

La Direction de la SNCF présente l'intégration de la traction au sein de l'activité Fret comme une solution incontournable pour faire face à la concurrence. Elle veut absolument mettre fret SNCF dans une configuration identique à celle des Entreprises Ferroviaires privées, ce qui impliquerait d'intégrer les différents corps de métiers dans une seule et même entité assurant la formation, la préparation, la conduite et la réception des trains. Dans une même logique, elle voudrait modifier les règles du travail des roulants et sédentaires du Fret pour augmenter la productivité des agents Fret. Cette stratégie est une source d'inquiétude pour l'encadrement à la traction.

Quelles seraient les conséquences d'une telle organisation ?

- La dérèglementation du travail telle que la souhaite le Directeur de Fret SNCF est source de risques liés à la fatigue et à la perte d'attention, elle pourrait aussi générer un danger réel pour la santé des agents.
- L'intégration de la traction dans l'activité Fret va irrémédiablement engendrer une baisse du niveau de sécurité car une entité telle que Fret, dans un contexte concurrentiel, va automatiquement chercher à réduire les coûts de production. En conséquence, les coûts de formation et les contraintes liées à la certification des agents seront utilisés comme variables financières d'ajustement.
- La mise en place des Commandes centrales par Activité des ADC va engendrer une production trains dégradée et créer des situations à risques.

Par leur connaissance du terrain et des agents, les Gestionnaires des Moyens qui travaillent en

proximité dans les sites traction sont en capacité d'optimiser l'utilisation du personnel, de répondre à des situations individuelles des agents, d'être réactif en situation perturbée.

La Direction de la SNCF a l'intention de d'humaniser les Up Traction, par seul soucis d'éclater la traction et de réduire les effectifs

Les garants des règles de sécurité. [...] Des "empêcheurs de faire des bénéfices en rond"

GM. C'est toute la pertinence de la commande du personnel et de la gestion des engins moteurs qu'elle entend sacrifier. Si la Direction de la SNCF poursuit sa démarche, les Gestionnaires des Moyens

vont perdre tout le sens humain de leur métier et subir les délocalisations et la mobilité imposée. La Production Traction va perdre toute sa capacité à répondre efficacement aux besoins des usagers et des chargeurs.

Déjà les premiers effets du pilotage par activité à la SNCF ne sont pas rassurants. Le niveau global de sécurité baisse à la SNCF, car la maîtrise des coûts de production devient un critère prépondérant.

Et ailleurs...

Nous savons tous comment est gérée la sécurité dans les entreprises de transport privée, dans le domaine routier, dans la marine marchande qui vogue sous pavillon de complaisance, dans l'aviation du fait de l'ouverture à la concurrence et la création de compagnie low coast (des listes noires ont dû être ouvertes par les gouvernements européens). La concurrence en milieu ferroviaire a été testée en Angleterre, et la dégradation de la qualité et de la sécurité ne s'est pas faite attendre. En France, des incidents majeurs commencent déjà à survenir, la gestion de la sécurité ne semble pas être la priorité des entreprises ferroviaires privées qui intègrent tous les métiers.

L'intégration industrielle, telle qu'elle est souhaitée par la Direction de Fret SNCF, revient à laisser les rênes à ceux qui, donnent la primauté aux seuls intérêts financiers. Nous avons fort à craindre que sous la pression, **l'encadrement devra faire des choix entre les objectifs de productivité et la sécurité des circulations.** Comment continuer à assurer nos missions de dirigeants de proximité en charge de la sécurité à la traction alors que notre technicité et notre éthique professionnelle seront remises en cause dès qu'elles gêneront les objectifs mercantiles ?

Les garants des règles de sécurité, intégrés dans les activités, deviendraient des « empêcheurs de faire des bénéfices en rond » dont les responsabilités ne réapparaîtraient qu'au seul moment où il faudra servir de fusible suite à un accidents graves.

“ Les Gestionnaires de Moyens qui opèrent dans les UP Traction, exercent une boucle de rattrapage essentielle pour la qualité de la production et la sécurité des circulations. ”

Il est évident que la mise en place au nom de la sacro sainte productivité d'une commande à distance centralisée ne répondra pas à ces critères.

La sécurité des circulations ne doit en aucun cas être soumise à des contraintes budgétaires. Pour cela, les acteurs sécurité doivent être indépendants du système commercial. L'UFCM-CGT s'oppose à la création de la famille Fret !

Les propositions de l'UFCM-CGT

L'encadrement traction doit garantir la maîtrise de la sécurité en toute indépendance vis-à-vis de la production. C'est la condition essentielle pour maintenir ce haut niveau de sécurité, qui fait aujourd'hui la réputation de la SNCF. Pour cela, il faut des formations de qualité avec des moyens associés et des habilitations de conducteur qui respectent la législation et l'éthique professionnelle. Dans la configuration actuelle, le domaine traction est une fonction transverse qui peut assumer les normes de sécurité même si les activités essaient d'exercer des pressions sur les tractionnaires qu'ils soient CTT ou Gestionnaires des moyens. Les CTT doivent prendre leur responsabilité en défendant la sécurité et les règles métier afin de pouvoir travailler en toute sérénité. Les Gestionnaires de Moyens doivent rester au sein des Unités de Production, une commande des ADC et une gestion opérationnelle des Moyens Traction de proximité sont les seules garanties d'une production de qualité en toute sécurité.

Pour l'UFCM-CGT, les acteurs sécurité doivent travailler au sein d'une traction unique et d'un domaine transverse au sein de la SNCF.

**L'UFCM-CGT appelle l'encadrement traction
à s'inscrire dans l'action
à compter du 09 juin 2008 à 20 heures,
pour défendre notre éthique professionnelle,
la qualité et la sécurité
du service public ferroviaire.**