



Montreuil, le 5 octobre 2016

M. AMBROSINI  
Directeur des ressources humaines de  
la SNCF  
2, place aux étoiles CS 70001  
93633 La Plaine St Denis

Monsieur Nicolas LIGNER  
Directeur de la Traction  
4 rue André Campra CS 20012  
93212 La Plaine Saint-Denis Cedex

Objet : Demande de Concertation Immédiate

**Monsieur le Directeur des Ressources Humaines de la SNCF,  
Monsieur le Directeur Délégué à la Traction,**

Hier pilier du système ferroviaire français et fierté de notre entreprise et des cheminots, la sécurité est aujourd'hui conditionnée à des contraintes économiques exacerbées par des décisions davantage guidées par des orientations idéologiques que par le caractère sécurisé de la production ferroviaire.

Le transport ferroviaire est un mode guidé et ouvert dont le niveau général de sécurité résulte de la conjugaison des niveaux de sécurité offerts par le mobile, les infrastructures et les procédures de sécurité.

Force est de constater qu'aujourd'hui, la conjugaison de niveaux de sécurité insuffisants et en constante dégradation sur ces trois composantes, conduit à un niveau global de sécurité impropre à satisfaire le droit fondamental des usagers à un transport ferroviaire de marchandises et de voyageurs sûr, fiable et de qualité.

L'état des infrastructures et sa dégénérescence non traitée depuis plusieurs années génère des situations des plus inédites.

De nombreuses lignes se voient limitées en vitesse faute d'un niveau suffisant de sécurité consécutif à un déficit en investissements et en emplois. D'autres ne font l'objet d'aucune mesure conservatoire malgré des seuils de tolérance technique sécuritaire notoirement dépassés.

Les mêmes causes servent de prétexte à la fermeture de certaines lignes à la circulation, de manière coïncidant par ailleurs fort opportunément avec les plans de restriction de dessertes ferroviaires orchestrées par la direction de l'entreprise.

Le recours incontrôlé et dogmatique à la sous-traitance est lui-même source de danger. Le nombre de chantiers « clés en main » ayant débouché sur des malfaçons graves est exponentiel.

Les cheminots de la Traction sont également mis en danger par l'immobilisme des décideurs, comme tel fut le cas sur le chantier de la LGV Bretagne-Pays-de-Loire en juin dernier.

Les mêmes politiques d'austérité en matière d'emploi et d'investissements, la dilapidation des savoir-faire cheminots produisent nécessairement les mêmes effets en matière de matériel roulant.

La grave problématique des déshuntages de certaines séries d'engins moteurs, qui a donné lieu à de nombreuses promesses de lendemains meilleurs par la direction de l'entreprise à son plus haut niveau, ne trouve cependant pas à se solutionner en réalité.

Les engagements pris de modification des installations demeurent très partiellement tenus et ceux de modification des matériels roulants restent lettre morte, de telle sorte que les graves événements connus en 2015 sont malheureusement et de manière tout à fait inacceptable, appelés à se reproduire.

De la même manière, la question de la vulnérabilité aux chocs des AGC, mise en lumière par l'accident d'octobre 2015, n'a donné lieu à aucune des modifications matérielles promises par la direction de l'entreprise.

Ces mêmes matériels semblent par ailleurs présenter un danger quant aux possibilités d'évacuation d'urgence du conducteur de la cabine de conduite en cas de choc imminent avec un obstacle.

L'accident du 18 août dernier à Saint-Aunès a mis en évidence les grandes difficultés d'extraction du siège conducteur dans une telle situation et seule l'intervention d'un second conducteur en cabine a permis au conducteur du train de s'extirper de son assise pour quitter salutairement la cabine.

Sauf à équiper chaque train de deux conducteurs, il est évident qu'une modification rapide et efficace des sièges de ces matériels s'impose pour garantir la sécurité due aux agents.

Face à ces risques endogènes et exogènes sciemment accrus, chacun serait en droit d'attendre de la direction de l'entreprise qu'elle prenne d'une part des dispositions correctives immédiates et rapidement efficaces et d'autre part, qu'elle mette en œuvre des mesures conservatoires par une organisation de la production plus sécuritaire et la mise en place de procédures de sécurité rigoureuses propres à garantir une sécurité optimale.

Le moins que l'on puisse dire est que l'objectif poursuivi par la direction de l'entreprise semble bien éloigné de cet intérêt général.

La sécurité, hier concertée, semble aujourd'hui se vouloir pensée unilatéralement.

Les modifications des référentiels sécurité, y compris Traction, sont mises en œuvre sans préalable alors que leur bien-fondé, leur opportunité et leurs conséquences méritent d'être discutés.

Il en est notamment ainsi de la réédition du référentiel T0035, fruit d'une concertation avortée par la direction de la Traction sans que les questions centrales de la certification aient souffert l'analyse et la réflexion collective.

Ce glissement de la culture sécurité vers une acception technocratique occultant les opérateurs métier s'avère impropre à pallier les risques inhérents au transport ferroviaire et s'annonce donc morbide à court terme.

Les incidences des facteurs organisationnels sur le niveau de sécurité sont niées. La multiplication des « pool-fac », temples de la dérogation générale, la mise en place d'astreintes conduite en infraction avec la réglementation et la législation du travail, le rachat de congés payés, les écarts multiples à la réglementation sous couvert de sous-effectif, sont autant de politiques d'entreprise mises en œuvre à la hussarde et dont les incidences sur le niveau de sécurité et sur la rigueur réglementaire qui devrait prévaloir sont systématiquement et grossièrement occultées.

Les détournements des contours des métiers participent de cette même orientation dangereuse exclusivement envisagée sous le prisme des économies de court-terme.

Le déploiement tous azimuts de l'EAS qui ne vise qu'à réduire la masse salariale, fait fi non-seulement du Service Public, mais également des préceptes sécuritaires en exposant notamment les agents de conduite à l'isolement et aux injonctions contradictoires.

L'extension incontrôlée des compétences des CREQ, CRLO et APLG sans reconnaissance préalable de qualification et formation adaptée illustre parfaitement la déliquescence de la ligne métier dont la Direction de la Traction devrait être garante.

Seule la reconnaissance d'un Grand Métier Conduite est de nature à répondre à l'exigence du haut niveau de sécurité résultant d'un haut niveau de qualification par un haut niveau de formation.

Cette nécessaire unicité d'une ligne métier forte laisse cependant place à tous les apprentissages de la sorcellerie menés par les activités, les produits ou certains dirigeants locaux, qui n'envisagent la production ferroviaire que par tuyaux et n'en mesurent nullement les enjeux globaux. Les règles de progressivité à géométrie variable ou encore les récents développements d'applications fantaisistes autour de l'outil Sirius n'en sont que des illustrations.

Dans cette course aux idéologies contre-sécuritaires, l'encadrement Traction est constamment dévoyé de son rôle.

Les CTT Ligne sont un maillon essentiel de la chaîne de sécurité et doivent retrouver rapidement leur rôle d'expert-métier en lieu et place de celui de porteur de régression collective que leur confère la terminologie de « manager ».

La politique du bâton peine toujours à laisser place à celle de la prévention et prend également la forme d'examen de pré-requis singuliers entravant les parcours professionnels de manière fort peu orthodoxe.

Les CTT Ligne dans les établissements, en sous-effectif notoire, ne peuvent non seulement plus assurer correctement la charge de travail inhérente à leurs missions, mais sont par ailleurs sollicités pour assurer la conduite des trains de plus en plus régulièrement.

Outre les effets néfastes sur la relation CTT/ADC et donc sur la prévention, le nombre d'accompagnements déjà insuffisant s'en trouve altéré, ajouté en cela aux contraintes, là encore d'application douteuse, qui entravent la disponibilité des CTT Ligne.

La tentative éculée de mettre en place des ADC+, échelon intermédiaire inspiré de la contremaîtrise ne saurait résoudre cette problématique.

D'autres cadres Traction, opportunément renommés « conducteurs occasionnels » après plusieurs années sans « occasion » de conduire, s'emploient avec plus ou moins de succès à cette tâche qui ne relève pas de leur métier, dans le cadre d'un suivi des plus aléatoire, moyennant une rétribution particulière qui n'a rien d'une reconnaissance de professionnalisme.

Pour La CGT, l'utilisation à la conduite des cadres Traction doit être limitée aux seuls CTT Ligne, demeurer exceptionnelle et cantonnée à la relève d'un conducteur en cas d'incident ou accident pour assurer la continuité du Service Public ou encore à la démonstration de gestes métier lors d'accompagnements ou actions de formation.

En aucun cas, le cadre Traction ne doit être amené à assurer la conduite d'une circulation ferroviaire hors la présence d'un conducteur, en dehors des cas d'incidents ou accidents susvisés.

Enfin, la question de la formation initiale ou complémentaire est également à mettre en lien avec le haut niveau de sécurité qu'elle est censée ambitionner.

Le nombre réel de JFC tenues ne permet pas de traiter tous les sujets, les thèmes nationaux sont davantage consacrés à la propagande d'entreprise qu'au maintien des compétences des agents de conduite, le manque de temps de préparation pour les CTT ou parfois leur animation par des personnes autres qu'experts métier péjore le niveau de formation.

Monsieur le Directeur des Ressources Humaines de la SNCF, Monsieur le Directeur délégué à la Traction, vous comprendrez que l'ensemble de ces éléments sont porteurs d'un haut niveau de conflictualité.

Nous serions en outre, en responsabilité pour communiquer en interne comme en externe sur cette problématique qui ne peut rester sans réponse.

Aussi, conformément à l'article 4-2 du titre II du RH0826 modifié par l'avenant du 13 décembre 2007, la Fédération CGT des cheminots dépose une Demande de Concertation Immédiate pour évoquer l'ensemble de ces points.

Dans l'attente d'être reçus, nous vous prions d'agréer, l'expression de nos sentiments distingués.

Pascal Poupat  
Secrétaire fédéral