

LEmag

LA REVUE DE L'UNSA-FERROVIAIRE



QUOI DE NEUF À LA SNCF ?

Zoom sur les services médicaux SNCF

PAGES 8/12



SONDAGE

Grande enquête : votre avis sur Le Mag

PAGE 16

NOS ADHÉRENTS ONT DU TALENT



À LA UNE

L'amiante sur le matériel ferroviaire

PAGES 17/19

ÉDITO

La SNCF est bien plus qu'un simple opérateur ferroviaire

PAGE 3

▶ QUOI DE NEUF À L'UNSA-FERROVIAIRE ? 4 / 5

- Une nouvelle équipe pour l'UR Alsace
- Assemblée générale de l'UR Bourgogne Franche-Comté
- L'UR APC vous présente l'UNS-Air-BnB

▶ QUOI DE NEUF À LA SNCF ? 7 / 15

- **SA Gares & Connexions :**
Gare de Saint-Denis - L'Île-Saint-Denis : une accessibilité, mais à quel prix ?
- **SA SNCF :** Ce que tout le monde devrait savoir sur les services médicaux
- **SAS FRET :** Déménagement de la direction nationale Fret
- **SA Voyageurs :** "ATOUT CONDUITE" un programme d'envergure pour la Traction

▶ À LA UNE 16 / 24

- Questionnaire de satisfaction sur votre Mag !
- L'amiante sur le matériel ferroviaire : quelle organisation chez SNCF Matériel ?
- Feu vert pour la Caisse de branche ferroviaire Le Premier ministre arbitre en faveur de l'UNSA !
- Relance du fret ferroviaire : l'exemple de Miramas
- L'instant juridique : retour après absence de longue durée pour maladie
- Qu'est-ce que le harcèlement moral ?

▶ LES PLUS ++ 25 / 31

- **Du côté des UFR**
 - Faut-il avoir peur de la dette ?
 - RappelConso
 - Arnaques en tout genre...
- **Nos adhérents ont du talent**

LEmag



SCANNEZ-MOI
POUR NOUS
CONTACTER



Le Mag, la revue de l'UNSA-Ferroviaire
56 rue du Fbg Montmartre - 75009 Paris
Tél. : 01 53 21 81 80
Courriel : federation@unsa-ferroviaire.org
Site : www.unsa-ferroviaire.org

Directeur de la publication : Didier Mathis
Courriel : mathis.d@unsa-ferroviaire.org

Rédacteurs en chef :
Gilles Dontenvill & Fred Porcel

Membres du comité de rédaction :
L. Gaudin, C. Waliszek, I. Desbonnets, J. Fontaine

Photos : Pixabay.com, Freepik.com, Régis Chessum

Conception/réalisation :
Agence Ippac - 14, rue du Patronage Laïque
52000 CHAUMONT - www.ippac.fr

Impression :
ROTO CHAMPAGNE certifiée IMPRIM'VERT
Z.I. La Dame Huguenotte - 52000 CHAUMONT

CPPAP : 0917 S 07536 - ISSN : 2431-6814

L'UNSA-FERROVIAIRE PERD UN MEMBRE DE SA FAMILLE



Notre collègue et ami Romuald Fauchet s'est éteint le 28 mai dernier dans sa 53^e année.

Agent du domaine Matériel, il était depuis 2007 le gérant de l'OC Train du technicentre Est européen (TEE) et avait en charge la formation des nouveaux arrivants sur le site depuis plus de dix ans.

Secrétaire de notre section syndicale Matériel et membre du GN Matériel, c'était un militant investi qui a largement contribué à notre développement syndical sur le TEE.

Romuald nous avait récemment confié avoir « *trouvé une deuxième famille à travers l'UNSA* ». La famille UNSA-Ferroviaire de Paris Est a perdu l'un des siens.

Romuald, tu resteras à jamais dans nos mémoires et dans nos cœurs.

L'équipe du syndicat UNSA-Ferroviaire de Paris Est

La SNCF est bien plus qu'un simple opérateur ferroviaire



L'été arrive enfin ! Le ciel bleu annonce une période estivale synonyme de déconfinement et de reprise économique après des mois de morosité post-Covid.

Nous entamons le deuxième semestre 2021 avec une bonne nouvelle concernant Thalys. L'opérateur, détenu à 60 % par la SNCF et 40 % par la SNCB, a concrétisé un **plan de financement de 120 millions d'euros** auprès des banques. Ce prêt, contractualisé avec cinq banques européennes, permet de sécuriser son avenir dans un contexte de levée des restrictions de déplacement et de reprise progressive de l'activité ferroviaire.

À terme, le projet de Thalys est de fusionner avec Eurostar pour devenir un opérateur plus stable, plus puissant et gagner en efficacité, après les graves difficultés économiques et sociales que les deux compagnies ont traversées pendant la crise sanitaire.

Autre évolution marquante de cette période post-Covid : le patron de la SNCF, Jean-Pierre Farandou, a présenté le 1^{er} juin dernier **une nouvelle grille tarifaire pour ses TGV**, avec des petits prix accessibles jusqu'à la date du départ. L'objectif de cette évolution est de porter à 20 %

la part modale du rail dans les déplacements des Français d'ici 10 ans. Aujourd'hui, seuls 10 % de nos concitoyens choisissent le train, alors que 85 % prennent encore la voiture.

Pour l'entreprise, il ne s'agit pas de remettre en cause le yield management. L'opération consiste à modifier les mécanismes actuels de gestion des tarifs supprimant les prix modérés à quelques jours du départ. En effet, les voyageurs français étaient contraints jusque-là de réserver leurs billets trois mois à l'avance pour bénéficier de prix intéressants. Ce système n'était pas satisfaisant.

Souhaitons que ces modifications donnent aux Français de nouvelles habitudes de mobilité.

À l'UNSA-Ferroviaire, nous ne cessons d'affirmer que le train est la solution permettant de faire face aux principaux enjeux écologiques. Et ce défi du doublement de la part de marché du train est tout d'abord environnemental.

Sur le front écologique encore, la **SNCF veut devenir le premier partenaire producteur d'énergies renouvelables de France**. Grâce à son patrimoine foncier disponible, la SNCF compte installer des panneaux solaires et mener en parallèle 50 projets très concrets d'ici 2025, afin de produire 20 % de sa propre consommation d'électricité.

Pendant cette reprise où beaucoup d'entre nous vont reprendre leurs activités en présentiel, l'UNSA-Ferroviaire demeurera vigilante sur les conditions économiques et sociales de ce déconfinement.

Nous restons fortement mobilisés, notamment auprès des collègues de la SA Réseau et des fonctions support, qui vont subir d'importantes réorganisations très prochainement avec de nombreuses suppressions d'emplois. Nous nous sommes clairement positionnés **contre ces projets** de réduction drastique d'effectifs qui vont produire, à très court terme, une dégradation des conditions de travail et un risque social évident, lorsque tous les agents de terrain seront bientôt privés d'interlocuteurs « humains » de proximité.

Ainsi allons-nous **continuer à nous mobiliser** pour négocier l'arrêt de certaines étapes des plans de transformation des infrapôles et nous opposer farouchement aux effets sociaux désastreux des réorganisations des fonctions support par « plaques ».

Nous maintenons que tous **ces plans de réduction d'effectifs** sont totalement décorrélés des conséquences économiques de la crise sanitaire de la COVID 19, puisqu'ils ont été théorisés et imaginés fin 2019, bien avant la pandémie.

Il ne faudrait pas que cette crise devienne un prétexte inespéré pour manipuler l'inconscient collectif et lui imposer la primauté d'un besoin logique de redressement économique du groupe sur celui du redressement de la qualité produite, le tout au détriment de l'humain.

Nous y veillerons avec toute notre structure, au plus près de chacune et de chacun d'entre vous.

Je vous souhaite un bel été. Profitez de ce temps pour vous ressourcer avec vos amis et votre famille.

La rentrée sociale sera riche et nous avons besoin de votre soutien et de votre mobilisation !

Par Didier MATHIS
Secrétaire Général de l'UNSA-Ferroviaire ■

UR ALSACE Nouvelle équipe

C'est sous un beau soleil alsacien que s'est tenue – principalement en distanciel – l'assemblée générale de l'UR Alsace le lundi 31 mai 2021.

Les sujets ont été nombreux : mise à jour des textes internes à l'Union Régionale (statuts et règlement intérieur), rapports d'activité, moral, financier, mais aussi un bilan sur les adhésions ou encore l'ouverture à la concurrence, classification et rémunération, facilités de circulation, etc.

Une assemblée limitée à une soixantaine d'adhérents était présente à cette assemblée générale. Une nouvelle équipe de l'UR Alsace a été élue, Pascal Stricher faisant prochainement valoir ses droits de départ à la retraite. Son remplaçant était tout trouvé, en la personne de Ludovic Wintenberger, jusqu'à présent trésorier et secrétaire adjoint : il sait donc ce qui l'attend !



Audrey Ruzzi, Ludovic Wintenberger, Magali Feuerer, Gérard Schott, Ludovic Brasse tombent les masques le temps de la photo.

Afin de l'épauler au quotidien, il pourra compter sur :

- Audrey Ruzzi (secrétaire régionale adjointe et trésorière) ;
- Magali Feuerer (secrétaire régionale adjointe) ;
- Gérard Schott (secrétaire régional adjoint et trésorier adjoint) ;
- Ludovic Brasse (secrétaire régional adjoint).

... ainsi que sur tous les militants et militantes de l'UR Alsace qui, à travers les différentes instances, sont engagés au quotidien pour l'UNSA-Ferroviaire.

L'équipe de l'Union Régionale remercie

Didier Mathis (SG UNSA-Ferroviaire) et Chloé Bourguignon (secrétaire de l'UR Grand Est Interpro) pour leur présence, qui a permis de faire un point sur l'actualité syndicale.

La jeune et néanmoins expérimentée équipe de l'Union Régionale tient également à remercier les adhérentes et adhérents présents à cette AG, ainsi bien entendu que Pascal Stricher pour ses années d'engagement du côté des actifs.

Il restera actif, mais dans le syndicat des retraités de l'UNSA-Ferroviaire.

Par Catherine WALISZEK, adhérente à l'UR Alsace ■

UR BOURGOGNE FRANCHE-COMTÉ Assemblée générale

Le 28 mai 2021 s'est tenue l'assemblée générale de l'Union Régionale de Bourgogne Franche-Comté. Cette réunion conviviale a permis des échanges constructifs entre adhérentes et adhérents, permanents de l'UR et représentants de la fédération.

Ainsi l'ouverture à la concurrence, la situation économique de Réseau, Maintenir demain, l'optimisation des frais généraux administratifs et d'autres sujets d'actualité ont pu être abordés. Les questions ont été nombreuses, car la pérennité de notre entreprise est fortement remise en cause par les réorganisations en cours et à venir.

Le rapport moral présenté par Jean-Luc Saffroy a été validé à une large majorité.

Cette AG a aussi été l'occasion d'élire la nouvelle équipe de l'UR BFC. Jean-Luc Saffroy a passé le flambeau de secrétaire à Didier Garrido. Jean-Yves Bellorget et Philippe Hudeley ont été élus en tant que trésorier et trésorier adjoint.

Le nouveau secrétaire a présenté les orientations et objectifs, validés par l'équipe nouvellement élue :

- agir au plus près du terrain en augmentant les tournées et remonter les questions individuelles et métiers ;

- organiser des heures d'informations adhérents en invitant des secrétaires fédéraux ou des experts pour répondre aux questions ;
- accentuer la communication en utilisant les réseaux sociaux et l'affichage dans les panneaux syndicaux ;
- développer la cohésion entre les SA en animant des réunions où seraient présents les représentants du personnel des différents CSE ;
- associer les adhérents aux différents sujets d'actualité afin de les informer de l'avancée des projets et avoir des remontées terrain.

L'équipe de l'UR BFC aura toujours à cœur de continuer à défendre les acquis sociaux, tout en veillant à la préservation des conditions de travail des agents.

Elle remercie tous les participants, invités et adhérents, pour la richesse des débats.

Un grand merci à Jean-Luc Saffroy pour son dévouement et tout ce qu'il a apporté à l'UNSA-Ferroviaire et à l'Union Régionale de BFC. Il rejoindra l'UFR, continuera d'œuvrer activement pour le développement de l'UR et la défense des agents.

Félicitations à la nouvelle équipe !

Par l'équipe de l'UR BFC ■



Jean-Yves Bellorget
Trésorier



Philippe Hudeley
Trésorier adjoint



Didier Garrido
Secrétaire



Bruno Mathieu
Secrétaire adjoint



Christophe Laurent
Secrétaire adjoint

L'UR APC vous présente l'UNS-Air-BnB

➤ **PENDANT LA PÉRIODE DU CONFINEMENT, L'UNSA-FERROVIAIRE AQUITAINE POITOU-CHARENTES A SOUHAITÉ CONTINUER À EFFECTUER DES TOURNÉES POUR ÉCOUTER LES SALARIÉS EN PRODUCTION SUR L'ENSEMBLE DES SA.**

Certes, la SA réseau au sein du CSE ZPA nous aura permis d'organiser des « tournées COVID » que nous avons effectuées. Pour autant, cette possibilité se heurtait aux problématiques de l'hébergement et de la restauration, comme à celles du respect de la distanciation physique et des règles sanitaires.

Face à ces impératifs, l'UNSA-Ferroviaire APC a décidé de lancer le « challenge UNS-Air-BnB », pour trouver des solutions auprès de l'ensemble de nos adhérents actifs ou retraités et résoudre les problématiques principalement de restauration de nos équipes de tournées, mais aussi d'hébergement.

L'Aquitaine Poitou-Charentes étant considéré comme le petit Portugal, cette initiative nous semblait logique et nécessaire pour fluidifier notre engagement. Pour autant, en ces temps de COVID, nous n'étions pas certains de la pertinence de l'idée, ni de l'écho que

nous pourrions avoir de nos adhérents.

Et pourtant... Du Marmandais à la côte Basque, de la Dordogne au bassin d'Arcachon, de Lalande de Pomerol au Verdon sur Mer, de Royan à Cognac, de Saintes à la Rochelle, actifs et retraités ont répondu présents !

Nous avons ainsi pu :

- permettre à nos équipes de tournées de travailler sereinement ;
- impliquer nos adhérentes et adhérents dans ce travail de terrain ;
- casser l'isolement possible de certains d'entre eux.

L'UNSA-Ferroviaire APC

se félicite de cet engouement et de l'engagement de ses militants qui tous et

toutes à leur niveau participent à nos actions. Il ressort de ces rencontres que celles et ceux qui nous ont accueillis souhaitent que cette initiative perdure au-delà de la période COVID. Le challenge... culinaire... nous fait hésiter entre les fruits de mer, la lamproie à la bordelaise et les pièces de viandes... tout est dit.

Par L'Union Régionale
Aquitaine Poitou-Charentes ■

Union Nationale des Syndicats Autonomes
Aquitaine Poitou-Charentes
Bordeaux le Jeudi 4 mars 2021

Challenge UNS-Air-BnB Aquitaine Poitou-Charentes

Très chère(s) UNSAmi(e)s,

Depuis plusieurs mois, presque un an, nous nous débattons avec la COVID19. Entre le confinement, le couvre-feu, les masques, les vaccins... tous les emplois et toutes les fonctions sont impactés.

L'entreprise est dans la tourmente économique, et donc aussi ses salarié(e)s. Le Télétravail devient la règle et rencontrer nos adhérent(e)s comme les salarié(e)s de l'entreprise devient un vrai challenge.

L'UNSA Ferroviaire APC n'a pas arrêté de prendre contact avec ses adhérent(e)s, et a continué à tourner car les salarié(e)s continuent de produire sur Mobilités, Réseau et SA Holding SNCF. Mais avec la fermeture des restaurants et des hôtels, nos équipes de tournées travaillent avec difficulté.

Aussi, notre UR a décidé de vous proposer une sorte de « challenge ».

Si vous êtes volontaires pour accueillir pour un repas ou un hébergement d'une nuit une de nos équipes de tournées, faites-le nous savoir par retour de mail.

Nous vous proposerons de prendre en charge le prix du repas à hauteur de ce que nous prévoyons pour les tournées.

L'objectif de ce challenge est triple :

- permettre à nos équipes de tournées de travailler sereinement,
- impliquer nos adhérent(e)s dans ce travail de terrain,
- casser l'isolement possible de certains d'entre vous.

Alors, si vous êtes prêts à participer à notre challenge du « UNS-Air-BnB », contactez-nous... Il n'y aura de toute façon que des gagnants ...

Nous attendons vos retours...

UNSA Ferroviaire Aquitaine Poitou-Charentes
54 bis rue Amédée Saint Germain- CS 91402 - • 33077 BORDEAUX Cedex
Tél : 05 56 94 72 54 • Fax : 05 47 47 13 51 • ur.bordeaux@unsa-ferroviaire.org

unsa-ferroviaire.org



➤ ZOOM

Laurent ESCURE publie "Cultivons le Je démocratique"

Redonner espoir dans le jeu démocratique : c'est le pari que fait Laurent ESCURE, Secrétaire général de l'UNSA.

Dans son premier livre, il oppose aux discours catastrophistes la force du collectif, celui qui trace des perspectives pour que « les femmes et les hommes de bonne volonté qui veulent se projeter dans l'avenir » puissent tenir tête aux autoritarismes sous toutes leurs formes.

À cette fin, il prône l'exercice du doute, le goût du débat et la pratique de la raison. Et le syndicalisme dans tout ça ? Lisez le livre et vous saurez...

Cultivons le Je démocratique – Pour une immunité collective, Laurent ESCURE
Éditions de l'aube - 2021



Campagne nationale UNSA-Ferroviaire en faveur du développement du rail



Campagne nationale UNSA-Ferroviaire en faveur du développement du rail

#Jesoutienslerail



Capital Humain & politique ESE

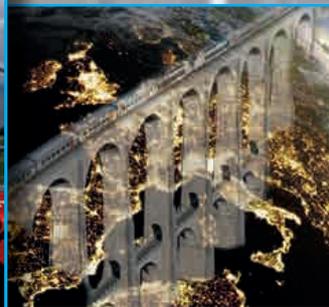


Campagne nationale UNSA-Ferroviaire en faveur du développement du rail

#Jesoutienslerail



Ferrotage



Campagne nationale UNSA-Ferroviaire en faveur du développement du rail

#Jesoutienslerail



Relations transeuropéennes & TEE 2.0



Campagne nationale UNSA-Ferroviaire en faveur du développement du rail

#Jesoutienslerail



Contrat pluriannuel de performance & SNCF Réseau



Campagne nationale UNSA-Ferroviaire en faveur du développement du rail

#Jesoutienslerail



Fret / Installations Terminales Embranchées



Campagne nationale UNSA-Ferroviaire en faveur du développement du rail

#Jesoutienslerail



Trains de nuit



Campagne nationale UNSA-Ferroviaire en faveur du développement du rail

#Jesoutienslerail



Petites lignes ferroviaires



Campagne nationale UNSA-Ferroviaire en faveur du développement du rail

#Jesoutienslerail



Industrie ferroviaire & filière stratégique

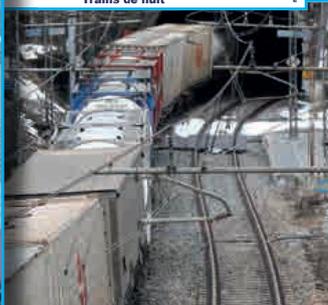


Campagne nationale UNSA-Ferroviaire en faveur du développement du rail

#Jesoutienslerail



Humanisation des gares



Campagne nationale UNSA-Ferroviaire en faveur du développement du rail

#Jesoutienslerail



Fret / massification & wagon isolé



Campagne nationale UNSA-Ferroviaire en faveur du développement du rail

#Jesoutienslerail



Wagons porte-auto



Campagne nationale UNSA-Ferroviaire en faveur du développement du rail

#Jesoutienslerail



Trains + vélos

#Jesoutienslerail



mai juin 2021

Gare de Saint-Denis - L'Île-Saint-Denis : une accessibilité, mais à quel prix ?

➤ **BIEN QU'ÉTANT UNE GARE FRANCILIENNE, LA GARE DE SAINT-DENIS EST LA 10^e GARE DE FRANCE EN TERMES DE TRAFIC, AVEC PLUS DE 100 000 VOYAGEURS QUI EMPRUNTENT PAS MOINS DE 950 TRAINS PAR JOUR.**

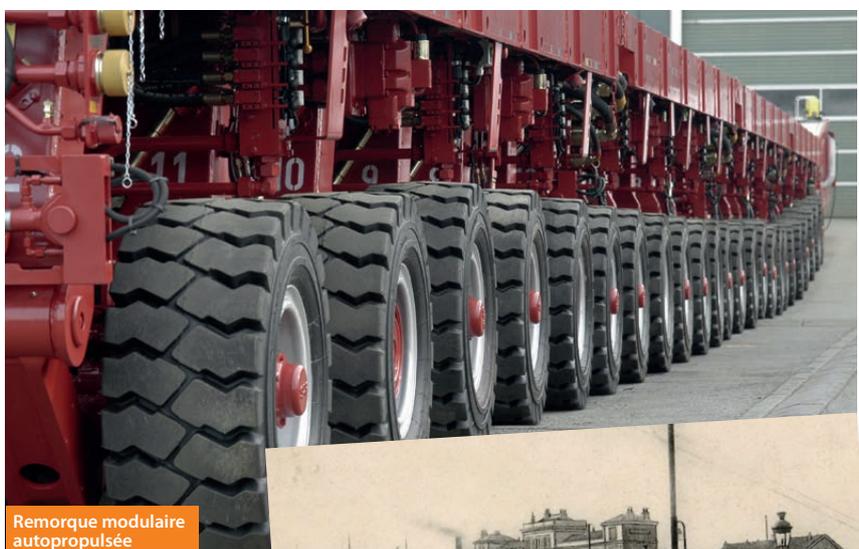
D'ici 10 ans, le trafic attendu s'éleva à 150 000 voyageurs/jour. La gare présente un faisceau de huit voies et cinq quais répartis ainsi : quatre voies sont affectées à la ligne H, deux voies à la ligne D et deux voies pour les TGV, Eurostar et Thalys.

Le projet s'inscrit dans le schéma directeur de l'accessibilité (SDA) cofinancé par la région (50 %), Ile-de-France Mobilités (25 %) et G&C (25 %), qui prévoit de mettre 209 gares franciliennes aux normes d'accessibilité.

À Saint-Denis - L'Île Saint-Denis, il s'agit d'améliorer l'accessibilité aux quais, mais aussi de créer un souterrain sous l'ensemble du plan de voies sans interrompre le trafic. Pour bien se rendre compte de l'importance du chantier, nous vous invitons à regarder la spectaculaire mise en place des deux tronçons (1 850 et 1 620 tonnes) du souterrain de 70 mètres de long (SDA Saint-Denis ripage des passages souterrains, <https://www.youtube.com/watch?v=WGpWaEp2leI>) à l'aide d'une remorque modulaire autopropulsée.

Ce chantier, le plus important du SDA, a démarré en 2019 et doit être terminé en 2023, car la ville accueillera en résidence une partie des athlètes des JO 2024.

Un chantier qui aura coûté trois fois plus cher que prévu.



Remorque modulaire autopropulsée

Dans ce dossier, le côté hors normes du projet a été complètement oublié. On peut légitimement penser que l'inscription de ce projet dans un vaste programme pluriannuel a aussi contribué à le banaliser.

Autre facteur, **le projet d'accessibilité s'est transformé au fil du temps en un véritable projet de refonte de la gare de Saint-Denis - L'Île Saint-Denis**, avec la création de deux bâtiments voyageurs aux deux extrémités du nouveau passage souterrain.

Forcément, si le projet n'est plus le même, cela change le prix, mais pas seulement : les études géotechniques préalables ont été insuffisantes, entraînant de mauvaises surprises (mur de soutènement à détruire, câble haute tension à détourner, sous-sol très friable...) et des surcoûts importants. Côté humain, les équipes ont été aussi sous-dimensionnées et il aura fallu deux ans pour remédier au problème.

Autre facteur aggravant, **les marchés ont été passés au coup par coup**, alors que la négociation d'un forfait aurait certaine-



La gare de St-Denis au début du XX^e siècle

ment amené les entreprises à rechercher des économies et à appliquer les normes françaises, moins contraignantes que les normes européennes.

La somme de tous ces événements a abouti à l'explosion du budget initial.

Comme il s'agit d'un cofinancement, la région Île-de-France et Île-de-France Mobilités vont être amenées à augmenter leurs participations. Gares & Connexions n'aura pas cette souplesse et il y a fort à parier que **l'augmentation du prix de ce chantier se traduise par des renoncements ailleurs.** À force de vouloir tout faire à l'économie, on se retrouve à devoir payer des surcoûts. Pas sûr que ce soit moins cher au final.

Par les administrateurs salariés G&C
Valérie LOURDAIN et Philippe FROISSARD

Credit : iMesurier, CC BY-SA 3.0 <<https://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/>>, via Wikimedia Commons

Credit : Domaine public

Ce que tout le monde devrait savoir sur les services médicaux



➤ **AU SEIN DE SNCF SA, LES SERVICES MÉDICAUX SNCF SONT PLACÉS SOUS L'AUTORITÉ DE LA DIRECTION OPTIM' SERVICES ET PILOTÉS PAR LA DIRECTION DES SERVICES MÉDICAUX (DSM). ILS VEILLENT À PRÉSERVER LA SANTÉ ET LA SÉCURITÉ DES SALARIÉS. ILS CONTRIBUENT AU CONTRÔLE DE L'APTITUDE MÉDICALE ET PSYCHOLOGIQUE DES SALARIÉS EXERÇANT DES TÂCHES DE SÉCURITÉ.**

Ils sont composés de trois médecines : la médecine du travail, la médecine de soins et la médecine d'aptitude sécurité, auxquelles s'associent des laboratoires d'analyse médicale, un service de soutien psychologique et des cellules d'études spécialisées.

Bien que ces trois médecines puissent interagir entre elles dans un objectif de prise en charge holistique des agents, si ces derniers l'autorisent, elles demeurent avant tout indépendantes les unes des autres, cela afin de préserver le secret médical.

Les services médicaux sont constitués d'un **réseau interne de cabinets médicaux** ainsi que de **médecins agréés** répartis sur tout le territoire national.

➤ LA MÉDECINE DU TRAVAIL

Le service de santé au travail SNCF est organisé sous la forme d'un service de santé autonome, assurant le suivi des agents des cinq sociétés SNCF.

Il répond à l'obligation de tout employeur d'organiser la surveillance médicale de la

santé et de la sécurité de ses salariés dans un objectif de prévention des maladies et risques professionnels. Il conseille et accompagne l'employeur dans la prévention et la protection des agents, les projets d'évolution de l'entreprise, la prévention des risques psychosociaux.

En octobre 2020, le service de santé au travail SNCF a obtenu le renouvellement de l'agrément par la DIRECCTE, pour une période de cinq ans. L'agrément fixe l'effectif maximal de travailleurs suivis par médecin du travail.

“*Toute entreprise de transport ferroviaire a l'obligation de s'assurer que la santé de ses salariés habilités aux fonctions de sécurité [...] est compatible avec la sécurité du système ferroviaire.*”

Le **médecin en santé au travail** connaît l'entreprise, le poste de travail, l'état de santé du salarié. Il peut donc formuler un avis d'aptitude à un poste de travail et éventuellement proposer des aménagements de poste. Il peut être sollicité par le salarié lui-même.

Tout en préservant le secret médical, il conseille les directeurs d'établissement, les salariés, les représentants du personnel. Il collabore avec les acteurs de la prévention des risques professionnels en établissement et réalise des visites de locaux et études de poste.

L'**infirmier ou l'infirmière en santé au travail** collabore avec le médecin du travail, participe aux actions de santé publique, aux actions de prévention, aux forums sécurité organisés par les établissements, aux visites de locaux, aux études de poste, à la formation de secouristes...

Il ou elle réalise les visites d'information et de prévention (VIP), des examens biométriques, écoute et conseille les salariés.

Le service de médecine du travail assure la surveillance de l'état de santé des salariés en fonction des risques relatifs à leur âge, leur santé au travail, leur sécurité, leur pénibilité.

Les différents suivis

Il existe deux types de suivi : le **suivi individuel simple** (SIS) lorsqu'il n'y a pas de risques particuliers et le **suivi individuel renforcé** avec risques particuliers (SIR), par exemple le travail de nuit, l'exposition à l'amiante... et toutes les surveillances que l'employeur décide de placer « à risques ».

Ces suivis génèrent différents types de visites : visite d'information et de prévention (VIP) initiale à l'embauche, examen médical d'embauche, VIP périodique, examen médical d'aptitude périodique – SIR, visite intermédiaire – SIR, visite de préreprise, visite de reprise, visite occasionnelle.



FOCUS SUR LA VIP (VISITE D'INFORMATION ET DE PRÉVENTION) EN SANTÉ AU TRAVAIL

Depuis le 1^{er} janvier 2017, le suivi de l'état de santé des agents se fait en collaboration médecin/infirmière, sous l'autorité du médecin du travail qui définit la périodicité des VIP et examens médicaux.

Le renouvellement de l'agrément en date du 7 octobre 2020 renforce ce travail collaboratif pour une durée de cinq ans, notamment avec l'amélioration de la disponibilité des infirmiers et infirmières, en les recentrant sur leur cœur de métier par délégations supplémentaires d'actes comme les VIP, les actions de prévention, les actions en milieu au travail.

La VIP comprend des examens paramédicaux et un entretien dont le contenu a été défini avec le médecin du travail. L'objectif est d'interroger le salarié sur son état de santé, d'informer sur les risques liés au poste de travail, de sensibiliser sur les moyens de prévention.

Cette visite ne rend pas une conclusion d'aptitude, mais une ATTESTATION DE SUIVI. La périodicité des VIP est différente selon la définition des postes occupés.



TÉMOIGNAGE DE SOPHIE DAUTUN

(infirmière en santé au travail au cabinet médical de Paris Est)

« Depuis que je réalise des VIP, cela m'a permis d'avoir un autre relationnel avec mes agents. Beaucoup de salariés apprécient ce temps d'échange, d'écoute qui est souvent moins tendu, car il n'y a pas d'aptitude à la clé, juste une attestation de suivi.

Nous pouvons les conseiller, les orienter et réaliser de la prévention. Je leur rappelle toujours qu'ils peuvent revoir le médecin du travail s'ils le souhaitent et que je suis là pour relayer leur demande. Si besoin, le médecin peut également demander à revoir l'agent.

Certains entretiens sont intenses. Les agents se confient par rapport à leur travail, leurs conditions de travail et ainsi nous pouvons déclencher par la suite soit une visite de poste, soit une AMTI (action en milieu du travail infirmier : actions de prévention, de sensibilisation réalisées sur le terrain auprès des salariés).

Cette délégation nous permet, en tant qu'infirmière en santé au travail, de nous recentrer sur notre rôle de prévention. Je trouve que j'ai une meilleure prise en charge de l'agent dans sa globalité et j'avoue que j'apprécie ce contact et cette autonomie.

Un vrai « KIFF » en tant qu'infirmière ! »



LA MÉDECINE D'APTITUDE SÉCURITÉ

Toute entreprise de transport ferroviaire a l'obligation de s'assurer que la santé de ses salariés habilités aux fonctions de sécurité (conduite ou hors conduite) est compatible avec la sécurité du système ferroviaire.

Les **centres ferroviaires d'aptitude sécurité** (CFAS) reçoivent les agents et candidats des SA SNCF et d'autres opérateurs ferroviaires ayant signé un contrat avec la DSM.

L'équipe d'un CFAS est composée d'un médecin, de deux infirmières, d'une secrétaire et de médecins spécialistes en ophtalmologie et cardiologie.

La **visite médicale aptitude sécurité** comprend une prise de sang (analyses effectuées par les laboratoires internes à la SNCF), une recherche de substances psychoactives dans les urines, un électrocardiogramme (ECG), un audio test, une consultation ophtalmologique, une consultation cardiologique, un examen clinique réalisé par le médecin d'aptitude sécurité.

À l'issue de cette visite, seul le médecin d'aptitude sécurité, agréé par le ministère des Transports, est habilité à notifier une décision d'aptitude à la sécurité ferroviaire (conduite ou autres tâches de sécurité ferroviaire).

➤ LA MÉDECINE DE SOINS

La médecine de soins s'inscrit dans le cadre du régime spécial de protection sociale des agents de la SNCF : c'est une offre de soins accessibles gratuitement en interne (intégrés à l'entreprise) et en externe (médecins libéraux agréés SNCF). Elle regroupe de nombreuses spécialités (médecine générale, ophtalmologie, cardiologie, psychiatrie, rhumatologie, addictologie, kinésithérapie...). Certains cabinets médicaux SNCF proposent des consultations infirmières comme la diététique, ainsi que l'accès à des laboratoires d'analyses.

Ce service est accessible à tous les cheminots et cheminotes du cadre permanent en activité, ainsi qu'aux contrats d'apprentissage et de professionnalisation. Les rendez-vous sont pris par téléphone ou grâce à un service en ligne *Clic RDV* (intranet et interface salariée), qui permet aux salariés de prendre rendez-vous avec l'ensemble des médecins, généralistes et spécialistes dans les différents cabinets médicaux SNCF.

Contrairement au médecin du travail, le médecin de soins n'a pas de contact avec les établissements.

Les consultations sont prises en charge à 100% et sans avance de frais sauf prélèvements forfaitaires (1€ par médecin et 0,5€ par auxiliaire médical). Bien que l'offre SNCF soit plurielle et de qualité, les agents SNCF bénéficient du libre choix.

La médecine de soins SNCF présente de nombreux avantages en termes de qualité, facilité, confidentialité et surtout rapidité pour obtenir un rendez-vous avec



“ La médecine de soins SNCF présente de nombreux avantages en termes de qualité, facilité, confidentialité et surtout rapidité pour obtenir un rendez-vous avec un médecin spécialiste. ”

un médecin spécialiste, en comparaison avec la médecine de ville ou hospitalière où les délais d'attente sont considérables. Les médecins spécialistes sont pour la plupart des hospitalo-universitaires, ce qui facilite la prise en charge des agents en milieu hospitalier.

Le service de médecine de soins joue un rôle prépondérant, notamment pour combler le manque de médecins dans certaines zones de déserts médicaux.

Les agents contractuels n'ont pas accès à la médecine de soins, exception faite pour la période sanitaire actuelle pour des consultations d'urgence dans le cadre de la COVID. L'UNSA-Ferroviaire revendique l'ouverture de la médecine de soins aux agents contractuels.

En résumé, ces trois services de médecine ont des objectifs très différents : le premier protège la santé des salariés en fonction de leur poste de travail, le deuxième s'assure que la santé du salarié ne nuira pas à la sécurité des circulations ferroviaires, le troisième prodigue des soins pour améliorer la santé des salariés.

➤ LES LABORATOIRES

Les laboratoires SNCF, accrédités, réalisent quotidiennement des prélèvements effectués dans les cabinets médicaux sur prescription d'un médecin et des examens de biologie médicale, pour chacune des trois médecines.

Les équipes sont composées de biologistes, techniciens de laboratoire et secrétaires. Aujourd'hui, il reste trois laboratoires qui se situent à Paris, Bordeaux et Lyon.



UN PEU D'HISTOIRE, REMONTONS LE TEMPS !

Au début du XIX^e siècle, la création des six grandes compagnies ferroviaires ayant nécessité le recrutement de personnel pour exploiter les lignes, des médecins sont recrutés pour évaluer les qualités physiques des candidats dans un premier temps, puis maintenir ces travailleurs en bonne santé et les soigner en cas de maladies ou d'accidents.

À cette époque où le paternalisme est de bon aloi, on consent à payer le travail à des tarifs assez bas. Cette insuffisance pécuniaire est compensée par des avantages en nature, comme les soins médicaux et pharmaceutiques gratuits pour le cheminot et sa famille.

Le médecin de la compagnie devient peu à peu le « médecin de famille ».

Une organisation territoriale se met en place, les lignes se trouvent divisées en « sections médicales » et les villes en « secteurs médicaux ».

Par la suite, les médecins sont chargés de faire passer des visites périodiques d'aptitude aux emplois dits de sécurité, pour contrôler l'aptitude d'un agent durant toute sa carrière (en instaurant des normes d'aptitude sur le plan de la vision).

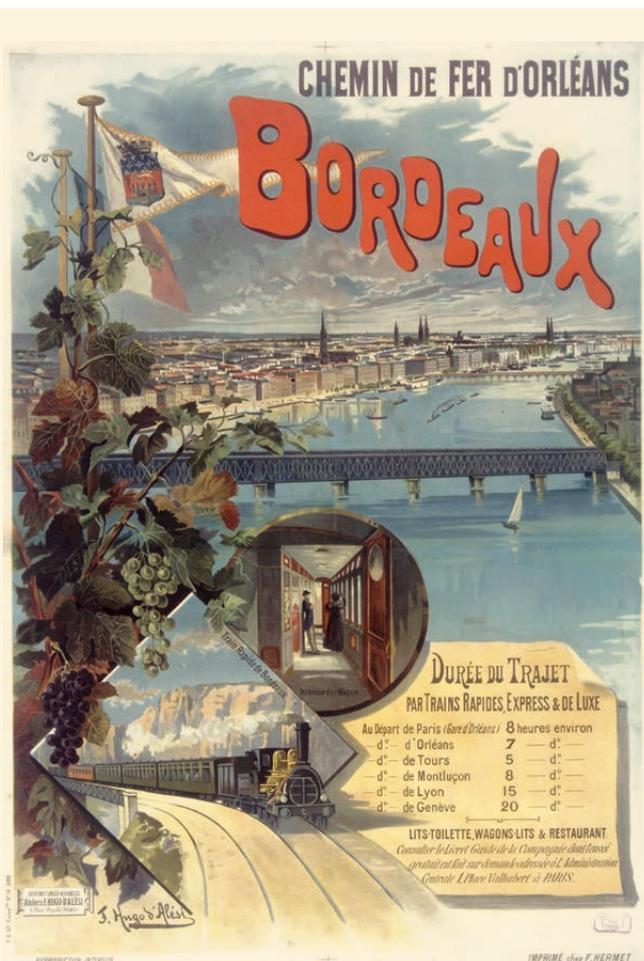
Au fil des décennies, les grandes compagnies développent leurs centres médicaux dans les villes pour que les cheminots puissent bénéficier des avis et conseils de spécialistes recrutés parmi les chefs de services hospitaliers. On voit aussi se créer dans certains centres ferroviaires importants (dépôts, ateliers) des infirmeries, animées par des auxiliaires médicaux appréciés des cheminots pour leurs compétences et leur dévouement.

Des médecins chargés de soins courants sont recrutés et habilités à délivrer des arrêts de travail ou à signer des reprises de travail. Ces centres sanitaires prennent une importance croissante au début du XX^e siècle.

Au lendemain de la Première Guerre mondiale, le recrutement d'agents reprend de plus belle, les médecins doivent intensifier les embauches et les surveillances périodiques d'aptitude aux emplois de sécurité.

On peut affirmer précocement l'installation d'une médecine de travail spécifique au sein des compagnies des chemins de fer.

À la création de la SNCF en 1938, une réflexion est portée par les médecins sur la médecine SNCF du futur, avec l'introduction du concept de la médecine préventive. Les médecins d'établissement voient le jour avec un effectif de 1 800 agents et une double fonction en médecine de soins et médecine du travail.



Credit: Frédéric Alexianu dit F. Hugo d'Allet, Public domain, via Wikimedia Commons

De 1945 à 1982, la situation sanitaire générale s'améliore, avec une régression des grands fléaux antérieurs (syphilis, tuberculose).

En 1983, la SNCF devient un EPIC, les effectifs médicaux évoluent considérablement à la baisse sur cette période, du fait de la bonne santé des cheminots en activité. La consommation baisse et le médecin se consacre à ses tâches en cabinet et sur le terrain en matière de médecine du travail. La médecine du travail devient alors une médecine spécifique.

Le cheminot moderne vivant au sein d'une entreprise moderne bénéficie d'un entourage médical moderne. Entré à la SNCF à la suite d'examen médicaux et psychotechniques sévères, il fait l'objet tout au long de sa carrière d'une surveillance médicale efficace.

► LE PÔLE DE SOUTIEN PSYCHOLOGIQUE

Le pôle de soutien psychologique de la SNCF vient en appui et en accompagnement individuel et/ou collectif dans le cas de situations difficiles et sensibles. Il accompagne notamment les agents de l'entreprise ayant été confrontés à des suicides ou accidents, ou encore ayant été victimes d'agression.

Ce pôle propose également son écoute aux agents dans le cadre de manifesta-

tions de signes cliniques en lien avec des restructurations de l'entreprise, ou encore en appui des équipes managériales pour accompagner le changement au sein d'équipes en souffrance.

► TROIS CELLULES INTERNES D'ÉTUDES SPÉCIALISÉES

Elles viennent en appui aux médecins du travail et aux établissements. Il y a la cellule de toxicologie, d'épidémiologie, de psychopathologie et travail.

Les services médicaux ne seraient rien sans la collaboration des personnels et la diversité des métiers qui les constituent, que ce soient les personnels médicaux ou paramédicaux, médecins, infirmiers et infirmières qui ont vu leurs tâches se diversifier (missions hygiène, Arprat, COSI, PRAP, SST), secrétaires - qui jouent un rôle prépondérant pour chacune des rôles médecines - personnels des laboratoires, psychologues du travail...

➤ **ET DEMAIN ?
LES ÉVOLUTIONS À VENIR**

Aujourd’hui, certains facteurs comme :

- les mouvements d’effectifs
- les évolutions d’organisation des établissements « clients »
- la cessation d’activité de médecins notamment en médecine de soins
- les projets immobiliers impactant les zones d’implantation des cabinets médicaux
- les préconisations formulées par la DIRECCTE lors du renouvellement de l’agrément en médecine du travail

amènent la direction des services médicaux à revoir l’implantation et la cartographie des cabinets médicaux, en termes de fermeture et de transfert d’activité, ainsi qu’à réfléchir à différentes évolutions d’organisation pour répondre aux attentes de ses clients établissements et pour renforcer son organisation, afin d’optimiser la prévention en santé au travail.

Concernant la médecine de soins, l’entreprise SNCF fait le choix de la maintenir et étudie en parallèle la complémentaire santé pour les agents du cadre permanent.

Concernant la médecine du travail, la direction souhaite adapter l’offre aux besoins de ses clients SA/SAS.

Ainsi et pour faire suite aux préconisations de la DIRECCTE lors du renouvellement de l’agrément des services médicaux, à savoir recentrer les infirmiers et infirmières en santé au travail sur leur cœur de métier et faire évoluer l’activité secrétariat vers la médecine du travail, développer la pluridisciplinarité afin de renforcer la prévention des risques professionnels et développer les visites informations et prévention, **la DSM**



étudie et expérimente plusieurs pistes d’évolution d’organisation :

- **l’appui des secrétaires auprès du personnel en santé au travail** : le GMT (guichet unique en médecine du travail) pour les prises de rendez-vous et l’assistance administrative ;
- **les visites en santé au travail sur le lieu principal d’affectation (LPA) et valise connectée** pour un service au plus près du lieu de travail des salariés : ce dispositif spécifique vient pallier les fermetures de cabinets médicaux ;
- **la téléconsultation** (suivi de l’expérimentation) : mis en place dans le cadre

de la crise sanitaire actuelle, ce dispositif complémentaire pourrait être maintenu dans le temps ;

- **le développement de la pluridisciplinarité** : travail en collaboration avec différentes spécialités (psychologues externes, ergonomes...).

L’UNSA-FERROVIAIRE SOUTIENDRA TOUJOURS LA PÉRENNITÉ DES SERVICES MÉDICAUX DANS TOUTES LEURS DIMENSIONS

Enfin, **la situation sanitaire que nous vivons depuis des mois a mobilisé les services médicaux SNCF**. Ils ont contribué à la diffusion des messages de prévention contre les risques de contagion, la mise en place des mesures de protection à déployer dans les collectifs de travail, l’accompagnement des managers pour l’identification des cas contacts, l’ouverture de sa médecine de soins aux agents contractuels en cas de suspicion COVID, le déploiement de la vaccination...

L’urgence sanitaire occupe le devant de la scène depuis de longs mois. L’adaptabilité dont ont fait preuve les équipes des services médicaux, leur conscience professionnelle et leur engagement ne sont plus à démontrer.

Par Annabelle CRESPIN, Danielle GALLAVARDIN, Marie-Cécile MARCHETTI, Agnès RIVOALLAN ■



Déménagement de la direction nationale Fret

➤ **LA DIRECTION DE FRET SNCF SAS DÉMÉNAGE, ELLE QUITTE CLICHY OÙ ELLE ÉTAIT PRÉSENTE DEPUIS 2008, POUR PARTIR À SAINT-OUEN.**

➤ **CE DOSSIER A ÉTÉ TRAITÉ DANS L'URGENCE**

La limite pour dénoncer le bail était le 31 décembre 2020 et la présentation du dossier en CSE le 17 décembre 2020. La direction de Fret SNCF confond une fois de plus vitesse et précipitation.

Lors des échanges en CSE, **les élus UNSA-Ferroviaire ont contesté les effectifs pris en compte.** En effet, pour les élus, environ 100 personnes n'avaient pas été comptabilisées. **Le dossier économique était également incomplet :** les installations transférées et les locaux syndicaux n'étant pas pris en compte, la surface était donc insuffisante.

La direction a décidé d'accentuer le télétravail et de mettre en place le flex office dans les nouveaux locaux, avec des bureaux en open-space. Un ratio de présence de 0,7 a été pris en compte, chiffre calculé aux bornes du GPU par *SNCF Immobilier* et non avec les données de la direction de la SAS Fret.

Malgré l'insistance de l'UNSA-Ferroviaire, le chef de projet s'est entêté dans son erreur, jusqu'à la prise de conscience de la DRH et le recalcul des personnels, les élus avaient vu juste : il manquait bien 105 personnes, soit au final 695 personnes.

Le calcul des surfaces pour intégrer les salariés manquants, les installations transférées et des bureaux syndicaux ont amené une modification du bail, entraînant une prise de surface supérieure et le transfert de 35 agents sur deux autres sites.

La libération du siège actuel doit être effectuée pour le 5 juillet, afin d'effectuer le curage et la remise en état pour une libération définitive le 9 septembre.



➤ **LA MAUVAISE GESTION DU DOSSIER A RETARDÉ LE PLANNING**

Ainsi, une entrée des lieux était donc prévue le 5 juillet, le mobilier et toutes les installations étant neufs, mais c'est finalement au mieux un mois plus tard que cela pourra être effectif.

Fret SNCF se retrouve donc dans l'obligation de maintenir les salariés en télétravail durant cette période. Chose plus rocambolesque, Fret SNCF SAS se retrouve ainsi sans siège social durant au minimum un mois. Durant cette période dite transitoire, quelques bureaux seront loués à Saint-Denis pour les salariés qui n'ont pas la possibilité ou ne souhaitent plus télétravailler.

➤ **UNE APPLICATION POUR VISUALISER LES POSTES DE TRAVAIL DISPONIBLES**

Conséquence de la mise en place du flex-office dans ces nouveaux locaux, des capteurs de présence non nominatifs seront installés à tous les postes de travail et une application pour visualiser les postes de travail disponibles sera mise en service, sans possibilité de réservation, malgré la demande des agents. Cette application

“ *Durant cette période dite transitoire, quelques bureaux seront loués à Saint-Denis pour les salariés qui n'ont pas la possibilité ou ne souhaitent plus télétravailler.* ”

gèrera aussi les réservations de salles de réunion.

Pour la restauration, le bâtiment étant équipé d'un restaurant interentreprises (RIE), le CASI de Paris Nord devrait passer une convention avec ce RIE, mais pas avant septembre au minimum.

La direction a prévu un réfectoire dans les nouveaux locaux, d'une capacité exceptionnelle de 26 places pour 660 personnes... Une véritable honte pour une entreprise telle que Fret SNCF.

La principale motivation de ce projet étant de réduire les coûts liés à la location par une réduction drastique des surfaces, il est aisé de comprendre les choix de l'entreprise.

Nous pourrions résumer ce projet par : économie, économie, adieu QVT.

Par les élus du CSE Fret SNCF ■

“ATOUT CONDUITE”

un programme d'envergure pour la Traction



Simulateur LITO 2 NG

➤ **FIN 2020, LA DIRECTION LANCE UN PROJET DE GRANDE AMPLEUR AU SEIN DES MÉTIERS D'AGENTS DE CONDUITE ET DES CADRES TRANSPORT TRACTION (CTT/DPX), QUI DEVRAIT S'ÉTENDRE JUSQU'À FIN 2025.**

Selon la direction des métiers de la traction, l'objectif serait d'améliorer la sécurité et les conditions d'exercice du métier de conducteur, tout en optimisant la performance et au passage la satisfaction client.

Il faut donc comprendre que l'arrivée de la concurrence n'est pas étrangère à la **volonté de l'entreprise de vouloir faire performer ses agents en termes de qualité de service**. Mais cela ne sera pas sans conséquence sur l'évolution des métiers. Ce projet ambitieux propulse l'ADC comme un acteur essentiel et incontournable pour l'entreprise et le désigne comme « d'intérêt majeur » pour l'avenir. Si l'on peut admettre, dans une période fortement restructurante pour de nombreux métiers, que cette situation puisse être considérée comme plus « confortable », il nous faut comprendre à quel prix et sous quelles conditions.

Pour les cadres CTT / DPX, c'est une énième évolution de leur métier qui se profile, en les dédiant à des missions administratives et de management au détriment de leurs compé-

tences techniques. Ils auront pour missions de former et expliquer l'intérêt du projet à leurs équipes, en soutenant une politique d'entreprise pas toujours transparente.

“Atout conduite” ou faire de la conduite des trains un atout de performance et une fierté d'entreprise est un projet co-construit avec les activités, le gestionnaire d'infrastructure (SNCF Réseau) et les entités Traction.

Dès que le pôle Traction de l'UNSA-Ferroviaire a pris connaissance d'*Atout conduite*, nous avons soulevé de nombreuses interrogations et porté un certain nombre de propositions, dans le cadre des bilatérales organisées par l'entreprise et lors de la nouvelle commission métier Traction. Outre les échanges avec les organisations syndicales représentatives, la direction

LES CINQ CHANTIERS D'ATOUT CONDUITE



SÉCURITÉ



EXERCICE DU MÉTIER



MANAGEMENT



QVT



PERFORMANCE DE PRODUCTION ET QUALITÉ DU SERVICE CLIENT

Traction travaille avec 33 entités Conduite et 14 établissements Réseau. Des panels d'ADC et de CTT/DPX sont également régulièrement associés aux travaux.

Productivité, performance de la production, conditions de travail, parcours professionnels, organisations du travail, évolutions réglementaires, outils digitaux, capacités managériales, acculturation de la ligne managériale aux spécificités Traction, voici la liste des thèmes qui seront traités en réalité à l'intérieur de ces chantiers, le tout sur fond d'accompagnement du changement...

Pourtant, à ce jour, la direction avance à très petits pas, ne donnant aucune précision sur les nombreux axes qui composent les cinq blocs (cf. illustration), aucune garantie sur d'éventuelles nouvelles responsabilités incombant aux agents, rien non plus sur l'amélioration de la qualité de vie au travail (QVT).

Malgré tout, la direction des métiers de la traction envisage de faire aboutir certains items de blocs d'ici la fin de l'année 2021 et des actions ont déjà été développées sur certains sites, comme l'amélioration des retours BS, la propreté des cabines de conduite, l'amélioration de pistes et d'itinéraires.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, certains sujets ne relèvent pas de l'amélioration de la QVT, mais bien des obligations de l'employeur (pistes et itinéraires, salubrité des toilettes, etc.).

Évidemment, nous n'ignorons pas les enjeux à venir pour l'entreprise et de toute évidence, nous devons nous y atteler, mais de tels projets doivent impérativement être porteurs de progrès significatifs pour l'ensemble des salariés, en évacuant les nombreux irritants et en offrant une véritable amélioration de la qualité de vie au travail, tout en conservant un niveau de sécurité optimal.

➤ ATOUT CONDUITE, ADC ET DPX AU CENTRE D'UN OBJECTIF MAJEUR, MAIS À QUEL PRIX ?

Évolutions, restructurations, adaptations sont aujourd'hui les maîtres mots d'une « New SNCF ». Et le projet *Atout conduite* en est un bel exemple.

Lors de bilatérales, la direction de la Traction a présenté différents chantiers au sein d'un projet nommé *Atout conduite*. Projet ambitieux en totale co-construction avec les directions des activités, qui va inévitablement bouleverser nos métiers de tractionnaires, imposant au passage un énième ajustement à nos DPX d'un produit. Car à l'UNSA-Ferroviaire, nous ne sommes pas dupes et les impacts d'une grande évolution amènent toujours leur lot d'obligations et de développement de polycompétence, entre autres...

Balayant ainsi les objectifs affichés par l'entreprise que sont l'amélioration de la productivité, de la performance, des conditions de travail, des parcours pro, des organisations du travail, des évolutions réglementaires, des outils digitaux, des capacités managériales, de l'acculturation de la ligne managériale aux spécificités traction, le tout sur fond d'accompagnement du changement...

Autant d'éléments qui contraignent la direction de la traction à transmettre plus de transparence pour l'ensemble de la ligne managériale en charge d'expérimenter ou d'échanger les ADC sur ce projet sensible.

Malgré cela, de nombreuses zones d'ombres sont à déplorer !

Dans les chiffres que nous avons pu obtenir, 33 entités traction et 14 établissements Réseau contributeurs participent à ce programme *Atout conduite*, permettant ainsi à rendre participatif l'ensemble du territoire. L'entreprise, au travers d'un chronogramme, cible une possibilité de mise en œuvre par phase, dont certaines doivent aboutir en décembre 2021. Sachant que d'autres axes qui nous seront prochainement développés sont poussés à une échéance plus lointaine (2025).

Pour l'UNSA-Ferroviaire, au-delà d'un ralentissement engendré par la Covid-19, il nous paraît prétentieux d'envisager d'atteindre cet objectif de décembre 2021. D'autant qu'il est primordial d'amplifier les échanges, afin de développer plus précisément les axes de ces cinq blocs, car au-delà des besoins et volontés, il y a l'enjeu majeur que sont l'intérêt et les conditions des salariés. Points sur lesquels nous serons intransigeants.

Actuellement, une véritable prise en main d'*Atout conduite* est développée par de nombreux acteurs chez TER. Que ce soit dans les BU, par des chefs de projet et autres entités telles que DDL, etc., développant ainsi diverses actions.

Mais ces actions ne doivent en aucun cas glisser vers un déploiement sans avoir développé un REX et un dialogue social. L'UNSA-Ferroviaire compte bien porter une réflexion acérée, primordiale pour identifier les conséquences générées sur les collectifs de travail, les conditions de travail, ainsi que sur une potentielle surcharge mentale ou autre développement de situation anxieuse.

Bien évidemment, qui dit projet dit mise en place d'expérimentations. Comme indiqué sur l'image ci-dessous, certaines de ces expérimentations questionnent sur les sujets abordés, tant sur le fond que sur l'intérêt.

EXPÉRIMENTATIONS

Pistes et itinéraires : Outils Vigi Express/Aristote

Traitement BS : Modèle traitement PSE

Ouverture à la concurrence : Echanges sur les motivations des ADC

Organisation du travail : Expérimentation d'OPLA (à venir)

Interface sol-bord : Intégration ADC dans les REX (à venir)

Interface sol-bord : Organisation visites/montées en compétences (à venir)

Culture sécurité : Renforcement de l'animation d'un collectif sécurité (à venir)

L'UNSA-Ferroviaire tient à être précise : nous n'accepterons pas la mise en place ou le développement d'outils ou de mesures à la hussarde qui ne peuvent être que sources de conflits.

« Faire de la conduite des trains un atout de performance et une fierté d'entreprise », tel est le nouvel adage de l'entreprise envers les salariés de la Traction.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, cette volonté devra passer par des engagements et une totale transparence, pour que les salariés au centre de ces évolutions ne soient pas que des outils de performance.

Par Olivier BROSSE & Olivier DÉPOULAIN ■



L'UNSA VOUS DONNE LA PAROLE !



QUESTIONNAIRE DE SATISFACTION SUR VOTRE MAG !



Le Mag fait partie de l'histoire de l'UNSA-Ferroviaire

Après tant d'années à porter les valeurs et l'image de notre syndicat, nous aimerions recueillir vos impressions, vos suggestions, vos remarques pour nous aider à l'améliorer. On compte sur vous, alors... c'est parti !

COMMENT ON FAIT ?

Vous pouvez répondre :

> **par écrit** en remplissant le questionnaire ci-contre. Une fois terminé, il suffit de détacher le questionnaire et de le glisser dans une enveloppe, si possible avec fenêtre pour profiter de l'adresse déjà écrite... sans oublier d'ajouter un timbre !

> **sur internet** en cliquant ici <https://forms.gle/dKEizeMkSJYc29S9A>

> **sur internet** toujours, en scannant ce QR Code



**SCANNEZ-MOI
POUR RÉPONDRE
AU QUESTIONNAIRE
EN LIGNE**



> Les résultats ?

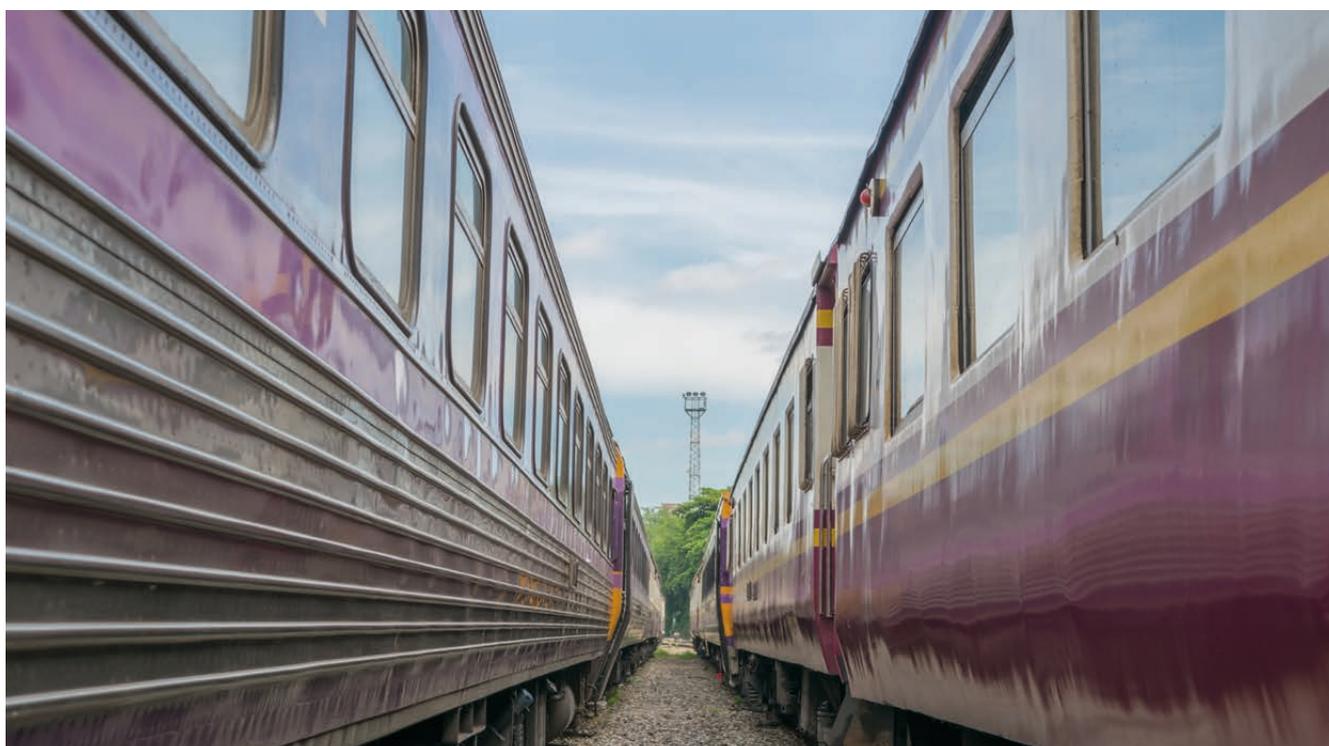
Ils seront publiés dans Le Mag dès que nous les aurons tous reçus... et analysés. Avant la fin de l'année autant que possible, si l'actualité nous le permet.

> Et après ?

Nous ferons le maximum pour intégrer toutes les remarques exprimées et faire évoluer votre Mag, pour qu'il continue à vous apporter des informations utiles, de qualité... et agréables à lire !

L'équipe du Mag ■

L'amiante sur le matériel ferroviaire : quelle organisation chez SNCF Matériel ?



LA PRÉVENTION DES RISQUES LIÉS À L'AMIANTE EST PILOTÉE PAR LE DÉPARTEMENT SÉCURITÉ, QUALITÉ ET GESTION DES RISQUES, APPELÉ MS AU SEIN DE SNCF MATÉRIEL.

La problématique "amiante et fibre céramique réfractaire" (FCR) est gérée par la division Prévention des risques professionnels et facteurs humains, appelée MS P, composée d'un animateur correspondant sécurité (COSEC), de préventeurs risques (fibres dont amiante, biologique, routier, alcool, chimique, incendie, électrique, industriel, plain-pied) d'un ergonome formateur Prévention des risques liés à l'activité physique (PRAP), d'un référent Facteurs organisationnels et humains et d'une accompagnatrice CSSCT – bilan HSCT.

Le préventeur chargé des risques fibres, dont l'amiante, travaille en liaison étroite avec celui chargé du risque chimique.

MS P pilote donc la problématique amiante pour MI (matériel industriel), mais également pour l'ensemble des établissements du Matériel rattachés aux activités (IC, TN, TER et Voyages).

Le préventeur amiante a construit un réseau de veille des normes et de la réglementation de l'entreprise et participe à des groupes de travail en collaboration avec l'AFNOR. Son objectif prioritaire est la protection des opérateurs et la maîtrise des risques, y compris ceux qui sont accidentels.

MS P a une très bonne connaissance des normes, puisqu'elle participe à leur écriture

en collaboration également avec les clusters de l'ingénierie.

Afin de prévenir les risques d'exposition des agents à l'amiante, MS P s'appuie sur deux axes :

- > **identification des risques via la base Fibres** : où est situé le risque qui se trouve défini dans cette base ?
- > **savoir-faire** : formation du personnel et moyens mis en œuvre pour les interventions sur des matériaux contenant de l'amiante.

La base Fibres, gérée par les clusters de l'Ingénierie, est un recueil des données fournies par les constructeurs.

C'est un répertoire des séries d'engins ou des pièces symbolisées, entre autres, mais qui ne fait pas de suivi individuel par rames ou par engins (au n° d'engin ou de pièce). Et lorsque les fournisseurs n'ont pas fourni de données, mais que par l'analyse il est identifié une pièce à risque, alors tous les engins d'une série sont considérés à risque, car la base n'est pas mise à jour engin par engin ou analyse par analyse.

Cette base Fibres est reconnue par l'AFNOR comme l'équivalent du dossier technique amiante (DTA) qui est d'usage dans le secteur du bâtiment et des travaux publics (BTP).

Cependant, bien qu'elle soit mise à jour régulièrement à la suite de travaux de révisions, de réparations sur engins ou sur pièces réparables (PRM), mais aussi au travers des ordres de modifications (OM) ou de nouvelles données fournisseurs ou à la suite d'investigations, **il peut subsister des éléments amiantés qui n'ont pas encore été découverts** sur les voitures, wagons ou engins, que ces éléments soient d'origine ou ajoutés à l'occasion de réparations.

En synthèse, la base Fibres reprend de façon exhaustive toutes les données disponibles connues sur le risque amiante dans les matériels, mais pas de manière fine.

C'est l'une des raisons pour lesquelles il est préconisé de faire de la prévision avant travaux, de façon à définir quoi faire, mais aussi et surtout comment faire lorsqu'il y a ou qu'il y aura suspicion de présence d'amiante lors de l'avancée des travaux.

En fonction du type d'intervention (maintenance avec ou sans retrait d'amiante), le ou les engins seront envoyés soit vers un établissement adapté dont les agents sont formés pour les opérations de maintenance à proximité de pièces amiantées, mais sans opérations de retrait, soit sur un établissement certifié pour effectuer



le retrait de matériaux amiantés, car une certification sera alors nécessaire. Et lorsque c'est le cas, MS P est en relation étroite avec la direction générale du travail (DGT).

Les établissements qui sont en charge de matériels amiantés sont accompagnés par le préventeur de MS P. Ce dernier aide à construire les modes opératoires correspondant aux OM :

- > en précisant les meilleures organisations de travail pour les opérateurs ;
- > en accompagnant le laboratoire et le site pour la réalisation de la stratégie d'échantillonnage pour la recherche d'amiante ;
- > en identifiant et en assurant la mise à disposition d'équipements de protection individuelle (EPI) adaptés en fonction du résultat de l'échantillonnage.

Le mode opératoire sera également adapté en fonction des résultats d'un test d'empoussièrément effectué au niveau de l'environnement du lieu des travaux ou des opérations de maintenance, ce qui aura pour but de protéger bien entendu non seulement les opérateurs intervenants, mais également les collègues qui évolueront aux alentours du chantier quand celui-ci n'est pas confiné.

➤ L'AGENCE D'ESSAI FERROVIAIRE (AEF)

Elle est habilitée à mettre en œuvre la prestation de prélèvement d'échantillonnage d'air ambiant et intervient également pour le montage des dossiers de maintenance au travers de la MA25400 : dispositions de prévention lors d'opérations relevant du métier matériel SNCF sur des matériaux ou des organes contenant des fibres (amiante, fibres céramiques réfractaires).

Extrait de la MA25400 : « ... ce document reprend les éléments liés au dispositif de prévention, à l'évaluation des risques, à la protection des personnels et de l'environnement, aux modes opératoires à suivre lors d'interventions sur des matériaux contenant de l'amiante ou des fibres céramiques réfractaires, et aux dispositions à prendre pour le traitement des déchets. ».

L'AEF est donc également force de proposition.

En 2020, MS P a mandaté le cabinet d'expertise Kisio pour bénéficier d'un accompagnement stratégique et opérationnel sur



Credit : Gyrostat (Wikimedia, CC-BY-SA 4.0), CC-BY-SA 4.0
<https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/>, via Wikimedia Commons

“ *L'UNSA-Ferroviaire s'attache à protéger la santé des opérateurs qui interviennent sur les matériels, mais également de ceux qui évoluent dans un périmètre proche des interventions lorsque le risque amiante est présent.* ”



l'organisation de la prévention liée au risque amiante sur le Matériel, dans l'objectif de compléter ou relancer ce qui était déjà mis en œuvre depuis plusieurs années.

Le cabinet a préconisé, entre autres pistes, la présence d'un référent formé amiante sur chaque établissement, afin de réagir vite quand survient la découverte de présence d'amiante.

La mission de ce référent est de déterminer la fonctionnalité et la conformité des équipements qui sont sur place et d'accompagner les choix opérationnels. Le préventeur amiante et fibres de MS P pilote les référents de tous les établissements et réalise avec eux un point trimestriel d'avancement du plan d'action national.

► ZOOM SUR DEUX CAS PRÉCIS

La découverte d'amiante sur une série de wagons à bogies en 2018 a été une réelle surprise, la direction étant persuadée que ces matériels n'en contenaient plus.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, ce fut la même surprise. Tous les wagons de cette série étant passés au moins une fois en grande visite générale (GVG) avec des OM définissant le retrait des pièces amiantées dans les années 2000, il ne devait, en principe, plus y avoir de sujet.

Mais... concernant l'enduit Becker, de nombreuses séries sont repérées comme à risque dans la base Fibres. Moults engins ont fait l'objet de prélèvements matières dans le passé, qui ont infirmé la présence d'amiante.

Mais... c'était sans compter sur l'évolution des normes de repérage qui s'affinent régulièrement du fait des évolutions technologiques et permettent une détection beaucoup plus précise de la présence d'amiante dans les matériaux, conduisant à identifier comme amiantés des engins jusqu'alors certifiés sains !

De même, depuis 2019, les normes de repérage avant travaux sont devenues beaucoup plus restrictives. Leur mise en œuvre, dès 2020, a permis la découverte de la présence d'amiante que les mesures précédentes n'avaient pas relevée, ce qui a créé des écarts.

Une première solution, palliative, a été de former des opérateurs pour qu'ils soient en capacité de procéder à du repérage visuel. Mais... il n'existe pas de formation adaptée et il y a un nombre beaucoup trop important de pièces différentes, ce qui a compliqué la seule reconnaissance visuelle.

MS P a élaboré un partenariat afin de concevoir une application d'intelligence artificielle (IA) capable « d'identifier » une pièce amiantée en la comparant avec une base de données composée de photographies de pièces analysées, répertoriées et classées. Cette application est utilisée régulièrement et fait actuellement ses preuves.

La législation indique que c'est le donneur d'ordre qui est responsable du repérage de l'amiante avant travaux. Dans l'organisation actuelle, le donneur d'ordre n'est pas toujours le payeur, d'où la difficulté à ce qu'il puisse mettre en place une organisation adaptée pouvant répondre à cette législation.

Actuellement, c'est SNCF Matériel qui gère les problématiques, le temps que les organismes de formation puissent monter des sessions permettant de former des « opérateurs de repérage ». Ce sera ensuite aux donneurs d'ordre de reprendre la chose en main.

Les normes actuelles ayant fortement évolué et afin de faire un état du parc, la base Fibres est analysée régulièrement, en particulier concernant les engins, rames de voitures et wagons qui n'étaient pas traités et/ou repérés comme étant amiantés et qui pourraient l'être à présent.

Tous les résultats qui seront repérés déclencheront des mesures adaptées pour les engins considérés. Ceux-ci seront gérés à toutes occasions favorables et le plus rapidement possible.

Concernant les personnels, les évaluations des risques professionnels (EVRP) sont régulières pour garder la maîtrise du risque.

En conclusion, l'UNSA-Ferroviaire s'attache à protéger la santé des opérateurs qui interviennent sur les matériels, mais également de ceux qui évoluent dans un périmètre proche des interventions lorsque le risque amiante est présent.

De ce fait et uniquement grâce à l'UNSA-Ferroviaire, tous ses élus en CSE et CSSCT ainsi que ses membres de commissions locales sont sensibilisés syndicalement à la problématique de l'amiante.

L'UNSA-Ferroviaire regrette fortement que la direction du Matériel n'accorde pas aux élus et aux membres des commissions locales la possibilité de bénéficier de la formation Encadrement amiante, particulièrement complète puisqu'elle aborde les notions d'intervention sur matières amiantées.

Pourquoi un tel refus ? La direction considère qu'une simple information de quelques heures suffit....

L'UNSA-Ferroviaire ne cessera de réclamer une véritable formation pour les élus à qui l'on demande de donner des avis sur des modes opératoires et des travaux qui engagent la sécurité des agents.

L'UNSA-Ferroviaire Matériel reste à votre écoute, n'hésitez pas à nous contacter en cas de besoin.

Par l'équipe UNSA-Ferroviaire Matériel ■

FEU VERT POUR LA CAISSE DE BRANCHE FERROVIAIRE

Le Premier ministre arbitre en faveur de l'UNSA !



➤ LA SATISFACTION DE L'UNSA-FERROVIAIRE

Hormis le point technique du choix de la cohabitation des deux systèmes d'information, préférée à l'adaptation du système actuel, toutes les revendications qui avaient été portées et âprement défendues par notre fédération sont donc actées et l'UNSA-Ferroviaire partage les termes de la note de cadrage, selon lesquels **la solution retenue permet « d'aboutir au dispositif le plus lisible et le plus simple possible pour les entreprises et pour les assurés ».**

Fidèles lectrices et lecteurs du Mag, vous avez suivi avec assiduité ces dernières années le feuillet « Caisse de branche ». Résumés des deux épisodes précédents :

- le 26 juin 2020, le gouvernement confirmait par écrit la création d'une future caisse de branche, sur la base du scénario n° 5 porté et défendu par l'UNSA-Ferroviaire dans le cadre du rapport IGAS-CGEDD ;
- le 10 mars 2021, l'UNSA-Ferroviaire interpellait par deux courriers respectifs les ministres concernés, dont le Premier d'entre eux, sur le cadre de mise en œuvre toujours en discussion au sein des cabinets et administrations concernés...

Par courrier en date du 10 mars 2021, vous avez sollicité le Premier ministre quant à la mise en œuvre des engagements pris par le Gouvernement s'agissant de la création d'une caisse de branche pour le secteur ferroviaire.

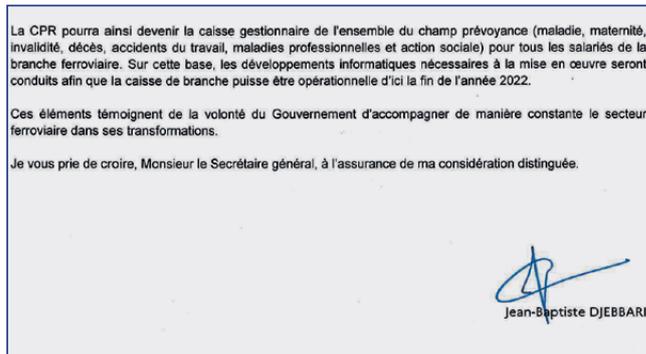
À la suite du rapport produit par la mission IGAS-CGEDD sur l'avenir de la prévoyance dans la branche ferroviaire, le Gouvernement a choisi de faire de la Caisse de prévoyance et de retraite du personnel de la SNCF (CPR) la future caisse de branche du secteur ferroviaire (scénario 5 du rapport).

La bonne nouvelle est enfin tombée ce 22 mai 2021, par la voix d'une **réponse du ministre des Transports adressée à l'UNSA-Ferroviaire, qui fixe le cadre de mise en œuvre de la Caisse de branche, précise les arbitrages afférents rendus par le Premier ministre**, déclinés par une première note d'information présentée lors du conseil d'administration exceptionnel de la CPRP SNCF le 25 mai, **engagements écrits qui répondent aux revendications de l'UNSA-Ferroviaire**, notamment :

- la CPRP SNCF sera sous la marque « **Caisse de branche** » **l'unique interlocutrice** pour tous les salariés et tous les employeurs de la branche ferroviaire ;
- un **décret** confèrera un caractère réglementaire à cette caisse de branche et garantira la délégation de gestion de la CNAM à la CPR ;
- cette délégation recouvrira un **mandat de gestion intégral** confié à la CPRP SNCF ;
- enfin, le **maintien de la gouvernance** actuelle de la CPRP SNCF est garanti.

Ajoutons évidemment à ces principaux points de satisfaction la perspective d'une **pérennité d'activité pour nos collègues de la CPRP SNCF**, dont le professionnalisme et l'implication ont toujours été unanimement soulignés.

À la suite du rapport produit par la mission IGAS-CGEDD sur l'avenir de la prévoyance dans la branche ferroviaire, le Gouvernement a choisi de faire de la Caisse de prévoyance et de retraite du personnel de la SNCF (CPR) la future caisse de branche du secteur ferroviaire (scénario 5 du rapport).



L'UNSA-Ferroviaire se félicite de cette décision, qui présente une garantie de qualité et d'équité de traitement pour tous les salariés de la branche, les agents du cadre permanent, les futurs agents transférés, nos collègues contractuels de la SNCF et les salariés des autres entreprises ferroviaires. Ne boudons pas notre plaisir car dans le panorama de la protection sociale française, ce n'est pas tous les jours que l'on assiste à la genèse d'une nouvelle caisse et c'est encore moins le cas quand c'est une organisation syndicale qui en est à l'origine.

À ce stade, la première note de cadrage du projet présentée en CA de CPR le 25 mai devra être dûment précisée et complétée par un document complémentaire, qui sera communiqué lors du CA suivant du 22 juin 2021, un an presque jour pour jour après l'engagement écrit du gouvernement du 26 juin 2020.

D'ailleurs et comme demandé par l'UNSA-Ferroviaire, la mise en œuvre opérationnelle de la Caisse de branche fera l'objet d'un point d'étape lors de chaque séance du CA de la CPR.

Il reste 18 mois avant la naissance de la Caisse de branche, annoncée fin 2022 : vos administratrices et administrateurs UNSA-Ferroviaire sauront les employer au mieux afin d'accompagner au sein du CA de la CPR la mise en œuvre des meilleures dispositions possibles pour les assurés, mais aussi des conditions optimales de traitement pour les gestionnaires de la CPRP SNCF.

Nous reviendrons donc vers vous dans un prochain Mag pour des informations plus détaillées.

Par Didier MATHIS, François PIEROTTI, Jean-Marc MAINI ■

RELANCE DU FRET FERROVIAIRE

L'exemple de Miramas

➤ **DEPUIS PLUS DE DIX ANS, LES ORGANISATIONS SYNDICALES REPRÉSENTATIVES LOCALES ET NATIONALES ET LA MAIRIE DE MIRAMAS TRAVAILLENT À MAINTENIR À FLOT LE TRIAGE DE MIRAMAS.**

Les multiples réorganisations chez Fret SNCF, ainsi que les sous-investissements chroniques de SNCF Réseau, ont malheureusement conduit à une dégradation du site. **Une remise en état et aux normes de certaines installations ferroviaires, y compris de sécurité comme les freins de voies, nécessite donc un financement évalué à 15 millions d'euros environ.**

Le 6 mai dernier, une table ronde a été organisée avec de nombreux acteurs, afin de trouver les financements nécessaires à la pérennité du site.

Le triage de Miramas est le seul fonctionnant à la gravité dans la partie sud du territoire. Le grand port maritime de Marseille, la proximité avec l'Espagne, les dessertes vers Fos/Martigues et les dessertes militaires en font un lieu stratégique pour l'ensemble du maillage territorial du fret ferroviaire.

Les possibilités de tri à la gravité, tri à plat, relais, dessertes en font un triage complet pour l'organisation de Fret SNCF.

L'État, représenté par le préfet de région, la région Sud-PACA, la métropole Aix-Marseille-Provence et le département des Bouches-du-Rhône ainsi que SNCF Réseau se sont engagés à réunir ensemble une somme de 16,7 millions d'euros au total. L'objectif initial de 15 millions d'euros est ainsi atteint.

L'UNSA-Ferroviaire a toujours revendiqué un outil de production performant et en état de marche.

Le fret ferroviaire reste le parent pauvre du transport de marchandises depuis longtemps. Il convient donc d'associer les pouvoirs publics, qui ont tout intérêt à



Credit: Florian Pèpelin (Floflo), Public domain, via Wikimedia Commons

“ *Le fret ferroviaire reste le parent pauvre du transport de marchandises depuis longtemps.* ”

financer les installations pour garder une dynamique dans leurs territoires.

L'UNSA-Ferroviaire invite les acteurs économiques et politiques des autres territoires à suivre cet exemple. De nombreux chantiers fret, véritables maillages écoresponsables du transport de marchandises en France, ont besoin d'être remis à neuf. On peut penser à Somain, St-Pierre-des-Corps, Hourcade, Le Bourget et tant d'autres, dont le potentiel est réel.



C'est en suivant cet exemple que chargeurs et clients auront confiance et reviendront vers un transport plus propre de leurs marchandises.

L'aspect écologique étant l'une des images que souhaitent montrer les entreprises, il y a fort à parier qu'un outil de production rénové et pleinement opérationnel leur sera profitable.

L'UNSA-Ferroviaire se mobilisera partout où ce sera nécessaire, afin d'inviter les acteurs politiques et économiques à investir pour l'avenir de leurs territoires et l'avenir de la planète.



Par Guillaume VERET
Secrétaire Fédéral fret & Transition écologique

L'INSTANT JURIDIQUE

Retour après absence de longue durée pour maladie

➤ **QUE SE PASSE-T-IL SI J'AI ÉTÉ ABSENT PENDANT DE LONGS MOIS ? COMMENT VA SE PASSER MA REPRISE D'ACTIVITÉ ? MON ÉTABLISSEMENT DOIT-IL PRENDRE EN COMPTE UNE ÉVENTUELLE BAISSÉ DE MES CAPACITÉS PHYSIQUES ?**

DANS CE NUMÉRO DU MAG, NOUS FAISONS LE POINT SUR TOUTES CES QUESTIONS.



➤ **LE RÔLE DU MÉDECIN DU TRAVAIL**

Dès qu'un salarié est absent plus de 30 jours, une visite médicale de reprise auprès du médecin du travail devra obligatoirement être organisée par l'employeur dans les huit jours suivants la reprise, pour évaluer votre capacité physique et mentale à reprendre le poste que vous occupiez avant l'arrêt.

En cas d'arrêt long de plusieurs mois, il peut être intéressant d'anticiper votre

reprise en demandant une visite de pré-reprise auprès du médecin du travail : celle-ci vous permettra de discuter avec lui de votre état de santé et des conditions, voire des restrictions, à envisager pour permettre une reprise sereine.

Attention : l'employeur n'a pas à être mis au courant de votre demande et vous pouvez exiger que le médecin du travail ne communique pas à l'employeur ses conclusions suite à cette visite.

En cas d'arrêt de plus de trois mois, la visite de pré-reprise avec le médecin du travail est obligatoire avant la fin de l'arrêt de travail, pour avoir son avis sur la capacité de l'agent à reprendre son travail.

➤ **UNE REPRISE À TEMPS PLEIN ?**

Le **temps partiel thérapeutique** est une modalité de reprise après un long arrêt. Prescrit par le médecin de soins, nécessitant l'accord du médecin conseil de la Caisse et détaillé par le médecin du travail, le mi-temps thérapeutique vise à favoriser le retour au travail d'un agent dont l'état de santé ne permet pas une reprise de service dans les conditions normales, mais dont l'activité est de nature à favoriser l'amélioration de son état de santé.

L'établissement dont il dépend doit aménager son travail pour qu'il puisse bénéficier de ce temps partiel. Les absences au titre du temps partiel thérapeutique n'ont aucune répercussion sur la rémunération.



► LES CONSÉQUENCES DE LA VISITE DE REPRISE

Lors de la visite de reprise, le médecin du travail devra se prononcer sur votre aptitude à tenir le poste de travail que vous occupiez avant votre arrêt. Plusieurs cas de figure sont possibles :

1. Le médecin du travail vous déclare apte à votre poste

Lorsqu'un salarié est absent de long mois, il est en général remplacé sur son poste de travail (embauche d'un CDD, intérim, mutation d'un autre salarié).

À son retour d'ILD, un salarié apte doit retrouver son précédent emploi, ou un emploi similaire :

« Le salarié dont l'arrêt de travail n'a pas nécessité de visite de reprise ou qui a été déclaré apte à reprendre le travail à l'issue de cet examen médical retrouve son précédent emploi.

Si celui-ci n'est plus disponible, il est réintégré dans un emploi similaire assorti d'une rémunération équivalente (Cass. soc. 25-2-1997 n° 94-41.351).

Pour être similaire, l'emploi proposé ne doit pas entraîner, par rapport au poste antérieur, une modification d'un élément essentiel du contrat tel que la rémunération ou la qualification (Cass. soc. 26-5-2010 n° 08-43.152 et 21-1-2015 n° 13-15.873). »

On pourrait ajouter : ou le lieu principal d'affectation (LPA), il faudrait alors vérifier le contrat de travail du salarié et une éventuelle clause de mobilité.

2. Le médecin du travail vous déclare apte à votre poste en émettant certaines restrictions

Conformément aux dispositions du Code du travail et du GRH0360, l'employeur est tenu de prendre en compte ces restrictions. S'il considère ne pas pouvoir les mettre en œuvre, il doit en informer par écrit le salarié et le médecin du travail, en demandant à celui-ci de reconsidérer son avis – mais le médecin peut tout-à-fait décider de maintenir son avis en l'état.



“ À son retour d'ILD, un salarié apte doit retrouver son précédent emploi... ”

Attention : seule l'inaptitude au poste déclenche l'obligation de reclassement qui incombe à l'employeur (voir point 3 ci-après), l'aptitude avec réserves n'est pas une inaptitude et ne doit pas être considérée comme telle.

La procédure de reclassement ne peut être enclenchée que si le médecin du travail déclare l'agent inapte à reprendre l'emploi qu'il occupait précédemment ou inapte à tout emploi dans l'entreprise (Soc., 18 juillet 1996). Même assorti de réserves, l'avis d'aptitude ne se confond pas avec un avis d'inaptitude (Soc., 13 avril 2016).

Une aptitude avec restriction(s) oblige l'employeur à adapter le poste de travail afin de prendre en compte les restrictions émises par le médecin du travail : l'employeur a pour seule obligation de réintégrer le salarié sur son poste, au besoin aménagé, ou sur un emploi similaire (art. L. 1226-8 Code du travail ; Soc., 22 octobre 1997). Il n'y a pas d'obligation de reclassement. L'employeur doit donc là encore vous réintégrer sur votre précédent emploi, ou un emploi similaire.

3. Le médecin du travail vous déclare inapte à votre poste

Conformément aux dispositions du Code du travail et du GRH0360, l'employeur est alors soumis à une obligation de reclassement. Notamment :

- l'employeur va devoir mener une recherche de reclassement sur le périmètre du groupe SNCF ;

- il devra vous recevoir en entretien individuel, notamment afin que vous puissiez évoquer vos *desiderata* (géographiques, fonctionnels...) quant à votre reclassement ;
- il ne pourra vous imposer aucun poste de reclassement. Il est tenu de vous faire des propositions de poste conformément aux restrictions émises par le médecin du travail et aux *desiderata* que vous aurez exprimés ;
- il devra consulter le CSE de votre périmètre avant la première proposition de poste.

► QUE SE PASSE-T-IL SI MON POSTE A ÉTÉ SUPPRIMÉ PENDANT MON ARRÊT DE TRAVAIL ?

Il se peut que le poste que vous occupiez soit supprimé pendant votre arrêt de travail, soit pendant la suspension de votre contrat de travail. **Là encore, c'est la visite de reprise qui déterminera les conditions de votre reprise :**

- si le médecin du travail vous déclare apte (avec ou sans restriction) au poste que vous occupiez avant votre arrêt (et qui a été supprimé), vous serez éligible aux dispositions du GRH0910 ;
- si le médecin du travail vous déclare inapte à ce même poste, vous serez éligible aux dispositions du GRH0360.

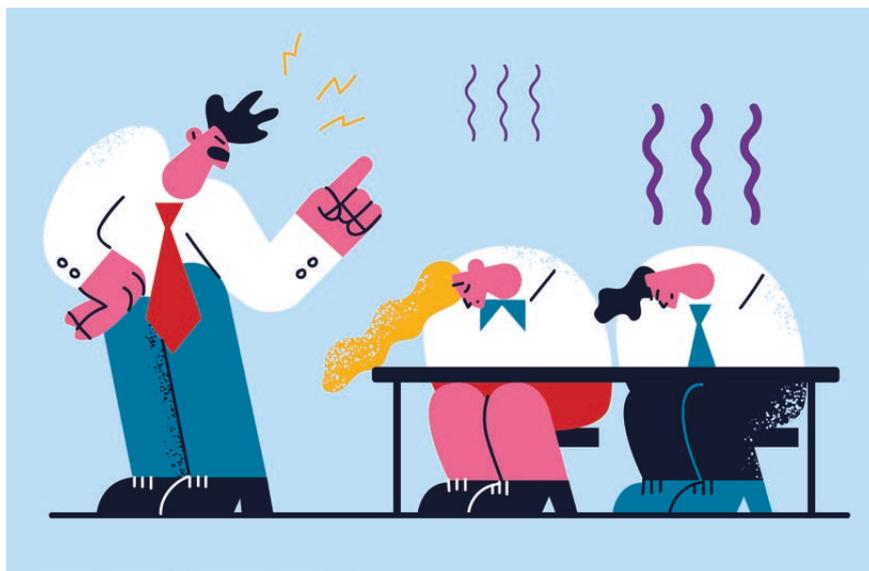
Par Bertrand DECLERCO,
expert du pôle juridique fédéral ■

Qu'est-ce que le harcèlement moral ?

► ARTICLE L.1152-1 DU CODE DU TRAVAIL

« *Aucun salarié ne doit subir des agissements répétés de harcèlement moral qui ont pour objet ou pour effet une dégradation de ses conditions de travail susceptibles de porter atteinte à ses droits et à sa dignité, d'altérer sa santé physique ou mentale ou de compromettre son avenir professionnel.* »

- > Trois éléments permettent d'identifier un tel comportement
 - des agissements répétés ;
 - une dégradation des conditions de travail ;
 - une atteinte aux droits, à la dignité, à la santé physique ou mentale ou à l'avenir professionnel de l'agent.
- > Il n'est pas nécessaire qu'il y ait une relation hiérarchique entre l'auteur des faits et la victime pour que le harcèlement soit caractérisé.
- > **À savoir :** les salariés ne sont pas les seuls protégés contre le harcèlement moral en entreprise. Sont aussi concernés les **stagiaires**, les **personnes en formation**, les **alternants**, les **candidats** à un emploi, un stage ou une formation, ainsi que les salariés d'une entreprise extérieure travaillant pour la SNCF.



“ *Les peines encourues par le harceleur sont de l'ordre de sanctions disciplinaires : mutation, mise à pied voire licenciement.* ”

► QUELLES PEINES SONT ENCOURUES EN INTERNE SNCF ?

Les peines encourues par le harceleur sont de l'ordre de sanctions disciplinaires : mutation, mise à pied voire licenciement.

► QUELQUES CHIFFRES

- > 33% salariés ont le sentiment d'avoir déjà été l'objet de harcèlement moral sur leur lieu de travail
- > 37% des salariés français disent avoir été témoin du harcèlement moral d'un collègue
- > 31 % des hommes, 29% des femmes et 35 % des cadres supérieurs sont concernés
- > Les salariés plus âgés semblent être un peu plus souvent victimes (34% contre 24% pour les - de 35 ans)

Par les GT référents et mixi team ■



Quelques exemples

Dénigrement et brimade	Critique injustifiée	Humiliation publique
Mesure vexatoire	Tâche dévalorisante	Agressivité
Tâche dépassant ses capacités	Déclassement ou rétrogradation	Privation d'outils de travail
Mise au placard	Pression disciplinaire	Avertissements infondés

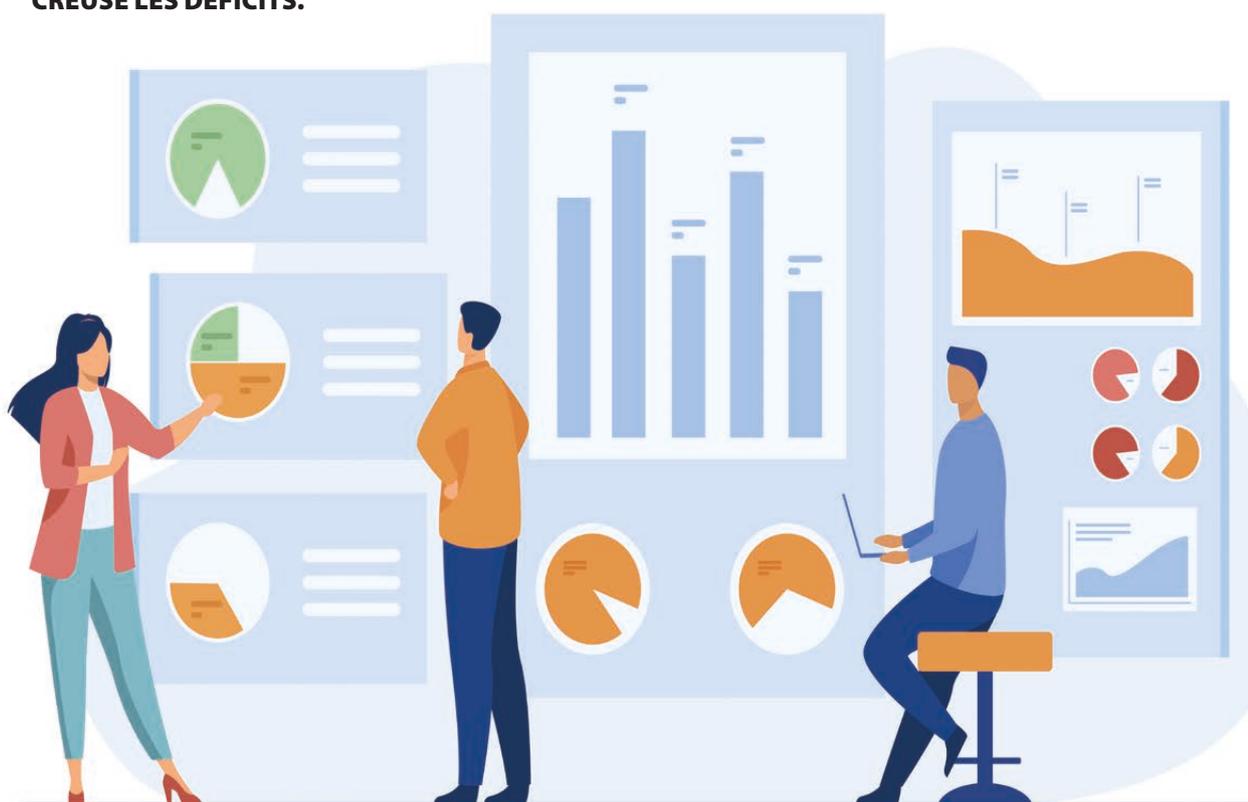
MANAGER, CE N'EST PAS HARCELER !

Le harcèlement moral managérial ne doit pas être confondu avec :

- > **de la mésentente** qui relève de l'opposition d'opinions. Ainsi, par exemple, le simple fait de ne pas s'entendre avec son manager n'implique pas en soi une situation de harcèlement moral.
- > **des contraintes professionnelles** dues à la tenue d'un poste et aux nécessités de service.

Faut-il avoir peur de la dette ?

➤ **LA CRISE SANITAIRE A ACCRU FORTEMENT LES DÉSÉQUILIBRES DES COMPTES PUBLICS. LE « QUOI QU'IL EN COÛTE ! » ET L'ENSEMBLE DES MESURES DE SOUTIEN À L'ÉCONOMIE ET AUX PERSONNES POUR ÉVITER L'EFFONDREMENT ÉCONOMIQUE ET L'EXPLOSION DE LA PRÉCARITÉ ONT CREUSÉ LES DÉFICITS.**



La dette atteint désormais 120 % du produit intérieur brut de la nation. À l'heure où il convient d'envisager la sortie de crise, plusieurs options s'offrent à notre pays :

- **soit renouer avec la doxa de l'ordo-libéralisme**, se rapprocher des critères imposés par les traités européens, à savoir limiter le déficit public à 3 % du produit intérieur brut (PIB) et la dette à 60 % du PIB ;

- **soit recourir à l'endettement pour relancer la consommation intérieure et investir massivement** pour retrouver notre souveraineté économique, engager la transition énergétique, restaurer nos services publics, financer la recherche... Et en profiter pour donner un nouvel élan au pays.

C'est la stratégie choisie par les États-Unis et même l'Angleterre de Boris Johnson. Il n'est pas certain que cette option soit

choisie pour l'après 2022, date retenue par l'Union européenne pour un retour éventuel à l'orthodoxie budgétaire chère à nos voisins d'outre-Rhin.

Nous savons ce que cette politique a coûté à notre pays en trente ans, en termes de destruction de l'outil industriel, de croissance du chômage et d'altération de nos services publics. Les tenants de cette politique ont tendance à crier « *Aux fous !* » lorsqu'on parle d'endettement supplémentaire.

Et pourtant, le pari de l'endettement mérite d'être considéré. Regardons de plus près...

➤ UN COÛT DE LA DETTE PLUS BAS QUE JAMAIS

Au premier trimestre 2000, notre dette avoisinait 60 % du PIB ; à la fin 2020, elle s'approche des 120 %, un doublement. Dans le même temps, les intérêts que

“ *L'arbitrage est entre deux dettes, la dette financière ou la dette écologique.* ”

nous payons sur notre dette sont passés de l'équivalent de 3 % du PIB à 1,4 %, une division par deux.

Les pessimistes diront que si les taux remontent, notre pays court à la faillite. Sauf que la France vient d'emprunter 7 milliards d'euros à cinquante ans au taux de 0,593 % et les investisseurs en voulaient pour 75 milliards ! De quoi voir venir...

La raison : depuis quarante ans, le creusement des inégalités a permis aux plus riches d'accumuler des masses



de capitaux qui, par la loi du marché, peinent à trouver des emprunteurs. D'où le phénomène des taux négatifs et un loyer de l'argent extrêmement bas.

Il serait absurde de ne pas mettre à profit cette opportunité. Ce que font par exemple les États-Unis où Joe Biden a promulgué une loi permettant de mettre en place un plan de relance hors-norme de l'économie américaine de l'ordre de 1 860 milliards de dollars (presque 9 % du PIB américain) début mars, suivi d'un nouveau plan de relance à 2 300 milliards de dollars début avril. Le choix d'un nouveau « New deal » !

► **LES LIMITES DES ANALYSES DES ÉCONOMISTES ORTHODOXES**

Lorsqu'ils alarment sur le niveau d'endettement du pays, les économistes orthodoxes comparent un stock, la dette publique, et

un flux, le produit intérieur brut annuel. Un peu comme si l'on estimait l'endettement d'un ménage disposant de 50 000 euros de revenu annuel, qui a emprunté sur 20 ans 200 000 euros pour acheter son logement, à 400 %. La charge de la dette, c'est le coût annuel de son remboursement, pas le montant du capital dû !

► **ROULER LA DETTE**

La comparaison entre endettement privé et endettement public est aussi source d'anxiété. Sauf que l'emprunteur privé doit considérer dans sa démarche que sa capacité d'emprunt est limitée par le terme de son existence. Un état, lui, peut refinancer sa dette par de l'emprunt sans limite dans le temps. Cela peut être une stratégie pertinente lorsque les taux d'intérêt sont orientés à la baisse. C'est ce qu'on appelle « rouler la dette ».

► **UNE CHARGE POUR LES GÉNÉRATIONS FUTURES ?**

Ce sont les jeunes qui paieront l'inconséquence de nos choix économiques, nous disent les économistes libéraux. **L'arbitrage est entre deux dettes, la dette financière ou la dette écologique.**

Faut-il renouer avec l'orthodoxie budgétaire et poursuivre comme avant dans une logique d'austérité, de recherche du profit à court terme et de mondialisation sans bornes ? Ou au contraire, faut-il engager, au prix de l'endettement, la réorientation économique, sociale et énergétique de notre société ? L'enjeu est crucial et le temps qui nous est imparti pour opérer le bon choix, limité.

La dette financière n'est en aucun cas fatale à notre avenir.

La dette écologique est irréversible et conduit à notre perte. Alors peut-être le choix de l'endettement n'est-il pas si fou, y compris pour les jeunes générations.

Article extrait de la « Lettre Info Retraités UNSA 34 » - n° 69 de mai 2021

D'autres médias se sont exprimés sur ce sujet. Vous pouvez par exemple consulter cette vidéo sur le site www.lemonde.fr.



C'EST ICI
<https://bit.ly/34Jl3ig>

► **ZOOM**

LA QUESTION DES LECTEURS

Qu'est-ce qui lie le TGV Sud-Est à la bataille de Marignan ?

Le poids, ou plutôt la masse, de son moteur de traction : 1515 kg.
Merci à François D. pour cette question.

Envoyez vos questions à : lemag@unsa-ferroviaire.org

LE JARGON CHEMINOT

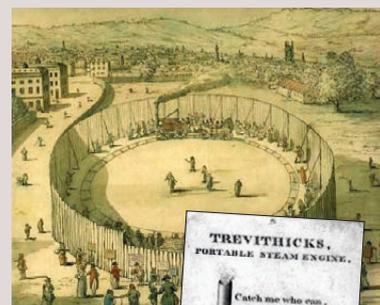
Dieselite

« Maladie » déclarée par un conducteur de locomotive vapeur qui était affecté à une machine Diesel. Verra-t-on bientôt apparaître l'hydrogénite ?



Ça s'est passé en juillet

1808 : Du 8 juillet au 18 septembre, à Bloomsbury près de Londres, Richard Trevithick fait fonctionner une locomotive à vapeur de démonstration sur un circuit circulaire. La machine baptisée *M'attrape qui peut !* (*Catch-me who can !*) remorque un wagon, ou plutôt une voiture dans laquelle s'embarquent des passagers payants, **les premiers voyageurs ferroviaires tarifés de l'histoire.**



RappelConso



➤ **RAPPELCONSO EST UN SITE INTERMINISTÉRIEL DES MINISTÈRES DE L'AGRICULTURE, DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET DE LA DIRECTION GÉNÉRALE DE LA CONCURRENCE, DE LA CONSOMMATION ET DE LA RÉPRESSION DES FRAUDES. IL CENTRALISE TOUS LES PRODUITS RETIRÉS DE LA CONSOMMATION PAR LES PROFESSIONNELS EN RAISON DE LEUR DANGÉROSITÉ.**

Lorsqu'un produit de consommation, alimentaire ou non, présente des risques pour la santé ou la sécurité des personnes, il peut faire l'objet d'un retrait ou d'un rappel :

- le retrait peut intervenir alors que le produit est disponible dans les magasins mais n'est pas encore vendu. Dans ce cas, les professionnels les retirent des rayons ou des entrepôts ;
- le rappel intervient pour les produits qui sont déjà sur le marché : les particuliers doivent alors rapporter aux magasins les produits défectueux ou les détruire. Des campagnes d'information (presse, radio) relaient les mesures de rappel.

Tous les professionnels (*) qui commercialisent des produits alimentaires ou non-alimentaires qui peuvent être achetés au final par un consommateur sont potentiel-

lement concernés par le rappel de produits. Les entreprises qui procèdent à des rappels de produits ont l'obligation d'en informer les pouvoirs publics. Elles ont également l'obligation d'informer les consommateurs. Généralement cette information se fait en magasin (affichage), par voie de presse, à l'aide de campagnes relayées notamment par les associations de consommateurs, ainsi que sur leurs canaux de communication (site internet, réseaux sociaux, etc.).

Le site RappelConso (<https://rappel.conso.gouv.fr/index>) a été ouvert en avril 2021 afin d'améliorer la gestion des alertes par les professionnels et renforcer la confiance des consommateurs dans le processus de

rappel de produits. Les entreprises devront dorénavant y publier leurs avis de rappel de produits dangereux.

Article extrait des « Feuilles de Chou » (n° 94 de mai 2021), revue de l'ADEIC Languedoc-Roussillon.

Site internet : <https://www.adeic-lr.fr/>



L'Adéic-LR a testé le site le 16 avril, on pouvait connaître les 238 produits rappelés par grandes catégories : alimentation, automobiles, hygiène-beauté, jouets, sport-loisirs, maison-habitat, etc.

(*) Les rappels de médicaments et dispositifs médicaux dépendent eux d'une procédure spécifique et continuent à être déclarés à l'Agence nationale de sécurité du médicament (ANSM). De même, certains produits, comme ceux d'occasion, les antiquités ou ceux devant être reconditionnés ne sont pas soumis à l'obligation de déclaration sur RappelConso.

Arnaques en tout genre...

➤ **LE TÉLÉPHONE OU INTERNET NOUS SIMPLIFIENT SOUVENT LA VIE ET PEUVENT NOUS FAIRE GAGNER DU TEMPS. POUR AUTANT, TOUS CES MOYENS DE COMMUNICATION VIRTUELS NE SONT PAS SANS RISQUES ; LES ESCROCS EN TOUT GENRE L'ONT BIEN COMPRIS ET IL PEUT ÊTRE FACILE DE PROFITER DE VOTRE INATTENTION OU DE VOTRE MÉCONNAISSANCE DE LEURS PRATIQUES.**

Si vous recevez un appel téléphonique ou un courrier électronique inattendu, même s'il semble fiable, soyez très prudents.

➤ LA DOUANE VOUS DEMANDE DE L'ARGENT POUR LA LIVRAISON D'UN COLIS ?

Vous avez peut-être reçu un mail ou un appel téléphonique dans lequel la douane vous réclame de régler (via l'achat d'un code PIN) des frais de TVA relatif à un colis commandé à l'étranger : il s'agit d'un « phishing », que l'on appelle aussi hameçonnage. Autrement dit, il s'agit d'une arnaque et si vous payez quelque chose, vous perdrez définitivement votre argent. La douane française a publié un article en 2020 afin d'alerter sur ces mails frauduleux, et en rappelant qu'elle n'est aucunement à l'origine de ces mails (<https://www.douane.gouv.fr/actualites/alerte-aux-courriels-frauduleux-de-phishing-ou-hameconnage>).

La douane rappelle d'une part qu'elle ne procède jamais ainsi pour réclamer le paiement des taxes et droits directs et que, d'autre part, toutes les adresses mails de la douane s'achèvent par @douane.finances.gouv.fr (il s'agit du « domaine » utilisé par les services de douane).

➤ ARNAQUE TÉLÉPHONIQUE ET APPELS SURTAXÉS

Un phénomène d'escroquerie téléphonique se développe, appelé aussi « Pingcall ». Les victimes ont reçu, par exemple, l'appel d'un « gendarme » leur demandant de rappeler un numéro pour « évoquer une affaire grave ». Ce numéro n'est bien entendu pas un numéro de gendarmerie et surtout, il est surtaxé !

Ne vous laissez pas abuser par ces escrocs ! Que faire dans ce cas :

- ne appelez jamais un numéro inconnu, il peut être surtaxé ;
- si vous avez reçu l'appel sur votre téléphone portable, envoyez un sms au **33700** avec ce texte : **spam vocal + numéro de téléphone de l'appelant** ;
- en cas d'escroquerie, appelez le **0811 02 02 17** (« Info escroquerie ») ou contactez le site internet officiel qui centralise tous les signalements des contenus illicites (www.internet-signalement.gouv.fr).



Retrouvez ces infos et bien d'autres sur le site Internet de l'ADEIC (<https://www.adeic.fr/defense/pages-defense/faq-des-arnaques/>)

Nos adhérents ont du talent

Xavier Bockor, ferrovipathe dans l'âme, militant de Paris Nord et président d'une association à Lyon.

Le Mag - Bonjour Xavier, peux-tu te présenter en quelques mots ?

Je m'appelle Xavier Bockor, j'ai bientôt 34 ans. Je suis entré dans l'entreprise fin 2003, tout d'abord en apprentissage au technicentre Le Landy (atelier TGV/TER de Paris Nord) et je tiens depuis 14 ans le poste de magasinier outilleur dans cet établissement.

Tout petit déjà, j'accompagnais mon père ASCT dans les trains et c'est cet environnement familial qui m'a transmis la fibre ferroviaire. Tout naturellement, de père en fils, on travaille à la SNCF !

Depuis la mise en place des CSE en 2019, je tiens le poste de représentant syndical UNSA-Ferroviaire sur le périmètre du CSE Axe TGV Nord et à la commission locale de mon établissement. Je suis également membre depuis plusieurs années du groupe national (GN) Jeunes de la fédération et participe à divers groupes de travail au sein de notre organisation syndicale, car j'ai à cœur d'être acteur des actions menées au niveau local et national.

Le Mag - Aujourd'hui, tu me reçois au sein de ton association située dans les locaux du technicentre AURA de l'UO Lyon - La Mouche. Es-tu le créateur de cette association ou existait-elle avant ? Depuis quand en es-tu le président ?

En effet, je parcours quelques centaines de kilomètres pour cette association, située

dans le 7^e arrondissement de Lyon, au sein même des emprises SNCF du technicentre de l'UO Lyon - La Mouche et de l'Infra !

L'association a été fondée en 2010 par deux conducteurs de trains (Y. Rochet & F. Barallon) et est domiciliée près de Roanne (Loire) chez l'un de ses créateurs. La moyenne d'âge est d'environ 30 ans et nous ne recensons pour l'instant que peu de retraités. Nos bénévoles ne sont pas exclusivement des cheminots, mais également des passionnés de locomotives Diesel, qui veulent suivre ou participer à la restauration des locomotives.

J'ai pris le relais de l'ancien président (Y. Rochet) il y a cinq ans, suite à son évolution professionnelle. La responsabilité étant grande avec le management, les déplacements réguliers, l'écriture de consignes, les formations, etc. qui demandent beaucoup d'investissement personnel, les candidats ne se bousculent pas.

“ *Nos bénévoles ne sont pas exclusivement des cheminots, mais également des passionnés de locomotives Diesel, qui veulent suivre ou participer à la restauration des locomotives.* ”



ARCET

Association Rhône-Alpine de conservation d'engins thermiques

www.site.asso-arcet.com



Présent depuis la création de l'association, c'est tout naturellement que je me suis proposé d'en prendre la présidence.

Le Mag - Peux-tu m'en dire plus sur les bénévoles de votre association et quelles sont vos actions ?

XB : Nous sommes une cinquantaine/soixantaine de bénévoles environ, avec du turn-over, donc cela dépend des années. Cependant, un noyau dur d'une dizaine de membres travaille sur les engins préservés.

Notre cœur d'activité bénévole est de restaurer d'anciennes locomotives réformées et par la suite des voitures voyageurs, pour les faire circuler sur le réseau ferré national (RFN), dans une démarche touristique ou *via* la location de nos matériels pour des films ou des événements.

Nous disposons d'une CC72000 (la 72064), les locomotives Diesel réputées pour être les plus rapides au monde avec 160 km/h en vitesse de pointe ! Elle a la particularité d'avoir été la dernière de la série à circuler sur l'axe Lyon/Tours et d'avoir tracté le TGV sur l'axe Nantes/Les Sables d'Olonne. Elle est actuellement en maintenance lourde sur le site de Chalindrey (Haute-Marne).

Notre deuxième engin, le BB67382, une série mythique du dépôt de Chambéry, qui n'est que l'ancienne BB67101 qui disposait à l'époque du chauffage de rame par vapeur. Cette dernière va être progressivement restaurée.





“ Nous disposons également de plusieurs pupitres fonctionnels, qui émerveillent celles et ceux qui réalisent leurs rêves de conduire un train. ”

Le Mag - Tu me reçois ici dans un cadre particulier, peux-tu nous en dire plus ?
Tout-à-fait ! Aujourd'hui, samedi 29 mai, est le jour de notre assemblée générale ordinaire (AGO) qui se tient tous les ans, à laquelle l'ensemble des membres sont invités.

C'est l'occasion de donner le rapport moral de l'association, revenir sur les événements marquants de l'année écoulée et évoquer les projets de l'association. L'AGO, c'est également le vote et le renouvellement des membres sortants du conseil d'administration.

S'il y a bien quelque chose qui me tient à cœur lors des AGO, c'est que chaque membre puisse conduire les engins préservés, avec un conducteur expérimenté à ses côtés : sensations garanties !

Un grand merci à Xavier et aux adhérents de son association pour leur accueil. N'hésitez pas à les contacter et à aller les rencontrer !

¹ Aujourd'hui à Lyon-Mouche, quatre associations font vivre, chacune à leur manière, la grande histoire ferroviaire et cheminote. Composées de personnes compétentes et passionnées, il nous semble primordial d'inclure ces structures dans la réinvention du site pour en garder toute l'âme et rendre le patrimoine vivant. (© <http://atelierslamouche.fr>)

Le Mag - Comment se passe la cohabitation entre ton association et les établissements SNCF attenants ?

Hmm... c'est un sujet plutôt sensible. Malheureusement, sur le quart Sud-Est, l'entreprise reconsidère tous les stationnements ferroviaires à caractère associatif¹, qui sont pour la plupart des lieux de stockage.

De plus et dans un souci d'équité entre le transporteur historique SNCF et les futures entreprises ferroviaires qui voudraient utiliser ces installations, notre avenir est incertain sur ce site de Lyon - La Mouche, toujours en service, en particulier notre voisin direct (établissement Infra - SA Réseau).

Le Mag - Organisez-vous des "Journées portes ouvertes" ou participez-vous aux Journées du patrimoine organisées par le Grand Lyon chaque année, à la mi-septembre ?

Nous participons à divers événements en dehors du contexte de l'entreprise, via la tenue de stands lors d'expositions de modélisme par exemple.

Nous disposons également de plusieurs pupitres fonctionnels, qui émerveillent celles et ceux qui réalisent leurs rêves de conduire un train. Malheureusement, la crise sanitaire ne nous permet pas pour l'instant de participer à de tels événements, ni d'organiser des journées portes ouvertes. De ce fait, les engins n'ont pas pu être présentés lors des Journées du patrimoine, croisons les doigts pour septembre 2021 !

Le Mag - Avez-vous des subventions du Grand Lyon, de la SNCF ou d'autres interlocuteurs afin de faire tourner tout ceci ?

Ah l'argent ! C'est le nerf de la guerre ! Notre association fonctionne essentiellement grâce aux cotisations des adhérents et aux dons. Étant déclarée d'intérêt général, les cotisations ou donations ouvrent droit à un crédit d'impôt à hauteur de 66%.

Passionnés ? N'hésitez pas à contacter l'association ARCET pour adhérer ou faire un don !

Par Xavier Bockor & Lisa Gaudin
(membres du GN Jeunes) ■

Nos adhérents ont du talent

Xavier Lemaire, cheminot passionné de football.

Travailler à la SNCF, c'est pour certains une véritable vocation, voire une passion. En parallèle, on voit beaucoup de cheminotes et cheminots pratiquer un sport, à haut niveau ou non, en milieu associatif, s'engager dans quelque chose qui leur tient à cœur et les anime, souvent depuis des années. C'est le cas de Xavier Lemaire, administrateur représentant les salariés (ARS) au conseil d'administration de la SA SNCF Voyageurs, qui exerce également des missions dans le domaine du ballon rond, à la ligue Grand Est (GE) de football et au FC Metz. Crise sanitaire oblige, rencontre par écran et clavier interposés, les gestes barrières ont été respectés !

Le Mag - Tout d'abord, peux-tu en quelques mots nous parler de ton parcours ?

Je suis à la SNCF depuis 1982 où j'ai exercé de nombreux métiers avant d'intégrer l'école interne ENGRH, où j'ai obtenu un master de management public. J'ai exercé des fonctions d'encadrement dans le domaine RH jusqu'en 2009, année durant laquelle je suis devenu permanent syndical à l'UNSA-Ferroviaire.

Actuellement, je suis administrateur salarié au conseil d'administration de la SA SNCF Voyageurs.

À côté de ça, j'exerce des missions dans le domaine du football, à la Ligue GE de football et au FC Metz.

Le Mag - En quoi consiste ta fonction d'administrateur ?

L'ARS représente les salariés, c'est-à-dire qu'il ou elle va porter la voix du corps social au sein du conseil d'administration de l'entreprise. Il faut donc y apporter une autre façon d'analyser ce qui se passe dans l'entreprise, voire influencer les décisions du conseil d'administration.

Au sein du CA SNCF Voyageurs, nous sommes neuf administratrices et administrateurs, dont trois pour les salariés. Je bénéficie du même droit à l'information, mais je dois respecter une obligation de discrétion, au même titre que les représentants du comité d'entreprise et que tous les autres membres qui siègent au conseil d'administration.

Ma mission n'a pas qu'un rôle consultatif : sur demande, je participe aux travaux de l'entreprise pour porter la voix de l'UNSA et des cheminots, puis pour pouvoir rendre compte des décisions, par vote, du conseil.

Le Mag - Quelles sont tes responsabilités au sein de l'UNSA-Ferroviaire et pourquoi avoir choisi l'UNSA justement ?



“ Il est amusant de constater que j'ai commencé mes carrières « SNCF » et « arbitre » à la même date, en septembre 1982. ”

Mes responsabilités actuelles tournent essentiellement autour de cette fonction importante et prenante d'administrateur, puisque je partage la responsabilité collective qui caractérise le conseil d'administration. J'ai aussi une responsabilité individuelle qui m'expose pénalement en cas de diffusion d'informations confidentielles. Mes expériences passées, professionnelles et d'élu UNSA-Ferroviaire dans toutes les IRP (CHSCT, CE puis CSE, CCGPF, DP, délégué de commission...), constituent un atout essentiel pour appréhender au mieux ce difficile exercice, souvent sur le fil et déterminant pour l'avenir de la société et donc de ses salariés.

Pourquoi l'UNSA ? Je n'ai jamais imaginé adhérer ou rejoindre un autre syndicat. Je suis adhérent depuis 1992 et élu dans les instances depuis 2009. C'est l'organisation qui me semble le mieux me correspondre. Celles et ceux qui me connaissent savent que j'exerce en parallèle ma passion dans le



monde du football amateur et professionnel. Quand on a un club sportif de cœur, on ne peut pas en changer, c'est viscéral, il en est de même pour son entreprise et son syndicat. Enfin, c'est mon point de vue.

Le Mag - Venons-en à ton engagement footballistique... Le foot a-t-il toujours été une passion ? As-tu été joueur toi-même ?

Mon père m'a amené à des matchs au stade St-Symphorien de Metz dès l'âge de 7 ans. Mon oncle a joué en professionnel et mon grand-père a joué jusqu'à 45 ans. Je n'ai peut-être pas eu le choix, en quelque sorte. *(sourire)*

J'ai commencé à jouer en club à 7 ans, au FC Metz les trois dernières années, avant de me lancer dans l'arbitrage à 17 ans. L'arbitrage m'a énormément aidé pour la confiance en soi et la prise de décision, je me félicite vraiment de ce choix pourtant difficile à l'époque.

Il est amusant de constater que j'ai commencé mes carrières « SNCF » et « arbitre » à la même date, en septembre 1982. Le temps est vite passé...

Le Mag - Quel(s) joueur(s) toutes époques confondues apprécies-tu ?

Évidemment, je pourrais citer les pros du FC Metz de mon enfance, qui m'émerveillaient. Mais je dois dire que je n'ai pas vraiment de joueurs préférés, plutôt des événements qui m'ont marqué, comme le match France-Allemagne à Séville en 1982 ou les victoires en Coupe de France du FC Metz.

Dans ma vie, j'ai dû assister à plus de mille matchs dans de nombreux pays, une finale de Coupe du Monde à Berlin, une finale de Champion's League, une finale de Cham-



pionnat d'Europe à Vienne. Bref, que de magnifiques souvenirs et d'occasions de visiter la France et de grandes villes !

Le Mag - Peux-tu m'en dire plus sur tes engagements dans le monde du foot ?

En effet, je ne suis pas que spectateur, j'ai toujours exercé des fonctions dans les instances du football. Ce serait trop long de les citer toutes et j'ai dû renoncer à des commissions faute de temps, notamment depuis que mes mandats syndicaux s'exercent en Ile-de-France.

Aujourd'hui, je siège en commission d'appel de la Ligue Grand Est de football (c'est la plus haute commission régionale). Je suis par ailleurs membre du CA à l'association FC Metz (il s'agit du centre de formation). Encore un CA, pensez-vous, mais pas du tout dans le même registre...

Depuis une douzaine d'années m'a également été confiée la mission de « commissaire » lors des matchs de l'équipe professionnelle du FC Metz. Pour faire simple, j'assiste les arbitres et les délégués de la rencontre, je suis chargé des relations avec le club adverse, ainsi que des formalités administratives autour de la feuille de match et de l'organisation globale. Le cahier des charges est très précis et protocolaire dans le monde professionnel.

Le Mag - Si tu devais choisir un moment « syndical » et un moment « foot » qui t'ont marqué, ce serait ?

Il y en a tellement... Voilà plutôt une anecdote commune au monde syndical et au football : il y a quelques années, la loi obligeait le SNAAF (syndicat national des

“ Dans le football et dans le syndicalisme, il faut toujours privilégier le collectif, donc la structure, en les plaçant avant l'individuel. ”

administratifs et assimilés) à se rattacher à une confédération ou fédération représentative. Je suis ami avec son vice-président. Bagnolet a été consulté et a reçu le SNAAF, mais n'a malheureusement pas été retenu au bénéfice d'une « marque orange ». Déception...

Le Mag - Selon toi, y a-t-il des valeurs communes au foot et au syndicalisme ?

Il y en a énormément. Je vais en citer une qui me tient à cœur : dans le football et dans le syndicalisme, il faut toujours privilégier le collectif, donc la structure, en les plaçant avant l'individuel. Les clubs et les organisations restent, les individus passent... C'est le modeste conseil que je pourrais donner à l'instant.

Un grand merci à Xavier pour sa gentillesse et sa disponibilité malgré son emploi du temps !

Par Catherine Waliszek Adhérente à l'UR d'Alsace
(et reporter officielle du Mag !)

Optez pour une mutuelle **engagée, juste, solidaire,** qui vous ressemble



Mutuelle Entrain a été créée par les cheminots, pour les cheminots et leurs familles.

Proches de vous, partout en France, nous répondons à vos besoins en préservant le caractère intergénérationnel et solidaire d'une véritable couverture santé mutualiste.

Votre devis immédiatement
et sans engagement sur notre site Web :
www.mutuelle-entrain.fr

Offre de bienvenue

2 mois
de cotisations
offerts !



REJOIGNEZ
LA COMMUNAUTÉ
ENTRAIN

0 809 40 54 54

Service gratuit
+ prix appel



Mutuelle régie par le livre II du code de la mutualité, SIREN 775 558 778.
Crédits photos : Mutuelle Entrain - Nathalie Daubry - Stéphane Urbano - Emmanuel Grimault - Cédric Delestrade - Arnaud dauphin