

## **CE extra à la demande de l'ensemble des élus sur le projet de la réorganisation du bassin de Thouars (EIC Pays De Loire).**

Bien que nous ayons été convoqués dès 8h00 à cette réunion extraordinaire, le Président persiste dans sa position en refusant de consulter notre instance sur ce sujet. Pour lui, l'impact sur l'effectif (7 emplois en moins sur 34) n'est pas suffisamment important. Face à ce blocage une délibération est votée à l'unanimité des membres présents permettant la saisie du TGI pour ordonner la suspension du projet jusqu'à consultation du CE dans le cadre du respect des prérogatives économique de l'instance.

## **CE de Septembre , le Contrat de Performance : une vision mitigée !**

En ouverture de cette séance, nous rappelons le 80ème anniversaire du décret qui permis la création de la SNCF , le 31 août 1937, en Société Anonyme détenue à 51 % par l'Etat et ce pour une durée de 50 ans. En réponse aux nouvelles attaques des cheminots par la presse et certains politiques, nous rappelons que la première cause du déséquilibre de notre système de retraite est strictement démographique (515 000 cheminots en 1938 pour 150 000 aujourd'hui !).

Concernant les Ordonnances Macron, les cheminots seront également concernés par leurs mises en place. Les premiers à en faire les frais seront nos collègues contractuels. L'impact sur vos Instances Représentatives du Personnel (IRP) sera très important. Nous verrons vraisemblablement la disparition des DP , CHSCT et CE au profit d'une instance unique dénommée Comité social et Economique (CSE). Quid de la proximité entre les cheminots et leurs représentants ?

Au vu des événements qui se sont précipités, nous prenons enfin acte du soulagement de nombreux collègues de l'EIC Limousin face au départ brutal du DET. Nous espérons que la sérénité sera de retour sur cet établissement.

Dans le domaine sécurité, il nous est rapporté une initiative de la direction nationale demandant aux DPX de réaliser une journée sécurité avec leurs agents. Le cœur de métier est la Sécurité au quotidien ! Qu'on leur demande d'en parler lors d'une journée sécurité n'est-il pas incohérent sauf à penser que la Direction Sécurité a des remontées terrain lui faisant croire que les DPX ne parlent pas (assez) de sécurité avec leurs agents ? Il y a urgence d'en débattre ici !

## Un contrat de performance inédit dans sa durée et les montants engagés mais ...

Lors de ce CE Circulation, présentation nous a été faite du **contrat de performance** récemment signé entre l'Etat et SNCF Réseau (à l'instar de ceux signés avec les deux autres EPIC du GPF). Dans les trois cas, il s'agit d'un contrat cadre stratégique inscrit dans la loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire.

Concernant SNCF Réseau, celui-ci s'inscrit dans la durée puisque s'étalant de 2017 à 2026 sur 10 ans. Pour SNCF Réseau, ce sont 46 MILLIARDS qui sont prévus être investis dont 34 MILLIARDS affectés à la régénération du réseau ferroviaire structurant (partie supportant l'essentiel du trafic) et 12 MILLIARDS pour les lignes régionales dites capitales via les Contrats de Plan Etat Région (CPER). **Rappelons que nous revenons de loin avec un âge moyen du réseau ferroviaire Français de ... 33 ans contre 15 outre Rhin !** L'avis de l'ARAFER (non contraignant juridiquement) a été rendu avec de fortes nuances. D'un côté il reproche au contrat « un manque d'indicateurs de performance, une maîtrise des coûts non garantie, des orientations tarifaires à revoir, une trajectoire financière irréaliste, des engagements flous, ... », de l'autre il salue les objectifs de productivité (1,2 MILLIARD d'Euros/an à l'horizon 2026) avec les qualificatifs « d'ambitieux », « de cohérents avec les efforts nécessaires ... ». Bref, le chaud et le froid à la fois. **La productivité annuelle escomptée est de 1%.** Quatre familles de leviers source d'améliorations significatives ont été identifiées :

- MONO METIERS (grands investissements, ...)
- MULTI METIERS (amélioration de la performance achats, rénovation du Système Industriel de Production Horaire)
- FONCTIONS TRANSVERSES mises en tension
- AUGMENTATION DES RECETTES COMMERCIALES

**L'amorce de cette amélioration est annoncée dès 2021**, date à laquelle SNCF Réseau ambitionne une économie annuelle de 500 MILLIONS via les leviers cités ci-dessus. **Ce sont surtout les postes « achats » et « process industriels » qui seront les principaux gisements d'économies** avec respectivement 253 et 208 MILLIONS épargnés chaque année d'ici cinq ans. Selon le contrat, la réussite ne sera au rendez-vous que par une implication de chacun qui passe par :

- Une sensibilisation des équipes en les faisant s'engager,
  - Une plus grande démonstration des efforts de productivité déployés,
  - Un renforcement de l'esprit d'équipe et d'innovation,
  - Une mise en avant de la culture de performance et de la culture financière.
- Au sein du métier CIRCULATION, les leviers qui contribueront à améliorer les ratios économiques sont **les grands investissements** (programme CCR essentiellement), la « **méthode circulation** » (optimisation de l'organisation du travail via les nouveaux régimes de travail,...) et une **révision de la politique d'ouverture des postes d'aiguillage**

(réduction des heures d'ouverture de certains postes, mise en cohérence entre l'offre circulation et les demandes de sillons commerciaux). Pour les élus UNSA Ferroviaire, au-delà du satisfécit, **il convient d'abord d'être (très !) inquiet sur l'évolution de la dette** (en 2016, 42 MILLIARDS pour SNCF Réseau et 63 MILLIARDS projetés à l'horizon 2026 soit + 40%) avec une grande inconnue : celle des taux d'intérêt dont la possible remontée risque de mettre en péril un édifice déjà fragile ! **Il en est de même des recettes alimentées par l'augmentation des péages alors que plusieurs modèles économiques sont à bout de course !** (TGV et FRET en particulier). Lors de son intervention à Rotterdam, le Président Jeantet a annoncé récemment « *nous voulons plus de trains avec des tarifs attractifs !* ». **En effet, le ratio km de voies ferrées /nombre de trains est de 50 en France contre 70 en Allemagne.** Ce qui revient à dire que le rendement est médiocre. **Mais l'augmentation annoncée des péages FRET ferroviaires sur 10 ans à raison de 4,5% par an augure mal une réelle percée du mode ferroviaire** (voire simplement son maintien) en l'absence d'une politique des transports digne de ce nom (ECOTAXE par exemple). **Il en est de même concernant l'élargissement des plages travaux qui conduiront à une réduction du nombre de trains** pouvant circuler alors que nous avons un besoin cruel de trains ! Nous ne pourrons taire également **l'extrême faiblesse du prix à la tonne de CO2** (6 dollars/tonne aujourd'hui alors que de nombreux rapports scientifiques préconisent une fourchette prix oscillant entre 40 et 80 dollars dès 2020 et 50 à 100 dollars en 2030), contexte qui n'incite pas les chargeurs à choisir les modes de transports les plus vertueux du point de vue énergétique mais également environnemental. **Bref, vous l'aurez compris, ce contrat de performance affiche paradoxalement un horizon mais fortement teinté d'incertitudes ...**

### **Rattachement de l'Eure et Loir à l'EIC Centre Val de Loire (CVL):**

Présentation du Projet par M Philippe POMMIER, DET de l'EIC CVL.

L'ensemble des gares situées sur le territoire Eure et Loir est transféré vers l'UO de Tours Centre Val de Loire. (Gares concernées : Nogent le Rotrou; Epernon; Maintenon; Chartes; Auneau; Bonneval; Voves; Châteaudun; Courtalain; Brou)

La ligne 395000 zone de Dreux reste sur l'EIC Paris Rive Gauche (PRG) pour respecter la logique d'axe et de produit (Transilien). Ce rattachement a également lieu pour le métier Maintenance et Travaux.

73 Agent de l'EIC PRG vont rejoindre l'EIC CVL.

Le Cadre d'Organisation va évoluer avec 3 créations de Poste et 3 re-qualifications.

Une salle de visio-conférence sera aménagée à Vendôme pour réduire le risque routier.

Dans le cadre du projet, l'application du RH 910 sera faite lors du prochain exercice de notation 2018/2019.

Ce rattachement sera effectif au 01/01/2018 en cohérence avec les clients et en concertation avec les partenaires sociaux.



**CCR Bourgogne Franche Comté (BFC) :**  
**un an après le lancement d'IHM3, premiers bilans :**

Ce 3 octobre 2017, un an après la mise en service de la 3ème phase Interface Homme Machine (IHM3) de la CCR Bourgogne Franche Comté (BFC) implantée à Dijon, notre délégation s'est rendue sur place pour un premier bilan.

Après cette visite, l'**UNSA Ferroviaire** reste vigilante car des améliorations s'imposent en attendant l'arrivée sur IHM3 (déjà très chargée) du poste central de Mâcon en novembre 2018.

La zone d'action de cette CCR est d'environ 100 km avec trois périmètres d'astreinte. L'autofinancement de cette réalisation est réalisé à 80% en capitalisant sur 30 ans l'économie faite si chaque poste avait été renouvelé isolément.

Les 20% restant sont à charge de la DCF...

Lors de la présentation du dossier au CE circulation d'Avril 2016, vos élus avaient alors voté contre ce projet. En effet si l'**UNSA Ferroviaire** est favorable à l'utilisation de nouvelles technologies (favorisant, entre autres, une plus grande féminisation et un meilleur accès à l'emploi pour les salariés TH sur notre périmètre métier), elle déplorait néanmoins une nouvelle vague de suppressions d'emplois (32 postes du Cadre d'Organisation pour la Région BFC rien que pour le déploiement d'IHM3 !). Dénoncée également, une très nette **augmentation du risque routier** surtout vis-à-vis de celles et ceux travaillant en services postés (Parfois 140 Kms Aller/Retour). Sur ce dossier, l'**UNSA Ferroviaire** avait également pointé du doigt la **dimension « XXL » des périmètres d'astreinte**. La Direction avait **refusé (même à titre temporaire) la tenue de la table de secours**, pourtant prévue dans la conception technique !

A l'usage, la **proximité avec le Chef de circulation local régulateur (CCLR) permet des échanges rapides et une réactivité immédiate**. Cependant, le **dimensionnement des secteurs circulation a été parfois mal mesuré** et la charge de travail peut être énorme même en situation normale ! Résultat, **au moindre incident, il peut être difficile de gérer la situation pour un Agent Circulation ou un CCLR seul** !! est à noter également le **problème BRUIT** (platines des ordinateurs et conversations) qui n'est pas, à ce jour, encore solutionné. Bref, à améliorer!

**L'UNSA-Ferroviaire, une OS responsable !**  
**Prochain CE le jeudi 19 Octobre 2017.**  
**Pour toutes vos questions ou demandes**  
**de renseignements, une adresse :**  
**[unsacecirculation@gmail.com](mailto:unsacecirculation@gmail.com)**



**Vos RS :**

-LABRUE Patrick 06.29.88.90.28  
 -DREANO Régine : 06.32.13.92.57

**Vos élus :**

-SCHMITT Pascal 06.81.57.04.64  
 -BELLORGET Jean Yves 06.01.28.11.38  
 -CAPEAU Dominique 06.86.03.44.67  
 -CATIAU Bruno 06.37.48.93.65  
 -LEROY Adrien 06.87.67.02.66  
 -POUYAUD Michel 06.11.65.20.95  
 -ADAM Pascal 06.46.43.00.76  
 -VALLADE Pierre Henri 06.71.21.14.14



**UNSA Ferroviaire,**  
 56 Rue du Faubourg  
 Montmartre  
 75009 Paris  
 Tel : 01.53.21.81.80  
 Fax : 01.45.26.46.65



**Intranet :**  
[www.syndicat-sncf.org/os\\_unsa](http://www.syndicat-sncf.org/os_unsa)  
**Internet :**  
[www.unsa-ferroviaire.org](http://www.unsa-ferroviaire.org)