

REGENERATION DU P4 VSG A VIGNEUX ET DETOURAGE DES P2 ET P3 VTR : LES ELUS SUD-RAIL ET CGT AU CSE R. IDF DEMANDENT UNE EXPERTISE DU PROJET PAR UN CABINET INDEPENDANT.

Le 28 avril 2023

Le CSE Réseau DG IdF, sur la base d'une proposition des élus SUD-Rail et CGT, a missionné, à l'issue d'un vote unanime lors de la réunion ordinaire du 20 avril, un cabinet d'expertise indépendant, et agréé par le ministère du travail pour auditer le projet de régénération du Poste 4 de Villeneuve Saint Georges + détournement des secteurs circulation des postes 2 et 3 de Villeneuve-Triage, avec déplacement du poste dans la CCR de Vigneux, et passage en IHM Mistral NG.

Pourquoi une demande d'expertise indépendante ?

Après avoir étudié les documents - particulièrement succincts - présentés par la direction à la CSSCT de PSE et au CSE, les élus CGT et SUD ont estimé que celui-ci était au mieux très incomplet, au pire bâclé. La volonté de cacher les enjeux et contraintes de cette régénération est évidente.

L'avenir de plusieurs dizaines d'agents ne s'envisage pas sur la base d'études de charges bidonnées, sans le moindre plan de formation des opérateurs à la nouvelle technologie, sans s'être intéressé aux conséquences pour les agents du déplacement du poste.

Il en va de même pour les futurs roulements, les régimes de travail, le dimensionnement de la réserve, et même le nombre de postes dans la future organisation : tous ces aspects absolument fondamentaux n'ont pas été communiqués en détail aux élus, pas plus qu'aux agents directement concernés par le projet !

Le dossier de présentation ne mentionne pas la moindre étude des Risques Psycho-sociaux, ce qui pourtant est une obligation légale. Aucune date n'est avancée pour la réalisation de cet EVRPS.

Alors que la direction de l'EIC nous explique en CSSCT que tous les agents ont déjà été reçu au moins une fois en entretien exploratoire aucune synthèse de ce recueil des desideratas

n'a été présenté, que ce soit en RPX, à la CSSCT ou bien au CSE.

En ce qui concerne les autres postes impactés par le projet, à savoir les P2 et P3 de VTR, mais également les assistants DPX, là aussi c'est le vide sidéral sur les modifications concrètes ou suppressions de postes que subiront ces agents.

Enfin, aucune discussion n'a été entamée pour aborder les compensations que recevront tous les collègues dont la vie professionnelle et personnelle sera fortement impactée. Etant donné que très peu d'agents semblent intéressés pour aller à Vigneux, nul doute que les patrons feront preuve, au-delà de la stricte application du RH910, d'un minimum de générosité pour attirer quelques collègues qui sont précieux de par leur connaissance du secteur. Mais pour les autres, ceux qui n'ont pas l'intention d'intégrer l'open-space de la circulation de PSE, qu'en sera-t-il ?



Pour SUD-Rail et la CGT, il est hors de question que pour ces agents, qui pour une majorité d'entre eux ont beaucoup d'ancienneté sur le secteur ou au sein de l'EIC, ce soit un « merci pour tout, tu as été bien brave », une tape dans le dos, et démerde-toi...

Comment va se dérouler l'expertise, et quel intérêt pour les agents ?

L'expertise du cabinet DEGEST - qui avait déjà produit une analyse très complète sur la première tranche de la CCR de Vigneux - va débiter dans les tous prochains jours et s'étalera sur une période de deux mois. Des entretiens seront certainement menés auprès des agents concernés par les auditeurs de DEGEST, il ne faut pas hésiter à leur parler de nos attentes, de nos craintes, etc.

Les auditeurs vont demander à la direction de leur fournir de nombreux éléments écrits qui n'ont pas été communiqués. Des entretiens auront également lieu auprès des promoteurs du projet.

Le rapport final permettra aux élus de se faire une idée précise du projet, et aux agents concernés de pouvoir prendre une décision -de rejoindre Vigneux ou non- en connaissance de cause.

En effet, des propositions et recommandations seront émises par le cabinet, qui serviront de base aux syndicats SUD-Rail et CGT pour élaborer des revendications fin d'améliorer le projet, d'assurer les reclassements les plus favorables possibles aux collègues ne souhaitant pas intégrer la CCR de Vigneux, les meilleures conditions de travail à ceux intégrant la CCR ou à ceux déjà en poste qui vont voir leur environnement modifié par l'arrivée du nouveau poste d'aiguillage, et également pour négocier, au-delà de la stricte application du RH910 des gratifications pour tous les agents dont le poste est supprimé, qu'ils décident d'intégrer Vigneux ou non.

Rappel sur les conséquences désastreuses du projet CCR national 2010 – 2060

Depuis des années, la CGT comme SUD-Rail n'ont eu de cesse de dénoncer le projet CCR, qui porte en son sein une hausse drastique de productivité qui se fait sur le dos des agents de la Circulation Ferroviaire. Sous couvert de « modernisation » des postes d'aiguillage, c'est en fait un plan social déguisé, à très grande échelle qui se joue. Une fois ce programme mené à son terme, ce sont plus de 1000 secteurs circulation qui seront regroupés dans 17 CCR. En conséquence de quoi les effectifs du « métier Circulation » en opérationnel auront diminué de quelques 80%...

En outre, la quasi-disparition du métier d'Aiguilleur induite par le programme CCR fermera la porte du métier de la Circulation Ferroviaire à de très nombreux jeunes pas ou peu diplômés.

Par ailleurs, le métier en lui-même n'a plus grand chose à voir avec ce qu'ont connu les agents : éloignement géographique et agrandissement du secteur, perte du contact visuel avec les trains et les infrastructures (et en particulier fin de la STEM), digitalisation à outrance des procédures, travail en open-space sur des « postes opérateurs » comportant jusqu'à 12 écrans, tout cela conduit à perdre de vue la réalité du métier, qui s'apparente de plus en plus à un jeu vidéo. On comprendra donc que certains agents ne conçoivent pas leur métier de cette façon et n'ont aucune envie d'aller travailler à la CCR.

Evidemment, c'est uniquement par le rapport de force que nous obtiendrons des améliorations concrètes du projet (sur l'organisation, l'emploi, les roulements, etc.) ainsi que des compensations financières significatives pour l'ensemble des agents concernés.

Un rapport de force, ça se construit avec et pour les agents, autour de revendications concrètes, sur la base d'une vision complète des aspects et enjeux économiques et sociaux.

Par la demande d'une expertise du projet, c'est bien cet outil là que les élus SUD-Rail et CGT ont souhaité mettre entre les mains des agents concernés.