



Compte Rendu

de la

Bilatérale Réseau

du 17 Juillet 2020

L'Entreprise était représentée par :

Luc LALLEMAND (Président Directeur Général de SNCF Réseau) et Georges ICHKANIAN (DRH Réseau),

La délégation UNSA-Ferroviaire était composée de :

Didier MATHIS (Secrétaire Général UNSA-Ferroviaire), Fanny ARAV (Administratrice de la SA Réseau),

Benoît THEVENARD-BERGER (Elu CSE ZPNE et Expert Réseau) et Christophe THÉTIER (Secrétaire Fédéral Réseau et G&C).

La réunion a débuté par un tour de table où le Président de la SA Réseau a expliqué son parcours professionnel. La délégation UNSA-Ferroviaire a abordé les sujets suivants :

➤ **Lors de votre audition au Sénat le 3 juin, vous avez fait état de votre rapport d'étonnement en tant que Président de Réseau, quel est-il ?**

Réponse : *le Président de Réseau déclare son admiration pour le réseau ferroviaire Français et les 3000 km de ligne TGV qui sont le cœur du business ferroviaire. Il nous annonce être fier d'avoir été choisi pour tenir le poste qu'il occupe. Il avoue la difficulté d'adaptation mais se déclare prêt à relever le défi. Il déclare que le réseau Français est en avance sur celui de la Belgique et trouve pertinent la responsabilisation financière des Régions en France.*

Il constate que les Français sont assez critiques sur leur chemin de fer alors qu'il offre un service inestimable à la population. Il estime que les régions investissent beaucoup sur le ferroviaire. Quant au fonctionnement de l'Entreprise, il constate un réel dynamisme du Groupe et un engagement fort des agents. Néanmoins, comme il a pu le dire lors de son audition au Sénat, le réseau a trop de postes d'aiguillage (2200). Il est donc nécessaire de développer les CCR et ainsi adapter l'ergonomie. Il s'étonne d'une véritable dichotomie entre l'amour des chemins de fer et le manque d'apport financier. Pour lui, cette responsabilité revient à l'Etat.

Les sujets Réseau et FRET sont les plus difficiles du groupe. Réseau a accumulé une dette colossale. Le FRET, quant à lui, est en détresse financière : même si le montant n'est pas de l'ordre de Réseau, cette société n'a pas la même capacité à absorber ce déficit financier. Il faut impérativement une aide de l'Etat pour sauver le FRET.

Pour le Président, l'emploi n'est pas de la responsabilité de l'Entreprise mais du Gouvernement. Il rappelle l'abandon du statut pour compenser la reprise de la dette.

Il annonce 1,7 milliards de pertes sur 2020 et 2021 liées :

- *À l'ensemble opérationnel (impact de la pandémie, perte de redevances et péages, maintien du salaire et sous-traitance),*
- *Au mécanisme du fond de concours (achat d'équipements de protection lors de la pandémie, mécanisme de redistribution des dividendes de voyages in fine à Réseau – pertes de recettes liées aux redevances des silos/circulations prévues non effectuées estimées à 800 millions d'euros sur 2 ou 3 ans).*



Le Président ne cache pas sa crainte si une 2e vague du virus survient. Pour Réseau, une mauvaise gestion de la SA, y compris un report de la date d'équilibre des comptes sans reconsidération structurelle du financement global, conduirait à une restructuration drastique. Le bilan social serait catastrophique sur le plan humain. Il faut un plan de soutien de la SNCF mais il faut que les politiques en voient l'utilité. Les conclusions du Gouvernement quant à l'attribution d'un budget supplémentaire devraient se faire au dernier trimestre 2020. Le Nouveau Pacte Ferroviaire prévoit 1,6 Milliards sur 10 ans en cumulé de productivité. Aujourd'hui, on a atteint les 400 Millions, soit ¼ est réalisé, ¼ est identifié, organisé et sera fait, ¼ est envisageable mais sans précision sur la faisabilité et ¼ « pose question » quant à sa faisabilité

➤ **Le plan de performance avec l'État sur 10 ans...**

Vous avez annoncé que vous n'avez pas assez de budget pour entretenir toutes les lignes mais que la priorité se ferait sur le Réseau structurant. Quelle est votre solution pour l'entretien des petites lignes ?

Réponse : *le Président nous annonce une stabilisation du réseau y compris pour les lignes 7 à 9 mais pour continuer à le maintenir à ce niveau de performance, il faudrait un budget annuel de Régénération d'environ 3,5 M€ dont 2,9 M€ consacrés au réseau structurant. Il ne se fait pas trop d'illusion sur une augmentation des budgets par l'État. Il existe 14 lignes à la limite du Gr UIC 6 et 7, il faut œuvrer pour les basculer en lignes 6. L'estimation nécessaire est de 1,4 milliards pour s'en assurer.*

➤ **Le surcoût lié à l'arrêt du glyphosate a également été évoqué. Quelle solution palliative envisagez-vous pour arrêter l'utilisation de ce produit ?**

Réponse : *le Président avoue son attachement à un monde plus vert mais le surcoût est très important.*

La décision du Gouvernement doit s'accompagner de mesures financières. Il faut donc attendre l'annonce éventuelle d'une compensation.

➤ **Ouverture à la concurrence (article 172 loi LOM)**

L'article 172 de la loi LOM permet aux régions d'attribuer la maintenance des voies à des entreprises privées. Comment envisagez-vous de préserver les emplois des cheminots dans ce cadre ? SNCF Réseau est bien silencieuse sur le sujet. Comment envisagez-vous de répondre à ces appels d'offre ?

Réponse : *il y a 2 régions bien avancées sur le sujet, notamment le Grand-Est.*

Le type de contrat à signer avec la Région n'est pas encore élaboré. Il existe 3 scénarii possibles :

- *Les Mises A Disposition financées par la Région ;*
- *Le transfert du personnel vers l'entreprise qui remporte le marché ;*
- *La refacturation des prestations des agents SNCF.*

Sur le Grand-Est, le représentant de Réseau n'a pas signé la convention et a indiqué uniquement sa présence à la réunion organisée par la Région.



Le contexte est difficile et sans enveloppe budgétaire, la dette de Réseau s'accumulera. Pour le Président, concernant le marché du Grand-Est, la solution idéale serait de travailler avec la Région pour transférer les lignes mais en gardant la maîtrise (prestation des agents de Réseau).

➤ **Sous-traitance / externalisation**

L'UNSA-Ferroviaire réaffirme sa volonté de réinternaliser entièrement la maîtrise d'œuvre à la suite de la pérennisation de la maîtrise d'ouvrage déjà obtenue. Quelle est votre vision sur le sujet ?

Réponse : *le Président note cette demande et réfléchira à cette proposition. Il ne peut pas se prononcer pour l'instant sur ce sujet*

➤ **Projet TOUS SNCF**

Vous avez parlé d'un projet préservant les acquis du projet Nouvel'R concernant l'industrialisation et les partenariats pour la Régénération du Réseau et un nouveau volet Humanisation de l'Entreprise. Quel est-il ?

Quel en sera l'impact sur l'emploi ?

Quelle est votre vision du projet d'Entreprise ? Comment Réseau va y contribuer ?

L'UNSA-Ferroviaire demande la création d'un groupe de travail sur chaque périmètre de CSE afin de suivre et de coconstruire le projet d'Entreprise.

Nouvel'R n'a pas été compris par une très grosse majorité des agents car peu expliqué. Il ne faudrait pas renouveler cette erreur.

Réponse : *la démarche est collégiale et se situe sur plusieurs niveaux (Groupe, SA, Business Units pour la SA Voyageurs et Etablissements)*

ALLURE le démontre, le projet Nouvel'R n'a été compris que par 15% des agents. Il faut donc apprendre de ses erreurs mais garder les bonnes idées.

Les agents, tout comme l'Entreprise, ont besoin de stabilité, il faut continuer avec Nouvel'R en gardant les points positifs. Le Président annonce un tour des régions pour présenter le sujet.

Le corps industriel de Nouvel'R sera maintenu mais en améliorant la communication qui, comme le souligne la délégation UNSA-Ferroviaire, a fait cruellement défaut.

Pour le Président, le digital doit être une priorité. Viennent également le territoire, l'humanisation, et la Responsabilité Sociétale de l'Entreprise (RSE).

L'humanisation est très importante. Par humanisation, il entend les conditions de travail des agents. Par exemple, les agents, notamment à Maintenance & Travaux, travaillent par tous les temps dehors, de jour comme de nuit. Humaniser l'Entreprise, c'est améliorer les conditions humaines dans le quotidien. Autre exemple, dans certains postes d'aiguillage, les conditions de travail peuvent s'avérer difficiles (manipulation de leviers à transmission rigide). Il est important de miser sur la qualité et non la quantité. Ce qui ne peut être fait en qualité doit être laissé.

Le sujet de création de groupes de travail n'est pas exclu mais le sujet est donné au DRH de Réseau qui fera un retour sur la faisabilité.



➤ Dialogue social

Comment voyez-vous la place de l'UNSA-Ferroviaire au sein de Réseau ? Quelles sont les mesures que vous comptez prendre pour améliorer le dialogue social au sein de Réseau ?

Le Président reconnaît la valeur de l'UNSA-Ferroviaire et qualifie notre OS d'interlocuteur indispensable. Le travail réalisé par l'équipe Réseau de l'UNSA-Ferroviaire pour les fiches sanitaires a été remarquable et a contribué fortement à l'amélioration des conditions de travail des agents de Réseau.

➤ GPE

Il n'y a plus de Transmission de Connaissance dans notre Entreprise. Les postes sont, pour la plupart du temps, vacants lorsque l'agent qui doit l'occuper arrive. L'UNSA-Ferroviaire rappelle que la TC évite certaines erreurs et permet au nouvel arrivant d'avoir les contacts et les conseils nécessaires pour accomplir au mieux ses missions. Quel est votre avis sur le sujet ?

Le Président entend cette remarque mais rappelle les difficultés de recrutements à Réseau. Il est indispensable d'être compétitif sur le marché de l'emploi. Il reste confiant sur l'embauche de nouveaux cheminots.

Le temps imparti n'a pas permis d'aborder plus de sujets. Néanmoins, le Président de la SA Réseau s'engage à organiser d'autres rencontres. Il nous affirme prendre en considération l'aspect humain. En ce qui concerne le projet d'Entreprise, il est très sensible à l'évolution et à l'unité du Groupe qu'il revendique. Il restera très attentif aux annonces du Gouvernement quant à l'attribution d'un éventuel budget supplémentaire pour compenser les pertes liées à la crise sanitaire. Concernant l'application de l'article 172 de la LOM, il est, pour lui, trop tôt pour se prononcer. La délégation UNSA-Ferroviaire lui a rappelé l'importance de conserver les compétences au sein de notre Entreprise. Les questions RH ont été transmises au Directeur des Ressources Humaines de Réseau qui organisera rapidement une rencontre pour y répondre.

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