

INFRARAIL LA CFDT, REÇUE EN AUDIENCE

La CFDT Cheminots a été reçue par la Direction d'Infrarail. Trois points ont été débattus à cette occasion : la *Supply Chain*, la charge de travail et la réinternalisation que SNCF Réseau envisage. **Décryptage.**

SUPPLY CHAIN

Ce programme, mis en œuvre par Infrarail, a été validé par le COMEX Réseau le 12 mai 2020.

INTÉGRÉ DE BOUT EN BOUT

Au service des chantiers, ce projet doit améliorer la qualité de service, la satisfaction des chantiers, la performance économique, mais aussi l'engagement écologique, sociétal et environnemental.

EN QUELQUES CHIFFRES

- **Taux de livraison des matières** sur les chantiers à 60 % à ce jour, dû à la Covid à améliorer.
- **Un établissement sur deux** passe ses commandes dans les délais.
- **Pour 2021** : à ce jour, seulement 34 % de collecte de besoins matières.
- **Infrarail, c'est 550 M€ d'achats** de matières et 600 M€ de stocks, dont un quart sans mouvement depuis environ dix ans.
- **46 plates-formes** de stockage.

QUE VISE LE PROJET ?

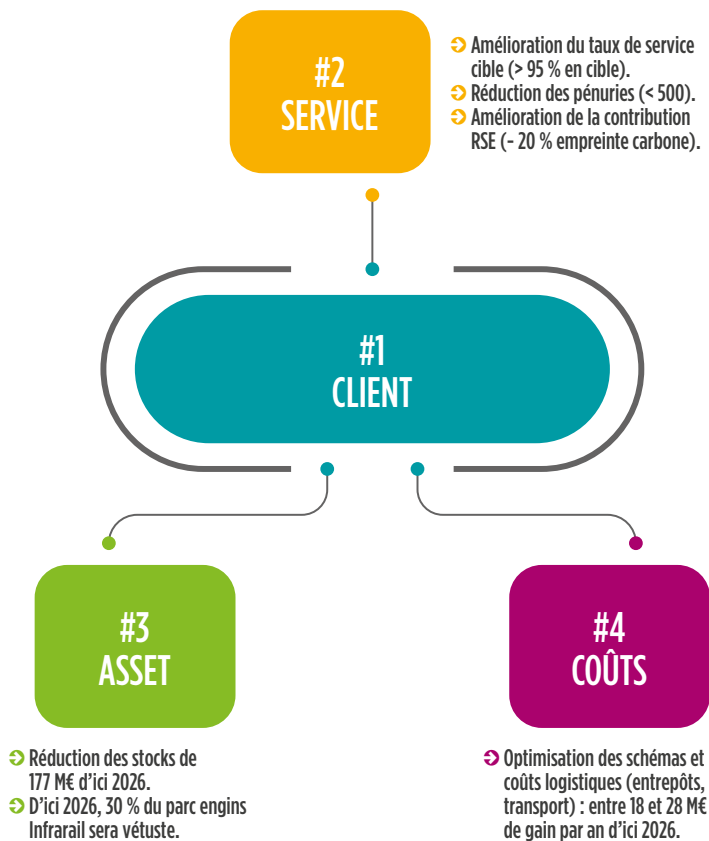
- **Une réduction des stocks** de 177 M€ d'ici 2026.
- **Un objectif de - 25 % à - 30 %** sur l'empreinte carbone Infrarail d'ici 2026 pour SNCF Réseau.
- **30 % du parc engins** devrait être radié d'ici 2026 pour cause de vétusté. Une réflexion stratégique est en cours sur ce sujet.
- **25 % de la capacité de fonctionnement des engins** à ce jour et le reste du temps ils sont en maintenance ou en attente pour des travaux. ●

COMMENTAIRE DE LA CFDT

La mise en œuvre de la *Supply Chain* intervient 20 ans après celle mise en œuvre par la Direction du Matériel. Le contour du projet n'est pas le même, car les lieux de stockage et de distribution des pièces sont plus divers qu'au Matériel. Ce qui fonctionne aujourd'hui, ce sont nos stocks chantiers et nos stocks sécurité. Attention à ne pas trop réduire les stocks ! La CFDT émet une alerte sur le parc engins. Il faut plus d'engins SNCF réseau et moins d'engins privés. La CFDT rappelle la nécessité d'approvisionner les chantiers par train et non par camion comme cela a été le cas pour le chantier de la Ligne des horlogers (Franche-Comté). La CFDT rappelle enfin que certaines entreprises ferroviaires privées travaillent déjà sur du matériel hybride (moteurs diesels neufs et engins sur batterie pour le travail en tunnel sur chantier et demandent que les mêmes améliorations soient envisagées sur le matériel SNCF Réseau. ●



LES QUATRE FONDAMENTAUX DU PROGRAMME *SUPPLY CHAIN*



CE PROJET *SUPPLY CHAIN* REPOSE SUR CINQ PILIERS. LESQUELS ?

- #1 La création de processus** et d'interfaces standard : à ce jour, chacun gère à sa façon.
- #2 Une offre de service** stock & schéma logistique (plate-forme de stockage).
- #3 Un pilotage** de la performance.

- #4 Une organisation des compétences** (création de métiers *supply* et développement des compétences) lancée en septembre pour 2021.
- #5 Les systèmes** d'information & le digital.

Cette transformation doit évoluer sur 2021 et 2022 pour début 2023. Il faut poser ces bases (déploiement synchronisé de ces cinq piliers). Le directeur d'Infrarail indique que chacune des quatre zones de production est différente et que le projet *Supply Chain* devra tenir compte de chacune d'entre elles. Elles sont en responsabilité sur leur périmètre dans la mise en œuvre des schémas logistiques. Le directeur précise également le besoin d'une recherche d'agents pour intégrer l'équipe *Supply Chain* afin de travailler sur les sujets (agents SE, voie & ingénierie).

À ces cinq piliers s'ajoute le projet de création d'une direction *Supply Chain*, qui consiste à faire évoluer la Direction d'Infrarail pour un meilleur pilotage de l'activité. ●

COMMENTAIRE DE LA CFDT

La délégation CFDT note que ces quatre fondamentaux – **asset, service, coûts et clients** – ne peuvent fonctionner sans un 5^e fondamental : **la dimension humaine ! ●**

COMMENTAIRE DE LA CFDT

La délégation CFDT rappelle la nécessité de reclasser des agents inaptes sécurité ou en fin de carrière et de les intégrer à la *Supply Chain*. Pour la CFDT, il faudra régler le

problème de la rémunération et rendre les postes financièrement attractifs si l'on veut faire venir des personnes qualifiées. C'est la clé de la réussite d'un tel projet. ●

INFRA INDUSTRIE

À Saint-Dizier, le magasin est l'activité principale. En particulier avec le développement de l'activité « *reversement* ». Les Laumes et SDZ (MNV) voient leur activité augmenter. Moulin-Neuf et Chamiers voient une activité en baisse et Saulon (soudure) en baisse également (fermeture temporaire de deux mois pour le moment).

La différence entre Moulin-Neuf, Chamiers et Saulon, c'est que la baisse de charge LRS pourrait s'inscrire dans la durée, alors que côté RAV, c'est un creux de charge sur l'année 2021. Le directeur d'Infrarail précise qu'il va diminuer la sous-traitance VOSSLOH sur les RAV pour limiter la baisse de charge. Il rappelle que si on continue les RAV à Moulin-Neuf et Chamiers, c'est qu'on est meilleurs en coûts et plus réactifs sur les réparations accidentelles.

À SAULON

Une recherche d'un soudeur qui pourrait alimenter la charge de travail des trois autres agents est en cours. L'établissement travaille pour accompagner le reclassement des quelques agents impactés par la baisse de charge. Tout est mis en œuvre pour trouver une solution pour chaque agent (reclassement en interne, mutations sur d'autres établissements sur la base du volontariat, etc.).



BUDGET INFRA INDUSTRIE 2021

Globalement, la charge est équivalente à 2020 avec des nuances. ●

INTERVENTION DE LA CFDT

Nous demandons que la baisse de charge soit compensée par de la réinternalisation. À Saulon, l'accompagnement des agents réalisé jusqu'à présent est de qualité, notamment par l'engagement de la RRH et du DPX de l'établissement. Néanmoins, le passage en 2 X 8 à partir de 2021 voire fin octobre nécessite la mise en œuvre d'un calendrier ambitieux et anticipé. La CFDT cherche à comprendre pourquoi une telle annonce n'a pas été mieux anticipée en ce qui concerne la charge LRS qui diminue de 500 km sur 2021 par rapport aux précédentes prévisions. ●

RÉPONSE DE LA DIRECTION

La baisse de charge LRS à Saulon s'explique en partie par l'arrêt d'une suite rapide sur les trois existantes au sein de Réseau (une suite rapide est composée d'engins qui interviennent de façon simultanée pour remplacer les rails, les traverses et le ballast). Cette technique permet de remplacer à neuf un kilomètre de voie par jour. On a une augmentation de livraison de rail en 108 mètres et une diminution de LRS. Concernant la charge de travail à Moulin-Neuf, la situation est différente de l'activité LRS de Saulon. En demande, la baisse de charge est d'environ 200 appareils de voie entre 2019 et perspectives 2021. L'EIV Moulin-Neuf est moins cher que le sous-traitant. On a une capacité de production de 490 appareils par an et l'on ne sait pas faire sans polysourcing. ●

INFRARAIL LA CFDT, REÇUE EN AUDIENCE

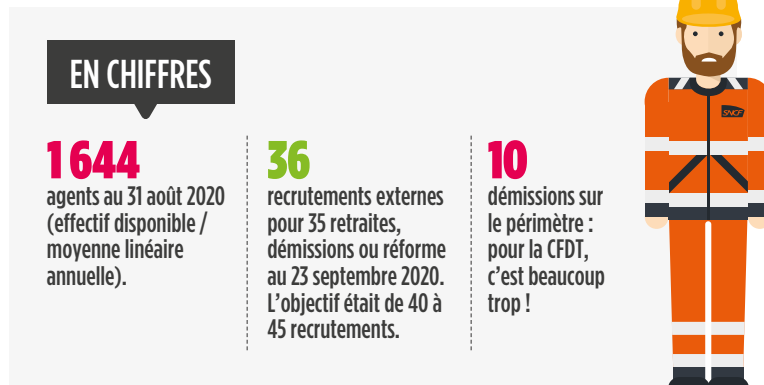
L'EMPLOI

OPTIMUM GU

La CFDT s'inquiète de la digitalisation des tâches GU et de son impact sur les fonctions RH. Le directeur et le DRH précisent que ce projet n'est pas d'actualité pour l'instant au niveau des EIV et pas non plus dans l'objectif d'Infrarail.

LA RÉINTERNALISATION

La CFDT rappelle les propos du président Lallemand de réinternalisation d'environ 500 équivalents temps plein à l'Infra. Pour la CFDT, Infrarail et Infra industrie ne doivent pas être les grandes oubliées de cette réinternalisation ! Pour la direction, il ne faut pas confondre baisse de la sous-traitance et réinternalisation. L'objectif est de remettre le transport camion (alimentation des chantiers) sur les rails. Pour exemple, le chantier de Fismes : 35 000 traverses (équivalent



à 1 800 camions) venues de Bretenoux pour alimenter par train un chantier du nord. Aux bornes de SNCF Réseau : reprise de la maintenance des Y9000 et récupération par Infrarail des trains faits par d'autres entreprises ferroviaires (VFLI, Régiorail, etc.). ●

NOS PISTES DE RÉINTERNALISATION

- ⇒ Mettre fin aux cabinets de consultants. À SNCF Réseau, Infrarail et Infra Industrie on a le savoir-faire !
- ⇒ Tenir les engagements sur ce qui devait rester dans les EIV (exemple : les éclisses décalées à l'EIV Saint-Dizier).
- ⇒ Développer du *polysourcing* entre EIV plutôt qu'entre un EIV et le privé.
- ⇒ Développer de l'expertise sur ce que

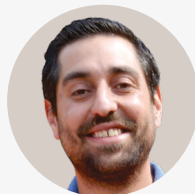
l'on sait faire de mieux sans vendre notre savoir-faire aux industries privées ou étrangères (exemple : les rails de récupération à Saulon).

La CFDT souligne le gros travail réalisé par Infrarail et Infracindustrie pour s'adapter aux reprogrammations des chantiers de l'Infra liées à la crise sanitaire. ●

CONTACTEZ VOS REPRÉSENTANTS



Éric Bonomi,
EIV Saint-Dizier
06 95 49 06 00



Olivier Richard,
EIV Bourgogne
06 15 68 44 97



Fabrice Chambelland,
secrétaire national M&T
06 27 70 45 58

