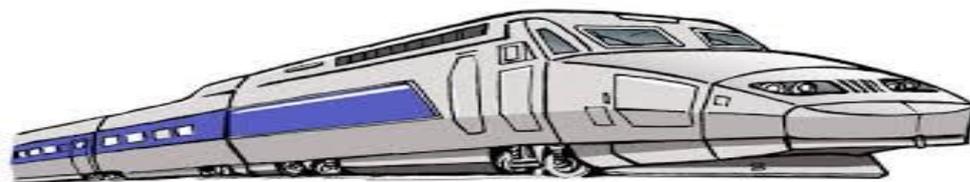


Tract-ctions

Sud Rail DT AURA

L'information syndicale de la DT TER AURA

Point de situation projet ET TGV Sud-Est



En plein conflit contre la réforme du ferroviaire , la direction de l'axe TGV a continué son projet de création d'un ET TGV Sud Est . La date officielle de création est le 1 er septembre.

Dans sa première phase ,le projet prévoit le regroupement des 4 UP « Voyages » :

- ET BFC (Dijon , Besançon) .
- ET Languedoc Roussillon (Montpellier,Perpignan,Nimes) .
- ET PACA (Marseille , Avignon) .
- DT TER AURA (Scaronne).

Les UP de Paris Charolais et Bercy ne seront pas dans le futur établissement au 1 er septembre suite à une mobilisation réussie en février lors de l'appel à la grève de SUD-Rail sur tout le réseau Sud Est. Les UP de Nice , Chambéry , Grenoble et St Etienne devraient suivre en 2019.

Pour rappel ,ce projet a pour objectif de regrouper dans la direction de l'axe TGV Sud Est les différents métiers qui concourent à la production du TGV.

L'axe TGV regroupe à ce jour 4 ESV Voyages (contrôle,vente,escale) et 2 technicentres matériel et souhaite donc y ajouter les tractionnaires. Comme cela il sera plus facile de préparer l'ouverture à la concurrence prévue en 2020 et de placer des filiales type OUIGO , INOUI etc ...

La direction a créé une ICCHSCT (instance de coordination des CHSCT concernées par ce projet) . Les membres de cette instance ont voté une délibération pour qu'une expertise soit faite par un cabinet d'expertise indépendant .

Cette expertise a été faite par le cabinet DEGEST.

Comme nous nous en doutions , les experts confirment nos craintes et font remonter que la direction ne leur a pas facilité la tâche .

- Délais très courts pour réaliser l'expertise.
- Certains documents demandés n'ont pas été transmis ou très tardivement.
- Documents contenant des erreurs , certains sans titres et dates , données inexploitable.

Dans les pages suivantes vous trouverez une synthèse de l'expertise , nous pouvons vous fournir la version complète sur demande.

Un projet présentant de gros risques psychosociaux.

« Ce rappel sur les réorganisations récentes, en cours et à venir prochainement nous semble particulièrement important dans la mesure où l'on sait que l'instabilité récurrente des organisations de travail peut générer des troubles pour la santé. Au-delà des réorganisations locales, soulignons le climat très singulier de ces derniers mois. L'incertitude et les craintes relatives à la réforme ferroviaire en cours, mais aussi la grève liée à ce projet de réforme nationale, accentuent le climat de tension et de crainte. **Un tel contexte est donc propice au développement des troubles psychosociaux, d'autant plus lorsque les changements ne sont pas compris et qu'ils ne sont pas clairement annoncés par la Direction.** »

« Des manques relatifs à la prévention des risques psychosociaux »

« Par ailleurs la méthode employée pour évaluer les risques psychosociaux est questionnable. »

La fin des réunions roulements sur chaque UP ? Des représentants du personnel avec des périmètres énormes à couvrir.

« Le projet sera mis en œuvre de manière concomitante avec la mise en place des CSE, dès lors l'affaiblissement de la représentation du personnel et la perte de proximité questionne, notamment en ce qui concerne les problématiques d'organisation de la production, les modalités de régulation de la charge et la prise en compte des questions de conditions de travail et de qualité de vie au travail. »

Aucun engagement dans la durée sur les maintiens des bureaux de commande.

« Les engagements pris par la Direction quant au maintien de l'organisation des UP, des roulements, des cellules primes et des listes d'accès au TGV au sein des ET régionaux ne comprennent aucune notion de durée. Dès lors, une éventuelle future centralisation de certaines fonctions support (Cellules Primes aux sièges TER, Bureaux de Commande dans les UP), se pose. »

Le futur DET Mr Petauton reste très flou sur le sujet, voici ce qu'il a répondu au CER du 19 Juillet : « Vous demandez des garanties sur l'avenir des bureaux de commande, pour de nombreuses raisons. Je pense que depuis déjà un certain temps, l'entreprise ne vous donne plus ce genre de garanties, du fait qu'il existe de nombreux changements. »

« Je n'ai pas de projet de commande centralisée, comme me le demandent souvent les bureaux de commandes, à juste titre.

Par contre, cela ne garanti pas que les Bureaux de Commande vont rester en l'état, pendant les 10 à 15 prochains mois. »

Un projet fait à la va vite pour pouvoir intégrer le futur établissement au CSE Voyages.

« La Direction indique que la date de mise en oeuvre a été choisie de manière à prendre en compte les élections professionnelles qui doivent avoir lieu en novembre. Elle souhaite avoir un CSE pour Voyages, au niveau de chaque Axe. »

De fortes inquiétudes du côté du personnel :

« Lors des entretiens, des inquiétudes ont été exprimées ainsi qu'un sentiment d'insécurité avec une difficulté à se projeter dans l'avenir, comme on l'entend dans ce verbatim : « Je suis sur des sables mouvants ». Nombre d'agents ne se reconnaissent plus dans l'entreprise, pas seulement parmi les plus anciens : « Je ne suis pas ancien à la SNCF, mais j'ai déjà l'impression que je ne suis plus dans la même entreprise. »

Un projet avec de forts impacts sur les conditions de travail et la sécurité.

« Ce projet aurait des impacts probables, en termes de conditions de travail et de santé, sur les futurs agents de cet établissement (au niveau du siège et dans les UP agrégées), mais plus largement sur les agents des sièges des ET régionaux, touchés eux aussi par cette création d'établissement ET TGV SE. »

Un projet sans aucune démarche d'évaluation des risques .

« Dans ce cadre préoccupant concernant la santé et la sécurité des agents, l'annonce de la mise en place d'un nouveau projet de réorganisation dont la majorité des agents ignore tout, est de nature à aggraver ce terreau favorable au développement des troubles psychosociaux, alors même qu'aucune démarche d'évaluation des risques (notamment psychosociaux) en lien avec la mise en place de ce projet n'a été entamée en amont sur le terrain. »

La fin des accords locaux : En créant cet établissement , la direction souhaite supprimer les accords locaux des différentes UP afin d'augmenter la productivité . Protocoles de commandes , accords sur les grilles de roulements , protocoles congés , accord couverture TA etc .

« Des pratiques locales d'utilisation des AdC, parfois formalisées dans des accords locaux existent. Le projet prévoit l'homogénéisation des conditions d'utilisation des conducteurs. Ces évolutions peuvent remettre en cause ces pratiques et accords et donc dégrader les conditions de travail des AdC et la conciliation vie au travail / vie hors travail.

Les AdC pourraient donc être confrontés à une densification du travail. En effet, les conditions actuelles d'utilisation des AdC, qu'elles reposent sur des accords locaux ou sur des usages, permettent d'assouplir les conditions de travail. Si une homogénéisation était mise en place, les limites actuelles de l'utilisation des AdC ne s'appliqueraient plus. Les AdC pourraient donc voir augmenter de manière significative les prises de services très matinales, les coupures en retour de RHR... L'optimisation de leur utilisation pourrait également impliquer la diminution des trajets en voiture et du même coup augmenter leur temps de conduite. Les moyens de régulation existants actuellement dans les UP, en particulier les commissions roulements, pourraient voir leurs marges de manoeuvre se réduire. A terme, l'objectif de ces changements étant l'amélioration de l'adéquation charges/effectifs, il y a un risque de baisse des effectifs. »

Le 18 Juillet , lors du CER de la région AURA , le futur DET Mr Petauton ne s'en est pas caché :

Le 19 Juillet , lors du CER de la région AURA , le futur DET Mr Petauton ne s'en est pas caché :

« Je m'étais engagé à transposer dès le mois de septembre les différents accords ciglés ET/TGV Sud-Est et dans le dossier, je me suis concentré sur les parcours pro, et effectivement tout ce qui concerne les protocoles commandes, protocoles congés, usages, n'apparaissent dans le dossier.

Ce n'est pas un acte manqué, mais il est vrai que ces derniers temps, l'ensemble des organisations du territoire et des activités, évaluent tous ces accords et usages et vérifient leur impact sur l'économie, sur la productivité et sur le fonctionnement, afin d'évaluer ceux qui sont à maintenir et ceux à faire évoluer. »

Un projet sans communication et consultation du personnel:

« Le projet n'a fait l'objet que de peu d'opérations de communication. »

« L'encadrement comme les agents ne se sont pas sentis intégrés au projet. »

« L'essentiel des Agents mais également une partie de l'encadrement indiquent n'avoir que des bruits de couloirs et regrettent l'absence de réels échanges sur cette réorganisation. »



Un avenir toujours incertain pour les CRML de Scaronne.

Si aujourd'hui dans le projet ils sont prévus d'être intégré dans le futur établissement traction TGV Sud Est , rien n'est garanti qu'ils y resteront dans l'avenir. Pour SUD-Rail les CRML sont des tractionnaires à part entière et n'ont rien à faire dans des ESV ou Technicentre !

Réponse de Mr Petauton lors du CER du 19 Juillet :

« Nous avons 153 TA (sur le futur établissement), dont 85 qui se situent à Scaronne.

Je vous confirme que les CRML de Scaronne seront dépendants, administrativement, de l'Etablissement Traction TGV Sud-Est, comme ils le sont actuellement de la DT TER AURA.

Comme aujourd'hui, ces agents sont détachés au NFL, à partir du 1er septembre, ils seront également détachés au NFL. »

Administrativement, ils dépendront de l'Etablissement Traction TGV Sud-Est, mais hiérarchiquement, ils dépendront de l'UT NFL, sous l'autorité de M. PIBOT.

Remise en cause du fonctionnement des notations ?

Notre système actuel de notation est juste et équitable , le suivis du listing est la règle que ce soit pour les prioritaires ou les choix . Et demain ? La direction va-t-elle imposer ses choix en allant chercher des personnes en bas des listings ? Idem pour les retraitables où nous avons un système qui leurs permettaient d'obtenir une PR supplémentaire avant leur départ.

Une conclusion du rapport d'expertise qui confirme nos craintes mais hélas nos dirigeants n'en ont rien à faire et se contentent seulement de critiquer le prix de l'expertise au lieu de prendre en compte les préconisations des experts. Pourtant, les dangers sont réels et importants.

« Pour conclure notre analyse, il nous paraît essentiel de prendre un peu de recul sur le contexte général dans lequel ce projet s'inscrit et sur ses effets potentiellement délétères pour la santé mentale et psychique des agents. Au regard des transformations vécues par les agents de la SNCF depuis plusieurs années, nous ne pouvons-nous empêcher d'établir des parallèles avec d'autres entreprises publiques, qui au cours des mutations qu'elles ont connu ont négligé l'importance d'un accompagnement humain en profondeur (La Poste, France Télécom,...), alors même que les salariés étaient déstabilisés par ces transformations majeures. ».

En février , SUD-Rail avait proposé un mouvement unitaire sur tout le réseau Sud-Est pour contrer ce projet néfaste. Nous déplorons que les autres OS ne nous aient pas suivi prétextant pour certaines que c'était trop tôt ,hélas aujourd'hui la date de création du projet n'a jamais été aussi proche ..



1938



1947



1967



1986



1992



2005



2014



2018