

LES EIC : UN VRAI DANGER

La Loi ARAF (Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires) exige seulement la création de la DCF (Direction de la Circulation Ferroviaire) au 01/01/2010 avec un Directeur nommé par l'Etat et sous tutelle de RFF.

La Direction, en créant les EIC (Etablissement Infra Circulation), en profite pour séparer l'exploitation ferroviaire du reste de l'Entreprise renforçant ainsi son cloisonnement. Elle va donc bien au-delà de la loi !

Ce projet vise à créer 21 EIC qui regrouperaient les Horairistes, les Régulateurs et les Agents circulation. La filière TM exploserait en 2 parties sans choix possible des agents :

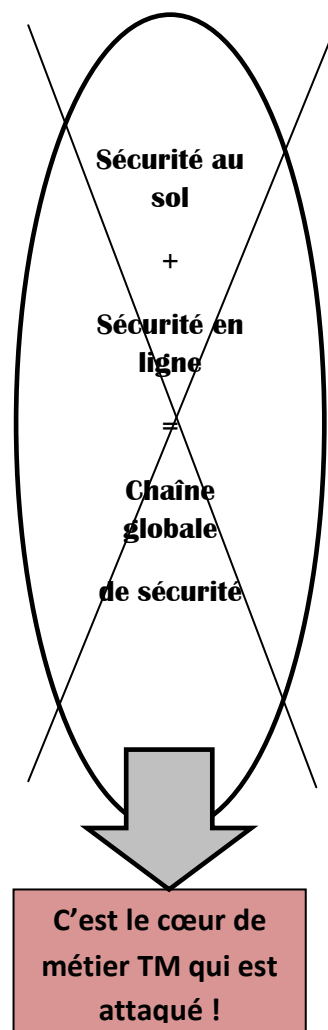
➡ 14000 agents de la Filière TM (Transport-Mouvement) dépendraient de la DCF, structure **indépendante du reste de l'EPIC SNCF.**

➡ Les 13000 autres seraient laissés "au compte" des activités Voyageurs et Fret.

Il y a ceux qui partent et ceux qui restent ... personne n'aura le choix !!!

La Direction déploie une grande énergie pour faire croire aux cheminots que cette restructuration est une obligation légale qui ne change rien alors que :

- La séparation en 2 des acteurs TM ne peut que conduire à une baisse supplémentaire du niveau de sécurité déjà entamée.
- Les passerelles seront supprimées par la spécialisation des fonctions dans une seule partie de la sécurité.
- Les parcours professionnels émanant des souhaits des agents disparaîtront alors que la mobilité subie se développera vu l'étendue géographique de l'EIC.
- Disparaîtront : la poly-compétence, le savoir-faire multi fonctionnel et les connaissances transverses des autres maillons de la chaîne globale de sécurité.
- Les formations sécurité s'éloigneront du lieu de travail (disparition d'écoles), seront de plus en plus utilitaristes et limitées au seul poste tenu.
- Le travail collectif sera fragilisé, la nouvelle structuration créera des tensions supplémentaires avec les activités et EF.
- Cet établissement ne sera plus à taille humaine (éloignement des centres de décisions aussi bien pour l'opérationnel que pour les notations). Les gains de productivité seront par contre facilités.
- Les interfaces et relations entre les agents seront dégradées– plus du tout de marges de manœuvre en situations perturbées.
- La Contractualisation sera multipliée.
- L'astreinte dédiée par activité rayonnera sur un territoire plus étendu encore.



**On promet le statut SNCF pour ceux qui partent ...
 ...et ceux qui arrivent ?**

Ceux qui seront cloisonnés dans l'EIC



Une responsabilité pénale plus importante par :

- Une multiplication de nouveaux référentiels.
- Une auto formation (exemple : NS9), des ASFP (Assistant Formation Professionnelle) partageant plusieurs postes.
- La pression et le risque accrus par le nombre d'EF
- L'isolement dans le poste de travail lié à l'éloignement des DPX et des astreintes.

Les échanges d'informations sont décisifs tant en situation normale qu'en situation perturbée.

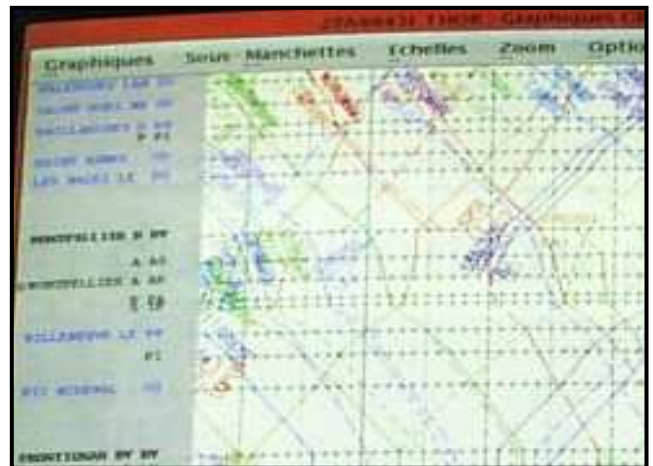
Il faut donc un échange de point de vue commun sur les situations rencontrées, connaître et comprendre les contraintes et difficultés des autres cheminots face à leur travail.

Cette nouvelle structuration va développer des **tensions entre sécurité et régularité, chacun privilégiant ses intérêts et ses objectifs propres dans la conduite de son activité**. La maîtrise des objectifs de sécurité et de régularité deviendra plus ardue.

Le COGC devenant une UO de l'EIC comme les autres, **quelle autorité lui restera-t-il ?**
Par la même occasion, **il perdra son autorité fonctionnelle vis-à-vis des autres EF.**

Dans les CRO, les **objectifs "régularité" pèsent déjà sur la sécurité**. Ce déséquilibre va s'accroître avec les EIC, du fait du plus grand poids donné aux EF.

En cas de conflits importants (sillons, circulations, sécurité...), le CRO devra s'adresser au DET de l'EIC.



Qui aura donc autorité sur l'ordonnement des circulations et dans quelles conditions de coordination ?

La mise en place des EIC ne va donc pas renforcer l'autorité du GID, bien au contraire. Agents Circulation, Régulateurs, Horairistes subiront des pressions supplémentaires, cette "indépendance" exigera encore plus de justifier de la "bonne" décision prise !!!

Le projet EIC devait garantir le "sillon" de sa conception à sa circulation. Les 250 horairistes de la SNCF viennent d'apprendre que **RFF avait la ferme intention de traiter une grande partie des demandes de sillons**.

Quelle légitimité a encore la mise en place des EIC si le continuum Sillon n'est pas respecté ?

D'autre part, la mise en place des EIC va contraindre les horairistes à ne plus demander d'informations complémentaires aux EF, **ce qui va alourdir considérablement l'attribution des sillons**.

QUE DEVIENNENT LES AGENTS EN CAS D'INAPTITUDE ?

Ceux qui seront cloisonnés dans leur activité

La mise en place des EIC va séparer totalement les relations historiques basées sur le métier des agents TM. La chaîne de sécurité sera un peu plus fragilisée.

Le Fret a annoncé la création d'une filière exploitation fret qui lui serait propre.

Sécurité = encore LE cœur de métier ?

La vision "performance économique et rentabilité financière" imposée par le Fret nuit au bon respect des procédures «sécurité».



Les Agents TM trouvent leurs raisons dans la variété des tâches : production et circulation.

Quel avenir demain pour les agents TM du fret en les confinant à la partie production du train ?



Les conditions sont réunies pour que les salariés, isolés dans leur travail et privés de la possibilité de confronter leurs pratiques à celles d'autrui, éprouvent finalement un sentiment d'abandon, de manque de reconnaissance et de repères.

CETTE FILIERE SERA AFFAIBLIE CAR ELLE NE SERA PLUS CENTREE SUR LA SECURITE COMME ACTUELLEMENT AVEC LE PILOTAGE PAR L'INFRA.

Suppression de « l'autorisation de départ » des trains, de la STEM, des remises d'ordres et avis, manœuvres des installations de sécurité bulletin de freinage...

Sécurité = encore LE cœur de métier ?

La vision "Client et Gare" sert de prétexte pour transférer les missions TM vers les agents commerciaux.

LES RISQUES

↳ Conflits importants dans la gestion de l'occupation des voies en gare et des priorités de circulation.

↳ Formation à la sécurité allégée et non validée par l'Infra.

↳ L'effritement de l'identité cheminote avec la privation, voire la mutilation des activités fret et voyageurs et donc un collectif de travail fragilisé et une entreprise désintégrée.

↳ Une spécialisation du métier rendant les passerelles difficiles, voire inexistantes.

↳ Connaissances multi métiers et poly-compétence bouleversées.

↳ Une extension du territoire avec l'obligation de dépanner le secteur voisin.

↳ Une évolution de carrière limitée au seul périmètre de l'activité.

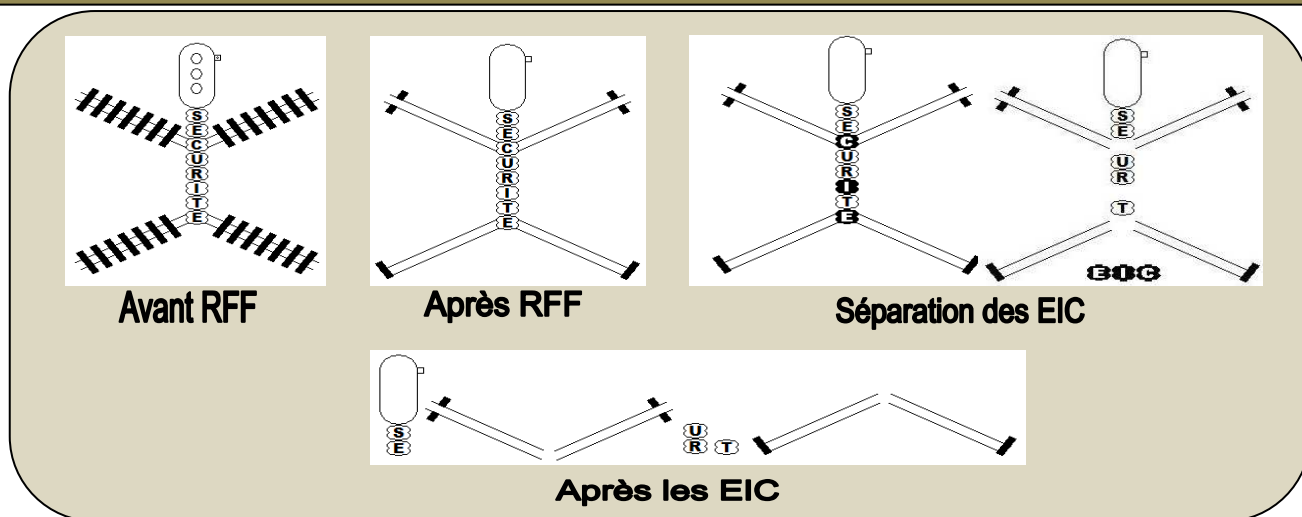
La lettre de mission confiée par Guillaume PEPY à Alain BERTRANT (futur Directeur de la DCF), confirme que la mise en place des EIC est une réorganisation territoriale et fonctionnelle de la branche infra choisie par l'Entreprise. En aucun cas, elle n'est imposée par la loi ARAF.

Pour la CGT le projet des EIC est un projet d'étape visant à faire de la productivité pour financer les CCR mais aussi un passage obligé avant leurs transferts vers RFF.

Pour la CGT le projet des EIC est un double projet d'étape :

- En traçant les pointillés du périmètre de l'infra circulation, la SNCF prépare le futur transfert vers RFF ou un GID européen (l'exemple des horaristes est très révélateur).
- En restructurant la branche Infra circulation, la Direction prépare aussi la Commande Centralisée du Réseau avec à terme une division par deux de ses effectifs, moins 7000 agents.

Sécurité : gardons la colonne vertébrale, luttons contre l'éclatement !



L'avenir des agents Transport-Mouvement ne peut pas tenir au hasard de leur affectation

PROPOSITIONS ALTERNATIVES DE LA CGT

En complément de la création de l'ARAF, limiter aux seuls agents du guichet unique national l'intégration dans une DCF séparée de l'Epic SNCF pour répondre aux injonctions de Bruxelles.

Les autres agents travaillant pour le GID (Gestionnaire Infra Délégué) peuvent poursuivre leurs missions au sein de la SNCF, préservant le caractère intégré de la SNCF.

Les UO circulation doivent rester au sein des Etablissements multi-activités pour garantir l'aspect transverse de la sécurité et la cohésion de la production.

Il nous appartient à tous de garantir, comme l'histoire nous l'a malheureusement à plusieurs reprises rappelé, que la sécurité doit rester un des piliers fondamentaux du transport ferroviaire au service de l'intérêt général et de la Nation.