

La Fédération CGT des Cheminots s'adresse aux cheminots de la filière Transport-Mouvement

La Fédération CGT des Cheminots souhaite s'adresser aux agents de la filière Transport Mouvement afin de livrer son analyse sur le projet de création d'une entité indépendante du reste de l'EPIC SNCF, pour assurer le rôle de Gestionnaire d'Infrastructure Délégué (GID).

Contrairement à ce qu'affirme la Direction, cette création n'est pas imposée par la Commission Européenne qui demande seulement l'équité et la transparence dans les conditions d'accès au réseau ferroviaire. C'est donc plus vers RFF et le guichet unique d'attribution des sillons que cette exigence s'adresse !

La CGT propose donc de limiter à quelques agents du guichet unique national et aux hauts responsables de la Direction de l'Infrastructure Transport, les critères d'indépendance vis-à-vis de l'activité transporteur de la SNCF. Les horairistes, les régulateurs et les agents circulation travaillent actuellement en toute transparence et sans favoritisme vis-à-vis de la SNCF. Ce professionnalisme a vocation à subsister.

La Direction cherche donc autre chose que la réponse à une obligation Européenne avec la création de la DCF (Direction de la Circulation Ferroviaire) et de 21 EIC (Etablissements Infra Circulation). Sachant son projet politique de verticalisation de la production par branche contesté par des cheminots attachés au caractère transverse de la SNCF, elle cherche à contourner cet attachement à l'entreprise intégrée. Au lieu de poursuivre l'externalisation des activités de transporteur, comme elle l'a engagé avec la création d'établissements dédiés au fret, elle change de stratégie en laissant à l'EPIC SNCF les activités de transporteurs voyageurs qui vont être soumises à la concurrence et aux appels d'offre. Les fonctions de gestionnaire du réseau et des gares sont cantonnées dans des structures séparées du reste de l'EPIC SNCF.

Pour intégrer les agents concernés à son projet de reconfiguration, la Direction mobilise son management. Nous voulons simplement pointer les deux idées forces que la Direction martèle auprès des agents :

- ➔ **Les EIC ne changent rien pour les agents ;**
- ➔ **La création de la DCF et des EIC est la moins mauvaise des solutions pour la SNCF.**

Si la création des EIC ne changeait rien pour les agents, on pourrait effectivement se demander pourquoi la Direction déploie de tels efforts managériaux pour les justifier ?

Le contenu professionnel des postes de travail changera effectivement peu pour les agents-circulations et les régulateurs et les horairistes qui poursuivront leurs actuelles missions pour le compte de RFF en tant que Gestionnaires d'Infrastructure Délégué (GID). Leurs

relations avec les Transporteurs internes (Fret SNCF, SNCF Voyages, TER et Transilien) seront par contre différentes puisque la séparation structurelle des EIC fera perdre rapidement la connaissance du fonctionnement de ces transporteurs. Le cloisonnement par activité rend la recherche des bons interlocuteurs plus complexe, avec les EIC, cela sera encore pire !

La filière Transport Mouvement (ex filière 27) comporte actuellement 27 000 agents dont 50% travaillent pour l'Infra, 25% pour les activités voyageurs et 25% pour le Fret. Isoler 14 000 agents dans une structure séparée du reste de l'entreprise ne permettra pas les cursus professionnels indispensables pour une bonne connaissance du métier et le déroulement de carrière.

C'est d'autant plus vrai lorsque l'on regarde les qualifications des postes en fonction des activités. Les postes de début (B et C) sont majoritairement au fret et dans les activités voyageurs, alors que les postes de qualification D sont majoritairement à l'Infra.

De plus, le projet de Commande Centralisée du Réseau va renforcer la progression des postes qualifiés à l'Infra mais divisera par deux le nombre de ces postes.

La SNCF assure que les agents qui seront transférés dans les EIC garderont leur statut. Cet engagement ne vaut donc que pour les agents actuellement à la SNCF mais pas pour ceux qui intégreraient cette structure ensuite. A l'examen de la courbe des âges à l'Infra, on constate que 50 % des agents vont partir en retraite dans les 10 ans à venir. Les suppressions de postes massives consécutives à la Commande Centralisée du Réseau s'étaleraient, selon la Direction, sur 25 à 35 ans. Cela veut dire que les départs massifs dans la filière se feront avant la mise en place des postes de commande centralisée. Il faudra donc recruter des agents pour remplacer les départs mais en sachant que ces postes ne seraient pas pérennes, il ne pourra donc pas s'agir d'emplois à statut !

Quel rapport de forces peut-on engager pour maintenir des garanties statutaires s'appliquant pour une population en voie d'extinction ? L'exemple du statut des postiers ou de France Télécom en témoigne.

Pour prendre un autre exemple avec les facilités de circulation. Comment la SNCF peut-elle affirmer que les agents des EIC les conserveront alors que le premier recours en justice d'un transporteur démontrera que cela constitue un lien contractuel entre un transporteur et ces agents pouvant les inciter au favoritisme ?

Alors, à la lumière de ces quelques exemples, peut-on encore dire que les EIC ne changent rien pour les agents concernés ?

Et pour les autres agents de la SNCF, la création de la DCF et des EIC est-elle aussi sans conséquences ?

Depuis 1997, la Direction est obstinée dans son projet de séparation par activité puis par branche. Le projet « Ambition 2012 » et son outil managérial « Simplifier la SNCF » ont subi un ralentissement suite au succès de la CGT aux élections professionnelles de mars et aux mobilisations des cheminots depuis le début de l'année. La Direction sait qu'elle ne peut pas aller au rythme qu'elle s'était fixée pour supprimer l'échelon régional et créer des établissements entièrement dédiés aux activités ou aux produits comme Eurostar ou le Tram Train. La création des EIC devient une aubaine pour reprendre la main !

Les établissements Exploitation ont, depuis leur création, fonctionné de façon transverse pour répondre aux besoins de la population pour les transports de marchandises, de messageries ou des personnes.

Après avoir créé les équipes par activité, les UO par activité, les établissements fret, voyageurs ou Transilien, la Direction a frappé une première fois en séparant le fret des EEx. L'argument managérial pour le réaliser était l'arrivée de la concurrence et la nécessité d'isoler les comptes du fret du reste de l'entreprise. Nous savons tous les résultats dramatiques de tels choix sur le transport des marchandises et la saignée dans les effectifs que cela a engendrée. Plus de 10 000 emplois ont disparu depuis 2003 !

Les EEx qui subsistent après la séparation des agents du fret sont donc mixtes Infra/voyageurs. Une nouvelle séparation des agents Infra laisse donc les mains libres aux activités voyageurs pour dédier ce qui reste de l'exploitation.

Pour ce faire, la Direction avance masquée. Sachant son projet politique de spécialisation de la production contesté, notamment grâce à l'argumentation de la CGT, elle présente la création d'établissements dédiés comme étant imposée par le départ des agents dans les EIC.

C'est donc sous la logique de la loi des nombres que des établissements TER, Transilien ou SNCF Voyages seraient mis en place.

Prenons un exemple avec l'EEx de la Loire sur la région de Lyon. N'ayant plus que 200 agents après le départ des 120 agents circulations vers les EIC, la Direction propose de rattacher les ASCT et les ADC spécialisés sur des roulements TER au sein d'un nouvel établissement multi fonctionnel spécialisé TER. Les vendeurs identifiés « SNCF Voyages » seraient rattachés à l'EEx de Lyon et les agents du centre ligne directe de St Etienne seraient rattachés à celui de Valence.

La Direction n'est donc pas à une contradiction près en matière de proximité, lorsqu'il s'agit de créer des établissements dépendant de cette branche !

C'est donc à un effet domino qu'il faut s'attendre avec la création des EIC. La Direction se servira du départ des agents ayant un rôle transverse dans l'entreprise pour créer ses établissements multi métiers et mono activité.

La CGT préconise une construction radicalement différente car basée sur la logique de bassin d'emplois, de réponse aux différents besoins des usagers et s'appuyant sur l'effet réseau. C'est pour cela que nous préconisons la création d'établissements multi métiers, multi activités et de proximité.

La Direction peut-elle encore affirmer que la création des EIC est la moins mauvaise des solutions pour la SNCF, quand on mesure que c'est avec cela que l'entreprise intégrée implorera. Les 14 000 agents de la DCF et des EIC auront une vocation naturelle à intégrer RFF. Cette décision politique sera prise en s'appuyant sur la construction industrielle de cette structure qui travaille exclusivement pour RFF, et qui doit être indépendante des différentes entreprises ferroviaires. La SNCF sachant qu'une intégration directe à RFF de ces agents était socialement risquée, a choisi d'en faire une étape. **Mais ce n'est qu'une étape !**

Départ de 14 000 agents vers RFF, mouvement identique se préparant pour les 8 000 agents des filières TM et CV travaillant dans les chantiers escales suite à la création d'une branche autonome « Gares et Connexions », spécialisation des entités de production par branche, par produit comme avec la création de l'EF « Eurostar », de quelle SNCF parle la Direction ?

La CGT souhaite construire une large mobilisation des cheminots, dans le mois d'octobre, pour combattre l'éclatement annoncé de l'entreprise nationale de service public qu'est encore actuellement la SNCF. C'est par le rassemblement de tous les salariés de la SNCF, pour la défense de leur entreprise intégrée que nous pourrions imposer à la Direction et au Gouvernement l'arrêt de leur projet et la construction d'une SNCF qui réponde aux attentes de la population en matière de transport, d'aménagement du territoire et de préservation de l'environnement.