

Mai 2024



CSE du 21 mars 2024

À noter...

CSE tenu en présentiel au siège de Gares & Connexions, 16 avenue d'Ivry à Paris.

Votants :

15 élus UNSA, 5 élus CGT,
2 élus SUD-Rail, 1 élu CFE-CGC

3^e CSE de l'année 2024.

CSE présidé par Monsieur
Christophe BRUCHET, DRH.

Ce CR est succinct compte tenu de la mise en ligne de la lettre « Au cœur de votre CSE » à l'issue de la plénière.

[Cliquez ICI.](#)



La séance a commencé par une minute de silence en mémoire de nos deux collègues décédés brutalement dans l'exercice de leurs fonctions.

Déclarations liminaires :

Seules les organisations syndicales UNSA, CGT et CFE-CGC ont fait des déclarations liminaires. Notre déclaration est mise en ligne et envoyée par notre RS. Vous pouvez la retrouver, notamment, sur Workplace.

[Cliquez ICI.](#)



Désignation d'un nouveau président pour la commission Égalité professionnelle

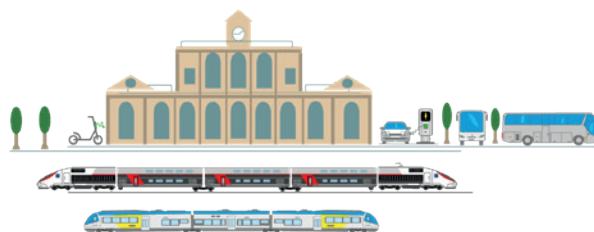
Jérôme AMPOSTA a été désigné Président de la commission Égalité professionnelle.

23 élus ont voté POUR, 0 CONTRE, 0 ABSTENTION



Sujets relatifs à la CSSCT des 4 et 5 mars 2024

Retrouvez ici le compte-rendu de la CSSCT mis à disposition par Philippe RAMANANJANAHARY. [Cliquez ICI.](#)



Réorganisation de l'ABE Lorraine

La présentation est faite par Cyril FEIREISEN, dirigeant de l'ABE Lorraine.

Cette évolution s'inscrit dans le cadre de la réorganisation de Gares & Connexions dans le domaine de l'exploitation des gares, avec notamment la création d'un nouveau pôle « Direction Exploitation et Services », et de l'ouverture à la concurrence des lignes ferroviaires. Le porteur de projet rappelle qu'il est important que l'organisation des fonctions support que représentent, entre autres, les Agences Bâtiment Énergie reste pertinente au regard des enjeux de l'entreprise.



La forte charge de travail, conséquente à des transferts d'actifs de SNCF Réseau, mais aussi à un nombre croissant de projets portés par le pôle Développement de la DRG GE incite à se poser la question de l'organisation de l'ABE Lorraine. En effet, cette augmentation de charge implique que notre organisation interne soit agile et adaptée pour répondre favorablement aux attentes de nos clients en termes de sécurité, de qualité, de délai et de performance financière, clients qui voient leurs contraintes internes et externes augmenter. L'organisation actuelle basée sur la séparation des secteurs bâtiment et énergie (au nord et au sud de la région Lorraine) ne permet pas toujours de répondre de manière optimale aux contraintes et enjeux exposés ci-dessus. La majorité des travaux gérés se compose d'une partie bâtiment et d'une partie énergie. Le constat est que la prise en compte de manière séparée et non coordonnée de ces travaux par une structure unique peut entraîner un manque de réactivité et d'efficacité.

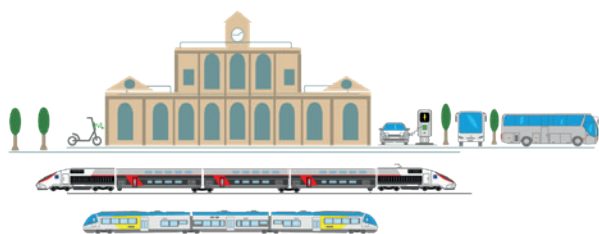
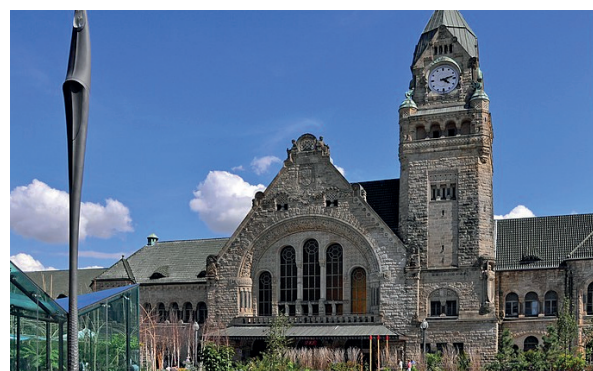
Selon le dirigeant de l'ABE Lorraine, la mise en œuvre de deux secteurs patrimoine Nord et Sud qui se caractérise par la fusion des secteurs

bâtiment et énergie Nord et Sud répondra aux besoins d'une meilleure efficacité, d'un souci de mutualisation et de réactivité demandés par nos clients. L'objectif est d'avoir un seul point d'entrée pour l'ensemble des demandes qui arrivent dans un secteur géographique donné, Nord ou Sud.

Le coordinateur général de ces demandes, qui sera le DPX patrimoine et sera aidé de deux TO, un bâtiment et un énergie, pourra, pour chaque nouvelle demande, juger de son aspect multi métiers (par exemple, savoir si c'est une demande uniquement bâtiment, uniquement énergie ou alors une demande qui peut cumuler les deux spécialités).

Enfin, un poste d'appui technique énergie électrique et suivi de la maintenance sera créé et basé au siège de l'ABE. Il sera placé sous l'autorité du responsable du groupe appui production, qui, aujourd'hui, est l'adjoint du DABE. Il apportera une aide et un soutien important auprès des DPX patrimoine dans leurs suivis d'activité.

En effet, ces sujets seront pilotés par un agent détaché de la production qui pourra prendre le recul nécessaire pour analyser les suivis et les rapports réglementaires ou de production. Votre délégation UNSA-Ferroviaire s'est inquiétée de l'impact de la loi d'orientation des mobilités (LOM), avec son décret 172, qui permet aux régions de demander la gestion de certaines petites lignes en transfert de SNCF Réseau, notamment la ligne Strasbourg-Épinal, de l'avenir des deux agents ABE d'Épinal affectés à cette ligne, et plus largement du risque de transfert des agents ABE.



UNSA-Ferroviaire Gares & Connexions
30 rue du Château des Rentiers - 75013 PARIS
garesetconnexions@unsa-ferroviaire.org
Workplace : UNSA gares & connexions

La direction s'est montrée rassurante, par la voix de Christophe CHARTRAIN. Cela ne s'appliquerait pas à Gares & Connexions. Selon lui, il n'y a pas de transfert prévu d'agents de Gares & Connexions. Quand il regarde les prévisions d'investissements, avec une visibilité sur 10 ans, celles-ci sont extrêmement importantes. De plus, la mise en œuvre des SERM (Services express régionaux métropolitains) va générer un volume d'activité supplémentaire.

La délégation UNSA-Ferroviaire a observé les évolutions de ce dossier entre les réunions RPX, CSSCT et CSE ainsi que l'engagement du DET à ne laisser aucun agent sur le côté dans cette nouvelle organisation.

Pour autant, selon les retours du terrain que la délégation UNSA-Ferroviaire a eus, cette évolution de l'organisation de l'ABE Lorraine a été présentée aux agents lors de la

restitution de l'analyse RPS en une dizaine de minutes seulement.

De plus, la mise en place d'un référent CVC, interne à l'ABE Lorraine, demandée par les agents et portée par les élus UNSA-Ferroviaire, n'a pas été satisfaite par la direction.

En outre, la délégation UNSA-Ferroviaire ne peut qu'alerter de nouveau la direction sur le sujet de la poly-compétence bâtiment et énergie demandée aux agents. Cela fait apparaître des risques liés à une pratique occasionnelle de tâches soumises à habilitation et questionne sur l'avenir des métiers de surveillants de travaux.

Enfin, le bilan emploi concrétise une nouvelle suppression de poste.

L'UNSA a voté CONTRE
22 CONTRE, 0 POUR, 0 ABSTENTION

• • • • •

Évolution Unité Gares Centre-Val de Loire (UG CVL)

Intervention de Mathieu MILLET, Directeur des Gares de la région Centre-Val de Loire, et de Yann BAILLARD, RH Bretagne Pays de Loire, Centre-Val de Loire.

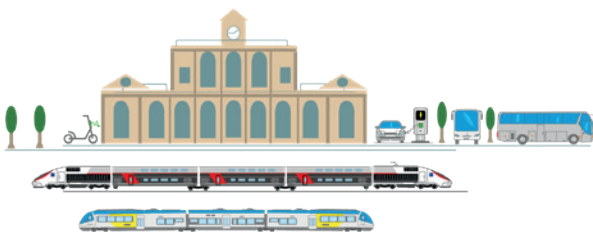


Une première version de ce projet comportant une intention d'externalisation de la prestation PSH avait été présentée en réunion RPX, en CSSCT et mise à l'ordre du jour d'un précédent CSE avant d'être retirée. C'est donc une version modifiée du projet initial qui est présentée lors de cette plénière.

Ce projet d'organisation autour de l'Unité Gare Centre-Val de Loire se présente en deux parties. La première partie concerne le maillage territorial, alors que la seconde partie s'intéresse plus particulièrement à la gestion de site des gares de Tours et Saint-Pierre-des-Corps.

La région Centre-Val de Loire est vaste, répartie sur six départements. Elle est composée de 159 gares et un peu plus de 70 bâtiments Voyageurs. Aujourd'hui, les équipes UG sont quasiment toutes centralisées sur les gares de Tours et Saint-Pierre-des-Corps. Sur un total de 53 agents, 49 sont basés à Tours et à Saint-Pierre-des-Corps et 4 à Orléans. L'antenne délocalisée d'Orléans ne suffit pas à couvrir les besoins de plus en plus importants en matière de gestion de site avec la reprise de nombreux parcours clients.

Les parcours sont rallongés, ce qui accroît le risque routier pour les agents et mobilise du temps au détriment de temps réels de production. Le rattachement hiérarchique et fonctionnel qui avait été mis en place lors de la reprise des parcours clients montre ses limites : les opérateurs, éloignés de leur encadrement, vivent un double management.



UNSA-Ferroviaire Gares & Connexions
30 rue du Château des Rentiers - 75013 PARIS
garesetconnexions@unsa-ferroviaire.org
Workplace : UNSA gares & connexions

Le groupe et la SA ont été impactés par une inflation qui a été encore forte en 2023 et que l'on estime à environ 103 millions d'euros. Cette inflation soutenue n'a été que partiellement recouverte au niveau des prestations régulées, dans la mesure où un bouclier tarifaire a été appliqué en 2023 à hauteur de 42 millions d'euros au bénéfice des transporteurs.

Sont à noter des cessions immobilières ; pour rappel, celles de Paris-Austerlitz et de Paris-Montparnasse, qui ont été encaissées toutes deux en 2023 à hauteur de 91 millions d'euros.

Le jugement rendu est favorable à G&C sur le projet Gare du Nord.

- Notre cash-flow libre s'élève à fin 2023 à 33 millions d'euros.
- En 2023, le chiffre d'affaires s'élève pour la SA SNCF Gares & Connexions à 1,7 milliard, supérieur de 69 millions d'euros par rapport au budget, soit 4 %.
- L'EBITDA est en hausse de 51 millions d'euros par rapport au budget.



Le 1^{er} contrat de performance pluriannuel a été conclu avec l'État en décembre 2021. Il a permis d'établir une trajectoire d'objectifs et de performance permettant de favoriser le développement du système ferroviaire, à travers en particulier l'adaptation et la modernisation des infrastructures et services en gares, sur la base d'un modèle économique soutenable.

Ce contrat a vocation à être enrichi de contrats régionaux.

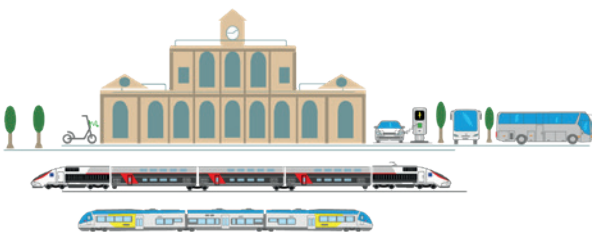
Les conventions précédentes entre TER et les AOM incluait une partie traitant des gares. Les dernières conventions signées fin 2023 ne traitent pas des gares. C'est à SNCF G&C de dialoguer directement avec les AOM sur le développement des gares, en signant des contrats de performance avec les régions.

Ce contrat de performance n'est pas un contrat dans le sens classique du terme où l'on s'engage à un objectif quantifié. C'est plutôt une vision commune pour les gares.



- Il existe une trame commune à tous les contrats de performance qui se décompose en quatre parties :

- **La première partie de cette trame commune, c'est de travailler sur la transparence financière,** *en partant du besoin des régions. Les régions ont besoin de transparence, de compréhension et de pédagogie sur notre modèle financier.*
- **La deuxième partie de cette trame commune porte sur les investissements.** *Les régions doivent satisfaire leurs administrés. Elles souhaitent avoir une vision des investissements, des domaines dans lesquels on investit dans les gares. Elles souhaitent avoir leur voix, donner leur avis, avoir leur conviction et, même plus loin, porter les investissements elles-mêmes sur certains éléments.*



UNSA-Ferroviaire Gares & Connexions
30 rue du Château des Rentiers - 75013 PARIS
garesetconnexions@unsa-ferroviaire.org
Workplace : UNSA gares & connexions



■ **La troisième partie concerne les services.** Il y a un socle de base que constituent les services que nous proposons dans toutes les gares, qui sont des services uniformes de prestations de base. Mais certaines régions peuvent vouloir aller plus loin que les obligations légales sur un service, par exemple sur la prise en charge des personnes en situation de handicap. Cependant, Gares et Connexions ne s'engage pas au-delà du DRG.

■ **La quatrième partie relève du développement des territoires.** Cela se matérialise beaucoup par des projets type « Place de la gare », une façon d'accentuer la présence dans les gares par des services régionaux développés pour les administrés de ces régions. L'idée, c'est de redynamiser les abords des gares, développer une présence, une activité économique dans des gares toutes petites où, souvent, il n'y a plus rien.





Les Moi(s)

UNSA

MAI • JUIN

UN CENTRE DE FORMATION DÉDIÉ AUX CHEMINOT(E)S !

Découvrez notre catalogue de formation !



2024

Formez-moi(s) !



Découvrez notre centre de formation ici :



Découvrez le centre de formation de l'UNSA-Ferroviaire



UNSA-Ferroviaire Gares & Connexions
 30 rue du Château des Rentiers - 75013 PARIS
 garesetconnexions@unsa-ferroviaire.org
 Workplace : UNSA gares & connexions