



SÉCURITÉ FERROVIAIRE

Montreuil, le 16 juillet 2015

AGENTS D'ENCADREMENT INFRA-V

2 ANS APRÈS LA CATASTROPHE DE BRÉTIGNY, Y A-T-IL UN PILOTE DANS L'AVION ?

**La direction va-t-elle
encore abandonner
l'encadrement en rase
campagne ?**

**Pour l'UFCM-CGT, cette
invraisemblable fuite des
responsabilités doit
prendre fin !**

Management de la Sécurité

L'audit de l'EPSF* enfonce une porte ouverte : le contrôle de niveau 1 exercé par le N+1 pousse à « édulcorer » les constats. Il est donc temps d'avoir une réflexion sur le rattachement hiérarchique d'acteurs clés comme les COSEC, qui vivent des situations schizophréniques : faire carrière en édulcorant ou être rigoureux et se sacrifier ? De nombreux pays ont fait de ces salariés des salariés protégés, il faut dès à présent y songer !

Les rapports et expertises sur la catastrophe de Brétigny se suivent, se ressemblent et ... s'entassent, sans susciter les décisions urgentes qui s'imposent. Le dernier rapport en date de l'EPSF* fait état de constats qui « *mettent en exergue une faiblesse de l'efficacité du système de gestion de la sécurité* » : qualité des contrôles, connaissance des particularités des installations, maîtrise des savoir-faire, formation continue...aucun maillon du processus de production n'est épargné.

Il serait bienvenu que la nouvelle direction de SNCF Réseau prenne ses responsabilités et cesse de s'abriter derrière un plan d'actions, dont le point commun est d'aggraver encore la surcharge de travail des encadrants de proximité. Le triste anniversaire de Brétigny coïncide avec la naissance de SNCF Réseau et la sortie du rapport en question : coïncidence, vraiment ?

Le journal Le Monde souligne la « *sévérité du rapport* » : « *L'EPSF n'avait jamais mis en cause de la sorte l'entreprise publique, en particulier avant l'accident de Brétigny-sur-Orge* » et avance une explication : « *Avec cette enquête lancée en 2014, il entend avant tout rétablir sa crédibilité ...* » (05/07/15).

Notre explication est divergente. Nous avons la certitude qu'il y avait un parti pris de limiter la diffusion de rapports en privilégiant la confidentialité et une cible étroite de destinataires internes. Des collègues de l'EPSF nous ont clairement fait état de cette consigne. De plus, à l'heure de la création de SNCF Réseau, on comprend le besoin éprouvé par la direction concernée d'ouvrir le parapluie en présentant une situation récupérée dans un état très critique !

Ce rapport de l'EPSF innove en ce sens qu'il ose aborder une question totalement taboue et que l'UFCM-CGT est souvent seule à porter : l'adéquation entre les missions quotidiennes à réaliser et les moyens à disposition pour parvenir à les réaliser.

* EPSF : Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire.



Des mesures d'urgence :

Les engagements pris par la toute nouvelle direction de SNCF-Réseau sous la contrainte d'un rapport de l'EPSF pourtant sans concession, sont plus que décevants, ils dénotent à de rares exceptions près l'inconscience et l'inconsistance de l'équipe dirigeante.

L'UFCM-CGT exige un plan d'embauches en vue de combler le plus rapidement possible toutes les vacances de postes.

Il est tout aussi urgent d'améliorer la faisabilité de la formation continue, car les besoins sont identifiés. Il faut que chaque formation intègre le remplacement et/ou le renfort du collègue concerné. Plus largement, le système du remplacement mutuel (DPx par TO et vice-versa) n'est pas viable sur des postes de DPX. Un système « d'intérim » doit être remis en place !

Le document insiste ainsi sur 2 points essentiels :

- La vacance permanente et croissante de postes considérés par les inspecteurs comme des postes « clés » : DPX, TO, CEV, ...
- La longueur excessive des parcours qui amène les agents à exprimer, lors des entretiens réalisés, « ... des difficultés à réaliser les tournées ... ».

Malgré la constance et la gravité des constats, SNCF Réseau semble incapable de proposer une action concrète sur ces points capitaux. Il est ahurissant de constater que la direction reste enfermée dans une logique comptable qui lui interdit d'imaginer la moindre remise en cause de réductions d'effectifs décidées sans jamais prendre en compte la réalité du travail. C'est cette même direction qui impose à de jeunes diplômés, à la fois sans expérience et sans capacité à « refuser » de telles responsabilités, la tenue de ces postes clés.

Les seules actions retenues concernent des items, certes importants, tels que la formation continue, la qualité des contrôles de niveau 1, ou les arbitrages entre maintenance et travaux. Mais le verbiage fumeux utilisé par SNCF Réseau demeure en phase avec les us et coutumes d'une direction habituée au dégazage sauvage : elle ajoute de nouvelles difficultés aux acteurs qu'elle a déjà plongés dans les difficultés.

Quelques exemples :

- Le rapport faisant le constat du manque d'expérience des DPX et TO. SNCF Réseau propose la mise en place de « *modules d'e-learning et présentiel lors de la formation initiale des jeunes cadres* ». Vers toujours plus de minimalisme ?
- Devant les retards dans la maintenance, relevés sur une majorité de parcours, SNCF Réseau prend un engagement courageux et innovant : « Arbitrage en faveur de la maintenance ». Les plus anciens apprécieront, cet engagement éculé, sans cesse répété depuis des décennies, n'a jamais été respecté !

On peut toutefois souligner une bonne décision, avec l'annonce de la mise en place de moniteurs. Mais on doit rappeler aux plus jeunes que de tels postes existaient et qu'ils avaient été ... supprimés. On note aussi au passage que 50 emplois vont être dégaugés en puisant dans les ressources des directions centrales : où, quand, qui, comment les 50 postes en question peuvent être « supprimés » aussi facilement ? Mystère !

Les revendications de l'UFCM-CGT :

- Pas de tenue de postes pour des jeunes cadres et/ ou attachés TS qui doivent encore passer des épreuves : au mieux, on bâcle la formation initiale, au pire on gaspille des talents et ... de l'argent !
- Un examen rigoureux des dimensionnements des parcours pour en tirer les mesures qui s'imposent : les DPx/ TO doivent pouvoir exercer les tournées réglementaires !
- Une assistance de qualité pour débarrasser les DPX/ TO de tâches sans réelle plus-value de leur part : logistique des formations, véhicules routiers, petites fournitures, etc.
- Une réflexion sur les parcours professionnels, via le système des postes à fourchette permettant de diminuer le turn-over et d'améliorer la connaissance des parcours.

L'UFCM-CGT demande, depuis de nombreuses années, une réflexion sur l'accélération de la sous-traitance sur des domaines jugés jusqu'à maintenant protégés : tous les indices en notre possession démontrent une gabegie financière associée à une surcharge de travail pour les DPX : la réduction d'effectifs ne doit plus être une fin en soi !

Plus en amont, nous réitérons notre demande d'une réflexion sur le mode de management par les objectifs, avec de fortes primes suspendues à l'atteinte d'objectifs : la GIR. Si nous sommes opposés à ce mode de rétribution, nous considérons qu'il est à bannir sur des postes de sécurité. Il représente un véritable danger, car il peut pousser dans certains cas à masquer encore plus la réalité.

Le doublement du montant de la GIR n'est pas la solution, il démontre seulement un sous paiement de la qualification du personnel concerné, il faut entamer une négociation sur ce sujet !