de rencontres. N'oublions pas non plus que la Gare du Nord est une porte d'entrée sur la Capitale pour de nombreux touristes. Autant dire qu'elle est, pour beaucoup d'entre eux la première image de la France qu'ils découvrent ! La Gare du Nord est aussi le chef-d'œuvre de l'architecte Jacques Ignace Hittorff, qui l'a conçue en 1864 et elle figure à l'inventaire des monuments historiques. En 2001, une gare d'échanges vitrée nommée halles d'Hittorff a été ajoutée pour améliorer les fonctionnalités, or le projet prévoit de la démolir !

Après les échecs urbains comme les Halles, les Quatre temps** qui vivent repliés sur eux-mêmes tels des paquebots où se concentre toute la banlieue parisienne, pourquoi le reproduire à Gare du Nord ?

Parce que ce sont des « pompes à fric » commerciales : On détruit la ville, mais on gagne de l'argent, c'est le plus important !

La Gare du Nord est le plus grand pôle d'échanges de France et d'Europe où circulent plus de 700 000 voyageurs par jour dont 500 000 dans la gare souterraine pour le Réseau Express Régional (RER) et le métro, ce qui représente plus de 200 millions de voyageurs chaque année : une manne pour des commerciaux !

La SEMOP conçoit, finance et réalise l'ensemble des travaux et exploite les espaces non dédiés au transport pour une durée de Concession de 46 ans : une vie !

Le projet prévoit d'accroître la surface de 80 000m² actuels à environ 115 000m², sur la base d'une augmentation de la fréquentation prévue d'environ 30% d'ici 2030. Cependant, aucun développement en termes d'installations ferroviaires n'est programmé alors même que la gare est déjà, de l'avis de tous les experts, saturée. La grande plate-forme transversale et le hall du Transilien se sont, au cours des années, remplis de kiosques commerciaux qui compriment l'espace réservé aux voyageurs et nuisent à l'accueil des usagers dans de bonnes conditions.

DIRECTION GÉNÉRALE IDF



Outre les capacités ferroviaires limitées, les espaces de circulation sont saturés quand plusieurs trains débarquent ou embarquent en même temps.

Ce projet pharaonique aux dépenses somptuaires pour le tout commerce est promis pour les JO de 2024 à marche forcée sans tenir compte de la crise de main d'œuvre du BTP, du retard des travaux, des aléas, sans se soucier des dégâts collatéraux pour tous les usagers du quotidien des lignes B, K et TER déjà pénalisés par les travaux du CDG Express.

A terme pour les usagers, des commerces en pagaille, mais après 4 ans d'enfer et de retard et au bout du tunnel, les acheminements seront plus longs pour aller prendre son train.

Est-ce bien là, la mobilité facilitée par Mobilité IdF, entre autres ?



*...à L'UNSA
on s'occupe
de moi...*

Les nuisances des travaux de jour comme de nuit pendant au moins 4 ans supportées par les agents SNCF de tous les métiers, par les agents de la RATP, par les riverains et les voyageurs seront sans communes mesures sans information préalable entre autres, sur la localisation de la centrale à béton et ses 90 bruyantes toupies quotidiennes.

Une fois les travaux terminés, quelles conditions de travail pour les agents d'escale qui devront courir de la plate-forme des départs à la plate-forme des arrivées dans ce centre commercial géant ?

Quelle sécurité et quelles mesures en cas de colis suspect comme cela arrive si souvent en gare ? Et nous n'avons pas évoqué toutes les installations supprimées, comme le cabinet médical du 110 rue de Maubeuge ou encore le restaurant d'entreprise ? où seront-ils relogés ?

Voilà donc, beaucoup d'inquiétudes liées à un projet d'envergure déjà très contesté, même les élu(é)s de la Mairie de Paris appellent à « revoir le projet » de fond en comble, remettant en cause son programme comme son montage financier.

C'est pourquoi l'UNSA-Ferroviaire demande à être entendue et d'agir en faveur de l'arrêt de ce projet et d'un dialogue de tous les acteurs concernés, visant à mettre sur pied un projet pour satisfaire l'exigence légitime d'une amélioration de la mobilité au lieu de persévérer dans une logique dépassée de mises en place de centres commerciaux qui ont pour seul objectif de satisfaire quelques intérêts privés au détriment de l'intérêt général.

* Lire Bernard Rouleau, « Villages et Faubourgs de l'ancien Paris ».

** Lire Geneviève Dubois-Taisne « la ville émergente », Ed de l'Aube.



FAITS MARQUANTS DE LA DG IDF – SEPTEMBRE 2019

Au cours de cette période, plusieurs événements Sécurité ont eu lieu et certains méritent d'être commentés :

- Le 26 septembre, aux Mureaux (EIC Paris Saint Lazare) : Lors d'une opération de remplacement de cartouches de détonateur (C51), 2 agents (1 agent graisseur et 1 ASP) sont blessés.

Des mesures conservatoires ont été prises.

- Le 27 septembre : Etampes (Infrapôle Paris Sud Ouest), présence intempestive d'agents dans une zone dangereuse.

Lors de la coupe d'un JIC, pour éviter les étincelles liées au tronçonnage, les agents se décalent dans la zone dangereuse d'une voie contiguë circulée ; un train arrive, klaxonne et freine d'urgence ; les agents ont le temps de regagner le domaine protégé. Il n'y a pas de conséquence.

L'événement de Sécurité du 26 septembre a été évoqué lors du précédent CSE du 02 octobre. Au départ de l'enquête, la cause de l'explosion des pétards n'était pas déterminée. En effet, les agents ont parfaitement respecté les procédures lors de la manipulation.

L'enquête a été menée pour voir, notamment, si le lot de ces pétards utilisés n'était pas défectueux.

Finalement, l'enquête a révélé que les cartouches ont été transportées dans un contenant non adapté. De fait, celles-ci ont été fragilisées. Cette fragilisation peut « dans

de très rares cas » provoquer une explosion (première connue à l'échelle nationale selon l'expert pyrotechnique de l'Entreprise). Cette méthode de transport était pratiquée sur plusieurs secteurs, sans que personne ne soit interrogé sur les risques. Le Pôle Sécurité va éditer prochainement une note pour expliquer les mesures à mettre en œuvre pour transporter, stocker et manipuler les cartouches de détonateurs en toute sécurité. Des réflexions sont aussi en cours pour voir comment utiliser des protections auditives.

Pour le deuxième événement du 27 septembre, les agents ont eu beaucoup de chance de ne pas être percutés par le train qui arrivait.

Il semble que l'organisation du travail soit en cause, puisque les agents se sont écartés pour éviter les étincelles liées au tronçonnage, en engageant la voie contiguë et donc la zone dangereuse. Un REX devra être fait pour éviter que ce type d'événement se reproduise !



Au cours de cette période, d'autres événements ont aussi impacté la Régularité :

- Le mois a notamment été marqué par :

- Une coupure d'urgence suite à électrisation d'une personne à Paris-Nord (PN), le 13/09, et un accident de personne à fort impact le 30/09 à Cesson.

- 2 incidents lourds liés aux travaux : Heurt d'un support caténaire par une pelle rail-route dans le tunnel de Chali-fert le 04/09 ; Restitution tardive des travaux à Lagny (PE), suite panne bourreuse (les bourroirs étant en position basse), le 27/09.

- Des incidents caténaires, à Epinay-Villetaneuse sur la grande ceinture (PN), le 11/09, et à Ivry sur Seine (PRG), le 30 septembre 2019.

Les événements de cette période ont fortement affecté la Régularité.

Ces différents incidents caténaires sont souvent en lien avec les travaux.

Sur notre périmètre IdF, il est souvent compliqué de gérer la masse de travaux à réaliser. Entre la maintenance à assurer et les nouveaux chantiers, tenir les délais pour assurer une restitution à l'heure, oblige à faire le « grand écart »...

Pour l'UNSA-Ferroviaire, la pression exercée par les managers sur les agents génère un certain nombre de RPS. Quand il y a un travail à faire, il faut mettre en face les moyens humains pour le faire !

Cela passe donc par une augmentation du niveau d'embauches pour compenser à la fois les nombreuses démissions et les départs en retraite !

INFORMATIONS NATIONALES

AUM – ADIEU « DEPART » !!!

À partir du SA2020, l'Entreprise supprime « L'autorisation de Départ » en appliquant les recommandations de l'EPSF et en se conformant aux différents articles de l'Arrêtés du 19 mars 2012.

Au 15 décembre 2019, nous devons donc appliquer la procédure d'Autorisation de Mouvement en application des nouveaux textes réglementaires.

Ceci s'explique par la séparation du Gestionnaire d'Infrastructure (SNCF Réseau) et les Exploitants Ferroviaires (ExF).

Ainsi, les Agents de Conduite devront obtenir les 4 assurances suivantes avant de se mettre en mouvement :

- ✓ Que les conditions relatives à la préparation de son train sont remplies et vérifiées – Prêt Pour l'Expédition (**PPE**).
- ✓ Que le service du train est terminé – Service du Train (**ST**).
- ✓ Qu'il est l'heure du départ et que rien ne s'y oppose (**HOO**).
- ✓ Que les conditions relatives à la circulation de son train sont remplies et qu'il a reçu l'autorisation de mise en mouvement de la part du Service chargé de la Gestion des Circulation (**Au.M**).

Une AuM est transmise à la circulation :

- ✓ Lors du départ en ligne depuis son établissement origine,
- ✓ Après un arrêt prévu,
- ✓ Dans certaines situations prévues à la documentation d'exploitation (Secours, contre- sens & contre-voie).

L'AuM est généralement transmise par l'ouverture du signal, à défaut :

- ✓ Par le signal à main Au.M spécifique (suppression des Guidons de Départ),
- ✓ Par écrit ou par dépêche,
- ✓ Verbalement,
- ✓ Mention dans les documents horaires,
- ✓ Tout autre moyen défini dans la Consigne Locale d'Exploitation (CLE).



Toutes les particularités telles l'expédition sur Voie Unique, voies à quai en courbe font l'objet d'un article spécifique de la CLE ou dans les Renseignements Techniques (RT).

Les agents des postes d'aiguillages, les agents de manœuvre, les agents d'accompagnements et les pilotes ne recevront qu'une « Information ».

Cette « Information » se fera sur le poste de travail par le DPx qui disposera d'une vidéo de présentation de 4mn, et il devra faire une présentation de la nouvelle CLE.

Pour les CREQ, 1 journée de Formation est déjà programmée pour les 170 agents de notre périmètre.

En gare de Paris Saint-Lazare, les Signaux Lumineux de Départ (SLD) seront remplacés par des plaques lumineuses « S.T. » (Service du Train Terminée). Une réflexion est en cours concernant l'information « Fermeture des Portes Effectuées » avec éventuellement un second boîtier lumineux.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, l'éclatement de notre SNCF en 5 S.A. conduit obligatoirement à des modifications de fonctionnement entre activités. Par contre, nous n'approuvons pas la démarche pédagogique. Nous estimons que cette modification réglementaire ne répondra pas à tous les cas aussi particulier qu'est notre réseau. Une « Information » n'aura pas vocation à répondre aux questions des agents. Nous regrettons que la Direction Générale Réseau d'Ile-de-France ne dispense de « Formation » à tous les acteurs de la Sécurité, même travaillant au sol !

INFORMATIONS NATIONALES

AUTOPROTECTION LOCALE

En mars dernier, la présentation de l'autoprotection Locale au CSE, avait été un échec car manquant d'arguments. Nous pensions que la direction avait entre-temps peaufiné la présentation en argumentant par des tests grandeur nature sur les différents sites de PRG. En vain.

L'auto protection locale (APL) fait suite à un constat de l'EPSF : la difficulté d'obtention des DFV inopinées de jour conduit certains agents ou certaines entreprises à travailler avec une chaîne d'annonce incomplète voire sans protection. De nombreuses opérations de maintenance ou de menus travaux sont réalisables de jour, même en IDF. Le but de l'APL est d'obtenir une planche Travaux S9 rapidement en entente verbale avec l'AC du poste et restituable à la demande.

Quatre conditions doivent être respectées :

- 1- Il faut que sur cette portion de voie l'APL soit autorisée
- 2- Seul un Dispositif de shuntage est utilisable
- 3- La libération de la zone chantier est vérifiable de visu
- 4- Les TTX et les LAM sont interdits.

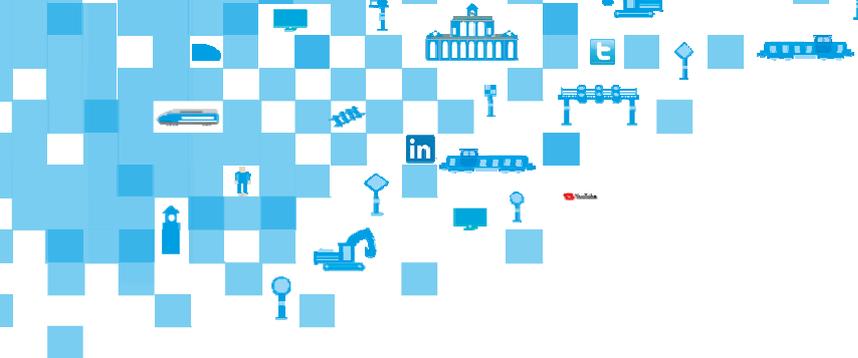


L'intervalle qui existait, a été remplacé par la garantie Equipement (GEq) avec le nouveau S9, mais la GEq est réservée à des ZEP de type L. La différence est que l'APL est applicable également sur des ZEP type G !

Deux établissements (EIC PRG et IPSO) en IDF pilotent l'expérimentation. Suite à la CSSCT de juin, un moratoire avait été mis en place après la découverte de divers dysfonctionnements relevés lors du test du 5 Juin sur Juvisy. Puis, une version 2 a été écrite avec un nouveau test terrain prévu en juillet mais aucun membre de la CSSCT PRG n'y a été associé. 14 APL sur Versailles et 10 APL ont été réalisées. Les premiers enseignements montrent que l'APL est généralement utilisé par des agents Voie, très peu par des agents SEG ou SM et pas du tout par des agents CAT car il n'est pas possible d'enrayer un LAM.

L'UNSA-Ferroviaire déplore que le Dsh ne soit pas utilisé comme bouclage (en cas d'erreur de l'AC) mais comme garantie de protection du chantier sans vérification de l'efficacité du shuntage. Si l'autoprotection locale trouve une justification sur des zones de pleine voie, elle n'est pas adaptée pour des interventions dans des grandes gares ayant des plateformes à voies multiples.





VOS REPRESENTANTS UNSA-FERROVIAIRE

CSE DG IDF

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

SI VOUS SOUHAITEZ NOUS ADRESSER DES QUESTIONS : valbom.a@unsa-ferroviaire.org

SI VOUS SOUHAITEZ CONSULTER NOS INFORMATIONS EN LIGNE : <https://www.unsa-ferroviaire.org>

Notre Site UNSA Réseau DG Idf : <https://cseidfunsaferrovia.wixsite.com/monsite>

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**
MÉTIERS **STATUT**
 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

INFORMATIONS PRATIQUES

www.unsa-ferroviaire.org

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