

Etablissements Infra Circulation, vers une autonomie complète ?

Sous le prétexte d'établir sur le réseau national une concurrence libre et non faussée, le gouvernement veut imposer la création d'une direction exploitation ferroviaire à laquelle seraient rattachés 21 établissements régionaux infra circulation regroupant les horairistes, régulateurs et agents circulation.

Cette nouvelle entité serait dotée d'un budget et d'une comptabilité distincts ainsi que d'un directeur nommé par l'état qui serait seul responsable de l'organisation et contrôlerait toute la production.

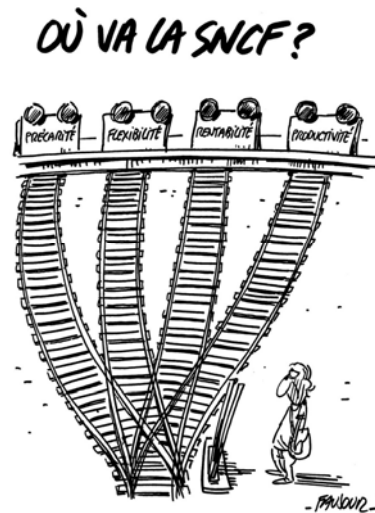
Après le fret, la direction veut étendre aux autres activités sa politique de fragmentation de l'entreprise.

Pour ce qui est de la partie exploitation de l'Infra c'est un véritable isolement dont il s'agit et qui met au plus mal la notion de sécurité dans sa globalité, car l'expérience nous démontre la nécessité d'intégrer la sécurité de l'exploitation dans tous ses aspects de la production ferroviaire.

Alors que la création de RFF, a significativement affaibli la sécurité opérationnelle de l'exploitation et entraîné une dégradation considérable du réseau ferré national, la direction continue de séparer tous les éléments composant la sécurité.

En augmentant les interfaces entre les différentes composantes du système de production ferroviaire, la direction met en avant l'affaiblissement de la performance, de la fiabilité et de la sécurité dudit système.

Ce dépeçage de la SNCF va rigidifier et cloisonner un système qui au contraire devrait être regroupé pour plus d'efficacité pour les usagers et la collectivité.



Et ça ne changerait rien pour les cheminots ?

Alors que la direction nous affirme qu'il ne s'agit que d'une adaptation d'organisation devant l'arrivée de la concurrence sur les trafics voyageurs, les conséquences pour les agents de la filière Transport/Mouvement sont déjà annoncées :

- **des « parcours professionnels » maintenus uniquement de l'escale et du fret vers l'infra.** Uniquement dans ce sens puisque la direction confirme qu'elle a besoin de salariés jeunes donc moins cher pour les activités les plus concurrentielles que sont l'escale et le fret et de salariés plus anciens ayant une meilleure connaissance du ferroviaire à l'infra. Quid des engagements pris en matière d'aménagement de fin de carrière pour les agents de l'infra en matière de réduction de la pénibilité alors que les services de l'infra sont ceux où il y a le plus de postes en 3x8?
- **des mouvements de personnel limités.** Pour garantir la confidentialité des informations dont disposeraient les agents de cette nouvelle entité, un certain nombre d'agents seraient soumis à des restrictions de mutation. La direction espère limiter cela aux horairistes durant la période montage du service et à quelques postes de directions mais la liste complète sera fixée ultérieurement par décret.
- **des UO maintenues en l'état mais pour combien de temps?** Avec des établissements prévoyant entre 200 et 1100 agents, certaines unités pourraient être fusionnées pour atteindre un effectif minimal. Par ailleurs, la direction ne cache pas sa volonté de faire coller ces établissements aux futurs postes à grand rayon d'action, soit 17 au lieu des 21 établissements prévus.

Nous constatons donc une nouvelle « désimbrication » par activité des agents de la filière transport mouvement qui mènerait au transfert d'un certain nombre de missions et d'agents vers la nouvelle entité, dont **le périmètre concerné serait :**

- *les études techniques permettant le tracé des sillons, l'allocation de capacité restant de la responsabilité de RFF*
- *les missions de tracé d'itinéraires réalisées dans les gares et les postes d'aiguillage*
- *le suivi et l'ordonnancement des circulations, réalisées pour l'essentiel dans les Centres Opérationnels de Gestion des Circulations (COGC).*
- *la veille opérationnelle sécurité et les prises de mesures conservatoires en cas d'incidents, ainsi que l'élaboration de la documentation d'exploitation et des règles d'exploitation particulières.*

Au total sont concernés:

- ♦ **12774 agents des 56 EEx et EMF existants.**
- ♦ **1236 agents des 23 Directions Régionales Infrastructure (DRI) actuelles.**
- ♦ **300 agents des directions IEX et IOS.**

Notre crainte porte tout d'abord sur le fait que pour satisfaire à l'extension de la concurrence au domaine voyageur on aille à terme, vers une externalisation des entités circulation. **L'Infra circulation deviendrait une unité d'affaire avec des recettes et des dépenses (charges de personnel) avec comme principal but de faire du business avec la circulation des trains et toutes les conséquences qui s'y rattachent en terme de sécurité.**

Malgré la séparation du Fret, le découpage par activité et la création UO dédiées, **les EEx sont restés, jusqu'à aujourd'hui, multi-activités, et symboles de l'entreprise intégrée.**

Répartition des effectifs Infra Exploitation en EEX et en DRI - Budget 2009

REGIONS	2009 en Moyenne Annuelle	2009 en Moyenne Annuelle	Budget 2009
	Eex	DRI	
Bretagne	248	37	285
Limousin	312	33	345
Languedoc Rous.	397	39	436
Normandie	456	39	494
Auvergne	468	33	501
Pays de Loire	479	39	518
Centre	477	64	541
Alsace	528	46	574
Midi-Pyrénées	553	47	599
IdF Sud Est	539	79	618
IdF St Lazare	573	55	628
Alpes	588	57	644
Bourgogne	624	68	692
PACA	696	57	754
Rhône	699	82	782
Idf PRG	758	64	822
Paris Champagne	786	83	869
NPDC	804	86	890
Aquitaine	847	62	909
Lorraine	856	72	928
Paris Picardie	1014	94	1108
Total	12774	1236	14011

La désintégration des EEx qui est envisagée est source d'inefficacité d'autant plus en zones diffuses. La filière transport mouvement ne pourrait plus satisfaire aux besoins de l'entreprise et faire valoir sa grande souplesse d'intervention dans différents domaines d'activité de part sa poly compétence.

La production d'un train, sa mise en circulation, la régularité, les travaux, les incidents et les situations perturbées, deviendraient ingérables avec des décideurs et intervenants de plus en plus nombreux et des agents de plus en plus spécialisés.

Pour SUD-Rail, l'ensemble de la filière 27, doit impérativement rester dans une logique de production intégrée, afin de répondre à toutes les situations qui touche l'exploitation ferroviaire.

SUD-Rail refuse de s'inscrire dans une démarche qui vise à mettre en place une structure qui s'apparenterait à une filialisation ou une privatisation avec pour seule fin un objectif de rentabilité.