CREATION DE L'ETABLISSEMENT TRACTION TGV AXE SUD-EST

Des trous dans la raquette !

Plus de questions que de réponses

En préambule, l'entreprise nous présente son projet comme un progrès allant dans le sens de l'histoire : culture du produit TGV, robustesse de la production, qualité du service, cohésion et efficacité collective, avec un objectif de traitement plus ciblé des sujets Technique et Sécurité, une gestion partagée entre bureaux de commande, une meilleure vision de la conception des charges de travail…le tout préservant « l'intelligence des situations », c'est-à-dire le maintien des organisations locales dans ses aspects logistiques, techniques et RH (gestion des primes).
Mais une fois posés ces principes édifiants, la vision du projet par l'autre bout de la lorgnette est nettement plus floue.

Pour l'UNSA Ferroviaire, ce projet est surtout la conséquence d'une nécessité de « détourer » les Activités du GPF (c'est-à-dire isoler leurs missions et leurs coûts), notamment entre TER et Voyages, dans une logique d'ouverture imminente à la concurrence.

En soi, le pilotage par produit induit la question des limites de la démarche : l'hyperspécialisation sclérose et enferme les agents dans un système. Dans ces conditions, l'avantage gagné de l'expertise du Produit réduit à moyen terme les possibilités d'évolution dans l'entreprise des agents spécialisés.
Le détourage pose aussi d'énormes questions et affaiblit forcément les entités mixtes (travaillant pour le compte de plusieurs Activités (TER, Infra).

Pas de productivité ? Bof…

Sur le plan de l'emploi global, il est annoncé la création de 17 postes dont 3 temporaires, pour les pôles d'appui du Siège lyonnais.

C'est une bonne nouvelle pour nos amis d'AURA mais l'UNSA Ferroviaire BFC redoute les réductions de voilure sur son périmètre. Si le chef de projet se veut rassurant sur le sujet de l'emploi, l'expérience nous montre qu'inéluctablement la productivité se fera à court terme dans les pôles d'appui de l'actuel ET BFC via des « plaques » ou autres formes de mutualisation des missions.

D'ailleurs, on relève que le document projet ne comporte aucun engagement sur la durée pour les 25 postes transverses et les 9 sédentaires de l'UP Voyages actuelle…

UNION REGIONALE BOURGOGNE FRANCHE-COMTE

Questions sur la charge de travail des sédentaires

Pour l'entreprise, il s'agit essentiellement de redistribuer les charges de travail entre nouveau siège et pôles d'appui actuels, la charge de travail des personnels roulants n'étant pas impactée par le projet.

On veut bien croire la Direction sur la répartition équilibrée des charges de travail transverses, mais le document projet remis ne nous dit pas comment va se faire cette nouvelle répartition de charge ni comment elle sera régulée.

En particulier, le fait de recentrer au Siège certaines tâches transverses (notamment RH et sécurité du personnel) aura des retombées prévisibles...sur l'UP.
Par ailleurs, on sait que le rebrassage général des missions d'une entité met en relief des tâches « orphelines » que plus personne ne fait et qui pollue la vie des agents. Sur ce point, le projet est muet. Dommage.

Enfin, l'UNSA Ferroviaire souligne la charge inhérente aux temps de trajet qui vont fortement s'allonger pour beaucoup d'agents, au détriment de leur travail de terrain. Pas sûr que cet élément ait réellement été bien pesé.

Pour ces raisons, l'UNSA Ferroviaire estime plus que nécessaire une réétude des charges de travail réelles fin 2018.

Et pour les roulants ?

A première vue, ce grand remembrement autour de l'Axe TGV Sud-Est est indolore pour les ADC...mais à première vue seulement !

Car, en effet, si à court terme, on peut penser que les impacts seront limités, à moyen terme, l'organisation et le fonctionnement au quotidien risquent d'être sensiblement modifiés.
D'abord, l'UNSA Ferroviaire souligne le risque latent de perte de proximité des appuis transverses (RH notamment).
Or, cette relation est très importante, mal évaluée, mais non neutre pour une population qui supporte déjà la solitude du quotidien dans l'exercice du métier. **Jamais le digital ne remplacera le contact humain.**
Tout le monde est d'accord mais on continue quand même dans la déshumanisation des relations sociales.
On peut d'ailleurs se demander combien de temps tiendra l'organisation actuelle des bureaux de commande car, là non plus, la pérennisation n'est pas précisée sur la durée. Les plus anciens se souviendront de ce qu'il en est advenu au Fret.

Ensuite, la Direction martèle qu'il ne sera pas touché aux accords locaux et autres usages…ce que l'UNSA Ferroviaire ne croit pas une minute ! La seule question réaliste qu'il faut se poser, c'est à quelle échéance et sous quelle forme le « nettoyage » sera abordé.

De même, l'entreprise assure que les dispositifs de parcours professionnels (passerelles TER-TGV entre autres) ne seront pas touchés…Dont acte, mais jusqu'à quand ? Comment harmoniser les règles qui peuvent être assez différentes d'un établissement à l'autre ?

D'autres questions RH

D'autres points ont été soulevés par l'UNSA Ferroviaire, comme la gestion de l'inaptitude ou encore le traitement des primes et autres éléments de solde.

Pour l'UNSA Ferroviaire, sur un tel périmètre tentaculaire, le traitement des situations individuelles nécessite d'évidence de la proximité avec les agents concernés.
Concernant la gestion des primes, on voit que l'ET TGV Sud-Est souhaite conserver la gestion des primes au niveau des UP rattachées. C'est une bonne chose, mais sans doute davantage dictée par la nécessité de ne pas brusquer les habitudes sur le sujet sensible de la rémunération. Mais là encore : pour combien de temps ? La tentation d'une gestion centralisée sera grande à court terme : entre confort des agents et économie de masse salariale, le choix de l'entreprise est toujours le même…

Evaluation lacunaire des Risques Psycho Sociaux

Le rapport d'expertise DEGEST souligne les lacunes du projet dans le domaine de la prévention et notamment celui des RPS.

Effectivement, le rapport d'expertise souligne les défaillances du projet sur la prise en compte des risques psychiques : s'il n'y a pas d'évaluation des risques a priori, on peut évidemment douter d'une prise en compte sérieuse du sujet dans la mise en œuvre du projet.
D'autant plus que le Document Unique, ici ou là n'est pas à jour, selon les entités sondées.
Les personnels sédentaires du nouveau Siège mettent les pieds dans l'inconnu. Ceux des entités perdant de la charge peuvent légitimement s'inquiéter de la pérennité de leur poste. Les agents travaillant dans les UO voisines TER ou UO Mixtes peuvent également voir partir une charge substantielle de travail, sans vision plus précise.
Quant aux ADC, le risque majeur à soupeser est l'accentuation du sentiment de solitude par éloignement de certains de leurs anciens interlocuteurs au quotidien.

La nécessité de suivre les recommandations des experts

Pour l'UNSA Ferroviaire, le nouvel Etablissement serait bien avisé de prendre très au sérieux les recommandations formulées par les experts :

- ✓ Stabiliser la structure de l'établissement au plus vite
- ✓ Réaliser une évaluation sérieuse des RPS fin 2018
- ✓ Traiter avec les agents sans délai les « irritants » qui les gênent dans l'exécution de leurs tâches
- ✓ S'engager dans un plan de communication beaucoup plus proche des agents
- ✓ S'engager sur la durée sur tous les sujets sur lesquels la Direction reste à ce jour bien évasive
- ✓ Repeser minutieusement les charges de travail à l'horizon fin 2018 en y intégrant notamment tous les déplacements
- ✓ Mesurer finement les impacts RH au niveau de l'UP et les charges de travail revenant dans ce périmètre

L'UNSA Ferroviaire reste à l'écoute de tous les agents qui peuvent légitimement se sentir déroutés par la création d'un établissement pour lequel beaucoup de questions restent sans réponse.

DIJON, 17 juillet 2018

UNSA Ferroviaire BFC • 4, rue de l'arquebuse • 21000 DIJON **Tél : 03 80 40 14 86** • e mail : ur.dijon@unsa-ferroviaire.org • www.unsaferroviairebfc.com

Conditions de travail
Protection sociale et santé
Qualité de vie au Travail
Chèques-vacances
Formation
Parentalité
Trajets PDE IKV
Métiers
Pouvoir d'achat
Titres-Restaurant
Comités d'entreprise
Logement

Salarié-e de la SNCF :

je veux un syndicat autonome, je veux un syndicat moderne et utile,
je veux un syndicat qui me renseigne,
je veux un syndicat qui s'occupe de moi !!!

UNSa ferroviaire
unsa-ferroviaire.org