



QUEL AVENIR AUX INFRAPOLES/LOG ?



Comparaison avec le privé, allons jusqu'au bout ?

- Quelle entreprise laisserait un DPX seul pour réceptionner du matériel, voire le décharger ?
- Quelle entreprise laisserait un DU sans réelle assistance administrative en proximité pour gérer ses rendez-vous ou la « petite » logistique pour le concentrer sur ses vraies responsabilités ?
- Quelle entreprise confierait à un jeune embauché la responsabilité d'une tournée de surveillance sur un des parcours les plus difficiles de France ?
- Quelle entreprise mettrait immédiatement « sur la touche » un cadre qui prévient des risques encourus ou dénonce les malfaçons de la sous-traitance ?
- Quelle entreprise répète à l'infini l'impossibilité de terminer le programme, qu'elle a elle-même présenté à son commanditaire ?
- Quelle entreprise s'épuise à remplir des justifications comptables (les CRU) de données toujours bricolées et loin de la réalité ?

La catastrophe de Brétigny est venue rappeler les dures réalités de la sécurité ferroviaire. Si nous mesurons que les recommandations des premières enquêtes du BEA-TT ont fait l'objet d'une prise en compte, nous considérons que le projet de réforme ferroviaire et son calendrier, maintenant connus, sont l'occasion de porter les questions de sécurité et, bien sûr, d'exercice de notre métier de la maintenance.

Exercer nos métiers dans de bonnes conditions

La cause principale et connue de tous est le manque de moyens. Il manque 1,5 milliard d'euros par an ! Cette carence ne date pas d'aujourd'hui et elle a conduit à une lente et sûre érosion de la qualité de notre travail. Pouvons-nous nous satisfaire de devoir mettre en place des ralentissements, mesure emblématique de cette carence ? Pour l'UFCM-CGT, la réforme doit s'attaquer à cette question. Or, que proposent les directions et le Gouvernement ? Ils considèrent que la réunification au sein du GIU va permettre de dégager jusqu'à 500 millions d'euros d'économies par an ! Sans en présenter une déclinaison sérieuse ! Tout nous porte à penser que ce sont toujours les mêmes recettes qui vont être appliquées.

Dès le début et avant la catastrophe de Brétigny, nous avons répété au ministre les conditions nécessaires à la réussite de la réforme : la prise en compte des dysfonctionnements du quotidien et de l'expérience des professionnels.

Sur la question de la maintenance, nous avons aussi insisté sur la nécessité d'une proximité qui a fait ses preuves. Le maillage du territoire ne permet même plus ce qui est, à notre sens, le minimum : une surveillance à un niveau satisfaisant. Des formes de polyvalence qui permettaient de maintenir des effectifs au-delà des seuls besoins de l'astreinte ont été abandonnées. La sous-traitance devient la principale variable d'ajustement. Par exemple, un maillage du territoire avec des agents capables de passer de travaux de débroussaillage à une relève de dérangement rapide ne présente peut-être pas un avantage financier immédiat, mais il rapporte gros et tout le temps ! Le manque de bon sens fait bien des dégâts et la bêtise qui consiste à faire découper les territoires selon des ratios déshumanisés, qui ne tiennent pas compte des réalités locales, est du même acabit.

Il faut tenir compte des difficultés, écouter les professionnels pour dégager les solutions qu'ils connaissent et maîtrisent. La solution d'une productivité « miraculeuse », au montant vertigineux de 500 millions d'€, ne sera pas atteinte sans porter préjudice à un appareil industriel déjà malade. Aucune entreprise dans le monde n'a réussi ce pari, sauf à être vite rattrapé par les réalités. La liste est longue, et de nombreux exemples récents, doivent réveiller nos dirigeants et nos ministres de tutelle.

**Le 20 mars 2014, votez
et faites voter CGT**