

DÉTOURAGE DE LA DGIR ÎLE DE FRANCE VERS LA DGIR SUD EST

LE COMPTE N'Y EST PAS NI EN EFFECTIFS, NI EN COMPENSATION POUR LES AGENTS TRANSFÉRÉS.

EXPLICATIONS

Au 1^{er} janvier 2026, une partie de l'activité de la DGIR Ile de France sera transférée vers la DGIR Sud Est (DGIR = Direction Générale Inter Régionale). Pour la CFDT cheminots, le compte n'y est pas.

SONT PRÉVUS D'ÊTRE TRANSFÉRÉS :

- ▶ Les métiers Maintenance et Travaux entre Infrapôle PSE et Infrapôle BFC, AN et EISE ;
- ▶ Les métiers Circulation et régulation entre EIC PSE et EIC BFC, EIC AN ;
- ▶ Le patrimoine et les responsabilités Télécoms Informatiques de l'ESTI IDF à l'ESTI SE/ UTTI AUV-BFC ;
- ▶ Les limites des périmètres d'ingénierie de maintenance et d'études des PEI de Dijon et de Clermont Ferrand ;
- ▶ Le changement du management de projet sur les lignes situées sur le département du Loiret.

GÉOGRAPHIQUEMENT, CELA CONCERNE :

- ▶ Le Département de l'Yonne (89)
- ▶ Une section de ligne 750000 (Paris-Clermont) de Montargis exclu (Section de séparation Gripy PK 123.6) à Neuvy sur Loire (PK 177.570)
- ▶ Les lignes secondaires de Gien à Argentan (ligne 685 000)
- ▶ La voie Mère de Gien (ligne 685 606),
- ▶ La ligne d'Orléans à Gien (ligne 687 000),
- ▶ La ligne de Montargis à Sens (ligne 748 000),
- ▶ La ligne de Triguères à Surgy (ligne 749 000)
- ▶ La ligne d'Auxerre St Gervais à Gien (ligne 751 000)

La délégation CFDT ne conteste pas le bienfondé du détournement mais **ne partage pas l'idée que le détournement s'effectue sans productivité** et condamne cet état de fait. Les postes créés sont très insuffisants en rapport à ce que sera la charge transférée, et notamment dans les entités d'appui, les fonctions supports et transverses, les pôles études, le management de projet, les travaux, l'encadrement, certaines missions de la direction régionale BFC. Par ailleurs et d'une manière générale, **les allongements de parcours** notamment les kilomètres routiers généreront **une charge de travail supplémentaire** pour de nombreux agents. **La charge liée à l'astreinte n'est pas non plus mesurée à sa juste valeur.**

La délégation CFDT Cheminots conteste également le fait que les **postes transférés** soient des postes au cadre d'organisation et non des effectifs purs, ce qui a **deux effets négatifs** :

- Le fait que les **agents d'Ile de France** ne puissent **pas suivre cette charge pour faire valoir leur droit à mutation en province** (la CFDT cheminots conteste le principe d'une durée minimale de présence en IDF de 10 ans pour pouvoir bénéficier d'une mutation en Province).
- Le fait que les **postes créés, ne seront pas recouverts immédiatement**, ce qui génère de fait une productivité supplémentaire, la charge de travail arrivera elle directement.



Les arbitrages définitifs ne sont à ce stade pas rendus, mais certains effectifs annoncés sont très en deçà des chiffres annoncés en CSE ZPSE lors de l'info consult d'août et octobre. La délégation CFDT condamne le fait que les chiffres annoncés en CSE ne soient pas respectés (ex : Pôles étude Dijon et Clermont 12,22 +3,78 ETP). La partie travaux liée au détournement doit également être quantifiée et « payée » le patrimoine semble globalement à remettre à niveau, la priorité semblant avoir été donnée au réseau transilien plutôt qu'à l'Yonne.

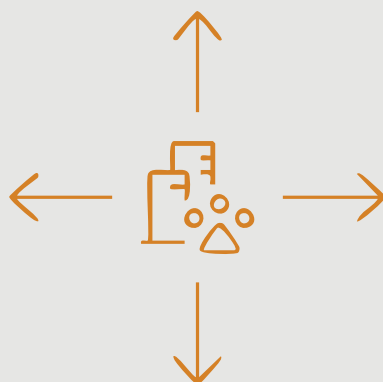
La délégation CFDT demande des effectifs supplémentaires et des requalifications de postes là où la charge est supportée par un seul agent.

PAR ÉTABLISSEMENT OU ENTITÉ :

INFRAPÔLE BFC (ET DANS UNE PROPORTION ÉQUIVALENTE AN)

Les effectifs créés au niveau du siège sont très insuffisants compte tenu du patrimoine transféré (« en points VZ », la délégation CFDT évalue entre 20 et 30% de la charge nominale le patrimoine transféré). Les effectifs créés en fonction support sont donc très insuffisants.

La partie travaux est sous-évaluée. La création d'un poste RLT ne correspond pas à la charge envisagée. La délégation conteste le fait que la première année sera prise en charge par la DGIDF. Pour preuve, dès la semaine 2/2026, les agents de l'UO travaux sont sollicités pour assurer des renforts sur l'Yonne.



La partie expertise n'est pas non plus quantifiée correctement (ex le nombre de PN est très supérieur à la charge et posera la question de l'organisation future du pôle prod).

Il est prématuré de dire que le pôle PIT SUBIT subit une charge compte tenu du fait que les arbitrages ne sont pas encore tous rendus.

EIC BFC (ET À DUE PROPORTION EIC AN) :

L'organisation du travail, cellule de crise et charge de travail pour le CRC doivent être réévaluées et prises en compte en effectifs et en classe.

Côté BHR : la délégation demande la date officielle de rattachement. Les 2 postes BFC ne sont pas encore nommés, cela génère un surplus de production pour les agents.

Certains postes type GO/TE sont déjà très chargés la CFDT demande la prise en compte en effectifs et en classe.

Concernant la rédaction des consignes PSE et BFC ne travaillent pas de la même manière, cela va générer aussi de la surcharge liée à l'harmonisation des méthodes.

La délégation CFDT attire l'attention sur le rattachement en 2 temps (Yonne au 1er janvier 2026 et ensuite de Lézennes au sud de Montereau au 1er janvier 2027) et demande des éclaircissements sur la gestion de crise en période de transition en rappelant l'incident Nuits sous Ravières qui a fait l'objet d'un rapport BEATT le 25 juin 2023.



PEI DIJON (ET À DUE PROPORTION PEI CLERMONT)

- ▶ Les effectifs qui semblent être annoncés sont très insuffisants. Si le chiffre de 7 agents est confirmé, la CFDT cheminots évaluera le fait que l'info consultation est en écart avec la réalité et prendra des dispositions pour contester ce qui peut s'apparenter à de l'entrave.
- ▶ Le nombre de postes créés n'est pas conforme à ce qui était annoncé dans le dossier d'information consultation du CSE
- ▶ L'effectif supplémentaire prélevé à l'infrapôle n'est en réalité qu'un arbitrage décidé par la DGIR SE ce qui ne remet aucunement en cause le fait que le transfert d'effectifs de DGIR DF vers DGIRSE ne correspond pas à la charge transférée.
- ▶ La réduction de l'externalisation pour les PEI de PSE à BFC, n'est pas un argument recevable, étant donné que la part de l'externalisation en IDF est importante et donc non maîtrisée.
- ▶ De plus, on ne voit pas de trace d'un effectif PEI sur BFC et AN chiffré et pesé en qualification.
- ▶ Côté études, le REX du détournement LN1 vers Sud Est (vers PEI Dijon et Lyon) démontre que les archives transférées n'étaient pas conformes aux attentes en termes de qualité, ceci étant le fruit d'un déficit chronique d'effectifs à la direction des études d>IDF. La situation sera probablement la même pour les archives « lignes classique » et générera indubitablement une surcharge de travail pour assurer la remise à niveau. Cette remise à niveau n'est ni quantifiée, ni compensée.

LA DÉLÉGATION CFDT CONSIDÈRE QUE LE NIVEAU D'EXTERNALISATION AINSI QUE L'ACCUEIL DE NOUVELLES RECRUES DOIVENT DONNER LIEU À DES REQUALIFICATIONS DE POSTES POUR ANTICIPER CETTE CHARGE ET CETTE MODIFICATION EN TERMES DE MÉTHODE DE TRAVAIL.

ESTI SE (ET NOTAMMENT UTTI)

- ▶ La délégation CFDT considère que le rattachement de l'Yonne génère un surcroît de charge considérable pour une unité qui se relève à peine de la création de l'ESTI et qui accueille un patrimoine à remettre à niveau.
- ▶ Le renfort des astreintes LT Yonne génère de la charge de travail et des risques routiers supplémentaires.
- ▶ Le DPX informatique prend en charge des effectifs supplémentaires avec des installations dégradées (estimation de 40% de switchs à remplacer)
- ▶ Le DPX transmission verra ses effectifs passer de 10 à 16 agents avec une augmentation importante des déplacements. La charge de travail étant auparavant conséquente, elle dépassera le raisonnable en l'absence de renforts.
- ▶ L'antenne travaux se verra également ajouter un périmètre conséquent sans effectifs supplémentaires.

Concernant l'EISE, la charge de travaux n'est pas compensée non plus en effectifs et en fonctions support.

Concernant la Direction Régionale, la charge de travaux n'est pas compensée non plus en effectifs (par exemple le Service Parties prenantes estime à 0,6 agents supplémentaires la charge tiers, ponts routes, etc...). D'autres postes de la DR R BFC sont concernés par cette hausse de charge telles que les CSPS.

En conclusion, le bassin d'emploi vers lequel est transférée la charge est loin d'être aussi dynamique que le bassin Francilien et le détournement n'a fait que déplacer un problème. Il y avait des postes non couverts avant le transfert en IDF on se trouve à présent avec des postes non couverts et difficultés de recrutement propres au bassin BFC et auvergne. La délégation CFDT demande donc que des efforts soient faits en conséquence sur le recrutement.

LA DÉLÉGATION CFDT DEMANDE LA MISE EN ŒUVRE DE L'INDEMNITÉ TEMPORAIRE DE TRANSITION POUR L'ENSEMBLE DES AGENTS TOUTES ENTITÉS CONFONDUES ET POUR L'ENSEMBLE DES ÉLÉMENTS VARIABLES DE SOLDE QU'ILS PERCEVAIENT.

Face à ce principe, les écarts constatés sont les suivants :

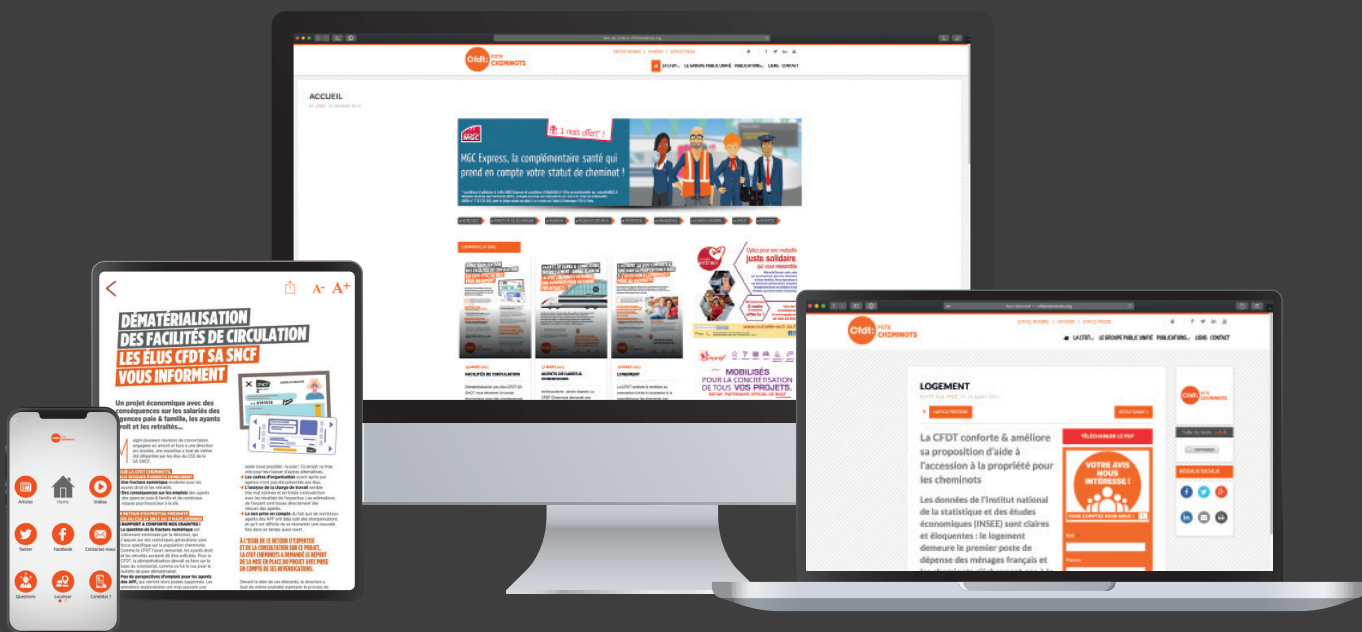
- EIC Yonne : kms taxis payés alors que les agents utilisent leur véhicule personnel,
- Infrapôle : doublement de la prime REQ
- Encadrement prime « Ramette » (perception de 39 % de la GIR d'avril en octobre)
- ESTI : prime de 3€ brut/jour pour TES C et 4 € brut/jour pour TES M.

La délégation CFDT peut comprendre le principe d'une harmonisation des pratiques en matière de rémunération, mais elle considère que les agents ne sont pas responsables d'une telle réorganisation et qu'à ce titre il est légitime de calculer leur ITT sur l'ensemble des EVS, y compris ceux relevant des accords locaux.





RESTEZ INFORMÉ-E OÙ QUE VOUS SOYEZ !



Pour vous tenir informé-e de toute l'actualité ferroviaire, outre les newsletters, la CFDT Cheminots alimente quotidiennement le site internet et les réseaux sociaux. Ne courez plus après l'information, suivez-nous dès à présent.



www.cfdtcheminots.org



CFDT-Cheminots-Officiel



@cfdtcheminots