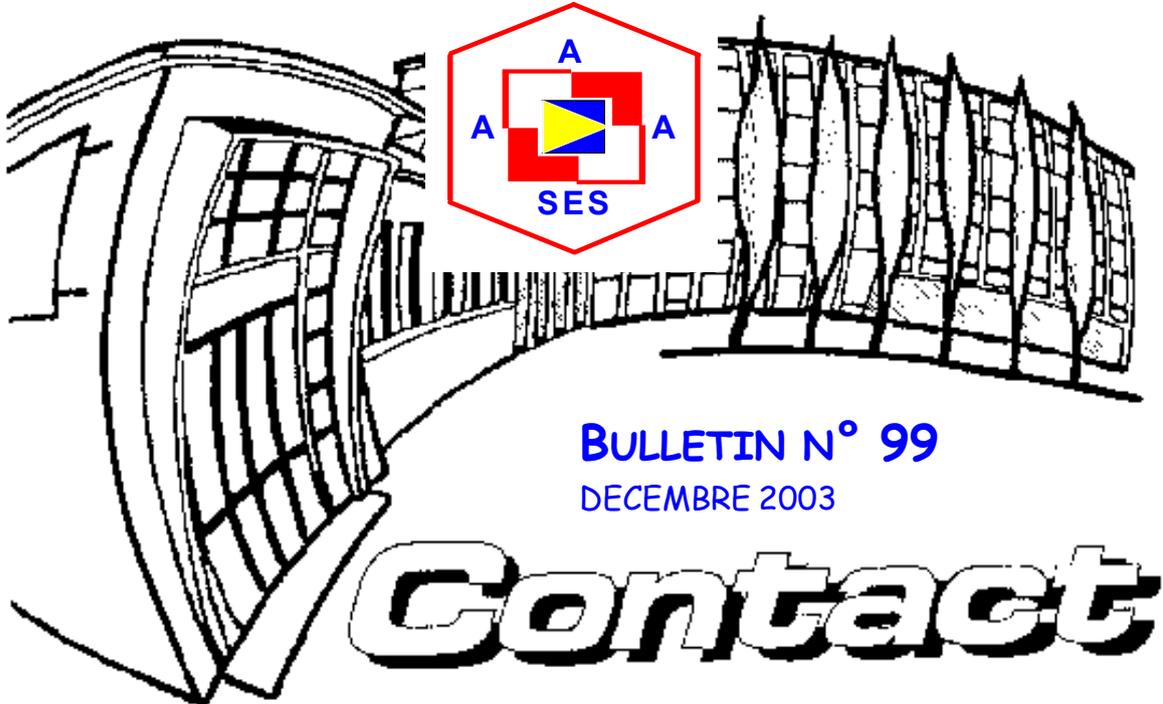


# AMICALE des ANCIENS APPRENTIS de L'ECOLE du S.E.S. NORD

Siège social : rue Joseph Lemius 60230 CHAMBLY - CCP : 6014.09 L PARIS  
Tél. FT 01 30 28 64 91 - SNCF : 21 64 91 - Fax FT 01 30 28 64 14 - SNCF : 21 64 14  
Site Internet : [www.aaases.fr.st](http://www.aaases.fr.st)



## Le mot du Président

L'année 2003 aura été difficile pour nombre de nos amis, ils savent que notre Amicale se tient auprès d'eux dans les épreuves, aujourd'hui et demain. Que cette nouvelle année leur apporte force et réconfort... La vie comme un vitrail associe les verres clairs et ceux plus sombres pour les fondre dans une harmonie qui lui est propre.

A l'initiative de notre toujours jeune premier major de la première promotion, Bernard Champion (40), un contact spécial retraçant l'évolution de l'apprentissage au SES sur ces 10 dernières années a pu être constitué. Vous le trouverez joint à ce présent Contact de fin d'année... Une voie peut s'éteindre comme un arbre s'éteint, mais La voie continue comme dure la forêt.

L'année 2004 sera celle d'une réflexion interne sur la rénovation des fonctionnements internes de l'Amicale, particulièrement celles entre le Comité et ses AGR chargés de l'animation des groupes régionaux. Les AGR sont les véritables piliers bénévoles de notre Amicale, les garants de l'intégration des jeunes promus et l'entretien des relations amicales entre les amicalistes du groupe. Ce thème sera au centre de la réunion de travail des 08 et 09 mai 2004 à Saumur où je souhaite la plus large participation des AGR et de leurs proches.

Nous voilà un pied dans la nouvelle année, année pour laquelle le comité et moi-même vous dressons tous nos vœux de réussite et de santé. Pour chacun d'entre vous, que cette année vierge prenne le profil le plus cher à votre cœur, tant pour vous-même que pour vos proches. Une bonne année !

Marc ANTONI (79)

## 53<sup>ème</sup> Assemblée Générale Samedi 27 Septembre 2003

### Allocution de bienvenue du Président :

*En introduction de cette 53<sup>ème</sup> AG je veux remercier tous les membres qui ont fait le déplacement, parfois de très loin, ainsi que les personnalités qui nous honorent de leur présence, et particulièrement :*

*Mr Schwerer Directeur Délégué Emploi et Formation à l'Infrastructure ;*

*Mr Guilleux Directeur Technique Adjoint de l'Ingénierie ;*

*Mr Decillia Directeur du CNFI*

*Mr Nancey Directeur des Formations Installations Fixes au CNFI ;*

*Mr Duez Responsable du CFV du Moulin Neuf*

*Mme Hurlin Proviseur du lycée Lavoisier de Méru ;*

*Mr Fremaux Responsable des TP du lycée Lavoisier ;*

*C'est avec plaisir maintenant que je donne la parole à Mr Schwerer, qui a bien voulu être le Président d'Honneur de cette 53<sup>ème</sup> AG, pour ouvrir nos travaux..*

Après avoir excusé Mr Couvert Jacques, Directeur Général Délégué à l'Exploitation, retenu pour raisons familiales, et noté sa satisfaction d'accompagner l'AAA, Mr Schwerer déclare ouverte la 53<sup>ème</sup> Assemblée Générale de l'Amicale des Anciens Apprentis du SES Nord.

En remerciant Mr Schwerer de l'intérêt qu'il veut bien porter à l'Amicale et à l'apprentissage en général, le Président fait part à l'Assemblée des personnes excusés pour raisons professionnelles ou familiales à savoir :

Mme Dobray ex Proviseur du lycée de Méru ;

Mme Vizotelle Directrice du CFAM ;

Mr Morel Chef du Département IRH ;

Mrs Charlier et Dufaux de la Direction de Paris Nord ;

Mrs Dermenghem, Freudenreich, et Quentin ;

Puis le Président demande une minute de silence au cours de laquelle tous auront une pensée pour tous les amicalistes et membres de leurs familles touchés par la disparition d'un être cher, au cours de l'année écoulée. A noter que certains d'entre eux sont malgré tout présent aujourd'hui.

La parole est donnée ensuite au Secrétaire Général, Olivier Elineau pour le traditionnel rapport moral.

*Comme à mon habitude je serai bref, ne m'attardant uniquement que sur les points remarquables qui ont marqué cette année :*

*- Nous pouvons nous réjouir du fait que l'année prochaine l'effectif de la promotion entrante passera de 15 à 21 apprentis.*

*Il y a lieu ici de remercier toute l'équipe pédagogique d'une part, pour le travail accompli à*

*« construire » des agents correspondants aux besoins des EVEN et, d'autre part, pour les très bonnes relations entretenues avec l'Amicale.*

*- Les résultats de l'enquête relatives aux Sorties Annuelles ainsi que les travaux d'analyse du devenir des ex Apprentis de la seconde formule, seront communiqués dans le prochain Contact.*

*Notons néanmoins que l'on relève déjà des agents de maîtrise :*

*- sur des grades de CCRN et KV pour les anciens*

*- sur des postes d'Assistant d'UP et de TOP pour les plus jeunes*

*- La Sortie Annuelle 2003 à Auvers sur Oise a réjoui tous les participants, un grand succès. Un grand merci à Alain LOUIS.*



*- Regrettons néanmoins que la présence des Amicalistes n'a pas été à la hauteur des attentes et des efforts des organisateurs. Un travail reste à mener sur le sujet.*



*D'ailleurs pour la sortie 2004 nous verrons lors du repas, le contexte aidant, vos propositions spontanées quant à son organisation...*

*- La proposition d'un Contact Spécial 1993-2003, initiée par Bernard CHAMPION a rencontré un vif succès, au point que pour tenir compte de toutes les contributions, il ne sera «bouclé» qu'à la prochaine réunion du comité de lecture pour une parution en fin d'année. Un cadeau de Noël en somme.*

*- Remarquons le travail mené dans la discrétion par nos jeunes sur le site de l'Amicale,*

site qui a atteint ce jour la 1000<sup>ème</sup> visite.

Il s'agit de :

- Alexandre DUCLOS, qui vient de réussir brillamment sont BTS

- Jérôme SIMON, qui se prépare pour le sien

- Eric WARGNIER de Paris Est

Le site fera l'objet d'un «relookage», d'une refonte des fonctionnalités d'exploitation quant au service des AGR et un enrichissement permanent.

- Contact lui continue comme avant, même si de graves problèmes familiaux ont touché les responsables de la parution.

Comme vous le voyez, l'Amicale vit et c'est bien.

Ceci termine mon rapport moral en disant que l'année prochaine devrait être orientée vers « le travail en réseau avec les AGR » et « le suivi des ex apprentis ».

Olivier ELINEAU (83)

Ce rapport moral est approuvé à l'unanimité.

L'actif de l'Amicale est donc de 8 303,72 euros (54 468,83F). Cette disponibilité financière nous permet d'envisager l'organisation de manifestations plus attractives pour lesquelles un budget plus important pourrait être attribué. Nous souhaiterions ainsi regrouper plus de participants, et recruter quelques benjamins accompagnés de leur épouse et amie.

Au vue de la situation comptable, la cotisation annuelle pour l'année 2004 peut être maintenue à 12 euros. Les tableaux des comptes détaillés de cet exercice seront publiés dans notre journal Contact.

J'espère vous avoir résumé l'indispensable et je soumetts à votre approbation le bilan de l'exercice 2003

Qui vote contre ? (pas de vote contre)

Qui s'abstient ? (pas d'abstention)

Je vous remercie de votre confiance et de votre attention.

Le budget 2003 est donc approuvé à l'unanimité.

Je passe la parole à notre Président, Marc, pour la suite de l'ordre du jour : la communication des résultats de l'élection des membres du Comité.

Bonne journée et merci.

Didier CHARLOT (76)

### RAPPORT FINANCIER PRESENTE A LA 53<sup>EME</sup> ASSEMBLEE GENERALE

Mesdames, Messieurs...

J'ai le plaisir de vous présenter le bilan financier de l'exercice 2003, couvrant la période de septembre 2002 à nos jours. Je serai bref, le temps alloué est restreint.

En préambule, j'adresse mes remerciements à l'équipe qui a facilité mon intégration : je ne citerai aucun nom, pour préserver la modestie de chacun dont vous connaissez l'implication et le dévouement...

Ce bilan me semble satisfaisant. Les points essentiels que nous pouvons retenir sont les suivants :

- La contribution des A.G.R. (Animateurs des Groupes Régionaux) et quelques lettres « adressées à des adhérents distraits », maintiennent le niveau des cotisations ; la recette représente 2 999,69 euros (19 676,68F).

- Une démarche engagée auprès de responsables d'entreprises ferroviaires et l'envoi « de quelques rappels à d'anciens annonceurs également distraits » permettent de maintenir, grâce à la confiance et l'intérêt qu'ils nous témoignent, la publication d'encarts par nos médias. Cette collaboration entraînera l'insertion de documentation technique enrichissant notre site Internet. Je recommande sa consultation fréquente à votre sagacité. Je remercie vivement tous les responsables de ces sociétés pour ce partenariat représentant [provisoirement] une recette de 1 060 euros (6 953,14F).

Les dépenses habituelles restent constantes.

- La faible participation [que vient de souligner Olivier] à la sortie annuelle a entraîné, par contre, une forte participation de l'Amicale pour un montant de 1 003,20 euros (6 580,56F).

- Les frais liés à l'impression du journal Contact sont reportés à l'exercice prochain sans aucun souci de trésorerie puisque le budget de fonctionnement présente un bilan positif de 2 027,13 euros (13 297,10F).

<b>Avoir début d'exercice</b>	
Total	6276.59
<b>Avoir fin d'exercice</b>	
C.N.E.	2022.38
C.C.P.	6281.34
Total	8303.72
<b>Recettes</b>	
Cotisations	2999.69
Publicités	1060.00
Intérêt C.N.E.	162.05
Clôture Compte	230.39
Total	4452.13
<b>Dépenses</b>	
Frais de gestion	272.78
Assurance	290.08
Frais postaux	561.16
Participation AG / SA /	1300.98
Caisse de secours	
Total	2425.00
<b>Bilan de fonctionnement de l'année</b>	
Recettes	2027.13

## Alcatel France

2, avenue Descartes  
92350 LE PLESSIS ROBINSON

Téléphone : 01 41 36 19 00

Fax : 01 41 36 19 29

**PIPC – POSTE D'AIGUILLAGE**  
**INFORMATIQUE DE PETITE CAPACITE**  
**CAPTEURS DE SURVEILLANCE D'AIGUILLES**

## Résultat des votes pour le comité

Le Président appelle pour cela le plus jeune de l'assistance, Vincent Houttemane de la promotion 2003.

Nombre de Votants : 113

Exprimés : 113

Ont obtenu :

113 voix : M Antoni

111 voix : D Chemin

108 voix : JC Gedalge

105 voix : JC Sclotour

103 voix : JM Clauss

102 voix : C Fuentès

98 voix : L Fontaine

*Félicitations aux 7 nouveaux élus, je compte sur eux pour agir de concert dans l'année à venir. J'attire votre attention sur l'élection de Laurent Fontaine qui porte à 3 sur 21 le nombre de jeunes de la formule renouvelée de l'Apprentissage, suivant ainsi Alexandre Duclos et Jérôme Simon*

Notre ami Claude Dessery (51) longtemps fidèle et actif au comité est en huitième position donc non réélu. Merci pour tout ce qu'il a apporté à l'Amicale. Néanmoins le comité de publication espère vivement que Claude continuera de nous amener sa riche expérience en la matière et ses talents de rédacteur.

### Contact n° 99

#### **Directeur de Publication:**

M. Antoni (79) – Tél. 01 42 23 78 79

#### **Comité de Publication:**

Contact : J.M. Clauss (59) - C. Dessery (51)  
JC. Gédalge (61) JC. Mille (59) – M. Verdier (61)  
A.Louis (75) – D.Chemin (84)  
Site Web : A.Papillon (61) – E.Wagnier (86)  
Photos : P.Besançon (59)

#### **Impression:**

Service Reprographie - SNCF de Paris Nord –  
Tél. 01

### Sommaire :

<b>Le mot du Président.</b>	<b>Page 1</b>
<b>Rapport moral</b>	<b>Page 2</b>
<b>Bilan Financier</b>	<b>Page 3</b>
<b>Elections – Médailles</b>	<b>Page 4</b>
<b>Intervention de Mr Schwerer</b>	<b>Pages 5/8/9</b>
<b>Photos</b>	<b>Page 6/7</b>
<b>Intervention de Mr Guilleux</b>	<b>Page 10</b>
<b>Informations</b>	<b>Page 11</b>
<b>Liste des Participants à la 53<sup>ème</sup> AG</b>	<b>Page 12</b>

## Nécrologie

Décès de Jacques Lesage Promotion 53 le 25 Novembre 2003 à l'âge de 69ans à Tornac (Gard).

## Remise des Médailles de l'Amicale

### Promo 55

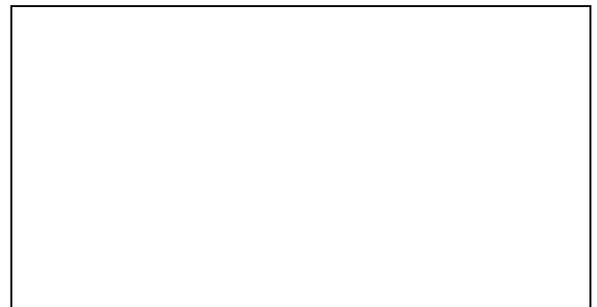
Hélène Leclercq  
Pierre Huberlant  
Bernard Petit  
Etienne Gosset  
Daniel Chevalier  
Jean François  
Pierre Pruvot

### Promo 79

Philippe Bernier  
Didier Famchon  
Marc Antoni  
Martial Fréguelin (1)  
Daniel Racaul  
Alain Dandre  
Bruno Bettencourt

(1) Absent à l'Assemblée Générale à la suite d'un accident, l'Amicale lui souhaite un prompt rétablissement.

### Les récipiendaires des Promotions 55 et 79 présents à l'Assemblée Générale



### Toutes nos excuses...

A la suite d'un fâcheux dysfonctionnement au sein du comité consécutif à l'indisponibilité d'un animateur de groupe certains amicalistes n'ont pas reçu les invitations à la 53<sup>ème</sup> AG .

Nous sommes sincèrement désolés et nous prions les intéressés de bien vouloir nous excuser. Toutes les dispositions ont été prises pour éviter le retour d'une telle anomalie.

Pour le Comité – JCM (59)

*Pour ne pas déroger à une tradition à laquelle nous tenons beaucoup, nous profitons de la présence amicale de quelques hauts responsables de l'Entreprise, pour obtenir des réponses aux questions que se posent les anciens apprentis du SES.*

*Aussi ai je demandé à Mr Schwerer représentant Mr COUVERT et à Mr Guilleux de bien vouloir nous faire part des informations ou orientations relatives à la formation, notamment à l'apprentissage, aux évolutions des métiers et de l'Entreprise particulièrement dans le domaine SES.*

### Discours de M.Schwerer

*Je vais essayer de répondre aux premières questions que vous vous posez concernant l'alternance, l'avenir de cette filière etc.*

*Je crois que pour tout un tas de raisons, d'abord parce que l'Etat y est favorable, d'autre part parce que l'on voit bien qu'alors qu'on avait imaginé à une époque de baisser fortement l'apprentissage au sein de l'Entreprise, il s'avère qu'il est intéressant de maintenir ce type de formation en alternance d'abord parce que les jeunes le demandent. Il y a beaucoup de jeunes, y compris pour les bac +2 et les bac +5 ce qui n'existait pas autrefois, qui souhaitent l'alternance afin de pouvoir poursuivre leurs études dans de bonnes conditions financières, puis aussi parce qu'ils ont envie d'être plus proche de la vie de l'Entreprise et de voir de manière un petit peu plus concrètement comment ils vont pouvoir utiliser les compétences qu'ils acquièrent au cours de leur formation.*

*C'est un processus qui nous paraît intéressant parce qu'il permet de fidéliser un certain nombre de jeunes, de les suivre, de les sélectionner et de se constituer un certain réservoir pour pouvoir les embaucher dans l'Entreprise.*

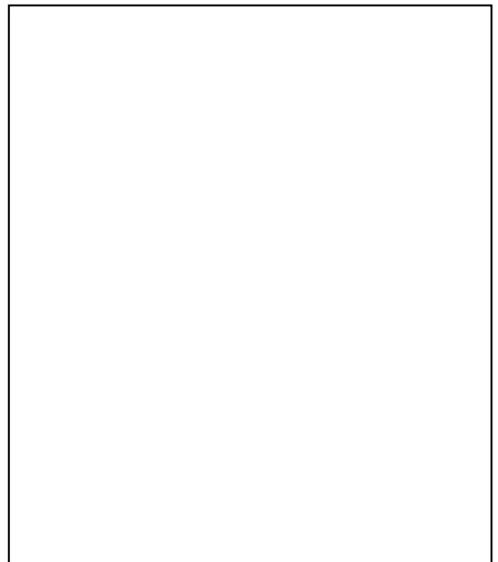
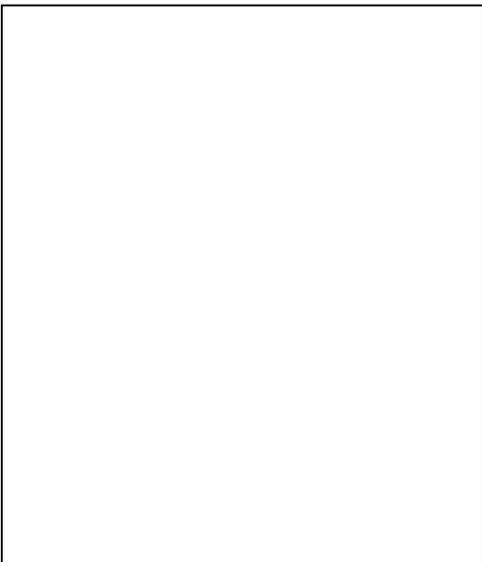
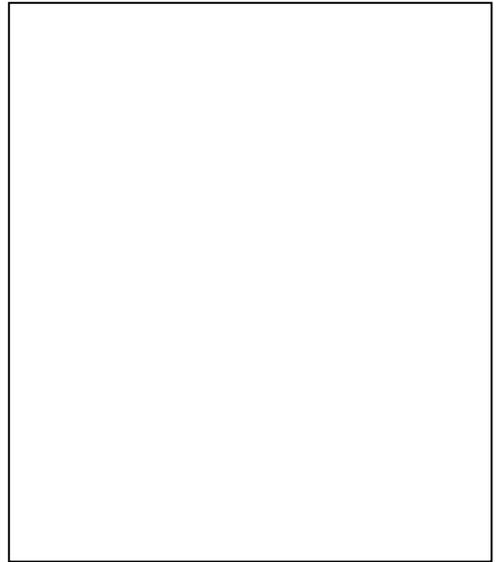
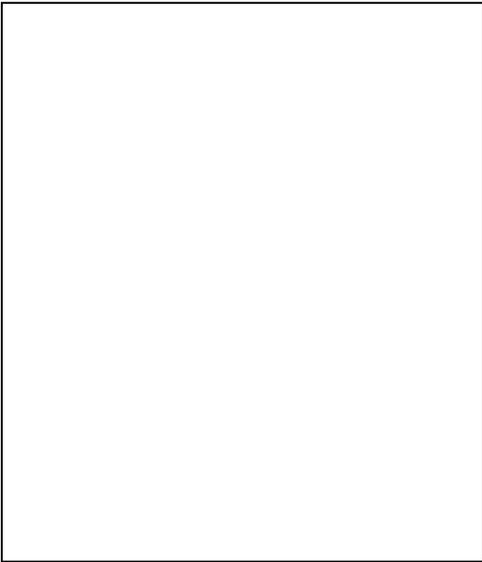
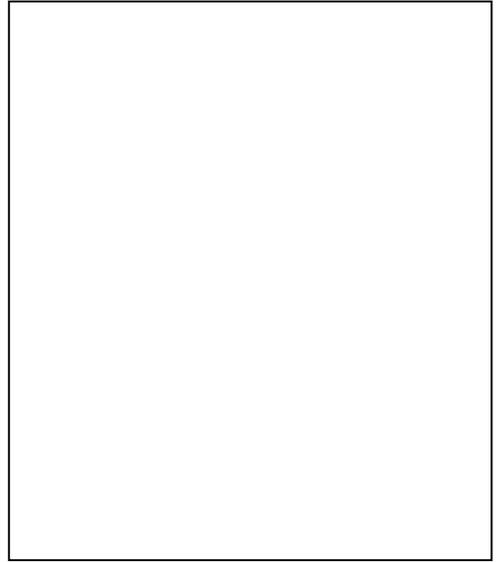
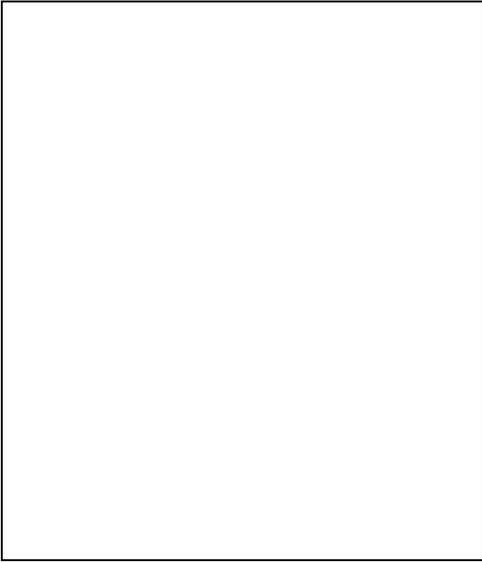
*La difficulté: vous pourriez me dire, ne faisons que de l'alternance! Je crois que cela ne serait pas très bon non plus; il est bien de mélanger les cultures au sein de l'Entreprise et ne pas formater trop vite tous les gens qui rentrent chez nous. Je pense d'ailleurs que l'on va vers une période où il y aura de plus en plus de Contrats à Durée Indéterminés (CDI) qui seront également dans l'Entreprise, non pas pour le fait d'avoir des CDI mais pour avoir un certain nombre de gens qui rentrent dans l'Entreprise ayant acquis d'autres compétences au sein d'autres sociétés ou d'autres Entreprises. De plus, nous sommes une Entreprise pas tout à fait comme les autres mais qui est de plus en plus proche des autres, une Entreprise qui vit dans un système concurrentiel depuis longtemps au moins au niveau inter-modal. Au niveau intra-modal, vous savez que*

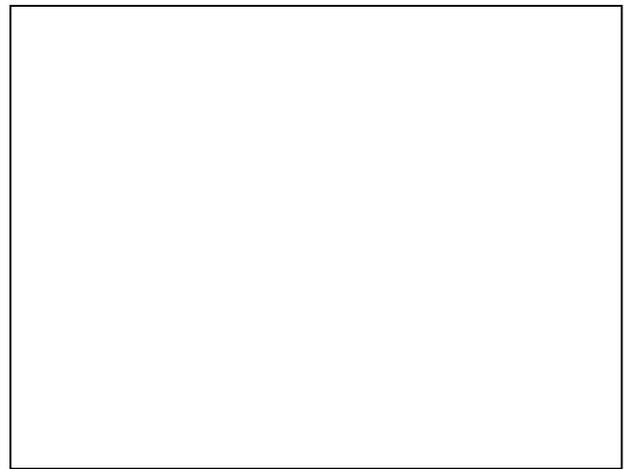
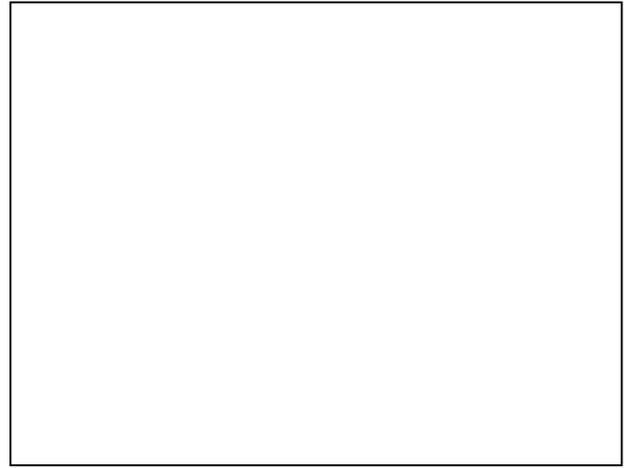
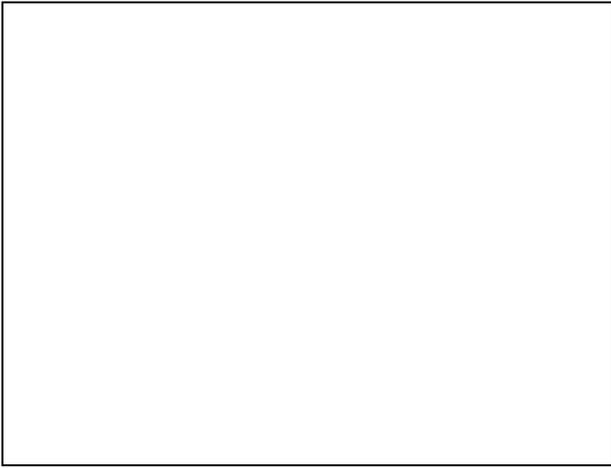
*depuis le mois de mars nous sommes dans un système de concurrence pour le Fret international. Nous n'avons pas encore de nouveaux entrants mais il y en aura. Vous savez que nous aurons forcément aussi un certain nombre d'ouvertures sur les voyageurs avant la fin de la décennie, c'est absolument évident. Cela veut dire aussi que l'on commence à embaucher des jeunes européens et que l'on a commencé par les jeunes cadres. On embauche un certain nombre de jeunes qui ont des diplômes européens: par exemple à IRH, actuellement, j'ai une jeune femme dénommée « Eva Schmidt » d'origine allemande et qui vit en France. Tout ça pour dire que l'on diversifie les voies dans l'Entreprise.*

*Autre petit problème, c'est que de part l'accord signé avec les organisations syndicales, les jeunes que nous avons en alternance, nous nous engageons au moins pour ce qui concerne l'unité ferroviaire à les embaucher dans l'Entreprise. Ce n'est pas un problème en soi, le seul problème c'est qu'il faut que l'on calibre correctement les effectifs de l'apprentissage pour ne pas se retrouver dans une situation où on serait obligé d'embaucher sans en avoir la capacité de le faire compte tenu de la situation de l'Entreprise.*

*Je réponds tout de suite à la deuxième question et je reviendrai à la première après puisque mon propos m'y amène.*

*Vous connaissez la situation de l'Entreprise: délicate! Cette situation est liée en grande partie à la conjoncture qui n'a fait qu'être aggravée par les mouvements sociaux des mois de mai et juin et nous avons donc été amenés à prendre un certain nombre de décisions, le fameux plan STARTER dont certains d'entre vous ont entendu parler. Il y a plusieurs volets, un volet de réduction des dépenses, un volet de reconquête commerciale, un volet d'évolution managériale mais aussi un volet d'économies à hauteur de 100 millions d'Euros. C'est donc quelque chose de non négligeable et, parmi ces économies, il y a celles sur la masse salariale. Nous avons donc limité les embauchages en fin d'année. C'est un dossier que j'ai eu à traiter à la fin du mois de juin et au début du mois de juillet; nous avons prévu de poursuivre un certain nombre d'embauchages d'ici la fin de l'année. Des embauchages de jeunes cadres que nous avons quasiment stoppés, sauf quelques-uns pour IG. Des embauchages d'attachés TS que nous avons limités très fortement, sauf ceux que nous avons prévus pour le TGV EST. Nous ferons donc 50 embauchages d'attachés TS pour IG avec des formations rapides pour pouvoir assurer les travaux du TGV EST, quelques embauchages d'attachés TS avec qui nous avons pris des engagements pour une date ferme d'embauchage.*





### A VOS AGENDAS !



La sortie Annuelle de l'Amicale aura lieu le week-end des 08 et 09 Mai 2004, à Saumur, et sera organisée par André Colinet. La séance de travail sera axée sur l'activité des AGR. Vous pouvez également d'ors et déjà noter la date du 25 Septembre 2004 pour la prochaine AG.

Puis se posait le problème des opérateurs, là, la décision a été très vite prise en ce qui concerne l'Infrastructure : nous avons décidé en accord avec la direction RH, et j'y tenais beaucoup, a maintenir les niveaux d'embauchage, notamment celui des jeunes qui étaient en alternance, qu'il s'agisse des ATEF pour l'exploitation, qu'il s'agisse d'un certain nombre d'opérateurs pour la voie ou qu'il s'agisse des BAC PRO avec ou sans options. Nous avons donc embauché ces jeunes sauf lorsqu'il y avait des raisons qui s'y opposaient : soit parce qu'ils avaient échoué à leur examen, soit parce que nous considérons qu'il n'était pas souhaitable pour l'entreprise de les embaucher. Ce n'était pas une question de volume, c'était une question d'appréciation. Il n'y a pas de raison d'embaucher des gens dont nous avons la conviction profonde qu'ils ne répondront pas aux besoins de l'Entreprise. Les gens qui rentrent dans l'entreprise rentrent pour longtemps, il y a un niveau de qualité et de sécurité que nous devons garantir à nos concitoyens, il n'est pas question de faire l'impasse là dessus et je ne la ferai pas. Voilà sur ce premier point qui concerne les embauchages.

Pour l'année prochaine nous avons prévu de poursuivre la politique qui avait été évoquée devant vous l'année dernière. Nous continuons donc à prévoir un certain nombre de jeunes en alternance de la manière suivante : d'une part pour l'exploitation un certain nombre d'ATEF, pour ce qui concerne l'Équipement, des embauchages, formation Voie, SM, Caténaires. Pour le SE nous allons continuer à embaucher des jeunes notamment ici à Moulin-Neuf et à Toulouse où il doit y avoir le même type de BAC PRO avec une option ferroviaire. Puis on a quelques BAC PRO sans option toujours pour alimenter en attaché opérateur les filières de la voie, du SM, ou des Caténaires.

En ce qui concerne les BTS, nous avons augmenté le quota précédent. Sur la région parisienne notamment nous travaillons avec l'IUT de St Denis pour faire des formations. Sept jeunes sont en formation en alternance BTS. C'est quelque chose que je souhaite voir développer parce que nous avons beaucoup de difficultés à embaucher des BTS dans l'Entreprise. Nous avons des difficultés parce que nous sommes en concurrence avec les autres Entreprises, ça c'est une bonne chose, mais aussi parce que souvent nous sommes en opposition de phase au moment des embauchages. C'est à dire que nous débloquons nos embauchages en début d'année - au mois de janvier - ce qui veut dire que les meilleurs éléments ont généralement déjà été embauchés et que compte tenu de la situation économique actuelle un peu délicate, nous les bloquons au mois de juillet, c'est à dire au moment où les jeunes sortent des lycées ce qui n'est pas très très brillant non plus ! D'ailleurs on s'aperçoit que lorsque l'on fait des embauchages à partir du mois d'août ou septembre, on y arrive

beaucoup mieux. C'est dire que les embauchages de BAC +2 pour IG se passent relativement bien.

En ce qui concerne la formation d'ingénieur ferroviaire par alternance : il y aura une option Infra et une option Matériel. Nous continuons à travailler avec le pôle de Nancy. Deux écoles prestigieuses : Il y a l'école des Mines de Nancy qui est une école du groupe A lorsque nous embauchons ces jeunes à la SNCF. Et l'école Supérieure de Mécanique et d'électricité qui est une ENSI de bon niveau. L'idée est de lancer ce cycle de formation à partir de 2004. C'est un cycle qui se déroulera sur 2 ans, 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> année à Nancy avec l'aide du PNFI, d'ailleurs M. Decillia ici présent doit travailler sur le sujet pour que nous soyons opérationnels à partir de 2004. Les chiffres : 32 Ingénieurs ferroviaires dont 16 pour l'Infra. J'ai la conviction profonde qu'avec l'ouverture européenne, nous allons voir se développer des diplômés d'ingénieurs ferroviaires européens que les Allemands forment déjà avec des universités allemandes. Je pense que cela va se développer, ne serait ce que parce qu'il est sain que l'Éducation Nationale s'ouvre sur ces métiers qui autrefois étaient assez limités et qui couvriront un territoire tel qu'il y aura des possibilités et des débouchés suffisants qu'on avait pas hier. Quand on sait que dans le milieu des années 80 on embauchait 450 cadres alors que nous sommes tombés à 80 !

Je vais finir mon propos en évoquant le problème des examens, plus généralement des cursus et de la réorganisation au sein de l'activité Infra, et de l'Équipement en particulier. On essaye de paralléliser un petit peu plus l'Équipement à l'Exploitation en prenant ce qu'il y a de mieux chez les deux. Quelles ont été les grandes évolutions actuelles ? La création des grands Etablissements de l'Équipement, c'est derrière nous à partir du 01 Octobre 2003. Les derniers Etablissements qui n'étaient pas sous la nouvelle forme sur la région de Nantes vont l'être à cette date. La mise en place des dirigeants de proximité s'achève, environ 1350 aujourd'hui, soit environ 90%. La direction de l'Infrastructure s'est également réorganisée comme une véritable branche de l'Entreprise SNCF. Nous sommes en train de réfléchir sur des évolutions qui seraient alors portées au niveau régional pour tenir compte de la mise en place des nouvelles plaques de management de la performance industrielle qui ont pour objectif de mieux piloter les Etablissements de la part de la Direction.

Quelles sont les conséquences à en tirer au niveau des cursus et de la filière ?

La première, c'est une vieille demande des organisations syndicales, à savoir la suppression de l'EV4 - examen qui permettait d'accéder à la qualification C. L'Infra a été très réticente dans ce domaine. On a mis longtemps ; les autres activités avaient été beaucoup plus rapides et regrettent un petit peu leur rapidité. Pour ce qui nous concerne,

nous n'avons pas dit du jour au lendemain que l'on supprimait l'examen EV4, par contre nous souhaitons le substituer par ce que l'on appelle aujourd'hui une reconnaissance des acquis professionnels et un dispositif de formation et de contrôle qui nous permettent de garantir ce niveau de compétence qui nous paraît strictement nécessaire si nous voulons continuer à maintenir la qualité et la sécurité des interventions sur les voies. C'est ce qui a été présenté de manière formelle aux organisations syndicales par Jacques Regis, actuel Directeur Délégué Exploitation Maintenance.

Deuxième point, l'EV7 : il n'évolue pas mais il va évoluer un petit peu quand même. C'est à dire que l'on maintient l'EV7, l'examen qui permet d'accéder à la qualification E. C'est un examen commun, le seul qui existe dans l'ensemble des activités de l'entreprise. Les fameuses épreuves de connaissances générales, sont des épreuves qui sont considérés difficiles par les gens et mal perçues parce qu'un peu trop éloignées du métier et de son exercice. Nous allons essayer d'inverser la mécanique, c'est à dire de partir de gens qui ont les compétences et de voir comment nous pouvons faire pour les aider à acquérir, par le biais de la formation, un certain nombre de compétences complémentaires en cas de connaissances générales insuffisantes mais ayant un minimum de connaissances générales pour pouvoir assurer des missions à l'issue de l'EV7. L'EV7 permettra de couvrir des postes de management, c'est une nouveauté ! Il s'agit de postes de dirigeants de proximité, voir, si les gens passent les barrages ultérieurs, des postes au-delà de la qualification F.

Troisième point, l'EV9 : l'évolution de l'EV9 est partie d'un constat, l'EV9 d'aujourd'hui est un examen qui s'adressait presque exclusivement à des BTS, ce que je trouve dommage. Je souhaitais d'une part, qu'il puisse être ouvert à des gens qui n'étaient pas forcément d'origine BTS et, d'autre part, qu'il soit structuré de telle manière que les gens prennent des postes de management plus rapidement qu'actuellement. Mon souhait à été de faire en sorte que des jeunes puissent prendre des postes de dirigeants de proximité ce qui nécessitait d'avoir une ouverture complète telle que l'EV9. D'autre part, nous avons un certain nombre de BTS aujourd'hui qui échouent à l'EV9, ce qui pose une véritable question. On se dit que s'il y avait deux étapes, une première étape plus technique et une deuxième étape un petit peu plus général, nous n'aurions pas d'échec à la première partie. D'où l'idée de scinder l'EV9 : une première partie mono métier qui permettra aux gens d'accéder à des postes de dirigeants de proximité après avoir tenu un poste de Technicien opérationnel puis, à un horizon de 5 ou 6 ans, de pouvoir passer la deuxième partie de l'EV9 et accéder à des postes d'assistants d'unité ou de responsables d'unité.

La dernière évolution qui est maintenant bien en marche, c'est l'ESCI (Ecole Supérieure des Cadres de l'Infrastructure). L'ESCI, je l'ai voulu non refermée complètement sur nous-même, d'où l'ouverture d'une convention passée avec le CNAM. Il s'agit presque d'une formation en alternance puisque le CNAM délivre un certain nombre d'unités de valeur aux gens qui ont suivi les cours, c'est à dire qu'il y a une véritable reconnaissance universitaire des acquis au niveau de l'ESCI pour les acquis externes à l'entreprise. Si les gens veulent continuer au CNAM pour acquérir un diplôme d'ingénieur du CNAM, ils ont déjà acquis un certain nombre d'UV et peuvent continuer. J'avais souhaité en interne que les gens sortent avec un titre de jeune cadre, ce qui est très bien ressenti. La première promo est sortie maintenant sur le terrain, la deuxième promo est en court de formation, pour la troisième j'ai présidé le jury de sélection très récemment. Cette école est vraiment ouverte puisqu'on a des jeunes d'origine de l'Ingénierie, de l'Equipement, des chefs de circonscription comme des CDT, de l'exploitation et du matériel, c'est donc quelque chose qui nous permet de mélanger un peu les cultures et sortir une promo un petit peu plus importante que l'année dernière où on a eu une bonne année. Et je me réjouis de pouvoir injecter des jeunes cadres issus de la formation professionnelle au sein de l'activité Infrastructure.

Voilà un panorama complet de l'évolution de ces différents métiers.

## MUTUELLE FAMILIALE DES CHEMINOTS DE FRANCE (MFCF)

43 rue de Clichy

75009 PARIS Cedex

(Mutuelle n° : 75MO3593)

Téléphone : 01 44 53 24 65 (30 71 00)

DE PUIS 1930,

- UNE PARTICIPATION QUI TIENT COMPTE DES DEPASSEMENTS D'HONORAIRES
- LA POSSIBILITE DE FINANCER VOS DEPENSES DE SANTE GRACE AU PRET " SANTE PLUS "
- UN TARIF ATTRACTIF POUR LES AGENTS AGES DE MOINS DE 30 ANS SANS CHARGE DE FAMILLE
- LES COTISATIONS PEUVENT ETRE RETENUES SUR SOLDE

Discours M. GUILLEUX

L'évolution des métiers du SE liés à l'arrivée de systèmes européens ou de manière générale de systèmes un peu plus complexes liés à des fonctionnalités nécessitées par l'interopérabilité européenne voir interopérabilité entre la SNCF et la RATP puisque l'un des points de départ de cette question semble être l'installation de systèmes développés par la RATP sur le réseau de Paris-Nord. D'ailleurs ce que je voudrais dire, c'est qu'à travers cette question j'ai ressenti que vous voyiez l'Europe plutôt comme une menace ; personnellement je la vois plutôt comme une opportunité, cela élargit notre marché et je crois qu'au SES en France on est très compétent. On a une très grande technicité dans le réseau ferroviaire, et je pense que cette technicité à partir du moment où les marchés s'étendent en Europe on doit pouvoir en profiter. A titre d'exemple, on a beaucoup travaillé ces derniers temps sur CTRL (Channel Traffic Railway Link). CTRL c'est la nouvelle ligne qui part du tunnel sous la manche et qui rejoint Londres. La société anglaise qui construisait ce tronçon de ligne a beaucoup fait appel d'abord à la technologie française et d'autre part à la technicité des agents de la SNCF et il est reconnu maintenant que si les échéances vont être respectées puisque la ligne doit être mise en exploitation commerciale ce week-end l'apport des gens du terrain et des agents d'étude de l'Ingénierie française y a été pour beaucoup. Donc moi, je considère que l'Europe c'est une opportunité et non pas une menace. De manière plus générale, je crois que les questions visaient aussi l'évolution des techniques. Celle ci peut avoir plusieurs causes : elle peut avoir des causes purement technologiques, par exemple aujourd'hui on n'est plus dans la génération des relais NSI. Cela reste néanmoins toujours une activité et on déploie toujours cette technologie NSI même si depuis 15 ou 20 ans on assiste à une généralisation progressive des technologies informatiques qui conduisent à d'autres modes d'entretien . Je crois que là aussi ,il faut faire face à cette évolution technologique, et ne pas rester cantonné dans nos métiers de base et traditionnels ; et je pense que la formation des apprentis permet de s'adapter à cette nouvelle technologie (Marc Antoni entre autres, en est la preuve). Il y a d'une part une évolution technologique inéluctable, l'évolution d'un système informatique, et d'autre part des problèmes d'interopérabilité déjà existant entre la SNCF et la RATP. A partir du moment où on a fait l'interconnexion des lignes SNCF et RATP en banlieue, il y a des trains qui sont équipés de certains systèmes sur la RATP, d'autres qui sont équipés de systèmes SNCF et à chaque réalisation on se pose la question de savoir quel est le meilleur système à déployer au sol. C'est comme ça que l'on a été amenés à déployer sur Paris Nord un système nommé KCVP(Contrôle Continu de Vitesse pour les Prolongements des lignes RER) qui permet aux trains de la RATP de circuler sur la ligne B sans modification et sans être obligé de mettre sur le train un nouveau système comme le KVB. Pour l'interopérabilité européenne, une commission se préoccupe de ce que les trains circulent le plus économiquement possible sur l'ensemble des réseaux ; ceci conduit à développer de nouveaux systèmes : le système ERTMS (European Railway Train Management System). L'ingénierie Française a voulu être présente pour ce développement ; aussi avons nous réalisé une masse d'essais sur la ligne d'interconnexion à

*l'Est de Paris. Au travers de cette base d'essais nous avons cherché à maîtriser ces développements pour pouvoir être compétents sur ces développements afin d'être à même de les déployer de manière économique sur le réseau et posséder cette nouvelle technologie comme on possède les technologies qui ont été développées sur des spécifications françaises. Je pense que ce savoir faire acquis en suivant ces développements pourra être employé pour utiliser l'ERTMS en France. On va le faire sur la ligne LGV Est mais pourquoi pas aussi faire des missions d'assistance à l'étranger puisque comme j'ai dit tout à l'heure, la France a des capacités techniques dans le SES et dans l'ingénierie très importantes que beaucoup de réseaux ont perdues.*

*Dans les métiers du SES, il y a à la fois les métiers de l'ingénierie et ceux de la maintenance. Pour l'ingénierie, je pense que ces systèmes de plus en plus complexes conduisent à un enrichissement des tâches de l'ingénierie et je crois qu'il est très passionnant de travailler sur ces systèmes complexes. La population d'agents SES à la SNCF doit se sentir motivé pour travailler sur des systèmes complexes parce que c'est gratifiant pour tout technicien d'être confronté à des difficultés et d'utiliser des techniques modernes. Pour la maintenance, la problématique est double ; on conserve comme philosophie de base d'assurer la maintenance de niveau 1 et de niveau 2 par nos agents. Là aussi ces systèmes vont enrichir les tâches des agents. On fait en sorte que ces systèmes soient conçus pour que cette maintenance de niveau 1 et 2 soit facilitée même si la maintenance de niveau 2 c'est faire un échange de cartes. Ces systèmes procurent une certaine frustration par rapport à un poste classique où l'agent de maintenance connaît vraiment l'ensemble du système ; là il y a une répartition à faire entre la maintenance des niveaux 1 et 2 qui est classiquement assurée par un agent du terrain et une maintenance de réparation de cartes ou de maintenance évolutive sur laquelle l'entreprise, compte tenu de la technicité des systèmes, à une part . Il y a forcément une répartition entre la maintenance assurée par les équipes SNCF et la maintenance assurée par l'extérieur ; l'optique de la SNCF, pour l'instant , est quand même le maintien d'une part significative de cette maintenance dans ses équipes. A noter que l'informatique permet aussi d'élargir et de faciliter ces opérations de maintenance en développant les systèmes de télésurveillance. Ces systèmes permettent de fait une surveillance et une maintenance beaucoup plus efficace pour les systèmes qui se complexifient.*

*En conclusion j'ai plutôt une vision positive de l'arrivée de l'Europe et de la complexité des systèmes où je pense que l'on est à même de les maîtriser en interne compte tenu de notre technicité.*

## Constitution du Bureau 2003/2004

Président :	Marc ANTONI (79)
vice-président :	Paul BESANÇON (59)
Secrétaire général :	Olivier ELINEAU (85)
Trésorier :	Didier CHARLOT (76)
Secrétaire :	Jean Claude GEDALGE (61)
Directeur de Publication :	Marc ANTONI (79)
CONTACT :	Jean Claude MILLE(59) Didier CHEMIN (84)
Site Internet :	André PAPILLON (61) Eric WARGNIER (86)
Chargé de mission auprès du Président :	Alain LOUIS (75)

### Rubrique Informatique

Reçu d'une amie belge !

Les Anglais sont très forts sur la terminologie du « ware » en informatique ( software, hardware, shareware, netware, etc...).

Et les Belges, non ?

Nous avons nous aussi à Bruxelles nos programmes, et nous ne sommes pas peu fiers d'en exposer la gamme...

Comment dit-on en bruxellois un serveur de réseau ?

Un Abreuvware, tiens !

- Un logiciel très compliqué : Assomware
- la poubelle de windows : Dépotware
- une procédure de sortie d'un logiciel : Aurevware

- un logiciel de nettoyage du disque dur : Baignware

- le réseau local d'une entreprise : Coulware
- un logiciel filtrant les données inutiles : Egoutware

- un logiciel de compression des données : Entonware

- Un logiciel de vote électronique : Isolware
- Un logiciel de copie : Mirware
- Un logiciel pour documents en attente : Purgatware

- Un logiciel d'observation : Promontware
- Un logiciel de démonstration : Promouvware
- Une salle informatique non climatisée :

Rotisware

- Un logiciel de merde : Supositware
- Un logiciel de classement : Tirware
- La réunion des directrices de l'informatique : Tupperware

- Un logiciel de demande d'augmentation : Vattervware

Attention toutes ces définitions sont assez alléatware. Certains trouvent ça jubilatware et d'autre dérizzware.

Transmis par Andre colinet (45)

## **SIEMA Applications**

*(Filiale de VOSSLOH COGIFER)*

- **CEMU3** : *Téléphonie Ferroviaire de sécurité*
- **SIAM ST2** : *Système Informatisé d'Aide à la Maintenance pour la Signalisation, les Télécommunications, de deuxième génération.*
- **Capteurs** : *Surveillance moteur d'Aiguille, CdV*

88/90 RUE HIPPOLYTE KAHN

69100 VILLEURBANNE

Tel : 04 78 85 14 14 / Fax : 04 78 68 98 44

E-mail : [siema@siema.fr](mailto:siema@siema.fr)

## INFORMATION DE DERNIERE MINUTE

### **Devenir Ingénieur à partir du BAC PRO MSMA option Systèmes ferroviaires.**

La Promotion 1999/2001 est la promotion qui assure le lien entre celles du 20<sup>ème</sup> et du 21<sup>ème</sup> siècle. Alexandre DUCLOS ancien de cette promotion, par son parcours, nous prouve qu'aujourd'hui comme hier, la formation par apprentissage associée au travail personnel est un gage de réussite.

APRES AVOIR REUSSI SON BAC PRO MSMA OPTION SYSTEME FERROVIAIRE EN 2001, IL S'EST ENGAGE DANS UNE FORMATION BTS MAINTENANCE INDUSTRIELLE (BTS MI) EN CONTRAT D'APPRENTISSAGE AVEC LE CFA DU MATERIEL ET L'EVEN DE PARIS-NORD. EN JUI 2003, IL A BRILLAMMENT REUSSI SON BTS. DEPUIS OCTOBRE 2003, IL POURSUIT SES ETUDES PAR UN NOUVEAU CONTRAT D'APPRENTISSAGE LE PREPARANT A UN DIPLOME D'INGENIEUR MAINTENANCE. TOUTEFOIS, NOUS NE POUVONS QUE REGRETTER QU'IL AIT DU SE TOURNER VERS LE MATERIEL POUR OBTENIR CETTE FORMATION.

Nous lui adressons toutes nos félicitations et tous nos encouragements.

### Liste des participants à la 53<sup>ème</sup> AG

<i>ANTONI Marc</i>	<i>1979</i>	<i>ELINEAU Olivier</i>	<i>1945</i>	<i>MABRIEZ Michel</i>	<i>1963</i>	<i>DUEZ Michel</i>	
<i>BAUVE Bernard</i>	<i>1945</i>	<i>ETIENNE Roland</i>	<i>1950</i>	<i>MACRE Marcel</i>	<i>1942</i>	<i>DE CILLIA Jacky</i>	
<i>BERNIER Philippe</i>	<i>1979</i>	<i>FACQUER Jean</i>	<i>1979</i>	<i>MARCELLE Claude</i>	<i>1951</i>	<i>NANCEY William</i>	
<i>BESANCON Paul</i>	<i>1959</i>	<i>FAMCHON Didier</i>	<i>1971/1</i>	<i>MARECHAL Claude</i>	<i>1972</i>		
<i>BOISSON Aurélien</i>	<i>2001</i>	<i>FERRY Alain</i>	<i>1976</i>	<i>MAURIN William</i>	<i>1988</i>		
<i>BRIANT Jean</i>	<i>1959</i>	<i>FUENTES Christian</i>	<i>1961</i>	<i>MILLE Jean-Claude</i>	<i>1959</i>		
<i>CAQUELARD André</i>	<i>1945</i>	<i>GEDALGE Jean-Claude</i>	<i>1955</i>	<i>MONIER Pierre</i>	<i>1944</i>		
<i>CHARLOT Didier</i>	<i>1976</i>	<i>GOSSET Etienne</i>	<i>1955</i>	<i>MUNIER Robert</i>	<i>1944</i>		
<i>CHEMIN Didier</i>	<i>1984</i>	<i>HALIPRE Jeannine</i>		<i>NOUBLANCHE Jean- Claude</i>	<i>1959</i>		
<i>COLINET André</i>	<i>1945</i>	<i>HANNEQUART Nicolas</i>	<i>2003</i>	<i>OULOVSKY Jean-Louis</i>	<i>1963</i>		
<i>COLLIER Gilles</i>	<i>1968</i>	<i>HOUTTEMANE Vincent</i>	<i>1955</i>	<i>OVARLE Joël</i>	<i>1965</i>		
<i>DELAMAIDE Gérard</i>	<i>1951</i>	<i>HUBERLANT Pierre</i>		<i>PETIT Bernard</i>	<i>1955</i>		
<i>DESSERTY Claude</i>	<i>1951</i>	<i>HUMBERT Didier</i>	<i>1961</i>	<i>PRUD'HOMME Jacques</i>	<i>1959</i>		
<i>DEVOST Lionel</i>	<i>1970</i>	<i>LAURENCIER Jean-Claude</i>	<i>1951</i>	<i>SCLOTOR Jacques</i>	<i>1951</i>		
<i>DIDELOT Claude</i>		<i>LEBAS Abdon</i>	<i>1965</i>	<i>SORET Pierre</i>	<i>1956</i>		
<i>DREMIERE Solange</i>		<i>LECAILLE Guy</i>		<i>STIEVENART Michel</i>	<i>1962</i>		
<i>DROUAUD Jacques</i>	<i>1951</i>	<i>LECLERQ Hélène</i>	<i>1963</i>	<i>SZLAPKA René</i>	<i>1970</i>		
<i>DUCLOS Alexandre</i>	<i>2001</i>	<i>LESIEUR Yves</i>	<i>1957</i>	<i>THOMAS Jean-François</i>	<i>1961</i>		
<i>DUGNY Christian</i>	<i>1975</i>	<i>LIEGEOIS Serge</i>	<i>1967</i>	<i>TILLIER Claude</i>	<i>1959</i>		
<i>DUMENIL Pierre</i>	<i>1949</i>	<i>LIGNY André</i>	<i>1967</i>	<i>VERSCHUERER Raymonde</i>			
<i>DUSEVAL Guy</i>	<i>1963</i>	<i>LOUIS Alain</i>	<i>1975</i>	<i>YACOUBI Jamel</i>			

*Sans oublier toutes les épouses également présentes !*