UNION RÉGIONALE BOURGOGNE FRANCHE COMTÉ

SNCF RÉSEAU
INFRAPÔLE BFC

DES PRÉCISIONS ESSENTIELLES

« *Maintenir demain* » : l'UNSA, reçue en audience

La mise en place de « *Maintenir demain* » sur l'établissement arrive à son terme le 1er janvier 2024. Pour l'UNSA, le moment était important pour faire un point sur cette nouvelle organisation, en complément des précédentes bilatérales. Pour cela, nous avons été reçus en audience à notre demande le 27 septembre par le DET et le chef du projet « *Maintenir demain* » de l'Infrapôle BFC.

#1 L'EMPLOI & LES RH

SNCF RÉSEAU

À ce jour, les postes non pourvus sont :
- **1 préventeur** sur l'UTM Franche-Comté ;
- **2 conducteurs travaux** sur l'UTM Saône-et-Loire ;
- **3 postes** de REQ sur les 44 prévus ;
- **une relance d'offres de poste** sur *Station C* sera réalisée et des affectations directes seront faites pour les jeunes cadres ou les EV9 sortis de formation ;
- **concernant les entretiens d'orientation,** 98 % sont réalisés et 96 % sont signés ;
- **pour les TOP, TAP et les ATU,** selon la direction, ils ont retrouvé une situation dans la nouvelle organisation, à l'exception d'un seul agent.

UNSA-FERROVIAIRE

- **Même si tout semble être presque réglé, l'UNSA aura une attention particulière sur les postes vacants et suivra les pistes envisagées pour les combler. Le plus tôt sera le mieux afin de ne pas mettre en difficulté les agents retenus par rapport à la mise en place de « *Maintenir demain* ».**
- **Il a été précisé par la direction qu'une information est faite sur la mobilité nationale pour les attachés cadres et régionale pour les attachés techniciens supérieurs.**
- **Pour l'UNSA-Ferroviaire, les besoins de l'entreprise doivent concilier au mieux l'équilibre vie personnelle / vie professionnelle. Une prise de premier poste dans un contexte réorganisationnel aussi important sera encore plus difficile. L'UNSA restera vigilante. •••**

POUR RAPPEL

Ce projet a été imposé à marche forcée, en trois vagues successives, sur la totalité des infrapôles. L'UNSA-Ferroviaire n'a cessé de dénoncer cette nouvelle organisation. En tant qu'organisation syndicale responsable, nous suivons au plus près l'avenir des agents impactés.

UNSA-FERROVIAIRE

SNCF RÉSEAU

- **À date, 41 recrutements** ont été faits. Il en reste 2 à 4 à faire pour la fin de l'année. Les reports éventuels sur l'année prochaine seront tributaires du budget 2024 en cours d'adaptation.
- **Concernant les démissions,** il y en a eu 22 à la fin septembre. Les raisons principales sont liées à des projets professionnels adaptés, à la rémunération et à la création d'entreprise.

UNSA-FERROVIAIRE

- **Avec un plan de charge sur des années à faire pâlir de nombreuses entreprises, SNCF Réseau s'empêtre dans des contraintes de recrutement (budget, besoins en formation, lourdeur du système, etc.).**
- **Le nombre de recrutements peut sembler flatteur par rapport à d'autres années, mais il reste largement en deçà des 63 embauches prévues.**
- **La modernisation de certaines installations, la régénération et d'autres éléments conduisent l'entreprise à continuer inexorablement à rechercher des gains de performance en supprimant des postes. On continue de supprimer pendant que nos *« partenaires-concurrents »* recrutent. Là où les équipes sont déjà en surchauffe, on annonce déjà de nouvelles suppressions pour 2024. On parle d'une trentaine de postes. L'entreprise anticipe toujours les gains attendus sans attendre de mesurer l'impact réel de ses décisions. L'UNSA-Ferroviaire est très inquiète de cette situation.**
- **Pour les démissions, la situation est préoccupante et les chiffres confirment le ressenti que l'on a lors de nos tournées au sein des équipes. Les *« anciens »* sont désabusés et attendent la retraite avec impatience. Ce sont eux qui, malgré tout, permettent au système de ne pas faillir. L'attachement à la qualité du travail reste important.**
- **Pour les autres, on ne cesse de nous le répéter : *« ils feront plusieurs entreprises, ils seront moins fidèles »*. Eh bien, cela a commencé : quitter l'entreprise n'est plus un tabou pour les cheminots, y compris pour les statutaires. L'UNSA alerte : cette situation ne permettra plus les boucles de rattrapage lorsque l'on sera aux limites du système. L'entreprise doit impérativement tout mettre en œuvre pour fidéliser, notamment avec la QVT, l'équilibre vie pro / vie perso et une rémunération enfin à la hauteur des enjeux !**

SNCF RÉSEAU

- **En ce qui concerne** les déroulements de carrière pour les agents (SE, Voie, SM, CAT) ne souhaitant pas occuper un poste de REQ, elles continueront comme à l'heure actuelle, à savoir en fonction du CO et vacances de poste.

UNSA-FERROVIAIRE

- **Pour l'UNSA, la donne change avec les évolutions des missions et les responsabilités du REQ par rapport à celles du CEV.**

SNCF RÉSEAU

- **Dans le cadre d'une mobilité géographique** importante d'un agent, il n'est pas prévu un complément particulier en plus du GRH 00910. Ce cas n'est pas envisagé pour l'instant pour tous les agents ayant eu un entretien d'orientation, car il n'y a pas de mobilité importante.

UNSA-FERROVIAIRE

Les agents qui se sentiraient concernés peuvent s'adresser à l'UNSA-Ferroviaire. N'hésitez pas à nous contacter !

#2 L'ORGANISATION

SNCF RÉSEAU

- **Les consignes d'organisation des futures UTM** sont en cours de réalisation. Celle de Franche-Comté est pratiquement terminée, les deux autres sont pour un objectif de production fin octobre.

UNSA-FERROVIAIRE

- **L'objectif de fin octobre pour les consignes doit permettre de se les approprier au mieux. Les fiches de poste ont été préparées pour les offres. Elles tiennent compte des 17 processus majeurs. Elles n'ont pas été modifiées après les entretiens. Il devrait y avoir peu ou pas de tâches orphelines oubliées. L'UNSA-Ferroviaire reste à votre écoute sur ces sujets.**

SNCF RÉSEAU

- **À la suite de la suppression** de deux COSEC au siège de l'infrapôle, l'organisation est revue : le COSEC garde ses missions de référent à la charge de la CSSCT, suivi du processus amiante RPPA, animation des préventeurs, etc. La prévention doit se faire de façon pragmatique au plus près du terrain, elle sera assurée en UTM par des préventeurs à temps complet.

UNSA-FERROVIAIRE

- **Nous nous posons beaucoup de questions sur cette nouvelle organisation. COSEC et préventeurs n'ont pas les mêmes missions ni le même pilotage. Les COSEC sont de moins en moins nombreux sur tous les périmètres de Réseau. Il ne faut pas qu'ils deviennent des variables d'ajustement. L'UNSA-Ferroviaire suivra de façon attentive cette nouvelle organisation et veillera particulièrement à la charge du COSEC.**
- **Dans le cas d'une réorganisation du siège qui s'adapterait à la mise en place de *« Maintenir demain »* (fortement probable), pour l'UNSA-Ferroviaire, les efforts systématiquement demandés seront déjà réalisés avec les deux postes de COSEC en moins.**

SNCF RÉSEAU

Les principales formations :

- **VISION Système :** elle est en cours, avec un reliquat de trois pour début 2024.
- **CEGOS Management :** elle est mise en place pour les REQ (deux fois deux jours). Le module 1 est programmé pour novembre et décembre et le module 2 pour février 2024.
- **Formation ordonnanceur :** elle est demandée et devrait être réalisée début 2024 (session de quatre jours et de trois jours).
- **DGNUM :** formation numérique sur une journée.
- **Bons réflexes dialogue social :** elle sera réalisée sur une demi-journée.
- **Monitorats RH / PROD :** elle sera mise en place en début d'année. Ces monitorats seront adaptés aux REQ par l'établissement.

UNSA-FERROVIAIRE

- **Nous avons une inquiétude pour les formations des ordonnanceurs. La formation a dû être montée de toute pièce et a pris du temps, ce qui a causé du retard dans les formations des vagues précédentes et décalé celles de la vague trois.**

- **L'ordonnanceur est l'une des clés de *« Maintenir demain »*, c'est dommage que le besoin de formation ne soit pas mieux anticipé.**
- **Très peu de retours de la vague 1 et formation trop intense sur la vague 2. Le but est de préparer au mieux les REQ pour le 1er janvier, sans pour autant les assommer avec des formations intensives.**
- **C'est une bonne chose de tenir compte des REX. Il faudra également penser que les REQ n'ont peut-être pas tous les mêmes prérequis et que les montées en compétence prendront plus ou moins de temps. L'UNSA appelle à la plus grande bienveillance.**
- **Côté numérique, un équipement complet (ordinateur portable, VPN, imprimante, station d'accueil, etc.) est en cours de déploiement.**

SNCF RÉSEAU
- **Sur la question de la charge de travail des REQ** (70 % opérationnel et 30 % management) qui n'est pas respectée, la direction partage cette inquiétude, au moins en début d'année, avec un 50 / 50 et espère un objectif à 70 / 30 au deuxième semestre 2024.

UNSA-FERROVIAIRE
- **Dès la présentation de MD, nous avons identifié ce que les équipes allaient devoir absorber en plus et donc se partager tout ce que REQ ne pourrait plus faire.**
- **Beaucoup d'inquiétudes sur du 50 / 50, voire du 30 / 70 suivant les cas et sur combien de temps.**

SNCF RÉSEAU
- **À la suite de la suppression des DPX,** la présence sur le terrain qu'ils occupaient sera reprise par les agents des groupes GPS et GOP, notamment pour la connaissance du patrimoine, la veille, la conduite des travaux, etc.

UNSA-FERROVIAIRE
- **C'est la priorisation de leurs missions et la (sur)charge qui feront qu'ils seront plus ou moins sur le terrain. Le choix du personnel retenu fait qu'il n'y a pas trop de craintes à avoir à court terme. À vigiler sur le plus ou moins long terme.**

SNCF RÉSEAU
- **Au 1er janvier 2024,** afin que tous les interlocuteurs puissent se retrouver dans la nouvelle organisation, des réunions seront menées pour la présentation des différentes interfaces et des circuits d'information à respecter. Des flyers seront édités avec les circuits et les interlocuteurs pour les cas les plus courants.

UNSA-FERROVIAIRE
- **Des mémos et des flyers internes sont nécessaires : UTM, UTM / pôles et peut-être UTM / autres clients. Pour l'UNSA, les autres clients sont importants, car ils risquent d'avoir du mal à retrouver les bons interlocuteurs.**

SNCF RÉSEAU
- **La charge de travail** sera variable dans les deux groupes (GPS & GOP) suivant l'actualité (engins de surveillance, travaux de maintenance, etc.). Des aides ponctuelles seront nécessaires entre les deux groupes. L'ordonnancement est un vecteur majeur de la performance attendue. Sur les inquiétudes de sursollicitation des ordonnanceurs comme c'était le cas pour les DPX, la direction veillera à ne pas retomber dans les anciens errements.

UNSA-FERROVIAIRE
- **Nous reconnaissons que la clé du succès réside effectivement dans le mode collaboratif des deux groupes tout en restant chacun dans leur rôle.**

SNCF RÉSEAU
- **La direction est consciente** que les agents qui changent de poste continueront d'assurer leurs missions jusqu'à la fin de l'année tout en se formant sur leurs futurs postes, elle n'annonce pas de miracle ni de plan B.

UNSA-FERROVIAIRE
- **Une charge acceptable doit être la règle afin de pouvoir gérer ces pics de façon occasionnelle. La surcharge est la norme aujourd'hui… Une réorganisation devrait créer de l'émulation dans les équipes et non les mettre en difficulté.**

SNCF RÉSEAU
- **Le SI sera au rendez-vous** avec *« Maintenir demain »*. L'animation DGNum et applicatifs est régulière, avec des acteurs rodés et identifiés. La direction est en ligne avec le schéma de basculage prévu.

UNSA-FERROVIAIRE
- **La DGNum réalise un excellent travail. Le chef de projet nous a précisé qu'une permanence / assistance quotidienne serait déployée, avec des équipes dédiées BFC, jusqu'à deux mois après la mise en place pour répondre aux derniers problèmes éventuels.**

#3 L'IMMOBILIER

SNCF RÉSEAU
- **L'UTM Franche-Comté** se situera à Besançon, avec une adaptation mineure des bureaux.
- **L'UTM Côte-d'Or** se situera sur deux sites, en proximité immédiate au dépôt de Perrigny. Les locaux actuels auront un renfort de deux bungalows accolés et les locaux UO TX feuille dépôt sont en cours d'aménagement en attendant la migration, courant 2025, dans le bâtiment remis à neuf à Dijon-Porte-Neuve, rue Léon Maurris.
- **L'UTM Saône-et-Loire** se situera dans une base temporaire à Chalon, à proximité immédiate des locaux actuels en travaux, avec objectif de réintégration des locaux aménagés type UTM en septembre 2024.

UNSA-FERROVIAIRE
- **La piste de l'UTM Franche-Comté à Dole est abandonnée. Si vous avez des questions sur les sites et leurs travaux, n'hésitez pas à nous les faire remonter.**

SNCF RÉSEAU
- **Pour les équipements** (sièges, imprimantes, prises réseau, matériel informatique, etc.), la direction dispose du matériel nécessaire sur place, sans parler des éventuels transferts depuis les secteurs DPX. Le plan d'aménagement des futures UTM est en cours et le WIFI 6 sera privilégié. •••

#4 L'ASTREINTE

SNCF RÉSEAU

- **Les tableaux d'astreinte 2024** ne sont pas encore établis. Ils seront sans doute contraints des mêmes difficultés qu'actuellement pour certaines spécialités et zones.

UNSA-FERROVIAIRE

- **Nous constatons que les limites sont presque atteintes à certains endroits. La direction nous confirme que des réflexions sont en cours pour 2025.**

#5 LES POINTS DIVERS

SNCF RÉSEAU

- **Le renforcement de la flotte de véhicules** n'est pas prévu. Des groupes de travail sont en cours pour identifier les véhicules attributifs sur certaines spécialités et le reliquat en utilisation en pool, notamment dans les groupes. Cette mutualisation pourrait dégager des moyens vers des équipes si nécessaire.

UNSA-FERROVIAIRE

- **Nous rappelons que les besoins en véhicules figurent dans le REX et qu'il faut donc en tenir compte. Cependant, il ne nous semble pas anormal de profiter de la nouvelle organisation pour repenser l'utilisation de la flotte de véhicules importante (700). Pour l'UNSA, la situation cible devra correspondre aux besoins réels de l'organisation et non pas à des objectifs purement financiers.**

SNCF RÉSEAU

- **Pour les agents de la brigade voie de Chalon** qui craignent de faire passer l'effectif à huit agents définitivement, le chef de projet rappelle que le projet *« Maintenir demain »* n'a pas d'incidence sur les CO équipes. On parle de nouveau de la trajectoire budgétaire de l'établissement, reflet de la charge maintenance variable et du retour sur investissement, notamment RAV et RVB. Il est aussi rappelé que le dossier CSE donne un CO de sept pour cette équipe (il ne s'agit plus de brigade avec *« Maintenir Demain »*).

UNSA-FERROVIAIRE

- **Nous avons pu commettre une erreur sur le nombre d'agents actuels, d'autant plus que nous n'avons pas de vision sur le CO actuel ! Effectivement, il faut s'habituer à parler d'équipes de production et non plus de brigades. La sémantique est importante, on peut donc légitimement se poser la question du changement d'appellation alors que *« normalement rien ne change »*. Pas de politique fiction sur l'avenir nous dit-on, considérons donc que c'est le poste de REQ qui change tout...**

SNCF RÉSEAU

- **Sur les inquiétudes de l'encadrement,** *« cette nouvelle organisation conduirait à un manque d'effectifs sur le terrain et de ce fait l'entretien serait plus confié au privé comme cela se passe pour la SA Voyageurs »*. La direction répond : *« les effectifs sont l'image du budget annuel, lui-même construit sur les charges de maintenance annuelles en y incluant la performance annuelle classique et le retour sur investissement travaux, notamment RAV et RVB. L'organisation " Maintenir demain " n'interfère en rien sur la recherche de performances des programmes Réseau. La sous-traitance ou l'externalisation sont adaptées aux besoins, en fonction de la charge »*.

UNSA-FERROVIAIRE

- **Afin d'éviter de faire de la politique fiction sur l'avenir des équipes de production, l'entreprise rassure en rappelant la qualité de travail de ces dernières. Elle rassure également sur les limites de la sous-traitance. Ce sera difficile de faire plus pour les entreprises et pour nos capacités d'accompagnement. Le taux se stabilise entre 17 et 20 %. La différence de taux horaire entre nos équipes (85 à 90 €) et celui de nos prestataires (largement plus bas) ne repose pas sur les mêmes calculs. Le coût de nos équipes englobe des coûts de notre organisation, plus lourde et plus complexe. Il faut donc conserver en interne le cœur de métier à forte plus-value et pas seulement ce que refusent nos *« partenaires-concurrents »* faute de rentabilité. C'est la condition *sine qua non* pour conserver les compétences nécessaires au faire faire.**

SNCF RÉSEAU

- **Pour le poste de REQ,** afin d'éviter d'avoir une communication seulement descendante avec son N + 1 et que l'information terrain ne remonte pas, des points d'échanges réguliers sont prévus entre le DUTM et les REQ, notamment pour la partie managériale et la communication. Le management fonctionnel production est assuré par les ordonnanceurs.

UNSA-FERROVIAIRE

- **Puisque la sémantique est importante, il nous semble préférable de parler de pilotage pour la relation ordonnanceur-REQ plutôt que de management. Cela pourrait être compris comme étant une relation hiérarchique. L'UNSA est impatiente de découvrir le fonctionnement réel DUTM-REQ et s'attend à des dérives...**

CONTACTEZ-NOUS !

Pour vous accompagner au mieux, collectivement et individuellement lors de cette étape, l'équipe de l'Union régionale UNSA-Ferroviaire BFC en charge du dossier reste à votre écoute pour traiter vos problématiques.

Jean-Yves BELLORGET
bellorget.jy@unsa-ferroviaire.org
06 01 28 11 38

Christophe LAURENT
laurent.c@unsa-ferroviaire.org
06 20 34 00 41

Laurent LEMPEREUR
laurent.lempereur@reseau.sncf.fr
06 17 97 09 54

UNSA-FERROVIAIRE

© UNSA-Ferroviaire BFC 2023
Crédits photo **Pixabay**, **Freepik** & **Flaticon**
Ne pas jeter sur la voie publique