CTN Exploitation

Compte rendu de la CPC Transport Mouvement du 25 juin 2013

Réforme du système ferroviaire : La Voie du service public plébiscitée dans l'action du 13 juin 2013

Dans sa déclaration de portée générale, la délégation CGT est revenue sur plusieurs sujets d'actualité :

Avec l'action du 13 juin, les cheminots ont envoyé un message clair au Gouvernement et à la Direction de l'entreprise sur la réforme du système ferroviaire, les salaires, le Fret, les effectifs, les réorganisations (voir déclaration).

Les chiffres communiqués par l'entreprise étaient faux (33%) au matin du 13 juin. Les médias ont repris ceux de la CGT 47,3% avec un plan de transport très perturbé.

La DCF a donné sa vision de la réforme : un ensemble très intégré (trois EPIC ?) qui répond aux préoccupations de l'Etat (Euro compatible) et qui garantit l'unicité historique du système ferroviaire à un coût maitrisé. La DCF a nié toute directive concernant les chiffres de grève.

Avenir de la filière Transport Mouvement

Nous avions fait rectifier les chiffres des mouvements internes à la filière Transport Mouvement en 2012 lors de la CPC d'avril. Le résultat était de – 50 % entre 2012 et 2011. Les soldes 2013 ont commencé puisque nous avons de nouveau – 30 % entre le premier trimestre 2013 et celui de 2012. La délégation CGT a réaffirmé que le renforcement du cloisonnement par activité était la source de l'effondrement des passerelles.

Le Président de la CPC n'a pas nié les chiffres, il a réaffirmé que ce n'était pas une volonté et qu'il entendait bien maintenir les passerelles, mais sans préciser comment !

Habilitation partielle de sécurité

Un travail serait en cours sur ce point au niveau du Ministère. Mais on ne saura rien de plus ….

☛ **La CGT exige et obtient que ce point soit à l'ordre du jour de la prochaine CPC.**

A suivre …

Formation entre deux habilitations

☛ **La CGT a exigé de nouveau que tous les agents de la filière Transport Mouvement bénéficient d'une formation minimum par an, dans le cadre de la formation continue et qu'ainsi tous les agents de la filière soient traités à l'identique.**

Un audit sur le périmètre de la DCF a préconisé la systématisation des formations entre deux habilitations. La DCF aurait décidé que chaque agent concerné bénéficie d'une formation par an au titre de la formation continue. Mais cette décision ne s'appliquerait pas aux autres agents.

Les activités n'ont pas revu leur position et garde, leur positionnement dogmatique, l'audit portait uniquement sur la DCF !

Nouvelle formation et nouvel examen de TTMV

☛ Un groupe de travail TTMV s'est réuni une deuxième fois début juillet, l'évolution affichée dans le document de la DCF minimise les évolutions.

La CGT était porteuse d'une motion signée unitairement réclamant une formation TTMV accessible à tous les agents de la filière et renforçant le caractère transverse de la filière (voir le compte rendu du GT TTMV).

Evolution de la règlementation

Notre délégation a sommé la Direction, lors de la CPC du mois d'avril, de reporter ces évolutions au dernier trimestre 2013 et de ne pas bâcler la mise en place. On avait répondu impossible, et que cela se passerait bien. La mise en place des documents et le volume de formation rendaient le délai trop court pourtant !

Lorsque la Direction s'entête à ne pas écouter les organisations syndicales, elle se met en difficulté. La CGT a revendiqué une vraie formation pour tous les opérateurs. Des questions restent en suspens, les chefs de services, agents d'escale vont-ils recevoir une formation ? Quand la Direction va-t-elle enfin simplifier ce mille-feuille de réglementation, où même les pôles Sécurité commencent à s'y perdre. Nous avons noté également que la réglementation n'allait pas évoluer à la même vitesse selon les EIC (notamment les consignes roses) et que cela allait engendrer une complexification supplémentaire !

La DCF a reconnu son erreur de vouloir passer cette évolution de la réglementation (ordres écrits…) trop rapidement. Elle va mettre en urgence un kit DC 7202 et la division de formation de la DCF réalise un cahier des charges sur la DC 7202. Sur la simplification de la réglementation, elle annonce encore une complexification mais insiste de ne pas vouloir mettre en danger les opérateurs !

Les activités Voyageurs et Fret n'ont apporté aucune réponse et n'ont pas indiqué comment elles allaient former leur personnel. Affaire à suivre.

Visite d'aptitude

Notre délégation a rappelé l'implication des cheminots avec la CGT concernant l'amélioration des conditions de la visite d'aptitude.

La mobilisation a permis d'arracher une bonne partie de nos revendications, mais d'autres doivent encore être décrochées.

Les chiffres fournis : la DCF a indiqué ses chiffres, les activités Fret, Proximités, et Voyages n'avaient aucune information à nous communiquer, chiffres non compilés, de qui se moque-t-on !

Opérations de Sécurité

Notre délégation avait interrogé la CPC sur le nombre d'accords internes (régis par la DC 4010), la réponse a été consternante !

La DCF a annoncé avoir passé :

- 69 accords DC 4010 (missions pour les activités) Formation, manœuvre, escale…
- 42 accords VO 4010 (missions pour la DCF) graissage détonateurs…

Le faible nombre de contractualisations est très inquiétant, seulement 111 sous-traitances d'opérations entre agents SNCF. Ces chiffres démontrent, les conséquences de la séparation par activité et également que le choix de l'abandon ou de l'externalisation de certaines tâches de sécurité reste dogmatique.

La question des boucles de rattrapage a été un sujet de débat vigoureux. Le constat a été réalisé, les GAME ne sont pas fournis dans les instances, et les directions s'enfoncent toujours plus dans l'analyse des risques et gèrent leur niveau de sécurité chacune dans leur coin, à coups de probabilités comparées au gain financier.

M. A.H Bertrand a réaffirmé que la sécurité des circulations reste une priorité pour l'entreprise, mais qu'elle va s'effectuer dans un nouveau contexte. La recherche de l'efficacité économique entrainera la suppression de doublons (exemple des agents donnant le départ des trains).

Lorsque M. Bertrand voit des doublons nous y voyons des boucles de rattrapage, et lorsque M. Bertrand parle d'efficacité économique, nous y voyons des suppressions d'emplois pour moins de service public !

*TTMV **

Sur la question des TTMV *, la DCF hésite à créer une spécialité « horaire ». L'embauche d'ATT TS* crée des problèmes de déroulement de carrière qui émergent au fil des années.

La délégation CGT a réaffirmé son opposition à de tels cursus, enfermant les agents non pas dans une spécialité mais dans un métier. Un groupe de travail issu de la CPC devait se tenir, une simple réunion d'information a été organisée au sein de la DPS.

Travaux

Lors de cette CPC, une présentation de l'analyse des facteurs humains lors de défauts de protection ou d'engagements sur voies protégées, a été réalisée en séance.

Un retour de l'expérimentation Daphné a été effectué.

Cela fait deux ans que notre délégation ne cesse d'intervenir à chaque CPC sur les risques et les dérives de l'entretien de notre réseau :

En 2012, nous avons eu à déplorer 4 accidents mortels sur le Réseau Ferré National.

Nous avons constaté une inquiétante augmentation d'événements sécurité tels que :

- ➔ **Les défauts de mesures de protection qui ont plus que doublé entre la situation au 1er trimestre 2013 comparée à la même période de 2012.**

Rappelons que de 2010 à 2012, l'explosion de ce phénomène était déjà de +176 %.

- ➔ **Les engagements de voies protégées sont en augmentation de 30 % sur le 1er trimestre 2013, par rapport à l'année précédente qui accusait déjà une hausse de 76 % sur les 4 dernières années.**

Les agents circulations ont des secteurs circulations de plus en plus importants et sont confrontés à :

- ✘ **Une multiplication des RPTX.**
- ✘ **Des gestes métiers comme la position des aiguilles, les mesures mouvements ou les zones à vérifier n'apparaissant plus dans les consignes de protection accentuant ainsi les risques d'erreurs.**
- ✘ **Une forte augmentation des travaux inopinés.**
- ✘ **Une pression importante subie par les agents circulations pour l'accord des travaux.**
- ✘ **Tout cela avec une formation S9 au rabais et une mauvaise documentation.**

M. Bertrand a rappelé le contexte d'explosion des travaux (notamment en IDF), il a partagé les problématiques de responsabilité et de pression sur les agents circulation. Il a rappelé la nécessité d'avoir un RTPX unique.

Il estime que la DCF a avancé sur le sujet en deux ans mais il restera beaucoup de travail au GIU.

Il concède que l'expérimentation Daphné n'a pas apporté de réelles améliorations dans la programmation des travaux, une autre expérimentation de ce type devrait commencer sur la région Centre avant toute décision de déploiement. Pour la réalisation des travaux, il faut aller vers une réelle professionnalisation des travaux et arrêter d'improviser. Avec le GIU, nous allons vers cette industrialisation, mais cette évolution prendra encore du temps.

Notre délégation a rappelé que la DCF a trop longtemps minimisé les difficultés d'organisation et de réalisation des travaux. Les statistiques, les analyses démontrent une forte dégradation depuis 2 ans. Cela n'est plus tenable et des mesures doivent être prises.

M. Bertrand a concédé qu'il faut organiser un espace d'échange avec les organisations syndicales, un groupe de travail sera organisé lors du dernier trimestre 2013.

Montreuil, le 16 juillet 2013