



Compte Rendu du CSE Central Réseau

Du 2 Novembre 2020

L'entreprise était représentée par :

Georges ICHKANIAN (DRH Réseau) et **Marie-Anne JEANNEL** (DRS Réseau), **Marie MEDZADOURIAN** (chargée RS) et **Nicolas SIMON** (équipe RS).

La délégation UNSA-Ferroviaire était composée de :

Christophe THETIER, **Adrien LEROY**, **Sébastien HENNION**, **Jean-Yves BELLORGET** et **Pierre-Henri VALLADE** (RS)

Le CSE Central est une instance qui est constituée lorsqu'une entreprise comporte deux établissements distincts. Sur le périmètre Réseau, il a été mis en place depuis le 1^{er} janvier 2020 avec au préalable la signature d'un accord. Sa composition est de 13 membres titulaires, autant de suppléants (à raison de 6 T et 6 S pour la CGT, 4 T et 4 S pour l'UNSA-Ferroviaire, 2 T et 2 S pour Sud-Rail et 1 T et 1 S pour la CFTD) et un Représentant Syndical par organisation syndicale. En ce qui concerne ses prérogatives, elles sont reprises dans l'accord de mise en place de l'Instance Commune, à savoir la consultation sur le bloc 2 et une partie du bloc 3 de la loi Rebsamen.

La présidence du CSE Central Réseau est assurée par Georges ICHKANIAN.

Après lecture des déclarations liminaires, le président de l'instance répond à quelques questions :
Pour débiter, le président déclare qu'il est attaché au présentiel et reconnaît que le contexte n'est pas optimal mais nous n'avons pas le choix.

Le président se joint à titre personnel à la condamnation des actes terroristes survenus ces dernières semaines. Pour les autres sujets :

- Sur la situation sanitaire à Réseau : A date arrêtée au vendredi à 18h00, il y a 607 malades ou suspicions fortes (455 confirmés 152 suspicions fortes) et 639 personnes en contact rang 1. Ceci est en nette augmentation. Un rappel sera fait aux DET. Il faut maintenir les gestes barrières comme les gestes qui sauvent.
- Sur le plan de relance, environ 4Md€ pour Réseau pour assurer la régénération de l'infrastructure. Il y a environ 33000km de lignes pour un âge moyen de 30 ans. A l'époque, l'investissement TGV répondait aux besoins du territoire mais aujourd'hui il est essentiel de maintenir et régénérer les voies et les caténaires, mais pour ce faire, nous avons besoin d'investissements complémentaires ;
- Pour l'ouverture à la concurrence sur le Grand Est, TER établit un partenariat avec d'autres entreprises ;
- Malgré une demande des organisations syndicales, il n'y aura pas d'arrêt ou de report des réorganisations sur Réseau.
- Négociations Annuelles Obligatoires sur les salaires : pas de commentaire sur la tenue de cette réunion. Une étude de rémunération a été faite l'année dernière, nous sommes dans le marché (+ ou - 10 %) mais il reste des efforts à faire au niveau des EVS notamment le paiement des nuits ;



- Activité Partielle Longue Durée : pour Réseau, il n'y a pas de position pour le moment. Les chantiers continuent normalement, car il faut assurer la continuité économique. Si une baisse du plan de transport a lieu, il peut y avoir un impact sur les travaux ;
- Concernant les commissions métiers : les commissions se tiendront comme prévu dans l'accord ;
- Télétravail : A partir du moment où les agents sont éligibles, il faut assurer le télétravail. Il faut impulser cette nouvelle méthode avec environ 2 jours par semaine. Des entretiens sont encore en cours. A la sortie de la crise, il faudra encourager cette nouvelle méthode qui se met en place avec la validation du manager et sur la base du volontariat du salarié. Il faudra être attentif au risque d'isolement. A ce sujet, un guide a été rédigé pour la bonne compréhension du télétravail des agents.

Pour les personnes fragiles : Nous y sommes attentifs. Des directives ont été données aux directeurs d'activité de proposer l'appui de la cellule psychologique à ceux qui en ont besoin.

Centre de formation : mesures de prévention sont prises. Pas plus de cas qu'ailleurs.

Une demande de commission économique sur le plan de relance a été acceptée par le président. Il faut toutefois avoir des éléments précis pour l'organisation de celle-ci.

Pas de listes de postes éligibles au télétravail. Entre 14000 et 18000. Il a été demandé aux directions de chaque périmètre CSE Réseau de donner les chiffres.

Ordre du Jour de la réunion du 2 novembre

- Présentation de la démarche initiée sur le nouveau modèle de maintenance Voie SES intitulée « Maintenir demain ».

Le chef de projet, Daniel GARDEUX, ancien DET de l'Infrapôle Paris Sud-Ouest, présente le projet. La Gestion de Maintenance Assistée par Ordinateur nous contraint à faire évoluer nos métiers. Il faut mettre en place un nouveau modèle d'organisation pour mieux cibler les interventions et se servir du digital pour y arriver. La mise en place des unités mixtes et la présence d'un chef au sein de l'équipe permettra d'être plus réactif et structuré. Les unités de maintenance de demain doivent évoluer. Il n'y a pas de vocation à revoir les périmètres des établissements, mais de revoir l'organisation humaine des équipes. 6 Infrapôles dits tête de file travaillent sur la conception de ce projet, il s'agit des Infrapôles Paris Saint-Lazare, Paris Sud-Est, Nord Pas de Calais, Alpes, Poitou-Charentes et LGV Atlantique. Ce projet n'est qu'en début de réflexion et ne concerne que les équipes VOIE et SES.

L'UNSA-Ferroviaire remarque que le volet social est souvent le moins préparé d'un dossier de réorganisation et ne comprend pas, pour l'instant, la pertinence de ce projet.

Afin d'avoir plus d'informations sur ce projet, l'UNSA-Ferroviaire demande la mise en place d'une Concertation Spécifique de Projet.



➤ **Projet de création de la filiale de valorisation des fibres « Terralpa »**

L'ensemble des organisations syndicales valide une motion qui fait appel à une expertise sur ce dossier. Présentation du dossier par Gabriel CHENEVOY et Eric LE MOAL

- Apporter la fibre dans les établissements permettra de multiplier par 10 la connexion.
- La filiale sera sous forme de SAS et devrait être peu impactée par l'ouverture à la concurrence.
- E-SNCF et les agences télécoms de Réseau travaillent ensemble sur ce projet.
- DATA-Center proches des voies pour permettre la couverture de tout le territoire
- Assurer le transport de flux vidéo protection entre les caméras et les centres de stockages de données.

Bien que l'UNSA-Ferroviaire ne soit pas réfractaire à la technologie, il faut s'assurer que le volet social et économique soit connu par l'ensemble des élus. C'est dans cette logique de veiller aux conditions de travail des agents et de s'assurer de la pérennité de notre Entreprise que la délégation UNSA-Ferroviaire a décidé de voter « POUR » l'expertise de ce dossier.

➤ **Information sur la capitalisation des créances nées des opérations réforme 2020**

Présentation du dossier par Isabelle PREFOT

Au 1^{er} janvier 2020, les titres de G&C ont été versés à Réseau. Cette dette a été transformée en capital social de Réseau. Lors de la création de la SA G&C, SNCF Réseau a procédé à des apports de branches d'activités qui ont été transférées à G&C. Lors du transfert des quais et autres biens de SNCF Réseau à G&C, cela a généré une dette de 350 M€.

Les montants de recapitalisation résultent des opérations du 1^{er} janvier 2020, augmentation du capital de SNCF Réseau avec le transfert de SA SNCF à SNCF Réseau de Gares & Connexions.

La Direction explique que ce sujet a déjà été traité en CCGPF à l'époque.

L'UNSA-Ferroviaire fait remarquer que des informations différentes ont été données au CSE de G&C le 06/06/2019 et au CCGPF du 26/09/2019. Le dossier présente peu d'informations et l'historique n'est pas connu, ce qui ne permet pas une lecture facile et une totale compréhension du dossier.

➤ **Point sur les recrutements**

Présentation du dossier par Georges ICHKANIAN

Il est à noter qu'en début d'année le nombre d'autorisations d'embauches était de 2034. A cause de la pandémie, une diminution a été réalisée pour une prévision de 1797 autorisations d'embauches pour 2020. Le président est confiant sur l'atteinte de cet objectif. A ce jour, il y a 1117 recrutements réalisés. Aujourd'hui, 350 candidats sont prêts à l'emploi mais 10% ne seront plus, d'ici là, sur le marché de l'emploi car ils opteront pour une autre entreprise. Une dizaine seront recrutés en janvier 2021. 474 attendent leur VMAS mais 30% environ seront recalés. Il y a de nombreux candidats. La durée de traitement entre le dépôt de la candidature et l'embauche est en moyenne de 39 jours. Concernant la circulation, le processus est plus rapide avec environ 8 jours.



La fierté des agents pour le travail et l'appartenance à Réseau est un point fort de l'enquête ALLURE. Il y a de grosses difficultés à recruter notamment sur le métier électrique. En ce qui concerne les démissions, Réseau est sous les chiffres de la DARES. La direction confirme que les VMAS sont beaucoup plus restrictives qu'avant. 30% des personnes sont recalées aux visites médicales à l'embauche notamment à cause de consommation de psychotropes. La plate-forme On Bording est à disposition des agents pendant 1 an pour les aider à s'intégrer dans l'Entreprise

Pour l'UNSA-Ferroviaire, le recrutement est essentiel pour faire face aux nombreux postes vacants à Réseau. Il est essentiel que les jeunes puissent intégrer notre Entreprise mais il faut également fidéliser les agents en place en évitant les démissions.

➤ Consultation sur la situation économique et financière

La situation à fin 2019 découle des contraintes de la réforme du ferroviaire de 2014 (RF2014). Il est constaté une dérive de l'endettement depuis fin des années 2000 avec 3Md€ d'endettement annuel en moyenne. Elle découle d'un choix politique de la régénération (voir rapport Lausanne 2005) et des grands projets de développement LGV. Les ressources n'ont pas été suffisantes pour faire face à l'accroissement de la dette. La RF 2014 a dessiné la trajectoire jusqu'à 2026.

Le contrat de performance conclu entre l'Etat et réseau demande de nombreux efforts de productivité, de fonds de concours et d'investissements.

Les flux de trésorerie entre 2010 et 2016 ont déséquilibré Réseau

4,6 Md€ sont investis pour la régénération notamment mais sont couverts avec seulement 1,6Md€ de subventions et 2,1Md€ générés par l'activité (exploitation et maintenance). Ce qui a pour conséquence un manque de financement de 900M€ et à cela, s'ajoute les frais financiers d'environ 1,3Md€. Ce montant total de 2,2Md€ augmente considérablement la dette au fil des ans. Ces investissements sont largement en deçà de ceux accordés à d'autres pays d'Europe.

Concernant toujours cette dette, la contrepartie est de faire plus de gain de productivité notamment dans les SI. Les fonds de concours sont quant à eux, augmenté à 60% et les investissements de régénération augmentent. Il est à noter que la reprise de la dette soulage SNCF Réseau d'environ 1,3Md€ d'intérêts par an. Selon une estimation, la dette baissera à partir de 2024, année de désendettement qui soulagera la société anonyme. L'Etat aurait dû reprendre la dette plus tôt pour éviter qu'elle ne prenne des proportions importantes. Toutefois les investissements de régénération devraient encore augmenter d'ici 2023/2024, ce qui permettra de rétablir plus rapidement le réseau délaissé depuis de nombreuses années.

Il est difficile néanmoins de se faire une véritable idée sur les budgets puisque les données ont été arrêtées à fin octobre 2019. Le taux de réalisation reste inférieur au budget notamment en IDF sûrement dû au fait que les effectifs soient inférieurs au budget alloué. L'effort consenti pour la régénération permet de diminuer l'entretien et a donc un impact sur les budgets maintenance mais la régénération reste largement insuffisante.



Les achats et charges externes laissent apparaître un budget considérable pour l'externalisation et la sous-traitance en net augmentation sur les travaux. Une augmentation de 14% de sous-traitance est révélée dans les métiers télécoms et informatique. Pour autant, Réseau veut garder la main sur l'ingénierie et particulièrement les études. Une recherche de la direction des achats est en cours pour faire des économies sur la sous-traitance avec la massification des interventions, des limitations des pénalités pour les sous-traitants pour attirer les entreprises et en effectuant un pilotage des dépenses. Sur ce sujet, il est mis en avant que Réseau doit être moins prescriptif pour que les entreprises puissent innover sur les techniques tout en respectant la sécurité.

Depuis 2 ans, il est constaté à Réseau une réelle diminution des effectifs. De plus, les embauches sont en décalage par rapport au budget alloué.

Depuis 2018, nous pouvons constater une véritable politique d'externalisation qui continue de croître au fil des ans.

Le Taux de Marge Opérationnel qui remonte de 24,7 à 27,3 en 2019 reste, tout de même, inférieur au budget prévu de 29,9% notamment dû aux mouvements sociaux de 2019. Le compte de résultat, quant à lui, est stable entre 2018 et 2019 mais reste inférieur.

Malgré une certaine amélioration, l'EPIC SNCF Réseau demeure en 2019 dans une situation de nouvelle hausse importante de son endettement. Les frais financiers pèsent pour 74% de son besoin de financement. Cette situation est censée réellement s'améliorer l'an prochain, du fait de la 1ère partie de la reprise de dette. La croissance des investissements notamment sur la régénération n'est pas suffisante. Il manque 523M€ avant le paiement des frais financiers. Le contrat de performance est basé sur ce manque.

Selon la Direction, la croissance de l'externalisation est en lien avec l'augmentation de la régénération qui augmente l'utilisation de la suite rapide. Il n'y a pas réellement de vision sur l'utilisation de la sous-traitance vis-à-vis de la maintenance.

➤ Information sur le projet d'évolution de la carte achats/carte rouge

Présentation du dossier par Linda TAHAR

Aujourd'hui pour régler les frais professionnels, il existe 2 types de cartes : la carte platine qui peut régler tous les types de frais. Et la carte rouge qui sert aux besoins du service, pour les agents au régime forfaitaire.

A l'avenir, il y aura toujours 2 cartes : la carte platine et la carte achat qui va remplacer la carte rouge. Aujourd'hui la carte rouge n'est pas bloquée pour certains achats. La carte achat, quant à elle, sera bloquée au paiement certains types d'achats qui sont à définir.

Le projet a été lancé au second semestre 2019. Le déploiement a été décalé au dernier semestre 2020 à cause de la crise sanitaire sur notre SA, car il y a plus de 4000 porteurs de cartes rouges.

Actuellement, le déploiement se passe bien, pas d'irritant pour le moment. 50% des cartes ont pu ainsi être remplacées dont 43% pour la carte achat.



Pour l'UNSA-Ferroviaire, les sujets abordés ont toute leur importance mais malheureusement, cette instance ne se réunit pas assez régulièrement.

Les bouleversements qui impactent les agents de Réseau ont parfois de quoi nous inquiéter. Des sujets tels que l'ouverture à la concurrence, la création d'établissements logistiques sur la ZP A et la ZP SE, la fusion de certains EIC, la réorganisation de la maintenance, l'évolution du métier RH, le recrutement et la formation se déroulent ou prennent forme pendant cette crise sanitaire qui n'en finit pas. A cela s'ajoute, les conséquences de cette crise tant sur le plan économique que sur le volet social. L'UNSA-Ferroviaire restera attentif à l'évolution de la situation et interviendra afin d'obtenir les meilleures conditions de travail possible pour les cheminotes et les cheminots de la SA Réseau. Afin de démontrer votre confiance en l'UNSA-Ferroviaire, nous vous invitons à prendre part aux votes pour les conseils d'administration de Réseau et de la SA SNCF du 4 au 10 décembre 2020 par vote électronique.

Les membres UNSA-Ferroviaire du CSE Central Réseau :

| | |
|--------------------------------|--|
| Pierre-Henri VALLADE | vallade.ph@unsa-ferroviaire.org |
| Christophe THETIER | thetier.c@unsa-ferroviaire.org |
| Jean-Yves BELLORGET | bellorget.jy@unsa-ferroviaire.org |
| Sébastien HENNION | hennion.s@unsa-ferroviaire.org |
| Adrien LEROY | leroy.a@unsa-ferroviaire.org |
| Nathalie MOINE | moine.n@unsa-ferroviaire.org |
| Raphaèle ALLARD | allard.r@unsa-ferroviaire.org |
| Benoit THEVENARD-BERGER | thevenard.b@unsa-ferroviaire.org |
| Patrick LABRUE | labrue.p@unsa-ferroviaire.org |

**SI VOUS SOUHAITEZ CONSULTER NOS INFORMATIONS EN LIGNE : <https://www.unsa-ferroviaire.org>
POUR NOUS REJOINDRE ET ADHERER EN LIGNE, [CLIQUEZ ICI](#)**