

Projet stability : si le ridicule tuait, serait-ce reconnu en accident du travail ?

Lors de la csct du 4/10, une obscure cellule de la direction de SNCF réseau nous a présenté sa dernière lubie : le « projet stability »

En partant du constat que les chutes de plain-pied coûtent 1000 euros par jour à la SNCF (en omettant bien sûr la souffrance des agents) **cette cellule vient en toute confiance nous présenter son « projet » qui permettra d'améliorer... l'équilibre des agents !!** Sans déconner !

Afin d'atteindre ce noble objectif, ils vont organiser une étude « scientifique » à « grande échelle » en suivant pas moins de 30 agents sur toutes les SA SNCF. Très impressionnant ! SUD-Rail leur souhaite de décrocher le Prix Nobel

Pour mener à bien leur étude bidon, ces génies vont fournir aux 30 agents des semelles connectées et des sièges à assise mobile pendant 2 mois...

Devant le ridicule de ce « projet » (qui nous a laissé sans voix), nos médecins du travail sont montés au créneau pour annihiler leur présentation, offusqués par l'amateurisme de

leur méthode scientifique : échantillonnage ridiculement bas, durée de suivi squelettique, aucune précision de méthodologie, bref : une étude scientifique tout juste au niveau d'un exposé de Science d'un élève de 6ème.

On ne sait plus si on doit rire ou pleurer. **Car aussi ridicule que peut paraître le projet, il sous-tend la politique du management de la sécurité du personnel à la SNCF : minimiser les causes organisationnelles des accidents afin de reporter la responsabilité sur les agents.** Cette étude s'inscrit dans la lignée des « Règles qui sauvent », qui, en reportant la prévention des risques sur les individus plutôt que de chercher des solutions collectives permet à la SNCF de se dédouaner de sa responsabilité d'employeur en niant les problèmes d'organisation. Cela permet de montrer du doigt un collègue plutôt que de se questionner sur les causes de l'accident (fatigue, empilement de DFV, mangement agressif et pathogène etc.)

Ce projet « stability » va en effet ajouter une cause individuelle (les agents n'ont aucun équilibre) dans l'arbre des causes établi lors d'un accident de travail, ce qui augmente la probabilité pour que la négligence de l'agent soit mise en avant.

Enfin, les responsables du projet n'étaient prétendument pas en mesure de nous chiffrer le coût de l'étude. **Après les questions insistantes de votre délégation SUD Rail, ils nous ont, à demi-mots, lâché que cela coûterait quelques centaines de milliers d'euros... Ils sont donc capables d'allonger des centaines de milliers d'euros pour un projet inepte piloté depuis le Saint-Siège à Saint Denis, alors qu'à la production on chasse la moindre heure de nuit, le moindre dispo pour atteindre le retour à l'équilibre en 2024.** Sans compter la saignée des pôles RH (voir en page 4), les suppressions de postes d'aiguillage, la suppression de roulements à 5 lignes etc. Quelle injustice !

SUD-Rail dénonce cet énième lamentable projet de gadgetisation de la sécurité du personnel dans la ligne droite de « PRISME », « Règles Qui Sauvent », les « Compétences Non Techniques » ou encore « La Minute d'Arrêt Sécurité » etc. etc. Ces nouvelles « pratiques » ou recommandations qui font peser encore plus les responsabilités sur les agents tout en déresponsabilisant la direction SNCF.



Niveau de recrutement / effectifs : on est encore bien loin du compte !

27 recrutements ont été effectués depuis le début de l'année. 12 sur PVV (1 exec. 7 maitrises 3 cadres), 5 sur Melun (2 Ex. et 3 Mai.), 7 sur UO Prod/Paris (3 Exe., 4 Mai.) et 3 sur Auxerre (2 exec. Et 1 Mai).

Ce nombre de recrutement, s'il peut sembler à première vue important, est très largement insuffisant !

- En effet :
- Par rapport au programme prévisionnel de recrutement 8 postes restent à pourvoir (2 att op et 6 att ts),
 - Ce nombre ne compense pas les **recrutements non effectués l'année 2020**,
 - Parmi ces recrutements, **5 ne donneront pas lieu à une embauche puisqu'il y a eu rupture de période d'essai** (3 à l'initiative de la direction, 2 à l'initiative des jeunes embauchés n'ayant pas trouvé dans la boîte ce qui leur avait été vendu),
 - Ce nombre ne prend pas en compte les **licenciements** (1 pour faute grave, l'autre pour une inaptitude définitive d'un agent contractuel), une rupture conventionnelle et les démissions (au moins 3 depuis le début de l'année)
 - **Le nombre de recrutement à Auxerre est inférieur aux départs en retraite depuis le début de l'année** (8 départs sur l'EIC dont 4 à Auxerre, et 5 de plus de prévu d'ici fin 2021)
 - Le nombre de recrutement prévisionnel ne prend pas en compte les congés refusés, repos en retard de l'année précédente.

SUD Rail revendique que le nombre d'embauche soit revu très largement à la hausse ! Il est scandaleux que plutôt que de soutenir les jeunes embauchés ayant des résultats trop juste aux examens la direction préfère les foutre à la porte.

Le sudoku du sous-effectif

La direction continue inlassablement de prétendre que tout va bien côté effectifs, en comparant l'Effectif Disponible (ED = 610 agents) qui est supérieur au Cadre Organisationnel (CO = 583 postes). Mais d'autres chiffres disent toute autre chose. En effet, **pour les seuls mois de juillet et Aout ce sont plus de 700 journées qui n'ont pas pu être tenues comme elles auraient dû l'être**, c'est-à-dire soit par des agents en roulement soit par des agents de réserve. **Rien d'étonnant lorsqu'on sait que la direction considère en ED les agents en inaptitude, les jeunes embauchés pas encore formés, les agents en pré-retraite (CPA),.... Ben voyons !**

		UO				Total :
		Paris Prod	VVV	Melun	Auxerre	
Journées du 1er juillet au 31 août	Figées	52	17	61	119	249
	non-tenues	41	123	35	91	290
	tenues par l'encadrement	10	30	13	27	80
	tenues par les "collègues" de l'EAC (infralog)	12	64	12	0	88
Total :		115	234	121	237	707

Conditions de travail dégradées en aout à Bercy poste 1 et en Gare souterraine banlieue : Sud rail demande et obtient des primes.

Lors de la précédente réunion RPX SUD-Rail avait demandé une prime pour les AC Gare Sout' afin de compenser la reprise des missions de l'aiguilleur que la direction avait décidé de figer sur certaines journées, en plein travaux de réhausse des quais ! Celle-ci avait répondu qu'il serait étudié à posteriori si cette situation avait causé une surcharge de travail. La direction tient parole et octroie une prime de 13€/service aux AC concernés (27 journées de service)

SUD-Rail ayant fait remonter, à la demande des agents, des conditions de travail dégradées au Poste 1 de Bercy cet été (charge de travaux importante, travaux complexes S9/S11 sans renfort, figeage du P3, etc.), la direction accepte là aussi de verser aux AC une prime de 13€/nuits comportant de tels travaux.

Pour les agents concernés, pensez à vérifier que ces gratifications ont bien été versées !

En cas de situation dégradée sur vos postes de travail, pensez à faire remonter les infos à vos délégués SUD-Rail qui feront leur possible pour faire cesser cette situation ou à défaut pour obtenir une juste compensation.

Solidaires
SUD Rail
Paris Sud-Est



Rappel du calendrier prévisionnel :

- 4eme trim. 2023 : Mise hors-service de l'accès Nord-Est du TMV (Poste J et K)
- Mars 2024 : Mise en service des PAI 22/23 VSG (Nouveau P4 VSG à Vigneux + des bouts du P2 et P3 VTR)
- Novembre 2024 : Transfert du PAR LGV + PAR IdF à Lyon

PAR SE et IdF.

Les entretiens exploratoires, première phase du RH910 ont tous été menés durant l'été. Résultat des courses :

- Seuls 2 à 4 agents ont exprimé leur souhait d'intégrer le nouveau PAR à Lyon,
- 21 agents souhaitent rester en Ile-de-France
- 6 agents souhaitent être mutés hors de l'Ile de France, mais pas à Lyon
- A noter également que 6 agents ont exprimé le souhait de basculer sur un poste de journée

SUD-Rail veillera à ce que les desideratas de ces agents soient respectés, ceux-ci ne doivent pas faire les frais de projets antisociaux décidés au plus haut niveau de Réseau.



Agents de Villeneuve et VIP : des cheminots de seconde zone ?

Quand on sait que les entretiens exploratoires pour le PAR sont déjà terminés, que rien n'est commencé pour les PJ, PK de VIP, pour le P4 de VSG, qu'on ne connaît même pas l'impact sur les P2 et P3 de VTR, **on peut se demander s'il n'y a pas des « vrais » cheminots, ceux qui bossent près de la direction au CHL, et des « sous-cheminots », ceux qui sont à Villeneuve. En effet, c'est le projet qui a l'échéance la plus lointaine qui est le plus avancé, et de loin !**

Pour SUD-Rail, cette situation est scandaleuse. La direction rétorque qu'il est compliqué de mener de front ces trois projets. SUD-Rail rappelle que ce n'est pas aux agents de faire les frais des grands projets de transformation ! **Nous avons demandé à maintes reprises la création d'un poste temporaire pour mener à bien la partie RH de ces trois projets, refus de la direction ! Par contre, il n'y a pas de problème budgétaire pour la création de deux postes de cadre sup', un qualif H' pour le projet « HOO Travaux », qui doit superviser le pilotage technique de ces projets !**

VIP poste J & K.

Alors que l'échéance avance à grand pas (déconnexion des postes fin 2023), **toujours pas d'info sur la consistance du futur poste** : nombre d'agents nécessaires, qualification du poste « PAI Voies de Service »,..... Seule chose de sûre : le poste reviendra à l'activité Matériel.

Il aura fallu que SUD-Rail tape du point sur la table en RPX pour que le projet soit « présenté » (très, très vaguement) en CSSCT afin que les entretiens exploratoires puissent enfin démarrer !

La direction s'est engagée à ce que la quinzaine d'agents concernés aient pu exprimer leur souhait d'ici décembre. Néanmoins, étant donné qu'elle refuse de donner la moindre info sur la contexture du futur poste, et fait également l'autruche au sujet des enjeux du transfert des agents à l'activité Matériel (évolution professionnelle, rémunération, etc) il est très difficile pour les agents de se projeter.

P4 VSG.

Là aussi, l'échéance approche, et aucune information ne filtre sur l'organisation projetée. **Mais comment croire la direction qui prétend qu'ils ne sont pas en mesure de donner la moindre information cela, alors qu'elle nous a fait le même coup lors du transfert des P1 P2 Km8 de Paris à Vigneux en 2017 ?** Pour rappel, rien n'était prêt soi disant, et d'un coup, par miracle, la direction nous a fourni un dossier de 300 pages ou tout était déjà prévu ! Nombre de postes, qualification des postes, horaires de travail, découpage des secteurs circulation, tout ! **A l'époque, par la mobilisation des agents concernés et le refus de la grande majorité d'entre eux d'intégrer Vigneux, soutenus par SUD-Rail par tous les moyens disponibles (réalisation d'une expertise, courriers à l'inspection du travail, interventions en CHSCT, etc.) nous avons obtenu des améliorations significatives par rapport au projet initial** : roulements 5 lignes au lieu de 4, création d'un poste de coupeur, division d'un secteur circulation en deux secteurs distincts, augmentation des primes versées pour la formation Mistral, etc.

En refusant de donner les infos qu'elle a déjà sur le projet, **la direction se rend coupable de mettre les agents du P4 dans une situation d'incertitude qui génère du stress et du mécontentement. C'est par ailleurs un manque de respect caractérisé envers ces agents et leurs familles, qui ne peuvent se projeter et organiser leur vie future.** Pas moins d'une vingtaine d'agents sont actuellement dans cette situation précaire (AC, Aiguilleur 1 & 2, DPX et assistant DPX)

P2—P3 VTR

Les agents de ces deux postes sont également concernés, puisque les accès entre le triage et les voies principales 1M et 2RAC seront gérées depuis le nouveau poste à Vigneux. On peut donc s'interroger sur :

- Au P3, le maintien ou non d'un aiguilleur, et le maintien du poste d'AC à la qualif D
- Au P2, le maintien ou la suppression pure et simple de l'AC dans le poste, si celui-ci venait à être déclassé en Installation Simple

SUD-Rail exige que la direction traite TOUS les agents de l'EIC de la même façon, avec le respect qui leur est dû :

-Transparence TOTALE sur l'état d'avancement des projets de Villeneuve / VIP : Nombre de postes envisagés et leur qualification, organisation du travail, découpage des secteurs circulation, etc.

-Démarrage IMMEDIAT des entretiens exploratoires pour les 50 agents concernés par le projet PAI VSG.

Les agents sont en droit de se projeter afin d'envisager leur équilibre vie privée/vie professionnelle sereinement.

SUD-Rail sera au côté de ces agents et les soutiendra dans toutes les actions qu'ils jugeront utiles !

La loi « pacte ferroviaire », que SUD-Rail a combattue en 2018, prévoit un retour à l'équilibre des comptes (Recettes supérieures aux dépenses) de SNCF Réseau dès 2024 en échange de la reprise d'une partie de la dette. Cela se fait sur le dos de l'emploi des cheminots et de leurs conditions de travail. Voici deux exemples des conséquences bien concrètes de cette arnaque.

1. Réorganisation des « Fonctions Transverses » (Gestion-Finances-Achats/ Communication / RH)

C'est bien évidemment à la production (Circulation et Maintenance) que les plus fortes économies sont attendues (suppression de postes, modification des roulements, créations des CCR, suppression des DPX dans les Infracôles, sous-traitance,...) mais comme au bout d'un moment il n'y a plus rien à supprimer, ou alors on ne fait plus rouler de trains, **ce sont dorénavant les « fonctions transverses » qui sont dans le viseur des dirigeants de Réseau. Et le moins que l'on puisse dire, c'est qu'il ne font pas dans la dentelle !**

Pour les fonction Gestion-Finance et Communication, suppression pure et simple du maillon établissement de ces métiers, regroupés à la DG IdF, avec un simple « correspondant » en établissement. **Motif évoqué : ces agents font du boulot de merde depuis des années, autant les virer !!** Extrait du dossier de présentation de la réorg : Les contrôleurs de gestion seraient « dispersés sur des tâches à faible valeur ajoutée et pourtant très chronophages » Voilà ce que nos dirigeants pensent de leurs « collaborateurs » ! La classe...

Autre perle du dossier : le but du projet serait (comme toujours....) « d'améliorer la Qualité de Vie au travail ». En supprimant les postes des agents ? Génial !

A noter : bien que le déploiement soit prévu pour janvier 2022, la direction n'est pas fichue de nous dire combien de postes sont supprimés.

Pour les pôles RH, maintien en établissement d'un dispositif rachitique (**pour l'EIC, passage du pôle RH de 10 à 4 agents**): un poste de DRH, un adjoint et deux postes de « RH de proximité » pour l'EIC PSE. Ne rêvez pas : le terme « proximité » est à comprendre par rapport à la direction de l'EIC, pas des agents, puisque ces deux personnes travailleront au CHL. Bien entendu, ce sont les postes aux qualifications les plus élevées qui restent.....

Sur l'ensemble des EIC et des Infracôles de la région parisienne, SUD-Rail estime à au moins 200 le nombre de postes de journée supprimés.

Vos élus au CSE Central de SNCF Réseau ont fait expertiser ce projet par le cabinet Degest. Il ressort des conclusions de ce rapport que **bien que les promoteurs de ce projet prétendent que « le coût de la fonction Finance-Achats est aujourd'hui élevé par comparaison aux standards du marché, sans pour autant avoir une production de plus grande qualité », ils n'ont pas été en mesure de fournir aux auditeurs le moindre élément chiffré qui pourrait corroborer cette assertion !** Champions les patrons !

2. Durcissement dans la Gestion d'Utilisation

SUD-Rail a pu constater que les pratiques se durcissent dans la gestion d'utilisation des agents. Sur l'UO Paris, les roulements (**négociés et inchangés depuis 1999**) génèrent quelques repos en sus des 132 prévus par le RH677. Non mais quelle bande de privilégiés ! Pour remédier à cette injustice, l'établissement a décidé cette année de « récupérer » les repos en plus générés par les roulements. Prétexte invoqué par madame POINTEL, responsable GU : « Dans un souci d'harmonisation » (vers le bas) avec les autres UO... **Agents de Paris vous pourrez la remercier personnellement pour sa vision de l'équité, et également lui demander si elle trouve « équitable » que les agents à la journée (comme elle) ait le même nombre de repos que les agents en 2X8.**

Sur Vigneux, où les journées dispo étaient depuis toujours graphiées en 14h-22h (comportant donc une heure de nuit), celle-ci sont subitement passées en 10h-18h. Raison invoquée par la GU : « dans un souci de souplesse ».... Bin voyons. Sachant que pour l'agent en roulement dispo le vendredi, cela permettait à J-1 (donc le jeudi) de transformer son Dispo en soirée, alors que si l'agent est commandé de journée il faut 10j de prévenance pour modifier ses heures de travail (Accord GPF Titre II Chap. VIII Art.24 point 2.) Bonjour la souplesse ! Sauf que madame Pointel invoque un article de la convention de Branche pour modifier les horaires des agents en roulement dans tous les sens.... **Suite aux interventions de SUD-Rail et au tollé soulevé par cette modification, le DUO a accepté de faire marche arrière dans une volonté d'apaisement.**

Et d'une manière générale, fini la souplesse dans l'accord des RU aux agents de réserve, pas de pitié pour poser les RN dès qu'ils sont constitués, etc. La direction veut faire appliquer le RH à la lettre, quitte à revenir sur des us et coutumes, pour grappiller quelques euros par ci par là sur le dos des agents.



**Contactez vos délégués SUD-Rail
si vous pensez être lésés dans
votre utilisation !**



VOS REPRÉSENTANTS SUD RAIL

CSE RÉSEAU IDF

Julien DESMARETZ (Rés. VON-VTR)

CPX : COMMISSION DE PROXIMITÉ

Renan MESTRIC (Moret)
Brice VALLON (P4 VSG)
Audoin PAVILLET (CCR Vigneux)

CSSCT : COMMISSION SANTÉ, SÉCURITÉ ET CONDITION DE TRAVAIL

Julien DESMARETZ (Rés. VON-VTR)
Audoin PAVILLET (CCR Vigneux)

DÉLÉGUÉS SYNDICAUX

Alexis BLOT (Sens)
Audoin PAVILLET (CCR Vigneux)
Pierre VASSEUR (Bureau Tx)
Pascal MUROT (VON PRS)
Julien DESMARETZ (Rés. VON-VTR)
Tarik KHILQI (VTR)
Boris SAMPEUR (VIP)
Brice VALLON (VSG P4)
Bruno SAUQUES (Bercy P1)
Damien GECE (GSB)
Renan MESTRIC (Moret)

Contactez nous : eic@sudrailpse.org

Grâce à votre soutien, vos délégués SUD-Rail continueront de lutter contre les inégalités ! Vous avez ce tract grâce aux cotisations de vos collègues syndiqué-es chez SUD-Rail.