



INFRA CIRCULATION

ATTENTION

DANGER ON CASSE LE SYSTEME

Le Président PEPY, son COMEX et ses conseillers en stratégie entendent poursuivre à marche forcée leur programme d'éclatement de la SNCF. Après avoir créé une activité Fret autonome et indépendante avec les résultats déplorables que nous connaissons, la Direction de la SNCF s'attaque maintenant à la colonne vertébrale de l'Entreprise Publique: L'Infrastructure.

La Direction se sert des préconisations faites par la commission européenne sur l'équité et la transparence exigée dans l'attribution des sillons aux Entreprises Ferroviaires pour lancer un nouveau projet de restructuration.

Un jeu de dupe est savamment orchestré entre le gouvernement et le Président PEPY. Après le rapport émis par quelques technocrates suisses, la Cour des comptes par la voix de Philippe SEGUIN émet l'idée de sortir 55 000 cheminots de la SNCF et de les transférer à RFF. Le sénateur HAENNEL, quant à lui, propose de créer une nouvelle entité hors de la SNCF et d'y verser 14 000 cheminots de l'Infra. S'appuyant sur les conseils du sénateur, MM. PEPY et IZARD proposent eux de créer une entité indépendante dans la SNCF avec la création d'une Direction de la Circulation Ferroviaire et de 21 Etablissements

Infra Circulation. Le ministre des transports, dans sa grande mansuétude accepte cette proposition en exigeant que le directeur de cette nouvelle structure soit désigné par le gouvernement, et nos dirigeants présentent ce projet comme le dernier recours pour empêcher une externalisation de l'Infra circulation.

Par ce tour de passe-passe, G PEPY arrive à son objectif du projet "Simplifier la SNCF", scinder en deux l'Infra et sortir l'ensemble des agents en charge de la gestion des circulations des Directions régionales, des EEX, EEF, EEV ou EMF. Pour faire passer son projet, le Directeur de l'Infra rassure le personnel, les UO Circulations sont laissées en l'état, les services régionaux et nationaux sont inchangés, les agents travailleront sans pression des activités ou des EF.

REGARDONS PLUS PRECISEMENT CETTE PERSPECTIVE DE TRANSFORMATION.

La scission Infra T et Infra V entraîne de fait la fin des Directions régionales délégués à l'Infrastructure qui assurent la coordination des services. Le directeur de l'Infra, M. IZARD oublie de préciser que 95% du travail des gestionnaires de l'Infra en pré-opérationnel et en opérationnel nécessite des relations et des interfaces quotidiennes entre les différents intervenant dans la production ferroviaire.

Il est impensable que les aiguilleurs, régulateurs, agents des centres opérationnels de gestion des circulations, ceux des bureaux horaires

régionaux et locaux puissent travailler sans collaboration étroite avec les agents des escales fret et voyageurs, les gestionnaires des moyens, les conducteurs ou les services de l'équipement. L'élaboration des Renseignements Techniques, les FLASH et Avis Urgents, les AGT, ART et transports exceptionnels, les travaux inopinés, le traitement des incidents, comme la réalisation de secours en ligne, les anomalies à la caténaire, à la voie ou de signalisation ne peuvent être traités en toute sécurité sans une coordination parfaite entre les différents services.

La Direction prétend pouvoir remplacer ces interfaces par des référentiels Infra, mais ces documents n'ont toujours pas été présentés ni aux organisations syndicales, malgré les multiples demandes formulées, ni à l'EPSF qui doit les valider.

Aucun cheminot ne peut imaginer que des référentiels puissent fournir le même résultat que la coopération quotidienne d'agents appartenant à une même entité sur un périmètre géographique commun avec des intérêts professionnels identiques.

UN CHOIX DOGMATIQUE PRESENTÉ COMME UNE OBLIGATION.

Le Directeur des Opérations industrielles, M. DAMAS, l'avoue lors de la table ronde production du 12 juin 2009 : *« seulement 5% de l'activité gestion des circulations est soumise à une obligation de confidentialité. Le reste du travail doit être partagé entre les autres services qui entrent dans la production du transport ferré. »*

M. DAMAS annonce, dans la même réunion, qu'en cas d'incident entraînant de fortes perturbations, les Directeurs de Région ou leurs représentants devront prendre la direction des cellules de crise pour coordonner la gestion de la situation. C'est bien ce que font les DDI au quotidien. Il en sera de même au niveau national en cas d'incidents impactant tout ou partie du réseau, c'est bien le rôle permanent d'une Direction Déléguée à l'Infra unique regroupant la gestion des circulations, la maintenance et la régénération du réseau.

Dans l'organisation présentée, le Directeur de la nouvelle entité serait responsable de la gestion des circulations, le Président de la SNCF gardant la responsabilité de la sécurité ferroviaire sans aucun pouvoir hiérarchique. Le responsable du projet, M. ZANOTTI, qui a été prié de faire ses bagages depuis, affirme pourtant que séparer les responsabilités de la production et de la sécurité est une ineptie contraire à nos fondamentaux.

CE N'EST PAS LA CGT QUI LE DIT !

Rien n'impose la séparation de la gestion des circulations, ni les directives européennes, ni la loi française. La Direction de la SNCF prétend avoir conçu ce projet pour répondre à des impératifs légaux. La

loi dite "ARAF" (Agence de Régulation des Activités Ferroviaires) n'a toujours pas été débattue et votée à l'Assemblée Nationale. Les injonctions européennes imposent la transparence et un traitement équitable des différentes EF, mais n'obligent en rien la création de 21 EIC ni la désimbrication des Etablissements Exploitation et des Directions Régionales Déléguées à l'Infrastructure.

La Direction de la SNCF profite de la conjoncture pour pousser plus loin sa volonté de passer en force son projet "de rénovation managériale de la SNCF". C'est dans cette logique qu'elle a imposé une consultation du CCE sur ce dossier sans information préalable le 17 juin 2009. C'est la même stratégie qui l'a conduite à consulter les représentants du personnel lors d'un CCE extraordinaire le 7 juillet 2009 sur la restructuration de l'Infra Equipement.

Lors de la séance plénière du CCE du 17 juin 2009, la délégation CGT a soumis au vote une motion unitaire dénonçant le traitement intolérable de cette instance et demandant le report de cette consultation prématurée alors que le Parlement ne s'est pas prononcé sur la loi "ARAF" et que les élus du personnel n'ont pas eu en leur possession l'ensemble des éléments permettant une consultation valable. Cette motion adoptée par la CGT, SUD Rail et la CFDT, n'a pas été votée par l'UNSA.

La Direction a maintenu sa position, les élus CGT, SUD Rail et CFDT n'ont pas participé à la consultation, l'UNSA a voté contre.

Dans ce contexte LA FEDERATION CGT DES CHEMINOTS APPELLE A LA MOBILISATION, LE 7 JUILLET PROCHAIN, jour du CCE extraordinaire, pour dénoncer l'attitude irresponsable et irrespectueuse de la Direction. Scinder l'Infra en deux entités va à l'encontre d'une production ferroviaire de qualité et ne répond à aucune obligation légale.

Ces restructurations sont de nouveaux coups portés au caractère unique et intégré de l'EPIC SNCF, elles sont contraires à notre conception du Service Public ferroviaire.