

Le vieillissement des voies. Oui mais...

« L'âge du réseau », « le vieillissement des infrastructures » : ce sont des sujets fréquemment évoqués, en particulier dans *La Vie du Rail Magazine* n° 3319 du mois d'avril dernier (ainsi l'article relatif au départ de Jacques Rapoport et l'interview de Samuel Bonnier sur les incidents de 2015). Ils sont souvent présentés comme étant à l'origine de bien des difficultés du transport ferroviaire en France. Est-ce justifié ?

Il est vrai que le rapport Rivier de 2005, d'ailleurs cité [dans « SNCF Réseau. Pourquoi Rapoport a préféré partir », *NDLR*], qui constate un vieillissement du patrimoine des voies, en déduit que « ce vieillissement est incontestablement le fruit du retard d'investissements en renouvellements ».

Cette assertion péremptoire aurait mérité quelques développements. En effet, elle fait totalement abstraction du travail des ingénieurs et techniciens de la SNCF, qui, durant la seconde moitié du siècle dernier, ont recherché, imaginé,

Les voies posées ces dernières décennies sont conçues pour durer plus longtemps. Le vieillissement n'est pas forcément synonyme de dégradation

étudié et mis en œuvre diverses solutions visant à augmenter la durée de vie des installations, et en particulier de la voie (généralisation des longs rails soudés, emploi de traverses béton de qua-

lité toujours améliorée et de durée de vie très largement supérieure aux traverses bois, choix d'attaches plus performantes, amélioration de la qualité de l'acier à rail, mise en œuvre de ballast de dureté plus élevée, etc.). Une durée de vie plus

longue, cela signifie une fréquence des renouvellements moins élevée, un moindre coût de maintenance des installations (objectif); et c'est aussi l'augmentation de l'âge moyen du réseau.

À noter que la durée de vie d'une voie est également fonction du trafic qu'elle supporte, et que l'évolution du trafic durant ces dernières années, en particulier du trafic fret (le plus agressif pour la voie) peut justifier, pour partie, une augmentation de l'âge moyen du réseau.

Les voies modernes posées durant ces dernières décennies sont conçues pour durer plus longtemps que celles qu'elles remplacent. Le vieillissement qui en résulte n'est pas forcément synonyme de dégradation. C'est une solution qui permet de réduire le coût global de leur maintenance, investissements en renouvellements compris.

Jacques Genin (par e-mail)

Casse-tête. Plateformes de l'agence Famille, je vous hais

Cheminot retraité, je contacte une agence Famille par téléphone. Si plusieurs sujets motivent votre appel, il vous faut tout de même « cocher » au téléphone, soit l'un, soit l'autre. Vous aurez donc le bonheur de retéléphoner pour chaque sujet en « cochant » le bon numéro... Surtout ne vous trompez pas ! Je coche le 4, et me retrouve mis en communication sur une plateforme où, après quelques minutes... finalement une sympathique cheminote (je suppose qu'elle l'est...) écoute avec gentillesse ma question.

Elle me répond qu'elle ne s'occupe que des actifs... Je suis retraité. Bon ! j'ai loupé la cible.

Je lui demande de faire remonter ce retour d'expérience (REX) pour améliorer la prestation :

ça ne va pas être possible...

Manifestement, il y a des gens qui décident de créer de telles plateformes, les mettent en place et... se contrefichent de ceux qui cherchent vainement où trouver, dans les services, les sous-services adéquats. Résultat : les personnels des plateformes reçoivent des doléances sans pouvoir agir sur la hiérarchie.

Ce ne sont pas les décideurs qui subissent les conséquences de leurs décisions mais le demandeur lambda et l'opérateur lambda. Où sont les Alphas de George Orwell ? Ils sont anonymes... quelle chaude couverture sociale !

J'ai été gentil, lui ai souhaité bonne année. Elle poursuit :

« Je ne peux pas vous dire qui contacter à CPR de la SNCF. Allez

voir sur leur portail. » Je lui répons que c'est déjà ce que j'ai fait : j'ai écrit deux fois sans avoir le frémissement d'une réponse. Elle, elle ne peut rien faire. Ce n'est pas son service. Elle est manifestement désolée. Je la crois. Je lui demande donc ce qu'il en est pour les facilités de circulation (FC) d'un de mes enfants. « Ce n'est pas moi non plus, dit-elle, mais ne quittez pas, je vous transmets le bon numéro... » Elle cherche dans ses paperasses ou ses paperasses numériques peut-être... quelque temps de silence...

Et, d'un coup, nous sommes coupés. Ce n'est pas elle qui a raccroché, je pense, plutôt le système téléphonique automatique qui a repéré un silence trop prononcé.

Vive la technique ! En plus cette dame doit s'en vouloir et croire que j'ai raccroché excédé ou que je lui en veux d'avoir raccroché ! Je retéléphone au bon numéro finalement trouvé pour les FC de mon enfant (c'était cochez « 2 » sur le clavier !). Et là, ô surprise, on décroche tout de suite.

Et un sympathique cheminot (je suppose qu'il l'est...) écoute et répond même avant que je n'aie terminé ma question sur les FC : « Elles sont parties au courrier il y a deux jours. Vous allez les recevoir, ça a mis un peu plus de temps que d'habitude... »

Soit ! Voyant l'efficacité de ce centre régional à l'œuvre, j'en profite pour lui demander où contacter le sous-service responsable de la paie des pensionnés... Cette fois, aussitôt dit aussitôt fait. Réponse :

la CPR SNCF est joignable à tel numéro. « *Merci monsieur et bonne année* ». On se congratule et nous raccrochons.

Je tombe alors au téléphone sur un sympathique cheminot (je suppose qu'il l'est...) qui m'écoute répéter les diatribes commençant par « *légalement* » que j'avais postées sur le portail www.cprpsncf demeurées sans réponse à ce jour. Je crois d'ailleurs que le délai de réponse devra être inscrit dans le *Guinness des records*..

Il me répond qu'il ne peut rien faire et que, même un REX n'y ferait rien, la seule possibilité ne pouvant venir que d'organismes extérieurs, des associations de

défense. Car, il l'avoue, il constate un mutisme complet des décideurs qui, dit-il à leur décharge, subissent de telles pressions de la part du pouvoir étatique qu'ils ne peuvent qu'obtempérer...

Si plusieurs sujets motivent votre appel, il vous faut retéléphoner pour chaque sujet en cochant le bon numéro...

J'objecte :

– *Mais, nous ne recevons plus la fiche de paie papier, nous ne pouvons pas non plus la télécharger sur Internet!* »

– *« C'est vrai, mais, désolé, je ne pourrai pas vous aider à ce sujet, de plus, dit-il, vous, vous avez ac-*

cès à Internet mais pensez à tous les cheminots retraités sans Internet. Ils sont dans le noir complet à ce sujet ».

Je lui rétorque que « *légalement* », un employé ou un pensionné,

quel qu'il soit, doit pouvoir accéder au détail de ses paiements. Il m'assure que ce n'est que temporaire... Et m'informe que l'ire de la gent cheminote est particulièrement vive ces temps-ci: 7 000 appels téléphoniques par jour sur ce sujet. « *Il faut faire remonter*

l'information par l'extérieur, mais pas par REX interne, parce c'est inefficace! »

Ah ? et les chartes internes de qualité vantées comme exemplaires, où sont-elles ?

Oui, à la SNCF comme ailleurs, la tête ne va pas bien... Elle marche sur la tête, cette tête. Et elle désire rester anonyme tout en imposant ses choix... tandis que les payeurs, les usagers, les cheminots au téléphone, les employés sur leurs plateformes (soi-disant performantes) en prennent pour leur grade (grade lambda, bien sûr...)

Je crois qu'ils veulent vraiment la révolution ces soi-disant Alphas.

Étienne Lesage, par e-mail.

Déraillement de Brétigny. L'acier et les ultrasons

Michel DUBERNARD
Pierre HENQUENET
INGÉNIEUR - Expert près la Cour d'Appel de DOUAI
et près la Cour Administrative d'Appel de DOUAI

D 13133
COUR D'APPEL DE PARIS
TRIBUNAL DE GRANDE INSTANCE D'IVRY
N° de Procès : 13020065
N° Injonction : 70324
Présidence cour d'appel

Objet : Déraillement Brétigny sur Orge - Rapport d'expertise (autres conclusions, ordonnance du 19/2/2013)

- Les préconisations de l'ingénieur DELAUNAY en 2009 n'ont pas été toutes suivies d'effet.
- Au moins une tournée de surveillance aux ultrasons a été effectuée, en 2012, à notre connaissance; celle-ci n'a relevé aucun défaut connu sur l'ADV6-7/8-9 (alors qu'il existait une fiche d'anomalie mentionnant une étoilure sur l'about D).

7. Le cœur de traversoie n° 11301 auquel était attachée l'éclisse, et qui a lui-même été retrouvé dans un état de détachement complet - une partie s'en étant détachée - était le plus ancien monté sur cet appareil de voie, et sa première fissuration avait été constatée en 2008; il n'a pas pour autant fait l'objet de suivi adéquat, entre autres du fait d'une confusion des agents de la SNCF incompréhensible entre ses différents abouts (C et D).

8. Les relevés en ligne par la voiture laboratoire « MAUZIN » n'ont pas été exploités par la maintenance de façon optimale, et nous ne comprenons pas la différence de traitement entre la TJD 6/9 objet de notre expertise (défavorable à celle-ci) et l'appareil voisin la TJD 10/13 qui a au contraire bénéficié d'un important chantier.

9. Outre les éléments déjà cités dans notre rapport initial, nous joignons en annexe D au présent rapport compléments de l'expertise effectuée par l'entreprise de la SNCF.

Il convient plus précisément de se reporter au P.V. dressé par la P.J. de Versailles (C.E. D3792 et suivantes) à propos d'un bilan de veille technique équipement intitulé « Veille N1 et N2 par entité changée de niveau 1 (N1) » en date du 11 juillet 2013 (soit la veille du déraillement).
On y lit notamment (D3798) à propos des cœurs avariés, en « observations veille N1 » :
« De gros soucis à Brétigny, il est nécessaire que le DU intervienne afin de redresser la barre [...] »

10. En conclusion, la TJD 6/9 est un équipement chargé, de plus situé dans une Zone d'Évolution Rapide, et qui pourtant - tous ces faits étant parfaitement connus des responsables et exécutants de la maintenance - n'a pas fait l'objet des mesures de surveillance et de remise en état adaptées conformément à l'IN2640 vu plus avant.

C'est la cause primale du déraillement du train Intercités 3657 le 12 juillet 2013.

Fait à Paris le 31 décembre 2015
Les Experts
Michel DUBERNARD
Pierre HENQUENET

COFFRE DES EXPERTS
11 rue de la Cour d'Appel de Paris
75002 Paris

216

Une remarque concernant le déraillement de Brétigny. Je lis une chose surprenante sur la pièce du dossier que vous reproduisez en fac-similé page 13 dans *La Vie du Rail Magazine* n° 3318 du mois de mars dernier. Il s'agit du rapport D 13133. À la 3^e ligne, il est précisé qu'au cours d'« *une tournée de surveillance aux ultrasons* », celle-ci « *n'a relevé aucun défaut connu sur l'ADV 6-7/8-9* [l'appareil de voie en cause dans l'accident, *NDLR*] » alors qu'il existait une fiche d'avarie pour une étoilure. Or, les ultrasons ne passent pas dans l'acier au manganèse.

Ayant passé 26 ans de ma carrière SNCF à la division de l'Équipement au service des cœurs (secteur IVRM1/CO), et ayant contrôlé un nombre très important de cœurs en voie et fait démonter les joints éclissés pour observer au miroir les congés supérieur et inférieur des abouts de cœur ainsi que les étoilures, je ne comprends pas que ces ingénieurs ne connaissent pas cette particularité.

Marc Parmentier (par e-mail)

Pour la rubrique courrier des lecteurs

adressez vos courriers à :
Chantal Blandin,
La Vie du Rail

11, rue
de Milan,
75009 Paris
ou envoyez
un e-mail à :

chantal.
blandin@
laviedurail.com

Véron, Duron, Macron...

Tout va bien. Car enfin nous en sommes là où les plans successifs Véron, Duron, Macron ont bien voulu nous mener. L'entreprise SNCF a servi, en son temps, de variable d'ajustement à la route: Sernam, fret... et nous voyons aujourd'hui le résultat: il n'y a qu'à s'arrêter sur une aire d'auto-route pour constater la quasi-absence de camions français. Le fret voyage dans des camions étrangers conduits par des conducteurs payés au rabais sans plus ou moins de contrôle quant à leurs conditions de travail.

Fort de cela, M. Macron fait la même chose avec les autocars. Ce qui a permis dans un premier temps l'emploi de quelques centaines de personnes mais en même temps laisse la route ouverte à des autocars construits en Chine ou

ailleurs, conduits par des ressortissants venant de l'Europe de l'Est là encore au détriment d'emplois français.

Il est possible qu'un autocar pollue moins qu'un autorail. Encore faudrait-il vraiment comparer. Mais que dire d'une liaison TGV Paris - Montpellier, par

Que dire d'une liaison TGV Paris - Montpellier, par exemple et pour n'en prendre qu'une, qui serait remplacée par une noria d'autocars?

exemple et pour n'en prendre qu'une, qui serait remplacée par une noria d'autocars? Cela n'est pour le moment pas encore le cas mais comment résister à l'appel du profit?

D'autre part, la SNCF manque de conducteurs de train. Je me souviens d'un temps, pas

si lointain, où un enfant de cheminot avait quelques points supplémentaires lors de sa candidature à l'embauche. Ce qui permettait d'avoir affaire à un jeune qui déjà « moulé » aux contraintes cheminotes. De bonnes âmes ont trouvé cela scandaleux. Mais

demande-t-on à un banquier de ne pas aider son enfant s'il veut suivre cette voie, à tel enfant d'artiste de ne pas être poussé dans la carrière par ses parents, à un fils de plombier, de maçon, d'entrepreneur?

Comment intéresser un jeune à

la conduite quand il ne se rend pas compte des contraintes afférentes à ce métier: horaires décalés, travail de nuit, les dimanches et jours fériés, rigueur dans l'apprentissage des connaissances de sécurité, connaissances des engins moteurs, des lignes à parcourir... sans parler des repas jamais à la même heure, des longues heures sans pouvoir aller aux toilettes. Il y a bien l'âge de la retraite mais doucement celui-ci recule inexorablement. Alors pourquoi s'embêter sachant que le salaire n'est acceptable qu'avec les primes de nuit, de dimanche, de traction... pour un fixe scandaleusement bas.

La solution? Arracher des rails. Mettre du goudron à la place pour aller plus vite dans le mur.

Jean Raoux,
Montfermeil (93)

Le regard de la Fnaut

Chaque mois, la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (Fnaut) nous fait part d'une difficulté, grande ou petite, rencontrée par les usagers.

Un exemple de désaménagement du territoire

La ligne Montluçon - Ussel reliait Paris à Ussel et au Mont-Dore. Mais la relation de nuit a été supprimée. Les ralentissements, les fermetures de gares, les fréquences insuffisantes et l'absence de rabattement sur les gares sauvegardées ont rendu impossibles les trajets domicile - travail: 50 minutes au lieu de 25 pour aller d'Évaux-les-Bains à Montluçon, 25 km. Des cars ont remplacé les trains en 2008: temps de parcours encore allongés, perte de confort, de sécurité et de ponctualité, pas de transport des vélos. La route est sinueuse, étroite, soumise aux aléas climatiques. Les voyageurs attendent au pied d'un poteau. La fréquentation des cars, marginale, a conduit à leur limitation récente au parcours Montluçon - Auzances, sans préavis et sans information. Le trafic s'est donc reporté sur la voiture, pour ceux qui en ont une et peu-

vent encore la conduire. Faute de train, le territoire se paupérise. L'usine de fabrication de LED à Mérinchal a fermé. Plus de transport de bois, alors qu'une gare avait été aménagée à Létrade et qu'une usine de granulés devait s'y installer: elle s'est finalement implantée au bord de l'autoroute, d'où un trafic supplémentaire de camions. Les stations thermales d'Évaux-les-Bains, La Bourboule et Le Mont-Dore voient fuir les clients. Pourtant, l'investissement nécessaire au retour du train est minime: 20 millions d'euros pour maintenir les circulations, le coût d'un kilomètre de LGV, 40 pour moderniser la ligne. C'est bien moins que ce que dépense la région Limousin pour les études de l'hypothétique LGV Limoges - Poitiers.

Jean-Louis Camus, Fnaut Limousin

Tout sur le télétravail

Meilleure productivité, meilleure conciliation vie personnelle/ vie professionnelle, diminution de l'empreinte écologique, vecteur d'économies pour le salarié : les avantages du télétravail sont nombreux ! Pourtant, il se développe timidement en France. Retour sur les modalités d'application de ce dispositif mal connu, introduit par un accord cadre européen de 2002.

Qu'est-ce que c'est ?

Le télétravail désigne « toute forme d'organisation du travail dans laquelle un travail qui aurait également pu être exécuté dans les locaux de l'employeur est effectué par un salarié hors de ces locaux, de façon régulière et volontaire, en utilisant les technologies de l'information et de la communication dans le cadre d'un contrat de travail ou d'un avenant à celui-ci » (Art. L. 1222-9).

Comment est-il mis en place ?

Dans le contrat initial du salarié, ou par avenant à celui-ci. L'accord du salarié est en tout état de cause nécessaire car le passage en télétravail constitue une modification du contrat de travail. Il n'est pas nécessaire que l'entreprise soit couverte par un accord d'entreprise ou de branche sur le sujet, mais les chartes sont courantes. Le CE et le CHSCT doivent à notre sens être consultés avant la mise en place du dispositif dans l'entreprise (Art. L. 2323-1, L. 2323-46 et L. 4612-8-1).

Puis-je être sanctionné pour avoir refusé de passer en télétravail ?

Non, le Code précise que le refus du télétravail par le salarié n'est pas un motif de rupture de son contrat de travail.

Que doit contenir la clause contractuelle sur le télétravail ?

Le contrat de travail doit obligatoirement mentionner les conditions de passage en télétravail, les conditions de retour à une exécution du contrat de travail sans télétravail, ainsi que les modalités de contrôle du temps de travail (ex : système d'auto déclaration, mise en place d'un logiciel de pointage sur l'ordinateur, etc...). Une période d'adaptation peut également être prévue. Elle permet à chacune des parties de mettre fin à cette forme d'organisation du travail moyennant un délai de prévenance.

Comment le temps de travail est-il organisé ?

Cela dépendra de l'organisation initiale du temps de travail du salarié (35h, forfait jours...). Dans tous les cas, il est conseillé de prédéterminer le nombre de jours télétravaillés par semaine. L'employeur devra au minimum fixer, en concertation avec le salarié, les plages horaires durant lesquelles il peut habituellement le contacter. Rappelons que le télétravailleur est protégé comme les autres par la réglementation sur le temps de travail (durées maximales quotidienne et hebdomadaire de travail, temps de repos obligatoires...).

L'entretien annuel obligatoire relatif aux conditions d'activité et à la charge de travail du télétravailleur permettra par la suite d'évaluer si les conditions de travail du salarié sont appropriées

Quels sont les droits collectifs du télétravailleur ?

Les mêmes que ceux des autres salariés, notamment en ce qui concerne leur appartenance à l'effectif de l'entreprise, leur qualité d'électeur et d'éligible aux élections des représentants du personnel, ainsi que dans l'accès aux informations syndicales, y compris par les intranets syndicaux.

Qui prend en charge les coûts induits par le télétravail ?

C'est à l'employeur de prendre en charge « tous les coûts découlant directement de l'exercice du télétravail, notamment le coût des matériels, logiciels, abonnements, communications et outils ainsi que de la maintenance de ceux-ci » (art. L. 1222-10). Cette prise en charge peut se faire, par exemple :

- Par le versement d'une indemnité forfaitaire couvrant l'ensemble des frais (chauffage, électricité, internet, téléphone...);
- Par la prise en charge directe des abonnements internet et des communications téléphoniques;
- Par le remboursement sur justificatifs des factures de téléphone, internet...

Lors de la mise en place du télétravail, rappelons que l'employeur devra fournir les équipements nécessaires. La liste de ces équipements peut être préalablement fixée par écrit (ex : ordinateur portable, casque, écran, clavier, imprimante, clé USB, clé 3G, connexion au réseau interne de l'entreprise, un téléphone professionnel).

Quelles sont les conditions pour bénéficier d'une « indemnité d'occupation du domicile privé à des fins professionnelles » ?

C'est uniquement lorsque le télétravail est mis en place à la demande de l'employeur que le salarié bénéficie d'une indemnité d'occupation de son domicile (Cass. soc., 7 avr. 2010, n° 08-44.865). Tous les télétravailleurs n'en bénéficient pas. Précisons que l'indemnité n'est pas due si un local professionnel a été mis à la disposition du salarié (Cass. soc., 4 déc. 2013, n° 12-19.667). L'indemnité peut être incluse dans la rémunération mais son montant doit alors être précisé. Il varie notamment en fonction du temps passé en télétravail et de l'espace affecté pour les besoins de l'activité professionnelle.

Et si je ne souhaite plus être en télétravail ?

Attention : le retour à un poste sans télétravail n'est pas automatique. Il faudra en principe l'accord de l'employeur.

Cependant, s'il existe un emploi vacant sans télétravail correspondant à la qualification et aux compétences du télétravailleur, l'employeur doit donner la priorité au télétravailleur (L. 1222-10). L'employeur doit d'ailleurs informer le salarié de tous les postes disponibles qui répondent à cette définition.

D'autre part la clause contractuelle peut prévoir un retour automatique à un poste sans télétravail sur demande du salarié, ou dans certains cas spécifiquement identifiés dans le contrat (déménagement du salarié, modification de sa vie familiale rendant impossible le travail à son domicile, restructuration de l'entreprise...).

L'employeur peut-il m'imposer la fin du télétravail sans mon accord ?

Non, sauf clause contractuelle contraire, il s'agit d'une modification du contrat que le salarié peut refuser (Cass. soc., 12 févr. 2014, n° 12-23.051).