



Projet Maintenir Demain ZP Nord Est Normandie Octobre 2021

Maintenir Demain : Quel avenir pour les cheminots des Infrapôles ?

Les élus du CSE ZP NEN ont été réunis le mercredi 6 octobre 2021 afin d'être consultés sur le projet Maintenir Demain qui réorganise le fonctionnement des Infrapôles tel que nous le connaissons.

La mise en place de ce projet se déroule en 3 phases :

- 6 établissements dits « tête de file », répartis sur l'ensemble du territoire national, adoptent la nouvelle réorganisation au 1^{er} janvier 2022 (IP NPDC, IP PSL, IPPSE, IP Alpes, IP Poitou-Charentes, IP LGV Atlantique)
- 11 établissements au 1^{er} janvier 2023
- Les 11 établissements restant le 1^{er} janvier 2024.

Les efforts demandés à la suite du plan de performance 2017-2026 entre l'état et la SNCF complété par le projet stratégique s'élèvent à 1,6 Milliard d'euros cumulés entre 2017-2026. Aujourd'hui, l'État se désengage complètement et fait reporter la solution du désendettement sur les efforts de productivités de SNCF Réseau, auquel contribue fortement le projet « Maintenir Demain ».

Rappelons les objectifs de productivité dans les Infrapôles à l'horizon 2026 :

- Une réduction de 18,6% de la population Voie,
- Une réduction de 17% de la population caténaire,
- Une réduction de 17% des agents SEG (Service Électrique Général)
- Une réduction de 4 à 10% des autres métiers EALE, OA, OT-H.

S'ajoute à cela, l'optimisation des Frais Généraux et Administratifs :
-16% communication, -17% Gestion finances et Achat, -34% Ressources Humaines dans les **6 mois à venir** !

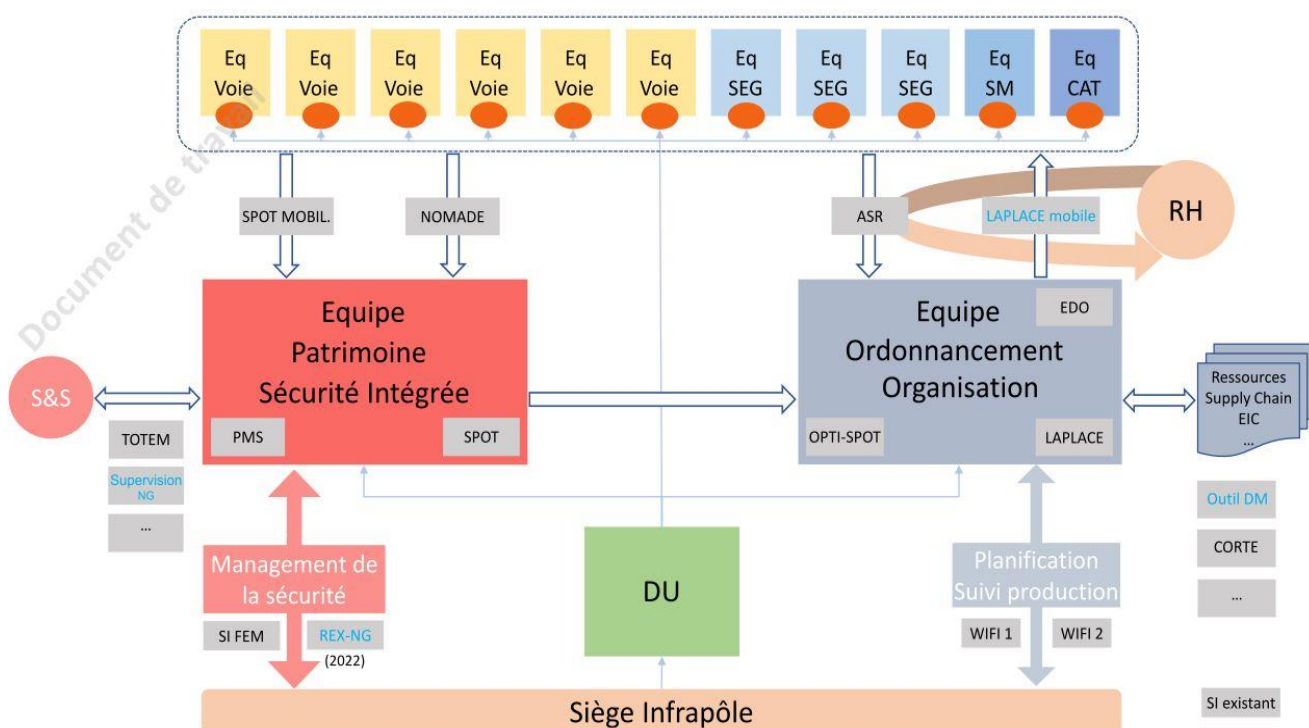


Au niveau de l'encadrement :

- Une réduction de 9% de l'effectif de structures en INFRALOG.
- 250 postes supprimés en INFRAPOLE au niveau national à la fin de la mise en place de « Maintenir Demain ».

Une accumulation de réorganisations qui déstabilise les agents et les collectifs de travail tout en occasionnant une forte augmentation des RPS.

Pour l'UNSA Ferroviaire la suppression des dirigeants de proximité retire à l'organisation actuelle, le maillon centralisateur garant de la bonne réalisation des missions essentielles et annexes. Supprimer ce maillon, laisse un vide organisationnel qui ne sera pas repris par les Req (Responsable d'Équipe). D'ailleurs, aucun pesage de charge n'a été réalisé sur ces postes qui reprennent plusieurs des anciennes missions du DPX sans en avoir la rémunération. « Ces derniers dans leur grande majorité ne veulent pas de management et préfèrent rester des techniciens ».



Cette réforme va diviser le nombre d'unités par 2 et donc le nombre de Dirigeants d'Unité. Les DU restants que l'on peut qualifier de « DU râteau » manageront directement 12 à 14 REQ et les 2 groupes d'appui, c'est totalement irréaliste ! Le déroulement de carrière de tous va également mécaniquement considérablement s'allonger.



ZP NORD EST NORMANDIE

À la mise en place du projet, les Unités Territoriales de Maintenance seront mixtes : Voie et Électrique. Les DUO devront être polyvalents et devront s'appuyer sur les deux pôles d'appui : Groupe Organisation/ Programmation, et Groupe Patrimoine/ Sécurité. Cette bivalence entraînera de facto une forte perte de compétences techniques ainsi qu'une connaissance fine des infrastructures. Le parcours professionnel est entièrement revu. Les responsabilités et les arbitrages entièrement dilués.

L'UNSA-Ferroviaire ne peut cautionner la mise en place de ce projet véritable chamboule tout de l'organisation des Infrapôles. Nous faisons le constat que Maintenir Demain a été conçu sans tenir compte du facteur organisationnel humain (FOH). Il est difficile de croire que tous les postes notamment ceux de Req seront pourvus avant le 1^{er} janvier 2022. Par ailleurs, toutes les formations ne seront pas réalisées non plus même si elles commencent dès le mois d'octobre. La direction n'a pas présenté d'analyse RPS ni de pesage de postes aux élus malgré plusieurs demandes de notre organisation syndicale.

Pour **l'UNSA Ferroviaire**, ce projet tend à standardiser la maintenance. En effet, l'organisation sera contrainte par une planification des travaux. Standardisation qui passe également par les SI (systèmes Informatiques) et la GMOA (Gestion de la Maintenance Organisation Application). Les marges de manœuvre vont être réduites avec le risque de perdre la connaissance fine du patrimoine.

Concernant les remarques spécifiques à l'INFRAPÔLE Nord Pas de Calais :

- Les impacts du projet sur les équipes de production sont insuffisamment précisés,
- Le personnel n'a pas le temps de s'appropriier le projet,
- L'inquiétude pointe face à la perte de connaissance et de technicité sur les différents métiers,
- L'absence de clarté dans l'organisation du travail avec des processus qui ne seront étudiés qu'en fin d'année via des groupes de travail,
- La création des postes de REq soulève des questions portant aussi bien sur leurs missions, leurs relations hiérarchiques et leurs qualifications (D ou E),
- La montée des inquiétudes face à la digitalisation,

Le siège de l'établissement est également réorganisé alors que les informations obtenues du national n'intégraient pas cette dimension.



ZP NORD EST NORMANDIE

Remplacer une organisation stable par une autre non aboutie dans le détail constitue un pari dangereux dans un laps de temps aussi contraint. S'attaquer au pilier de la maison Infrastructure qu'est la maintenance est une erreur, cela devait redevenir le parent riche et mériter toute l'attention de RÉSEAU...

Tous les repères vont être déplacés : les services, les outils, les process ... SNCF Réseau n'a jamais connu une telle situation d'instabilité qui rendra très complexe le travail, elle générera des RPS et de facto une perte de productivité et de la souffrance au travail. D'ailleurs, l'entreprise n'a même pas attendu le 2^e volet de la MSC (1) ni les diagnostics RPS pour consulter les élus ! La Direction s'appuie sur la robustesse des dispositifs existants pour mettre en place cette réorganisation sans attendre les recommandations !

Les élus UNSA-Ferroviaire ne peuvent donc pas accepter la mise en place de ce projet fragilisant l'organisation du travail et faisant courir un risque à l'ensemble de l'établissement IPNDPC !



Afin d'obtenir un éclairage sur ce dossier, l'ensemble des élus du CSE ont voté une motion en séance afin de porter l'affaire en justice et obtenir ainsi tous les éléments manquants !

- (1) Méthode de sécurité commune : tout système est conçu, réalisé et le cas échéant, modifié de telle sorte que le niveau global de sécurité après sa mise en œuvre soit au moins équivalent à celui résultant de la mise en œuvre de systèmes existants assurant des services ou fonctions comparables

J'adhère à l'UNSA !

CONTRACTUELS

Hot-Line Juridique

NETIERS

Filières

Syndicat de services

Efficace

Service public

Savoir-faire

Carrières

Autonome

STATUT

Responsable

Nom:
Prénom:
Direction:
Adresse Pro:
Collège:
Tél:
Mail:

A l'UNSA-Ferroviaire, moi, j'adhère !

Fédération UNSA-Ferroviaire
56, rue du Faubourg Montmartre . 75009 PARIS
Tél: 01 53 21 81 80 . federation@unsa-ferroviaire.org

CONTACTS

SÉBASTIEN CAILLE

caille.s@unsa-ferroviaire.org

CHRISTOPHE THETIER

thetier.c@unsa-ferroviaire.org

BENOIT THEVENARD BERGER

thevenard.b@unsa-ferroviaire.org

ADRIEN LEROY

leroy.a@unsa-ferroviaire.org

