



CSE  
FRET



Bulletin n° 66

# LES INFOS CSE

Mai 2023

## Usine Ligne Nationale (ULN)

### Simplification en trompe-l'œil pour désordre en vue

L'Usine Ligne Nationale est la nouvelle entité en charge de la gestion de la majorité des conducteurs de ligne de Fret SNCF. Le projet présenté en CSE, le 19 avril, mettait en avant une mutualisation pour plus d'efficacité : l'étude du dossier et les débats n'ont pas convaincu sur les plus-values annoncées.

#### ULN, c'est quoi ?

L'idée est de regrouper la gestion des conducteurs qui assurent les trains estampillés «nationaux» au sein d'une seule entité (au lieu de trois actuellement : ULEM+, UGP+, NORIF). On parle de gestion au sens large, car l'entité va avoir en main la commande opérationnelle avec le Centre de Convoyage National (CCN+), les bureaux de commande, l'ingénierie, toute la partie RH et le pilotage de la traction et de la sécurité. Améliorer l'existant qui fonctionnait ne convenait pas, aussi nos décideurs ont fait le choix de détruire ce qu'ils avaient construit précédemment sans avoir l'assurance que cela marchera. La direction est confiante, mais nous pensons de plus en plus que nos dirigeants pratiquent la méthode Coué et que ce projet est sans garantie de résultat. Le choix est fait de regrouper, de refondre, de modifier les périmètres d'action de chacun.

#### Un projet annoncé en mars 2022

Des étapes ont précédé le projet afin de le dégrossir : UGP+, ULEM+, CCN+, fusion des usines Nord-Norif, rattachement des TB Alsace et Woippy. En parallèle de ces étapes étaient menées la Nouvelle Gestion des Engins Moteurs (NGEM), la fin des Centres de Supervision Territoriaux (CST) et les fusions d'usines. Ces projets auront permis de supprimer des postes et, ainsi, de pouvoir transférer de la main-d'œuvre dans les nouvelles entités créées. En bref, nous avons vécu une année 2022 très riche en réorganisations. À l'heure du plan d'économie de Fret SNCF, notre direction sait tout de même rester généreuse quand il s'agit de changer les habitudes de travail. Pour résumer l'ensemble des projets de ces douze derniers mois tous liés mais distincts, on déplore des dizaines de postes supprimés ou transférés, des dizaines de tâches redistribuées et des centaines de postes impactés dans leurs missions.

#### Des pôles aux épaules larges

Pour le pôle réalisation (la gestion opérationnelle), après l'ère de la poly-compétence des supports de production pendant une décennie, voici venu le temps de la mono-compétence sur des périmètres immenses. Depuis le 1<sup>er</sup> avril 2023, le CCN+ est actif et il essuie les plâtres d'un modèle de gestion nationale. Loin d'être une franche réussite, c'est carrément une mini-catastrophe. Effectivement, les ADC, qui reçoivent des commandes globalement incohérentes, ont d'énormes difficultés à joindre les quatre gestionnaires nationaux qui se sentent bien seuls. Cependant, la pierre n'est pas à jeter à ces permanents en 3X8 qui font au mieux avec une



formation insuffisante, sur des périmètres surdimensionnés et trop variés pour permettre une maîtrise sereine. Cette pierre serait plutôt à jeter aux concepteurs du projet et à nos dirigeants qui n'ont pas su entendre les alertes émises sur les difficultés d'une gestion centralisée au regard des spécificités des zones de production.

Pour le pôle construction (l'ingénierie), on ne voit pas vraiment une organisation nationale ou unique puisqu'il est constitué de trois entités distinctes qui resteront en « anciens francs », c'est-à-dire construction ULEM, construction « combiné » et construction Nord-Norif et Atlantique. On cherche la plus-value, mais désolé, elle ne saute pas vraiment aux yeux.

Pour les pôles Sécu et RH, on va faire mieux avec moins de monde : un concept maintenant célèbre à Fret SNCF qui, bien sûr, n'a jamais fait ses preuves.

Pour les trois ateliers créés (Centre, Nord-Est, Sud), les portefeuilles d'ADC et de résidences par chef de feuille, programmeur et relais local sont en augmentation. Cela présage de sérieuses difficultés en termes de charge de travail. Ces agents de bonne volonté et de bonne constitution jusque-là devront encaisser un supplément non négligeable de volume de travail. Dans le dossier fourni au CSE, il est mentionné que les bénéficiaires attendus seront « un intérêt du travail accru par la diversité et la richesse des tâches » ! Doit-on comprendre que les agents s'ennuyaient sur leurs postes et qu'à partir de maintenant, ça va être super intéressant, car il va y avoir plein de tâches en plus ? Force est de constater que les concepteurs du projet ont une vision très innovante sur le travail et les risques psychosociaux.

## Une vision discutable de la simplification

Le projet d'unification dans une même entité nous apparaît finalement n'être qu'un leurre ou peut-être simplement une lubie. Il est vrai que le concept peut paraître novateur lorsqu'il est présenté au ministre des Transports, mais lorsque l'on regarde dans le détail, le regroupement des ressources n'est pas une réalité. En effet, au lieu d'être réparties dans trois entités, les ressources seront désormais regroupées dans trois ateliers : tout ça pour ça ! Tant de changements pour finalement se retrouver avec les mêmes problématiques sur les répartitions de charges entre résidences et entre ateliers... La conception restera cloisonnée en trois morceaux et les anciennes difficultés de fonctionnement ne seront pas améliorées. Les agents se questionnent : comment absorber les charges de travail supplémentaires demandées sans s'épuiser ? Le seul justificatif à tout ce barnum figure dans le dossier : un gain de 650 k€ par an. CQFD.

## Un rendez-vous manqué

Pour la direction, ce projet s'inscrit « dans le cadre des travaux menés sur la simplification des processus de la chaîne de service ». Il ne faut pas oublier que l'évolution ambitieuse de la chaîne de service était dépendante de l'apport d'un outil informatique d'aide nommé ORP, un jouet à plusieurs dizaines de millions d'euros qui n'en est qu'à ses balbutiements. En résumé, on a créé de nouveaux métiers avec des charges de travail surdimensionnées pour un humain, mais avec des algorithmes comme palliatifs. Les algorithmes ne sont pas venus, mais les nouveaux métiers, eux, vont rester. Finalement, la qualité de la production va souffrir et, avec elle, les encadrants, les gestionnaires de moyens, les ADC.

## Obsolescence programmée

Après qu'elle ait pris la (mauvaise) décision de décimer les populations d'ADC et d'OPF pour le regretter ensuite, nous alertons la direction sur les risques de pénurie à venir en supports de production, ces gens qui, selon elle, ne produisent pas et donc ne servent à rien. Nous allons malheureusement le découvrir bientôt : les compétences parties seront définitivement perdues et l'impact sur la qualité sera difficilement réversible. Pour ceux qui restent, on peut leur dire quelques mots : bon courage et bonne chance pour la suite ; vous avez échappé aux diverses réorganisations, mais accrochez-vous bien à vos accoudoirs, car le tsunami de l'enquête européenne arrivera sans tarder.

## Circulez, il n'y a rien à voir !

Depuis mars 2022, tout est allé très vite, trop vite. Alors que CCN+ a plus que besoin d'ajustements, nous pensons que le projet d'Usine Ligne Nationale avait besoin d'être retravaillé et que sa mise en place au 2 mai 2023 n'était pas judicieuse avec l'adaptation du service de juin et la période des congés protocolaires d'été. Aussi, nous avons demandé, lors du CSE, de laisser le temps aux réorganisations précédentes de s'installer de manière efficiente avant de rajouter du désordre. Nous jugeons les dysfonctionnements sur la production et les risques psychosociaux trop importants et avons demandé au mieux l'annulation du projet et au pire son report. Malgré nos alertes et le vote contre le projet à l'unanimité des élus, la direction a fait le choix de conserver son cap. Nous souhaitons tout de même bonne chance à l'Usine Ligne Nationale, car elle va en avoir grandement besoin.

