



2018

INGÉNIERIE

Équipement



L'INGÉNIERIE, UNE VÉRITABLE RICHESSE !

Elle est une composante essentielle de la sécurité, des savoir-faire au service du système ferroviaire.

L'ingénierie, dans son histoire, intervient dans quatre grands domaines, l'ingénierie technique et de système, par l'optimisation des performances du système ferroviaire et de son coût de cycle de vie. Mais, ce n'est pas cette ingénierie que la direction choisit !

Dans toutes les entités de l'ingénierie, la charge de travail est estimée par les agents comme trop importante. Il suffit de les écouter pour comprendre les problèmes auxquels ils sont confrontés et d'échanger avec eux pour y apporter des réponses concrètes.

Depuis de nombreuses années, la charge de travail est élevée et en constante augmentation, cet effet est induit par les gros projets (CDG Express, RER E, VigiRail, CCR, Suite Rapide), mais aussi du fait de nombreuses régénérations. Dans le même temps, les effectifs restent au mieux constants, voire diminuent. Cela conduit les structures à faire de plus en plus appel à de la prestation externe qui représente en Ile de France entre 20 à 25% de l'activité. Ainsi, les agents se voient ajouter une tâche supplémentaire : piloter les prestataires, ce qui augmente encore plus leur charge de travail, sans compter qu'il existe un turn-over très important chez les prestataires nécessitant en permanence d'en former de nouveaux.

Les départs en retraite de ces dernières années ont provoqué une perte de savoirs et de référents pour les nouveaux arrivants.

La gestion de la charge de travail n'est pas suffisamment anticipée, à cela s'ajoute un déficit de fiabilisation et de stabilisation des projets de la part de la maîtrise d'ouvrage. Les cellules des coordinateurs études / projets ont pris du volume au fil du temps, traduisant un manque de projection sur le long terme.

Il y a tellement de projets que personne n'arrive à faire le tri et à arbitrer. De nombreuses études sont menées en procédure dégradée à cause d'un mode d'urgence permanent pour tenir les délais. Travailler dans l'urgence devient la norme, au prix d'une souffrance au travail croissante.

Loin de résoudre ces problèmes, la direction met en place une énième réorganisation avec le projet Nouvel'R et le projet de « transformation opérationnelle des études » mettant en place de nombreux chantiers.

Parmi ceux-ci, on retrouve la remontée des alertes, l'anticipation de la prévision de la charge, la mise en place de revues hebdomadaires d'activité avec les agents, des « reportings » supplémentaires concernant les projets à « enjeux nationaux ».



Pour la direction, les difficultés rencontrées par les agents dans la conduite des projets viennent des agents eux-mêmes !

Aujourd'hui déjà, agents d'études et chefs de projet, soucieux du travail bien fait, n'ont de cesse d'alerter leur hiérarchie sur des plannings intenable.

Aujourd'hui déjà, tous les ans, les chefs de groupe élaborent le plan de charge de leur groupe, affichant parfois un manque d'effectif conséquent, sans que cela ne soit suivi d'augmentation du cadre d'organisation, ni de priorisation des études.

Aujourd'hui déjà, des revues d'activité ou « reportings » sont réalisés, jugés souvent par les agents comme chronophages.

Ce projet de transformation opérationnelle des études ne résoudra rien, car les solutions à apporter sont tout autre.

Mais rien n'est écrit d'avance ! La connaissance du système ferroviaire et l'expertise technique des agents de l'ingénierie sont un atout considérable pour la sécurité et l'efficacité du système ferroviaire.

La CGT revendique :

- ▶ Une écoute des agents et de co-élaborer avec eux les solutions pour améliorer leurs conditions et la qualité de travail ;
- ▶ Des embauches suffisantes pour ré-internaliser la charge de travail et faire face au défi d'investissement des années à venir ;
- ▶ De mener ces embauches pour préparer, sans perte de compétences, le remplacement des agents qui vont partir en retraite dans les années à venir et intégrer dans les cadres d'organisation les postes tenus actuellement par des prestataires ;
- ▶ La détente des plannings projet, pour que ceux-ci soient réalistes, avec la prise en compte du temps nécessaire, aussi bien en études, qu'en travaux et aux essais ;
- ▶ Le maintien d'une ingénierie SNCF intégrée à l'EPIC, l'arrêt du transfert des compétences par filialisation ou externalisation ;
- ▶ D'étaler la charge d'études dans le temps pour diminuer les recours à l'externalisation ;
- ▶ De prioriser les projets et d'opérer de véritables arbitrages partagés à tous les niveaux (maîtrise d'ouvrage, maîtrise d'œuvre et réalisateurs travaux). Tous les projets ne peuvent être prioritaires !
- ▶ Le maintien d'une ingénierie régionale répartie sur le territoire, garante d'une proximité avec les acteurs terrain et la bonne connaissance des installations ;
- ▶ Le retour des CO par PRI et par département d'activité, au lieu d'un CO par plaque. Ceci pour éviter la déqualification de postes et leur juste pesage ;
- ▶ Le maintien d'une politique de développement ambitieuse dont l'ingénierie SNCF reste maîtresse au niveau maîtrise technique des systèmes mis en œuvre.



**VOTER CGT,
C'EST MAINTENIR ET DÉVELOPPER
LE SERVICE PUBLIC FERROVIAIRE,
PAS LE SABORDER !**