Infos du Comité Social Economique

Réseau Ile de France - Avril 2022

Le CSE d'avril s'est tenu dans un contexte national et international particulièrement préoccupant. Sur le plan international, nous vivons une guerre aux portes de nos frontières. Sur le plan national, nous assistons à une nouvelle montée de l'extrême droite qui est fondamentalement à l'opposé de nos valeurs d'égalité, de justices et de libertés. L'extrême-droite est l'ennemie des travailleuses et des travailleurs.

« MAINTENIR DEMAIN », TOUT VA BIEN ?

La délégation SUD-Rail a attiré l'attention de la direction sur la mise en place de **« Maintenir demain » sur l'Infrapôle de Paris Sud Est**, établissement « tête de file » depuis le début de l'année 2022. Cette restructuration aurait dû se faire dans les règles. Force est de constater que cela n'est pas le cas et que certaines difficultés perdurent, le RH00910 n'a pas été respecté pour tous (documents contenant des erreurs, feuillets non remplis, informations manquantes, etc).

La mise en place des Responsables d'Equipe (REQ) s'est faite de différentes manières en fonction des Unités Territoriales de Maintenance et avec plus ou moins de volontariat.

Par ailleurs, **les REQ ont depuis découvert la charge de travail réelle qui leur incombe**. A la responsabilité de diriger une équipe, on y ajoute aussi la gestion de celle-ci. Et ce ne sont pas les deux fois deux jours d'information qui vont vraiment les aider ! Certains y ont trouvé leur place, mais d'autres rencontrent des difficultés sans savoir vers qui se tourner, pour avoir un soutien à part leur ancien DPX qui, malheureusement a d'autres tâches à accomplir. D'autres REQ encore n'arrivent pas à trouver un bon équilibre entre la partie chef d'équipe de la fonction de REQ et la partie agent de terrain auprès de leurs collègues. Et nous avons déjà des retours de certaines brigades où cette mise en place ne se passe pas bien. La délégation SUD Rail demande que, dans toutes les équipes, au moins un REQ adjoint soit désigné si cela n'a pas été encore fait.

La délégation SUD Rail tient à attirer votre attention sur ces collectifs sous tension qui ne vont pas pouvoir fonctionner pleinement ni sereinement.

Dans les ZP, ce n'est pas la joie non plus ! Des DPx dernièrement proches des agents, se retrouvent ordonnanceurs ou conducteurs travaux avec pratiquement que les REQ pour interlocuteurs.

Et là aussi nous retrouvons des profils différents ! Ceux qui veulent et peuvent tout gérer et, ceux qui ne se sentent pas à leurs aises et en sont réduits à en demander trop aux REQs.

« Maintenir Demain » est un grand bouleversement de la ligne managériale qui de toute évidence, apporte des obstacles au bon fonctionnement que nous connaissions. **Les difficultés et le mal-être de certains sont évidents**. La délégation SUD Rail a donc demandé ce que la direction avait mis en place ou comptait mettre en place pour stopper la souffrance au travail des agents concernés. **Sans surprise, la direction a dit ne pas partager le constat de notre organisation syndicale** et semble très satisfaite. Elle annonce la présentation d'un Rex au niveau du CSE Réseau IDF, mais sans préciser quand, et pas forcément avant le déploiement de la 2ème vague prévue en fin d'année.

Fédération des Syndicats de Travailleurs du Rail SUD-Rail

Syndicat de Paris Est
168 rue Lafayette
75010 Paris
☎ 71.10.19 - 01.42.05.00.82
🖷 71.10.19 - 01.42.05.00.82
sudrailparisest@gmail.com

Syndicat de Paris Nord
39 bis boulevard de la Chapelle
75010 Paris
☎ 21.88.05 - 01.55.31.88.05
🖷 21.88.09 - 01.55.31.88.09
www.sudrailpno.org
sudrail.parisnord@wanadoo.fr

Syndicat de Paris Saint-Lazare
190 bis avenue de Clichy
Bâtiment D - 75017 Paris
☎ 30.47.05 - 01.44.85.01.84
🖷 30.47.04 - 01.44.85.31.09
www.sudrailpsl.org
pslasud@gmail.com

Syndicat de Paris Rive Gauche
1 rue Georges Duhamel
75015 Paris
☎ 32.03.15 - 01.40.48.03.15
🖷 33.03.18 - 01.40.48.03.18
sudrailprg@gmail.com

Syndicat de Paris Sud-Est
40 allée de Bercy
75012 Paris
☎ 51.07.38 - 09.50.25.20.69
🖷 51.07.26 - 01.43.07.62.55
www.sudrailpse.org
sudrailpse@gmail.com

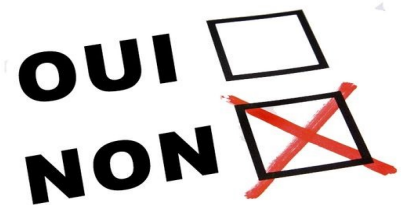
CRÉATION D'UN GESTIONNAIRE D'INFRASTRUCTURE CONVENTIONNE (GIC) SUR LA LIGNE CAPILLAIRE FRET COMPIÈGNE/LAMOTTE

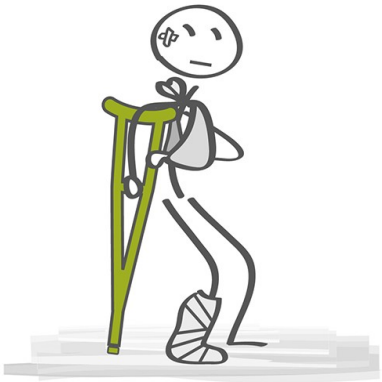
La maintenance de ce tronçon de ligne est **assurée jusqu'à présent par les agents de l'Infrapôle de Paris Nord**. Or, toujours dans sa logique de privatisation, et comme le Code des Transports l'y autorise depuis 2015, la direction a décidé de confier l'entretien et le renouvellement à un GIC pour une durée de 15 ans. Elle est d'autant plus volontaire que le projet est **co-financé par la région Hauts de France**. L'état mettra aussi la main à la poche. Encore une fois, l'argent public sert à enrichir des entreprises privées puisque **le financement public va représenter les deux tiers du financement du contrat**.

Et les contraintes ne sont pas trop fortes : un état des lieux sera fait à la signature du contrat, et c'est seulement au bout de 7 ans qu'un point de situation sera fait ! **L'entreprise sera donc tranquille pendant la 1ère moitié du contrat** !

Alors que les compétences existent à SNCF Réseau, **la direction ne démontre même pas que le recours au privé pourrait coûter moins cher**. Et pour cause ! Ce ne sera très probablement pas le cas ! Il s'agit juste d'une décision dogmatique, pour démanteler l'entreprise historique et poursuivre la privatisation du rail, y compris côté Reséau.

Le résultat de la consultation sur le sujet a été clair : **l'ensemble des organisations syndicales ont voté contre ce projet**. La direction a pourtant décidé de passer outre les risques pointés et de ne pas tenir compte des craintes des délégations. Elle souhaite mettre en place son projet dans le courant du 2ème semestre 2022.





LA SOUS-TRAITANCE A MORT

En janvier de cette année, **la délégation SUD-Rail faisait le lien entre des accidents mortels** qui se sont produits sur le périmètre de notre CSE **et le recours de la sous-traitance à gogo par l'entreprise**.

Pour illustrer notre propos, nous avons pris l'exemple de l'année 2021 sur l'ITIF. Cette année a été une année noire. Après 2 accidents mortels, 4 accidents ou quasi accidents graves et 2 dérangements contraires à la sécurité, **SUD-Rail avait déposé le 5 octobre 2021 un droit d'alerte pour danger grave et imminent**. Ce qui ressort des analyses suites à ces graves accidents, c'est que ce sont le plus souvent des salariés de la sous-traitance qui ont été les victimes de ces accidents mais à chaque fois, des cheminots de l'ITIF étaient présents et auraient également pu en faire les frais.

Le chantier CDG EXPRESS totalise à lui seul le triste record de 4 accidents dont un mortel. Après plusieurs mois d'enquête SUD-Rail maintient son profond désaccord avec les mesures proposées par la direction et estime que, de manière générale, **la politique de prévention de l'entreprise est un échec**.

SUD-Rail ne peut que dénoncer à nouveau le recours à la sous-traitance à outrance, la course à la productivité, la pression que subissent les agents au quotidien pour aller toujours plus vite et réaliser les travaux coûte que coûte. **La sécurité a de moins en moins sa place sur les chantiers**. Le recours massif à des salariés peu ou mal formés, précaires, corvéables à merci et exploités aussi bien par leurs patrons que ceux de la SNCF les expose à des risques très graves. Les chantiers doivent se faire, car les enjeux financiers sont énormes, et face à ces millions, **la vie humaine n'a que peu d'importance**.

Ce jeu de massacre doit cesser et la direction doit arrêter de considérer les salariés, qu'ils travaillent à la SNCF ou pour une entreprise privée, comme de simples variables d'ajustement.

SUD-Rail a donc proposé le vote en CSE d'une expertise pour étudier l'organisation des chantiers et demander la mise en œuvre de mesures de protection de la santé de tous les salariés, cheminots comme sous-traitants ! Le recours à expertise a été adopté à l'unanimité, moins 2 abstentions des élus FO.

EIC SOUS TENSION

Dans les EIC, **la situation n'est pas meilleure**. La situation dans de nombreux Etablissements Infra Circulation est même explosive depuis des mois et de nombreux conflits locaux se succèdent.

La direction ne prend pas la mesure du mécontentement qui s'exprime et refuse de répondre aux revendications des grévistes. Elle assume sa politique d'austérité au prétexte de la situation financière de l'entreprise ainsi que sa volonté de faire payer la « dette du ferroviaire » aux cheminot-es ! **Il est temps de mettre un coup d'arrêt à cette politique destructrice pour nos emplois, nos salaires et nos conditions de travail** !

Le sous-effectif atteint de tels niveaux que les infractions à la règlementation du travail (repos volés, modifications de commandes incessantes, postes non-tenus sans réduction de la charge de travail…) et, en dernier recours, fermetures de postes faute de personnel se multiplient.

Cette situation couplée à un manque d'attractivité et de reconnaissance de la technicité des métiers de la circulation conduit à **un nombre de démissions et abandon en formation très important**.

Cela ne fait qu'appuyer nos revendications d'augmenter les salaires et la prime de travail, ainsi que de mesures équivalentes pour les collègues contractuels, tout comme la prise en compte du temps de travail nécessaire aux remises de service.

Face à cela **des mobilisations locales se sont multipliées** et ont permis d'obtenir quelques avancées sur les questions d'emploi et contraint la direction à lâcher diverses gratifications.

Le succès de ces mobilisations a surtout permis de redonner confiance dans la capacité à mener des mobilisations « bloquantes » à la Circulation et la direction nationale a dû annoncer deux « tables rondes » pour traiter de l'emploi dans les EIC ainsi que de l'attractivité des métiers de la Circulation. **La direction reconnaît donc le manque de personnel et d'attractivité** de nos emplois mais **refuse de répondre à aux revendications des personnels** ! Ce n'est pas admissible. La direction doit entendre ces revendications. Sinon, **elle sera tenue responsable d'une possible situation de blocage**.

ATS+, L'HISTOIRE D'UN NOUVEAU RATÉ INDUSTRIEL

Lors du CSE de février, **la délégation SUD-Rail avait attiré l'attention de la direction sur le fiasco industriel que devenait le gigantesque projet de prolonger le RER E vers l'ouest**. Comme à son habitude, la direction avait nié les faits et avait même répondu avec assurance que les délais n'étaient pas modifiés et qu'ATS + était toujours d'actualité. Tout ceci, ce ne sont que de beaux discours. **La réalité est tout autre**.

Des millions d'euros ont d'ores et déjà été dépensés pour des modifications de technologie et notamment le déploiement d'ATS + qui devait révolutionner l'aiguillage en automatisant toujours plus le tracé d'itinéraires. Mais aussi **révolutionner l'espacement entre les trains en déployant un outil côté conduite permettant d'augmenter les cadences**. Le transfert du Poste 1 CHL au CCU était à l'origine prévu pour janvier 2022. Et c'est un secret de Polichinelle, tous les agents qui travaillent sur ce projet savent que cet outil n'est pas près de fonctionner ! Le fabricant a vendu du rêve à nos dirigeants, et nos dirigeants aux politiques ensuite alors que l'outil n'en était qu'au stade de prototype. **Il y a donc tromperie sur toute la ligne**.

Mais les enjeux sont tels que le mensonge perdure et qu'**il est impossible d'annoncer que le calendrier déjà modifié...ne tient plus la route** ! « Officiellement », le transfert du Poste 1 CHL est toujours prévu pour mars 2023. Mais même à coup de baguette magique, ce sera infaisable !

Alors un plan B a été étudié : il en envisagé de conserver la technologie actuelle (Mistral), en intégrant physiquement au Poste 1 CHL un « Poste 2 CHL », également sous Mistral, pour gérer les nouvelles gares vers l'ouest. Il va falloir pousser les murs ! Car **tant qu'ATS + ne fonctionne pas, pas de transfert des Postes CHL vers le CCU**. La mise en service de ce « Poste 2 CHL » est prévue pour fin janvier 2024 dans le calendrier officiel. Mais une fois de plus, les équipes qui planchent sur ce scénario savent déjà que la date n'est pas tenable !

Comme si cela n'était pas déjà assez compliqué, une 3ème option, le plan A', est maintenant sur la table. Cette fois-ci ATS+ serait mis en service, mais sur seulement 2 voies, sans les tiroirs de Rosa Parks et sur une période déterminée.

Cela permettrait de faire des essais et savoir si cela fonctionne correctement.

ATS + est tellement révolutionnaire et efficace que **Réseau a le projet de déployer cet outil sur le périmètre du PCD de Saint-Denis** depuis la gare souterraine jusqu'à Saint-Denis. **Pourquoi s'arrêter à un échec quand on peut le reproduire** ?!

Combien ces ratés vont coûter au final ? Qui va devoir prendre en charge financièrement ce fiasco ? Pour les projets qui prennent un énorme retard, l'argent coule à flot et la direction ne regarde pas à la dépense. **Ce sont les agents qui paient l'addition**.

Vos élu.e.s SUD-Rail au CSE Réseau Île-de-France

PARIS EST

Mathieu BORIE	EIC PE
Julien CORDIER	EIC PE
Quentin DUCLOS	Infrapôle PE
Thomas MOUILLERON	Infrapôle PE
Nathalie PRADELLE	DG IdF
Mohamed MOUSSOUNI	DG IdF

PARIS NORD

Anasse KAZIB	EIC PNO
Anthony LAMARTINE	Infrapôle PNO
Amor TRABELSI	EIC PNO

PARIS SAINT-LAZARE

Romain CHAMPY	EIC PSL
Jean-Jacques DENISE	Infrapôle PSL
Aurélien MARCHAND	EIC PSL
Marc BLANCHEDAN	Infrapôle PSL

PARIS RIVE GAUCHE

Olivier CORRE	DG IdF
Nicolas PALMYRE	EIC PRG
Kaoutar SLOUMA	DG IdF

PARIS SUD-EST

Julien DESMARETZ	EIC PSE
Marc LAUTRETE	ESTI