GROUPE DE TRAVAIL ISSU DE LA CPC MOUVEMENT SUR L'EVOLUTION DE LA FORMATION D'AMV RÉUNION DU JEUDI 03 MARS 2011

DANGER SUR LA SECURITE FERROVAIRE !

La formation d'AMV et l'examen d'AMV sont en passe de sceller la mort de la filière Transport Mouvement.Cette filière est pourtant le ciment de la Sécurité à la SNCF. Son rôle transverse est un élément essentiel de ce qui a fait le niveau si élevé de la Sécurité à la SNCF. La Direction entend pourtant y mettre fin. Plusieurs décisions d'importance consacrent ce scénario :

1 – DCF et EIC :

La création de la Direction des Circulations Ferroviaires (DCF) et des Etablissements Infra Circulation (EIC) scindent en deux la filière Transport Mouvement. D'un côté, 14000 agents prétendument seuls gestionnaires de la Sécurité des circulations (aiguilleurs, agents-circulation, Centres Opérationnels de Gestion des Circulations (COGC)), de l'autre, 13 000 autres, auxquels l'Entreprise s'efforce de retirer toute intervention sur quelque opération de Sécurité que ce soit.
Les premiers seraient des agents SNCF au service de l'ensemble des entreprises ferroviaires, les seconds ne seraient que salariés d'entreprises ferroviaires (SNCF Voyages, SNCF Geodis, SNCF Proximités).
L'obligation d'indépendance des premiers justifie le projet de leur rattachement à Réseau Ferré de France qui, déjà, décide de tout ce qui les concerne, finance également tout ce qu'ils font et s'apprête déjà à intégrer une partie d'entre eux, les horairistes du Bureau Horaires National (BHN).
Les seconds n'auraient plus qu'à participer encore quelques temps à la préparation des convois avant leur mise en circulation. Ils n'auront bientôt plus aucune prérogative en matière de Sécurité.
Et pourtant, les uns comme les autres, sont salariés de la même entreprise, la SNCF, dépendent du même statut, disposent exactement des mêmes compétences professionnelles.
C'est d'ailleurs ce qui fâche. C'est pourquoi la Direction veut casser ces points communs.

2 – Fin de l'AMV et du TTMV

La Direction décide de mettre fin au socle commun de formation des Agents-Mouvement.
Elle envisage que désormais chaque Activité employant des AMV, sera organisatrice des formations concernant ces examens sur la base d'un tronc commun amputé de 50 % des jours de formation qui prévalent jusqu'alors. Chacune organiserait également l'examen.
Il ne serait pas habilitant. C'est-à-dire que ceux qui en seront titulaires ne pourront pas s'en prévaloir pour pouvoir travailler.
Des formations complémentaires devront être suivies pour espérer n'exercer, non pas le métier d'Agent-Mouvement, mais une fonction (Infra : Agent-Circulation, Aiguilleur, Garde ; Voyageurs : Chef de manœuvre, Chef de service, Agent-Formation, Reconnaisseur ; Fret : Agent de desserte, Agent-Formation, Reconnaisseur, Chef de manœuvre).
C'est la fin de l'Agent-Mouvement ! N'existeraient que des agents exerçant une ou plusieurs des fonctions citées. La Direction laisse entendre que, bien sûr, la formation et l'examen de TTMV devront suivre l'évolution. Vers quoi ? On ne sait pas encore.
Et justement …

3 – Menaces sur la représentation des cheminots au plan de la filière Transport-Mouvement.

La Direction entend boucler le processus en s'attaquant aux instances de représentation des cheminots existant sur l'ensemble de la filière. C'est ainsi notamment que la Commission Fonctionnelle d'Hygiène de Sécurité et des Conditions de Travail Transport-Mouvement (CFHSCT-TM) devient, opportunément, « CFHSCT Infra-Circulation » et que la Commission Professionnelle Centrale TM (CPC-TM) fait l'objet d'incessantes batailles pour obtenir les informations sur le périmètre de toute la filière et non de l'Infra (Transport + Equipement) ou seulement de l'Infra Circulation.

Cette situation fragilise la sécurité ferroviaire. C'est certain ! Notamment à l'heure de l'ouverture à la concurrence où chaque opérateur n'a plus qu'une seule boussole : le profit, la cotation en bourse, le taux de rémunération des actionnaires.

Fédération CGT des cheminots 263, rue de Paris – Case 546 – 93515 Montreuil Cedex- TEL: 01 49 88 61 00 FAX : 01 48 57 95 65 - e.mail : coord@cheminotcgt.fr - Site :http://www.cheminotcgt.fr

SITUATION ACTUELLE

(pour un agent accédant à un premier emploi et hors formation au poste de travail)

FONCTIONS DE SECURITE	Tronc commun	Formation complémentaire	TOTAL	Nombre de fonctions auxquelles l'agent est habilité
Agent-Formation	50 jours	0 jour	**50 jours**	7 FS
Chef de manoeuvre				
Chef de service				
Agent de desserte				
Aiguilleur				
Reconnaisseur				
Garde				
Agent-Circulation	50 jours	15 jours[1]	**65 jours**	8 FS

[1] Module Agent-Circulation

SITUATION ENVISAGEE PAR LA DIRECTION - HORIZON AUTOMNE 2011

(pour un agent accédant à un premier emploi et hors formation au poste de travail)

ACTIVITE	FONCTIONS DE SECURITE	Tronc commun	Formations complémen-taires	TOTAL	Fonctions auxquelles l'agent est habilité	Nombre de fonctions auxquelles l'agent est habilité
Infra Circulation	Aiguilleur / Garde	25 jours	15 jours	**40 jours**	2 FS	Aiguilleur/Garde
	AC (Hors Zone diffuse, c'est-à-dire sans formation Voy)	25 jours	30 jours[1]	**55 jours**	3 FS	Aiguilleur/Garde/AC
	AC (En ZD, donc, avec formation Voy)		50 jours[2]	**75 jours**	7 FS	Aiguilleur/Garde/Ag. Circ. Ag. Formation/Reconnaisseur Chef de man./Chef de serv.
Voyageurs	Agent-Formation	25 jours	20 jours	**45 jours**	4 FS	Ag. Formation/Reconnaisseur Chef de man./Chef de serv.
	Reconnaisseur					
	Chef de manœuvre					
	Chef de service					
Fret	Agent de desserte	25 jours	15 jours	**40 jours**	4 FS	Ag. de desserte/Ag. Formation Reconnaisseur/Chef de man.
	Agent-Formation					
	Reconnaisseur					
	Chef de manoeuvre					

[1] 15 j. de Form. Compl. Aig./Garde + 15 j. Form. Compl. Ag. Circ. *(la formation complémentaire d'Agent-Circulation serait la même qu'actuellement)*
[2] 15 j. de Form. Compl. Aig./Garde + 15 j. Form. Compl. Ag. Circ. + 20 j. de Form. Compl. Voy.

DIFFERENCE SITUATION ACTUELLE ET SITUATION ENVISAGEE

ACTIVITE	FONCTIONS DE SECURITE	≠ sur nb total de jours	≠ sur nb de Fonctions de Sécurité	Fonctions en moins
Infra Circulation	Aiguilleur / Garde	**- 10 jours**	**- 5 FS**	Ag. Form/Reconnaisseur Chef de man./Chef de sev./Ag. de desserte
	AC (hors ZD)	**- 10 jours**	**- 5 FS**	Ag. Form/Reconnaisseur Chef de man./Chef de sev./Ag. de desserte
	AC (en ZD)	**+ 10 jours**	**- 1 FS**	Ag. de desserte
Voyageurs	Agent-Formation Voyageurs	**- 5 jours**	**- 3 FS**	Aiguilleur/Garde/Ag. de desserte
	Reconnaisseur Voyageurs			
	Chef de manœuvre Voyageurs			
	Chef de service			
Fret	Agent de desserte	**- 10 jours**	**- 3 FS**	Aiguilleur/Garde/Ag. de service
	Agent-Formation Fret			
	Reconnaisseur Fret			
	Chef de manœuvre Fret			

Malgré ces données, qui parlent pourtant, d'elles mêmes, la Direction soutient que son projet donnera plus de jours de formation.

En fait, elle base son raisonnement sur des agents qui suivraient l'ensemble des modules (Tronc commun + Formations complémentaires) ouvrant aux 7 fonctions concernées par l'examen d'AMV actuel (aiguilleur, garde, agent-formation, reconnaisseur, chef de manœuvre, chef de service, agent de desserte).

Que se passerait-il pour ces agents ?

Ils suivraient le tronc commun pour passer l'examen d'AMV (25 j.), plus le module Infra Circulation pour les fonctions d'aiguilleur et garde (+15 j.), plus le module Voyageurs pour les fonctions d'agent-formation, reconnaisseur Voyageurs, chef de manœuvre Voyageurs, chef de service Voyageurs (+20 j.) et enfin, le module Fret pour les fonctions agent de desserte, agent-formation Fret, reconnaisseur Fret, chef de manœuvre Fret (+15 j.)
Soit en tout : 25 j. TC + 15 j. IC + 20 j. Voy + 15 j. Fret = 75 j. contre 50 j. actuellement.
Et pour un agent-circulation : 75 j. (7FS) + 15 j. (AC) = 90 j. contre 65 j. actuellement.

Mais combien d'agents seront dans ce cas ?
Surtout quand on sait que la moyenne de fonctions mises en œuvre par agent est actuellement de 4, à quoi bon baser un système sur une probabilité si peu crédible de 7 fonctions exercées. D'autant que pour 4 fonctions, un agent n'aura que 25 j. TC + (2 x 15 j. FC), soit 55 jours, c'est-à-dire 5 de plus qu'actuellement et ceci sur la durée de toute sa carrière.

Le constat que nous faisons et qui concerne, lui, une majorité d'agents, c'est que **la formation donnée pour la tenue d'une premier emploi est en baisse**, à l'Infra Circulation (hors formation Voyageurs), de 10 jours pour les Aiguilleurs, Gardes et Agents-Circulation ; au Fret, de 10 jours, pour les Agents de desserte, Agents-Formation, Reconnaisseurs et Chefs de manoeuvre ; au Voyageurs, de 5 jours, pour les Agents-Formation, Reconnaisseurs, Chefs de manoeuvre et Chefs de service.
Elle n'est en augmentation que pour les AC qui recevraient, en plus, la formation complémentaire Voyageurs (+10 jours). Là encore, une minorité d'agents !

Les fonctions de Sécurité que l'agent pourrait exercer seraient systématiquement en baisse (de 1 à 5 en moins, sur 7) !
Les possibilités, pour un agent, de bénéficier des différentes formations complémentaires seront faibles.
Par exemple, quand une Activité aura la choix entre un agent qui aura déjà bénéficié de la formation complémentaire attendue et un agent qui ne l'aura pas suivie, le choix sera vite fait. Mais aussi, le tronc commun perdant 50 % des connaissances par rapport à l'actuelle version, placera l'agent en plus grande difficulté pour passer d'une Activité à l'autre et plus encore pour celui qui envisagerait de passer l'examen de TTMV.

Voyons bien que les fonctions de Sécurité portant le même nom au Voyageurs et au Fret (Agent-Formation, Reconnaisseur et Chef de manoeuvre) n'auront plus le même contenu puisque dépendant de modules de formations complémentaires différents élaborés par chacune des Activités.
Par exemple, **un Agent-Formation passant de l'Activité Voyageurs à l'Activité Fret, devra suivre la formation complémentaire Fret.**

Quel sens encore donner à des formations dites "complémentaires", plus importantes en nombre de jours que le tronc commun de base ? Drôles de "compléments" !

D'autre part, **très peu d'agents auront l'occasion de suivre tous les modules**. Car, non seulement les formations seront organisées par les Activités, mais le tronc commun de l'examen d'AMV, et l'examen lui-même, seront eux aussi dispensés par chaque Activité. Cela cloisonnera plus encore que ce n'est déjà le cas les agents dans leur Activité. Il y aura de fait autant d'examens AMV que d'Activités !

Que restera-t-il du caractère transverse de la fomation d'AMV ? Et , au-delà de la formation, les examens étant organisés par chaque Activité (AMV comme TTMV semble-t-il), que restera-t-il de la filière Transport-Mouvement ?

Mais encore, **l'examen d'AMV ne serait plus qualifiant**. En effet, il ne permettrait plus d'exercer aucune fonction de Sécurité. Ce seraient les formations complémentaires qui ouvriraient cette possibilité. Dans le cas où un agent qui aurait réussi son examen, mais ne donnerait pas satisfaction à l'évaluation à la fin de sa formation complémentaire, il ne pourrait pas travailler comme Agent-Mouvement. La Direction lui donnerait tout de même une chance et il n'aurait à être réévalué que sur les items pour lesquels il n'aurait pas satisfait à la cotation de la grille SAMI.

Connaissez-vous une seul cas où un agent titulaire d'un examen ne peut pas s'en prévaloir ?

Alors, la Direction menace, *"on peut très bien décider que l'examen soit positionné au bout des formations complémentaires. Cela produirait un examen spécifique à chaque Activité. Ce n'est pas notre choix."*
Voilà bien le niveau du dialogue social de notre Direction, alors que la position commune des Organisations Syndicales est à l'opposé d'une telle conception (Cf. déclaration ci-jointe). En effet, l'ensemble des O.S. (CGT, UNSA, SUD-RAIL et CFDT) a réclamé un tronc commun plus étoffé de formation de base AMV et son organisation de façon transverse.
Elle écrit qu'elle *"n'envisage pas de modifier la structuration de la formation proposée (tronc commun + modules de formations complémentaires)."*
Autrement dit, aucune discussion n'est possible en dehors de cette orientation !
Elle écrit encore, à propos des connaissances acquises en formation et non mises en oeuvre par la suite selon le poste tenu par l'agent, que *"le temps passé en formation initiale y correspondant s'avère inutile."*

 Qu'est-ce qu'on attend pour supprimer l'école obligatoire jusqu'à 16 ans vu le nombre de connaissances acquises qui ne seront pas utiles à nos patrons ! Nous sommes-là devant une conception ultra-libérale de la formation. Qui sont ces patrons qui prétendent, comme au 19ème siècle, que ce qu'on apprend et qui n'est pas mis directement en oeuvre ne sert à rien ? A quelle école nos dirigeants se sont-ils autant instruits ?
Elle dit : *"Le tronc commun devait être même encore moins important."*
Il faut ici comprendre qu'un projet initial prévoyait encore moins d'heures de formation dans le tronc commun. C'est dire où ils veulent vraiment en venir !
Elle dit encore : *"On peut regarder des choses à la marge, mais on ne peut pas bousculer beaucoup d'éléments de formations complémentaires vers le tronc commun."*

C'est pourtant tout le sens des efforts des O.S., et particulièrement de la CGT, dans la "discussion" qu'ils tentent de faire exister.

Et cette perle : *"L'élargissement des connaissances générales ne forme pas mieux les gens. Ceux bardés de diplômes ne trouvent pas de travail."*

On se demande même pourquoi on forme tout court !C'est bien un recul idéologique de plusieurs siècle auquel on assiste.

Elle reconnait : *"Les structures d'aujourd'hui font obstacle à la fluidité qui existait avant."*

Bel aveu du caractère nuisible du saucissonnage de l'Entreprise en Activités.

Et, comme pour nous rassurer : *"Tout le monde ne pourra pas faire carrière dans les Activités Fret ou Voyageur et devront passer dans les EIC."*

D'une part, l'étanchéité organisée de la DCF rend peu crédible cette affirmation, l'ambition de la Direction étant même de transférer l'intégralité des agents Infra Circulation à RFF. D'autre part, on découvre ainsi que les agents du Voyageurs et du Fret n'auraient plus de déroulement de carrière en restant dans leur Activité. Belle perspective ! Façon de préparer les esprits aux suppressions de postes à venir.

D'ailleurs, la Direction nous confirme que, pour les agents intégrant une nouvelle Activité, les formations seront financées par l'Activité cédante.

On s'en serait presque pas douté.

"C'est," est-il ajouté, *"que les Activités Voyageurs veulent une indépendance dans les recrutements."*

Vous êtes toujours à la SNCF … Heu ! On va se renseigner.

C'est ainsi que pendant 4 heures 10, on a eu à faire à un plaidoyer libéral sans égal.Aucune de nos propositions, remarques ou analyses, sur tel ou tel point précis, n'a été prise en compte.Des déclarations d'intention, contredites par la construction de la formation proposée, ont émaillé les interventions de la Direction, du style :

LA DIRECTION	LA CGT
"Les Activités sont attachées au contenu du tronc commun."	Pourquoi alors ne pas l'organiser de façon transverse, plutôt que dans chaque Activité ?
"Nous sommes attachés au besoin indispensable de connaissance du système global de Sécurité ferroviaire."	*NB : cette phrase a du être répétée au moins 10 fois au cours de la réunion …* Pourquoi amoindrir les connaissances dans le tronc commun, d'autant qu'il s'agit de former des agents sur un premier emploi ?
"Les formateurs doivent connaître, dans chaque Activité, le système global de Sécurité."	En quoi la connaissance de l'ensemble des contenus du tronc commun et des formations complémentaires par les formateurs ne leur donnerait-il pas une telle vision ?
"Ce seront les mêmes formateurs du tronc commun qui suivront les agents en formation complémentaire. Cela permettra un meilleur suivi."	Et avec des formateurs maîtrisant l'ensemble des connaissances, ce ne serait pas mieux encore ?

On a entendu encore : *"Le contenu du tron commun est peu modifié, seul le curseur des exigences a évolué, mais les items principaux ont été maintenus."*

Un représentant CGT lance alors : *"Vous prétendez ainsi faire apprendre en 25 jours ce qui s'apprend en 50 jours actuellement ?"*

"Non," répond la Direction, *"je n'ai pas raisonné en nombre de jours, mais en besoins des cheminots pour exercer leur travail."*

Ce sont, sans doute, les cheminots qui ont demandé un tel bouleversement de leur formation Sécurité, tant ils se sentent en difficulté pour exercer leur travail aujourd'hui…

A la question d'un représentant d'une O.S. sur le risque, avec des examens organisés par Activité, de mieux noter ce qui correspond à l'Activité, donc d'aboutir à des examens différents pour chaque Activité, la Direction répond : *"C'est vrai que ce que vous dites est à vigiler."*

Une des dernières phrases prononcées : *"La question de l'équilibre entre le tronc commun et les formations complémentaires n'est pas une question de jours, mais une question de contenus."*

Ainsi, des aspects pourraient basculer des formations complémentaires vers le tronc commun sans forcément générer plus de temps dans le tronc commun…

Voilà qui boucle bien une séance aussi improductive. Pour tout noble mépris de fin de partie, la Direction nous indique n'être pas opposée à bouger des curseurs, mais à la marge et non pour remettre en question le tronc commun proposé. Elle invite en ce sens les O.S. à faire parvenir des propositions avant le 07 avril pour une prochaine réunion le 05 mai.
La Direction n'accepte pas d'entendre la voix des cheminots à travers leurs représentants.

En conséquence, la CGT invite les cheminots à se mobiliser POUR :

- **le maintien de la culture de Sécurité historique de la SNCF,**
- **la pérennisation du caractère transverse de la formation d'AMV et de l'examen d'AMV,**
- **faciliter l'accés aux grades de maîtrise par l'examen de TTMV,**
- **l'exigence de la préservation de la filière Transport-Mouvement et de son caractère transverse,**
- **un développement des parcours professionnels,**
- **l'amélioration des possibilités de déroulement de carrière des agents,**
- **vérouiller l'accès d'entreprises privées dans la mise en oeuvre future de mesures de Sécurité (pour ne pas dire "d'insécurité"),**
- **le maintien des cheminots de l'ensemble de la filière Transport Mouvement dans l'EPIC SNCF, à commencer par les horairistes du Bureau Horaire National directement menacés aujourd'hui.**

Montreuil, le 31 mars 2011.