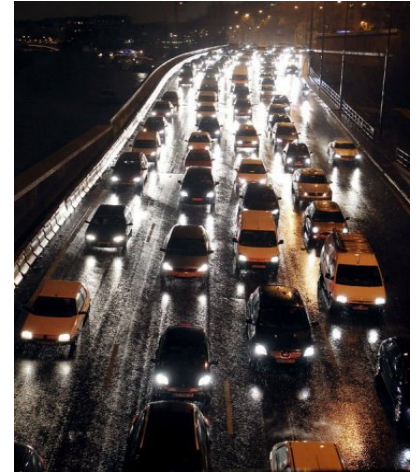


Décembre 2010 ...
La France sous un manteau blanc !



Dysfonctionnements transports :

Le retour d'expérience de la CGT

Les intempéries, certes, mais le système est en cause !

**MÉMORANDUM POUR QUE
PLUS JAMAIS ÇA !**

La neige et le froid ne sont que les révélateurs !

Nota : ce document a été réalisé, méticuleusement, avec les militants CGT confrontés, sur le terrain, aux difficultés.

Le révélateur incontestable !

Les intempéries de décembre 2010 seront-elles l'éclairage bénéfique sur notre système de transport qui a subi d'importants dysfonctionnements ? Rien n'est moins sur si nous laissons tourner, si rapidement, la page ainsi que veulent le faire le gouvernement et les directions d'entreprises.

Déjà, **en refusant leur place aux représentants des salariés dans les tables rondes pour tirer enseignement et décider de mesures, le gouvernement a méprisé les salariés. Ce sont eux qui, en premier lieu, ont été confrontés aux pires conditions** pour faire fonctionner ce qu'ils pouvaient avec ce dont ils disposaient comme moyens et sur des modes d'organisation qui, à bien des égards, leur ont été imposées. Au premier rang des situations, aux côtés des usagers et dans la même galère, ils ont leur mot à dire.

Dès lors, **la parodie gouvernementale, avant tout médiatique, ne pouvait qu'accoucher d'une souris.** Au-delà de son choix politique anti-dialogue social, indépendamment des divergences profondes qui n'auraient pas manqué d'apparaître, le gouvernement s'est, tout de même, privé d'information et de connaissance dont, seuls, ceux sur le terrain disposaient. Tout ça n'est donc pas très sérieux !

La CGT se refuse à laisser faire, il faut tirer expérience pour ... plus jamais ça. Et force est de constater que tout reste à faire.

Nous l'affirmons clairement : les intempéries, certes, mais le système est en cause. Sans des révisions substantielles, les mêmes causes produiront les mêmes effets, dès la neige et la glace revenues.

Qu'il y ait des intempéries est une affaire de saison. Que notre système de transports ne puisse plus y faire face, comme il ne peut plus faire face au moindre impondérable, est une affaire d'organisation, de sous-investissements, de déstructuration et de manque de moyens. C'est, avant tout, la résultante des politiques publiques depuis 30 ans.

Enfin, la casse du service public, les politiques du business, de compétitivité financière systématique pour satisfaire des actionnaires à qui la puissance publique a fait le choix de confier un secteur stratégique et d'intérêt général, viennent de montrer au grand jour leur limite et leur arrogance. Qu'on le veuille ou non, ça ne marche pas ! Chercher des boucs émissaires en la personne, souvent, des salariés n'y changera rien !

Les usagers, les salariés du secteur mais aussi l'économie du pays sont les perdants.

A la lumière de ces événements, le débat public objectif doit avoir lieu. Il ne saurait se réduire à un épisode saisonnier, il doit porter sur l'historique et se fixer l'objectif d'y remédier. C'est tous les jours que des dysfonctionnements ont lieu. **C'est tous les jours que les salariés souffrent de ne pouvoir rendre le meilleur service.**

Au-delà des moyens supplémentaires, indispensables à examiner, en emplois qualifiés et stables comme en matériels adaptés et disponibles, en matières premières pertinentes comme en niveau de stocks, en prévention et maintenance comme en curatif et réparation ; **les organisations sont, sérieusement, interpellées.**

Le type de gouvernance qui s'est imposée, au nom du dogme libéral, favorisant les cortèges de sous-traitance et d'externalisation, au nom des désengagements de l'État, y compris sur la sûreté et la sécurité, transférant de multiples responsabilités sur les régions et départements, **a détruit les synergies des logiques intégrées indispensables.**

Ainsi a été, considérablement, fragilisé le système et ont disparu les solidarités et coopérations. C'est le règne du chacun pour soi et du rejet sur l'autre des responsabilités.

Il faut donc, aussi, être capable de tirer analyse de cela, revoir les organisations et la gouvernance pour utiliser mieux les moyens existants et maîtriser, pour la collectivité, les finalités des actions décidées et conduites.

Pour la CGT, l'écran de fumée déployé par le gouvernement ne peut pas être accepté. Gouvernement et pouvoir publics ne peuvent faire l'impasse sur une mise à plat du système de transports, de son fonctionnement, de son organisation et des moyens associés.

C'est tout le sens de ce mémorandum qui porte sur les 3 secteurs clés mis au devant de l'actualité de décembre 2010. Il se veut, résolument, revendicatif et volontaire pour engager une reconquête d'un système de transports performant, en tous temps et toute heure, dont un service public capable d'assurer l'accessibilité à tous les citoyens.

Il est une pièce utile à un éventuel débat parlementaire comme à une saisine des CHSCT

de chaque entreprise concernée qui serait la moindre des choses.

Les salariés du secteur et les usagers de la route, du rail et de l'aérien n'ont pas à revivre les souffrances que leur a infligées, avant tout, un système économique décidé au nom de l'air du temps en non en réponse aux besoins.

A coup sûr, les intempéries révélatrices seront l'éclairage bénéfique si les mobilisations salariés/usagers s'en mêlent.



LES ROUTES

Neige et pagaille sur les routes de France :

Le désengagement de l'Etat a une responsabilité incontournable. La reconquête du service public est indispensable pour répondre aux besoins et mettre un terme à la carence des pouvoirs publics.

La neige arrive ! En décembre ? En 2010 ? ... Mais où sont les véhicules de déneigement de nos routes nationales ? Chacun a pu constater les difficultés, voire les situations d'absence totale, d'intervention publique. La vie du pays, son activité économique s'en sont trouvées fortement perturbées. La chasse aux boucs émissaires s'est ouverte.

1. Constat :

Partout le service public et ses usagers se sont retrouvés dans la galère...



Des milliers de personnes se sont trouvés bloqués dans leur véhicule, notamment le mercredi 8 décembre. Nombre d'entre elles n'ont pu gagner leur lieu de travail, alors même qu'elles avaient parfois pour mission de procéder

à des tâches hivernales liées aux intempéries dans leur activité professionnelle. Il s'en est suivi un effet boule de neige sur le blocage de presque tout le système de transport.

Les prévisions météo : malgré les alertes météo, la présence de nos stations météo et l'activation des centres de coordination, les services spécialisés de déneigement de la **viabilité hivernale (VH)** se sont trouvés en difficulté pour engager leurs interventions sur leurs circuits de déneigement prévus, tant à cause de la circulation que des situations de blocage de certaines routes par quelques poids lourds.

Il en ressort une fragilisation des procédures de décision des responsables de la viabilité hivernale sur le terrain et au plus haut niveau quand l'épisode neigeux est brutal et intense.

2. Analyse :

Ce n'est donc pas la faute de météo France ! La neige en décembre, ça ne relève tout de même pas de la catastrophe naturelle imprévisible !

Les situations de blocage sont la résultante de mesures d'interdiction de circulation des PL qui interviennent trop tardivement. A qui la faute ? Au transport routier en raison du transport à flux tendus (véritable stock de marchandises sur les routes qui s'est développé au rythme de la libéralisation du secteur des transports et de la logique du tout routier depuis 25 ans !) ou à l'irresponsabilité des pouvoirs publics de ne pas prendre de décisions d'interdiction de circulation assez tôt pour préserver les accès des engins de déneigement aux routes ?

En fait, tout cela se négocie entre le ministre et les organisations professionnelles de transporteurs et de chargeurs, qui mettent une pression considérable, pour in fine donner

priorité à leurs activités! Pas surprenant que la pression sur les conducteurs routiers se solde par « passer coûte que coûte » au risque de la sécurité des salariés, des agents de l'Etat chargés de l'exploitation et des usagers de la route.

De plus, les capacités de stationnement des véhicules sont, à l'approche des grandes agglomérations notamment en Ile de France, en déficit chronique. C'est une question récurrente posée, depuis longtemps, par les salariés routiers pour leur permettre de respecter la réglementation sociale et de bénéficier de conditions de sécurité et d'hygiène pendant leurs temps de repos ! C'est bien de la responsabilité des pouvoirs publics de mettre en œuvre les capacités de stationnement nécessaires plutôt que de laisser se perpétuer le stationnement des PL sur les bandes d'arrêt d'urgence (B.A.U) et les bretelles d'accès et de sortie des stations services (c'est un scandale connu de l'Etat!).

Il en est de même de la responsabilisation des usagers en voiture, pour se rendre au travail ou pour le quitter, qui ne peut s'engager dès lors que les pouvoirs publics n'anticipent pas sur les événements : aller au travail et rentrer de son lieu de travail ne devraient pas poser de problème avec 5 cm de neige ! y compris lorsque les salariés empruntent les transports collectifs par bus.



Les plans d'organisation et de mobilisation de la viabilité hivernale, mis en œuvre du 15 novembre 2010 au 15 mars 2011 sont empêtrés dans les spirales d'économies de moyens et d'abaissement de niveau de service et sous-estiment les besoins des organisations de travail qui sont sous pression des résultats attendus de retour à l'état normal des routes.

Les équipes en astreinte sont contraintes au retour au travail une semaine d'astreinte sur deux au lieu de trois normalement, voire quatre, pour

assurer la continuité sur une période de neige ou de météo délicate qui se prolonge sur plusieurs semaines. C'est à coup de dérogations des garanties minimales du temps de travail et de repos et d'amplitude que l'on passe l'évènement météo et la dégradation des conditions de circulation. Il s'ensuit une situation de travail dégradée qui pousse, quelquefois, à franchir la ligne blanche des réglementations du travail.

Le dialogue social au sein des comités techniques paritaire (CTP) et des comités locaux d'hygiène et de sécurité (CLHS) se solde, la plupart du temps, par une absence de réponses aux exigences des agents et de leurs représentants syndicaux sur ces questions de conditions de travail et de sécurité.

Les moyens disponibles engins, véhicules de déneigement et les stocks de sel ne sont plus à la hauteur des besoins opérationnels.

Le transfert des routes nationales en 2007 dans le cadre de la décentralisation, a multiplié les gestionnaires des infrastructures entre les services de l'Etat –DIR- et des Conseils Généraux et les communes.

A cela s'ajoute le démantèlement des parcs départementaux (des ex DDE) transférés en tout ou partie aux départements, qui **a fragilisé la maintenance et l'entretien et la réparation des engins.** Quand on désintègre ces outils formidables qu'étaient les parcs de la « maison Equipement », on perd toute une synergie et des coopérations entre services pour assurer une capacité opérationnelle.

Le service public est, avant tout, confronté au « mauvais temps » des politiques d'affaiblissement des moyens publics qu'elles s'appellent RGPP ou réforme de l'Etat et austérité budgétaire pour les services publics.

La gestion des situations de crise est frappée par l'insuffisance des moyens opérationnels propres à l'Etat.

Au sein du ministère, alors qu'ils étaient le fleuron emblématique des ex DDE avec, au cœur de leurs métiers, la prévention et le traitement des épisodes neigeux, mais aussi en appui solide sur la culture de la gestion des situations de crise qui se manifestaient très concrètement sur le terrain. Aujourd'hui, les efforts maximums et mobilisations des hommes

et équipement publics sont fournis, bien souvent, par les collectivités.

Il faudra bien sortir de cette situation de carence des pouvoirs publics ! Sinon c'est à répétition, ici et ailleurs, que se reproduiront les « pagailles de décembre ».

L'engagement et les difficultés des agents sont au maximum et agissent comme des véritables amortisseurs des situations de crise, mais les limites sont atteintes.

Par exemple, lors de la journée du 24 décembre 2010, jour de la paralysie dans le Nord-pas –de Calais le centre d'entretien et d'intervention (CEI) d'Arras n'avait qu'un seul camion pour faire, environ, 35 à 40 km de salage (aller) ; des agents d'autres CEI ont été appelés avec leurs engins de déneigement, en vain, puisque le mal était fait compte-tenu des distances : de Lille à 55 km, de Dourges à 30 km et Valenciennes à 70 km ! En Ile de France, ça roulait bien sur le périph et sur les autoroutes, mais blocage sur les grandes pénétrantes des voiries rapides urbaines (N118..) à cause des PL et des insuffisantes capacités pour leur stationnement pour éviter l'encombrement de la voirie.

Des difficultés de coopération entre les services des différents gestionnaires de voiries apparaissent, malgré la volonté de quelques responsables, dans la gestion des stocks de sel, chaque gestionnaire étant, légitimement, occupé à traiter en priorité ses « points durs ». Les Documents d'Orientation de la Viabilité Hivernale 2010/2011 des DIR Massif central et de l'Est avec les consignes de déneigement en priorité de la voie de droite en début d'épisode neigeux engendrent des conséquences catastrophiques sur le retour à la situation normale et aboutissent à la paralysie systématique du trafic aux heures de pointes.

Que dire des difficultés des agents de la DIR Sud Ouest pour faire réparer leurs engins de déneigement depuis la disparition des parcs départementaux des ex DDE qui assuraient la maintenance, l'entretien et le dépannage des engins par leurs équipes d'astreinte ! Maintenant il faut prendre RdV auprès d'une plate-forme de réparation « externalisée », c'est donc une source de complexité et d'inefficacité !

Le respect des garanties minimales du temps de travail et de repos sont poussés au maximum.

Dans la DIR nord certains agents ont effectué jusqu'à 26 heures de travail consécutifs afin d'effectuer le service public. Que dire de la mise sous pression des équipes liées aux contraintes exceptionnelles qui vont au maximum de ce que permettent les obligations minimales sur le temps de travail et de repos des équipes... C'est pour ces raisons liées aux conditions de travail et d'hygiène que la CGT a contesté et dénoncé les dispositions du cadrage national des DIR en œuvre depuis 2007.

Que dire également des situations de sécurité et de stress des agents de la DIR Massif Central quand les responsables refusent la conduite accompagnée du conducteur (1 chauffeur et un opérateur) des véhicules dans des conditions difficiles des routes bidirectionnelles malgré un effectif présent ! Un agent a travaillé 19 heures sur une amplitude de 20h30 et a obtenu un repos de 11 h pour reprendre le travail à l'issue de son repos pour une durée de 12h 30 sans interruption...

La capacité d'intervention à titre préventif et curatif est largement affaiblie par les réductions des moyens budgétaires.

Les personnels œuvrant au sein du programme des infrastructures et des services de transports représentent au total 16 977 ETP soit 48 % des effectifs de ce programme consacré aux politiques de l'entretien et exploitation des routes. C'est, globalement, une insuffisance d'effectifs de l'ordre de 1000 agents dans les DIR, depuis plusieurs années qui est en cause et combattue par la CGT afin de retrouver une capacité de travail à la hauteur des attentes du niveau de services de qualité.

Alors que dire du budget 2011, par lequel le gouvernement annonce une réduction de 27 % des crédits d'entretien des routes nationales. Les crédits de fonctionnement pour la viabilité hivernale passeront de 169 millions d'€ en 2010 à 153 millions en 2011 soit 10% de baisse.

La localisation et la quantité des stocks de sel¹ et l'anticipation de son acheminement par train, le

¹ Les mesures gouvernementales de la table ronde « route et transport » du 11 janvier 2011 : meilleure

volume des stocks et leur renouvellement pendant la période hivernale sont des paramètres opérationnels étroitement associés à une organisation de travail.

La division du travail entre différents gestionnaires des réseaux routiers (décentralisation et transfert des parcs aux départements...) a désorganisé plutôt que renforcer les organisations.

3. Propositions :

Ces propositions, en portant sur le contenu, l'organisation et les moyens, s'inscrivent dans une reconquête du service public.

Les services publics ont pour vocation à répondre, en continu, 24h sur 24, aux besoins des populations, et de l'économie du pays pour éviter la galère des usagers.

Il faut réinvestir fortement dans les moyens matériels et humains de l'exploitation de la Viabilité Hivernale.

Pour que ça fonctionne bien dans le respect des garanties minimales, il faut revoir les moyens et l'organisation de la production de la Viabilité Hivernale qui reposent tant sur le professionnalisme des agents que sur l'engagement et la prise en compte de la pénibilité des équipes en continue.

Revoir l'organisation d'ensemble permettant la mise en cohérence des actions et de l'organisation à chaque niveau de responsabilité, ce qui pose les questions des synergies des services et de mutualisations des moyens.

Mettre en place une cohérence d'organisation et une mise en commun des Documents d'Orientation de la Viabilité Hivernale avec ceux des collectivités et des sociétés d'autoroutes, qui sont les "feuilles de routes" de l'exploitation en VH.

Mettre en commun certains moyens tels que la gestion des zones à risques et la gestion des stocks de sel en conformité avec les obligations de sécurisation des quantités disponibles issues de la table ronde « épisodes neigeux ».

identification des zones à risques pour le PL ; renforcer les quantités disponibles de sel dont les stocks doivent aujourd'hui couvrir en moyenne 20 jours d'intempéries en début de saison ; ce stock devra désormais être sécurisé de façon à garantir durant tout l'hiver une autonomie minimale de 8 jours d'intempéries.

Exiger que les différents gestionnaires soient étroitement associés et liés solidairement pour le retour de la route aux conditions normales d'exploitation. Ce qui suppose de revoir l'organisation d'ensemble des moyens de la viabilité hivernale (VH) y compris des organisations de travail.

Considérer juridiquement cette mission d'intérêt général avec une obligation de moyens, dont une exemplarité des moyens de l'Etat, en vue d'une production d'un haut niveau de service public de qualité.

Sur la gestion des situations de crise :

Responsabiliser les employeurs en la matière pour que l'organisation de la Viabilité Hivernale fonctionne bien : « il vaut mieux rester sur place quelques heures plutôt que de se fourvoyer dans la circulation pendant l'épisode neigeux en cours de traitement ».

La mobilisation des forces de l'ordre doit être au maximum pour gérer les situations de la circulation délicate avant qu'elles ne dégénèrent !

La sécurité des salaires doit être assurée en tous temps sur les lieux du travail et leur trajet domicile-lieu de travail. Les véhicules de déneigement bénéficient de priorité par les gyrophares à éclats bleus, encore faut-il qu'ils puissent accéder aux routes ! Une fois de plus, le rôle des forces de l'ordre est primordial pour cette intervention en période météo délicate.

Interdire strictement, dès l'alerte météo, la circulation des poids lourds pour laisser tous les accès et manœuvres possibles et nécessaires aux engins de traitement.

Mettre en place un dispositif de prise en charge des chauffeurs routiers, ne céder, en aucun cas, aux pressions du patronat pour déroger à la règle d'interdiction de circuler. **Protéger socialement les salariés chauffeurs des réprimandes et sanctions** de la part de leurs employeurs.

Restaurer le dialogue social. Il s'avère être une priorité pour la bonne organisation de la Viabilité Hivernale. Les espaces de concertation et de consultation des agents (CTP et CLHS) doivent jouer leur rôle, pour prendre en compte les exigences des personnels et des besoins de leur organisation de travail. Sinon

c'est une vision de chefs de services qui sont cantonnés sur des tâches technocratiques (tableaux de bord) en plein décalage avec les missions des agents.

4. Conclusion : Il faut reprendre la route du bon sens !

Pour la CGT, il faut en finir avec la « politique de l'autruche ». Les directions sont rattrapées par les problèmes de terrain, de conditions de travail et de sécurité des agents. La ministre est, désormais, saisie de ces préoccupations fortes de l'opinion publique. La CGT demande que les bilans de la période hivernale soient,

enfin, approfondis en regard de ces analyses et qu'aucun sujet ne soit tabou pour que soient mis sur la table des négociations les besoins et exigences du service public et des agents.



RAIL

Les intempéries, ou toute autre situation perturbée, sont l'arbre qui cache la forêt : les causes des difficultés et dysfonctionnements sont plus profondes et structurelles.

1. CONSTAT :

L'objectivité oblige à dire que la SNCF, sous la forte implication sans compter des cheminots, malgré les difficultés, a été capable de faire circuler 15 000 trains quotidiens. Seul 5% d'entre eux ont connu d'importantes perturbations. Ils ont fait le cliché, bien trop vite généralisé certes, mais tout de même révélateur de dysfonctionnements qui précarisent l'ensemble des capacités de circulations. La conscience professionnelle des cheminots atteint, réellement, les limites pour pallier aux dysfonctionnements issus des désorganisations de la production et, au-delà, de manque de moyens et d'abandon de tâches au nom du risque calculé sur des bases de statistiques.

Pour autant :

- la qualité de service au quotidien, intempéries ou pas, est sérieusement égratignée. Les usagers, excédés par les retards et suppressions de trains devenant coutumiers, ne tolèrent plus l'insupportable.
- la régularité est une attente forte, parfois trop forte même au point d'influencer des négligences. Il n'en reste pas moins que, sur l'année 2010, la régularité est en recul :

- ➔ **Les TGV** pour un objectif de 90%, elle se situe à 88% soit -2% sur 2009,
- ➔ **Les TEOZ** pour un objectif de 90%, elle se situe à 86% soit -1% sur 2009,
- ➔ **Les TER** l'objectif de 91,7% n'est pas, non plus, atteint et, de plus, des TER sont régulièrement supprimés sans être pris en compte sur la régularité,

- ➔ **Les Trains INTER CITES** pour un objectif de 84,6%, elle se situe à 80% soit -3% sur 2009,
- ➔ **Les TRANSILIENS** pour un objectif de 92%, elle se situe à 90%, également inférieure à 2009,
- ➔ **Le FRET** pour un objectif de 82%, elle se situe à 76% soit -3% sur 2009.



- La difficulté à faire face à la situation des intempéries, et plus généralement à tout impondérable, est avérée.
- Dans la période d'intempéries, des trains ont subi de forts retards, d'autres n'ont pas circulé, des milliers d'usagers frigorifiés et désabusés se sont retrouvés sur les quais de gares non déneigés.



- Les conflits avec les usagers se multiplient à tous les niveaux : vente, quais de gares, dans les trains, entraînant des conditions de travail exécrables, les agents démunis se trouvant pris pour cible, identifiés à la SNCF et ses choix.
- Le réseau ferroviaire, son infrastructure, a continué, depuis des années, à se

dégrader. Rien que pour l'été 2010, la Fédération CGT des Cheminots avait relevé 387 incidents ou faits et événements significatifs en rapport avec la sécurité, 218 relevaient de causes internes, imputables au système ferroviaire. Le ratio accidents/incidents, par rapport au nombre de kilomètres parcourus, stabilisé en dessous de 8 pour 100 000 kilomètres depuis 3 ans est passé à 8,73 en 2009 et à 10,51 en 2010.

2. L'ANALYSE QU'EN FAIT LA CGT

- Sans nier l'incidence des intempéries et leurs conséquences, nous sommes persuadés qu'une autre organisation de la production permettrait une meilleure utilisation des moyens, limiterait les conséquences et permettrait de se mettre mieux en capacité de faire face aux impondérables.



- Or, l'absence d'analyse des dysfonctionnements internes indique que la Direction n'entend pas changer de stratégie.
- Les besoins de services, de tâches à exécuter, le niveau de qualité et sécurité étant définis, la question de moyens supplémentaires et de leurs conditions d'utilisation se posera inévitablement. Elle ne peut être considérée comme tabou.
- L'état de l'infrastructure, la vétusté de certains matériels, les conditions dans lesquelles les cheminots réalisent leur travail, le manque de moyens humains et matériels, l'organisation de la production cloisonnée par activités ... sont autant de causes de nombreux problèmes de qualité et de régularité.

- Le réseau classique souffre d'un manque de moyens financiers pour son entretien et sa modernisation.



- « *Le ferroviaire ne peut se satisfaire d'une approche où chacun ne s'occupe que de lui* ». Cette phrase est extraite du document préparatoire à une table ronde production organisée par la SNCF, le 02 février 2011. C'est, d'ailleurs, la seule qui peut être partagée, en faisant remarquer que la stratégie de la SNCF est exactement l'inverse. Ainsi, un conducteur affecté au TER n'est plus utilisable pour pallier à un manque sur Fret au TEOZ (et vice versa) même s'il dispose de toutes les habilitations. Ainsi, vous ne pouvez plus faire les essais de sécurité frein, indispensables à un TER, dans un site où seuls des agents fret sont disponibles et vice versa ... Train de voyageurs supprimé par manque d'extincteur sur la locomotive alors que ceux disponibles sur le site sont propriété du fret, idem en cas de panne de locomotive. Tâches externalisées, au moindre coût, et exécutées sans la compréhension de la logique d'ensemble ... Perte des synergies indispensables.

C'est le résultat d'une organisation d'entreprises dans l'entreprise, lesquelles raisonnent en unique logique comptable sur leur propre périmètre et bannissent toute coopération. L'organisation de la production est désintégrée. Elle entraîne une rigidité absurde, insurmontable au moindre aléa, provoquant des conséquences en cascade qui se diffusent en boule de neige sur tout le territoire. Cette organisation est, totalement, incompatible avec un fonctionnement de réseau qui repose sur un maillage cohérent.

- La création des Établissements Infrastructure et Circulation (EIC) autonomes, pour répondre aux accélérations de la libéralisation demandées par l'Europe, accentue le cloisonnement entre les activités dévolues à ces derniers et gares et connexions, escale ... Les interfaces inopérantes sont multipliées, le contact permanent entre ces différents métiers de cheminots est rompu, la chaîne de production est brisée.
- La segmentation dans l'organisation et l'élaboration des roulements de travail rend plus difficile la mutualisation de moyens. L'utilisation des agents n'est plus rationnelle et, de surcroît, les conditions de travail sont dégradées. Les répartitions de charge de travail qui en découlent en arrivent à concentrer sur des sites sans moyens d'assurer et inversement.
- La production de la maintenance de matériel roulant et moteur (voitures des trains voyageurs, locomotives, rames TER et TGV, wagons marchandises) veut s'inspirer de l'industrie automobile. Sauf que la « chose » est incomparable, la souplesse technique n'est, en rien, la même. Rationnaliser les coûts, pointer au plus juste le temps pour une opération, réduire les stocks de pièces, philosophie du juste nécessaire ... résultat : au moindre aléa, toute la production de train est bloquée.
- Les incohérences d'information aux voyageurs entre plusieurs bases horaires utilisées sont fréquentes. Il arrive qu'il soit possible de réserver dans des trains supprimés. Il y a là une source majeure de dysfonctionnement du système et de mécontentement des usagers.
- Les indicateurs de suivi de la SNCF sont inadaptés et ne permettent pas de montrer les dégradations. Ils sont fondés, avant tout, sur une recherche de satisfecit. Il faut les revoir.

La situation, ici exposée, n'est pas exhaustive, elle est, cependant, très représentative. Elle nous conforte dans

l'idée qu'il y a bien un lien de causalité entre les politiques dogmatiques de libéralisation, les restructurations menées à la hussarde, les suppressions d'emplois, les abandons de tâches et d'équipements, jugés statistiquement peu fréquemment utiles et la fragilisation du système ferroviaire dans son ensemble. Quand une entreprise publique, comme la SNCF, se détourne du service public pour faire du business, il est prévisible que voyageurs et cheminots en subissent les conséquences.

3. PROPOSITIONS

- a) **Ouvrir une véritable concertation permettant un état des lieux objectif et complet, à partir duquel des solutions pérennes pourraient être dégagées.**

Des principes sont incontournables pour le rendre efficace et transformer ce processus en un plan d'ensemble d'amélioration de la qualité sur tout le réseau :

- Un état des lieux transparent, réel et sans tabou, doit être élaboré,
- Les solutions doivent être partagées par les différents acteurs (SNCF, RFF, Autorités Organisatrices et organisations syndicales),



- Le management de chaque projet doit se faire dans la proximité, au plus près des acteurs du terrain,
- Le financement nécessaire à sa réussite doit être porté, essentiellement, par les

acteurs responsables de l'aménagement du territoire.

- Un comité de suivi, regroupant l'Etat, l'ARF, RFF, la SNCF, les associations d'usagers et de chargeurs et les organisations syndicales représentatives est à instaurer.

b) Le développement du service public ferroviaire est étroitement lié à la consistance et à la qualité du réseau ferroviaire.

C'est pour cette raison que la CGT propose :

- De concrétiser la priorité à la régénération et modernisation du réseau classique, prévue dans la loi Grenelle 1.
- Qu'un schéma directeur des infrastructures, ferroviaire, en déclinaison du SNIT, soit élaboré en concertation avec les parties prenantes du Grenelle de l'Environnement, en se fondant sur des critères permettant d'atteindre les objectifs de développement durable.
- D'assainir, durablement, le système ferroviaire par le désendettement et l'établissement d'un projet pluri annuel de développement entre la SNCF et l'Etat fixant les objectifs et les moyens.
- D'élaborer un plan ambitieux et pluri annuel de financement de la régénération et modernisation en se fixant un objectif contraignant d'achever la mise à niveau en 2020.
- Une politique de proximité.



c) Revenir à meilleure fiabilité du système de production des horaires et fiabiliser les sillons.

La CGT propose :

- La remise à plat du système de pilotage de la production horaire avec une réelle prise en compte par RFF de l'expertise SNCF de la production sillon horaire,
- Un pilotage garantissant des sillons de qualités et répartissant la capacité sur des critères d'aménagement du territoire, de réponses aux besoins, plutôt que financiers,
- Des effectifs en lien avec la charge de travail au sein de la DPS (Direction de Production des Sillons) et des BHN (Bureaux Horaires Nationaux), des parcours professionnels préparant au métier d'horairiste, des formations terrain programmées permettant de mieux connaître l'infrastructure et les interférences transverses des décisions,
- Des outils de production performants (TPS DISCO) facilitant les échanges, la compréhension des mécanismes et la transparence sur les demandes sillons et les réponses RFF.

d) Améliorer et fiabiliser l'information des voyageurs et des chargeurs :

- Tirer expérience de l'externalisation du réseau national de transmissions de données et de téléphonie.
- Faire de la « matière grise » SNCF, en ce domaine, un atout.
- Redonner toute leur place aux cheminots du système d'information SNCF.
- Organiser le service de manière intégrée, avec vue et information sur l'ensemble du réseau maillé.

e) Organisation de la production en elle-même :

- Mutualiser la gestion des flux et des ressources fret pour remplir les trains au maximum et économiser le nombre de sillons, de locomotives et d'agents de conduite.
- Mutualiser les ressources traction (locomotive et conducteur) dans une proportion de 30% pour l'ensemble des activités.

- Positionner en des points stratégiques du territoire des réserves traction (locomotive et conducteur) utilisables par toutes les activités.
 - Mettre en place des Gestionnaires de Moyens traction multi-activités sur le terrain.
 - Pour la maintenance du matériel, revenir à une plate-forme d'approvisionnement des pièces détachées au sein de la SNCF, créer des plateformes de proximité par type de matériel et redéfinir les pas de maintenance en fonction de l'utilisation réelle et organiser la production en conséquence.
 - Pour l'INFRA, redéfinir une organisation de la maintenance avec des parcours à taille humaine permettant une réactivité optimale.
- Créer des établissements multi-activités pour permettre les mutualisations et l'efficacité globale de la production.
 - Pour les services communs, regrouper des «spécialistes» au sein d'entités mutualisées sur le terrain, conçues comme des pôles d'appuis aux établissements et Unités de Production.



Retourner médiatiquement la situation pour tromper l'opinion publique, culpabiliser les salariés, rechercher des fusibles ne règle rien et n'évacue pas les vraies responsabilités. Il faut traiter les causes structurelles !

Le gouvernement a retourné la situation en utilisant les médias, culpabilisant les salariés du privé et du public, à la recherche de fusibles pour satisfaire l'opinion publique et mieux déplacer le débat. Il a ainsi évacué les réelles problématiques et la responsabilité des choix politiques et d'organisation qui depuis des années ont déstructuré les cohérences d'intervention et limité la gestion des moyens à la théorie de fonctionnement en situations idéalement normales. Dès qu'un grain de sable se présente, toute la machine se grippe.

Cinq grands thèmes à traiter se dégagent :

1. ACCÈS DES SALARIÉS AUX PLATEFORMES AÉROPORTUAIRES

1. Constat :

Accès des salariés aux plates formes aéroportuaires très compliqué, voire impossible, tout au moins dans les temps, car coincés dans les bouchons routiers ou sur les routes impraticables.

Parmi eux, certains ont forcément manqué pour assurer les tâches de dégagement des installations liées aux intempéries sur les plates formes.

Les équipes «d'astreinte à domicile» d'ADP, qui interviennent sur ces missions, n'ont pu faire leur déplacement, correctement, entre leur domicile et le lieu de prise de service malgré le déclenchement de l'alerte.

2. Analyse :

Les deux pôles économiques de Charles De Gaulle et Orly drainent, quotidiennement, un flux de salariés important en plus des passagers qui voyagent, respectivement 90000 et 35000 trajets domiciles travail.

Le manque ou la mauvaise adaptation et accessibilité des transports collectifs en site propre, les horaires de travail individualisés, aussi parfois, pour beaucoup de salariés, des plates formes, sans être toujours justifiées, contraignent nombre de ces salariés à utiliser le mode de transport individuel, la voiture.

Dans une situation perturbée, avec un réseau routier gelé et difficilement praticable, la

congestion de ce dernier se démultiplie rapidement et conduit au blocage.

Les transports en communs (RER, trains, métro) ont une faculté plus opérationnelle à absorber les flux que le réseau routier, à plus forte raison en cas d'épisodes climatiques de cette nature.

L'épisode neigeux a mis en évidence le manque de moyens de la DIR Ile De France pour dégager les axes routiers, les maintenir en état d'utilisation pour permettre aux salariés d'accéder à leurs lieux de travail.

3. Propositions :

Mieux organiser et développer l'intermodalité des dessertes des plates-formes avec approche non concurrentielle mais complémentaire des différents acteurs.

Poursuivre l'amélioration des réseaux banlieues et RER, pour garantir la sécurité et la qualité, en accélérant les investissements nécessaires sur le RER B et en améliorant la desserte de l'aéroport d'Orly par la construction d'une station RER en complément du VAL.

Améliorer la connexion multimodale de la gare TGV à Roissy en exploitation et connecter l'aéroport d'Orly au réseau TGV en le dotant de l'infrastructure ferroviaire.

Développer une meilleure coordination et le partenariat entre les interventions de la DIR Ile de France et Aéroports de Paris sur le réseau routier d'accès aux aéroports et sur celui des terrains aéroportuaires, lui donner les moyens humains et matériels pour répondre dans

des conditions optimales à ses missions de services publics.

2. CONGESTION DES AÉROGARES



1. Constat :

Les aéroports parisiens ont été pratiquement les seuls à maintenir leur activité avec des conséquences non négligeables sur les conditions de travail, était-ce la bonne décision?

Des milliers de passagers se sont trouvés coincés dans les aéroports, pendant plusieurs heures, dépassant les capacités sanitaires correctes, car les capacités d'accueil furent rapidement dépassées.

Les conditions d'information et leur contenu furent en décalage avec les attentes, dans un contexte où l'exaspération ne pouvait que monter.

Les conditions de travail des personnels sont rapidement devenues intolérables, aggravées par le manque de moyens, de personnel et de coordination.

2. Analyse :

La coordination des moyens d'assistance aux passagers a été source de confrontation entre tous les acteurs du transport aérien (Air France /ADP /DGAC compagnies aériennes..) qui, pour certains, ont plus cherché à identifier et reporter les responsabilités dans des logiques premières de communication, plutôt que de participer à la gestion de la crise.

L'accessibilité aux plate-formes, rendue difficile compte-tenu de l'état du réseau routier, n'a pas permis aux entreprises de disposer de tous les moyens humains

programmés ou en astreinte pour faire face à la situation (accueil des passagers, traitement des bagages, opération de déneigement...).

La multiplication des bagages égarés et la médiatisation du sujet a ajouté une pression supplémentaire, jusqu'à déporter les priorités à traiter.

La prise en charge par les compagnies aériennes des passagers a semblé-t-il être mal appréhendée, voir renvoyée sur l'aéroport, ce qui n'est pas sans poser la question des prestations contractualisées entre les compagnies et ADP, différentes d'une compagnie à l'autre, particulièrement dans les logiques à bas coûts.

3. Propositions :

Définir le rôle et la responsabilité du gestionnaire d'aéroports et des compagnies aériennes pour l'assistance des passagers.

Coordination par le régulateur des moyens de prise en charge des passagers.

Définition des priorités de déroutement du trafic aérien en cas d'intempérie majeure, en réfléchissant à une complémentarité avec les aéroports de province pour éviter la saturation de l'espace aérien et anticiper les congestions des installations.

Mettre à niveau les effectifs d'ADP pour l'information et l'accueil des passagers par le recrutement de personnel sous statut pour répondre aux missions de service public.

3. LES OPÉRATIONS DE DÉNEIGEMENT ORGANISATION DE L'ASTREINTE NEIGE

1. Constat :

Une bonne partie des infrastructures à découvert des aéroports n'a pu être dégagée et mise en état d'utilisation.

Des missions sur les plates formes ne pouvaient, de ce fait, se réaliser, ou tout au moins dans les temps impartis, par difficulté de circulation des engins roulants (voitures, chariots, camions...).

Limitations des aires dégagées de stationnement et accostage des avions et

même difficultés de déplacement à pied pour les personnels.

Des conditions de travail exécrables et très éprouvantes, accentuées par une pression médiatique et par le relationnel avec les passagers bloqués.

2. Analyse :

Souvent, une mission ou tâche non effectuée ou avec un délai très allongé bloque toute la chaîne globale de la production.

Aéroports de Paris donne la priorité aux aires de trafic et de mouvements des avions en cas d'épisode neigeux pour maintenir en exploitation les aéroports.

Les opérations sur le réseau routier des plates formes sont assurées, dans un second temps, avec un ordre de priorité défini en fonction de sa situation et de son importance dans le circuit aéroportuaire.

Les équipes d'ADP qui interviennent sur ces missions sont « astreinte à domicile » ce qui suppose un déplacement entre le domicile et le lieu de prise de service en cas de déclenchement de l'alerte et nous renvoie au paragraphe ci dessus.

Les difficultés d'accès à l'aéroport, puis aux installations internes à l'aéroport, des salariés qui concourent à ces missions ont, par conséquent retardé les interventions et généré des difficultés sur la circulation des avions et leur traitement, accompagnés de problèmes de sécurité pour les salariés circulant en piste (essenciers ; bagagistes ; transports passager sur les aires; ...).

Les véhicules de déneigement, propriété d'ADP, sont utilisés par des entreprises sous traitantes. Ils sont fortement sollicités. Dans ces périodes, la maintenance n'arrive pas à suivre, disposant de moyens trop limités. Il s'en suit des utilisations de véhicules au fonctionnement parfois partiel, dans des conditions de sécurité au travail pour les utilisateurs parfois limités et ne permettant pas de répondre totalement aux besoins opérationnels.

3. Propositions :

Réfléchir à l'organisation des opérations de déneigement par un renforcement des moyens propres pour mieux les maîtriser, pour ainsi garantir les tableaux de service et les plannings des salariés d'ADP, et

pour respecter les conditions de travail de tous les intervenants .

Mettre à niveau les effectifs et les moyens (stocks pièces détachées...) d'ADP dédiés à la maintenance des véhicules de déneigement qui sont fortement sollicités par les équipes de la sous-traitance. Garantir la sécurité et des conditions de travail opérationnelles pour les utilisateurs des véhicules et matériels de déneigement.

Améliorer la coordination et renforcer le partenariat des moyens à mettre en œuvre par ADP et la DIR IDF pour sécuriser les axes routiers internes et externes et assurer la continuité des dégagements.

Penser et mettre en œuvre des formations continues pour les personnels sur le travail dans ces conditions météorologiques et aussi sur les organisations coordonnées.



4. Approvisionnement en glycol et dégivrage des avions

1. Constat :

Des avions ont du faire la queue pour accéder à la prestation de dégivrage.

Des aires de dégivrage n'étaient pas en situation d'utilisation, soit pour accès non

dégagé, soit par manque de personnel en place.

Le sujet a été fortement médiatisé et utilisé pour déporter le problème et les responsabilités, en fait il n'est qu'un détail du dysfonctionnement global.

La fréquence et la durée des épisodes neigeux ont entamé les stocks de glycol utilisés pour le dégivrage des avions. Cela étant, le stock n'a jamais été épuisé, au plus bas il en restait pour intervenir sur 400 avions. On peut cependant attribuer une part de cette réserve préservée à une gestion du stock en prévention de durée des événements.

2. Analyse :

La gestion de ce stock est devenue problématique quant à son approvisionnement dès lors qu'il ne s'effectuait que par la route alors que les Préfets avaient pris, à juste titre, des mesures de restrictions interdisant aux poids lourds de circuler.

Le type de glycol utilisé est différent d'une plateforme à une autre et il ne peut donc pas y avoir de rééquilibrage des stocks, les systèmes de dégivrage sont incompatibles entre eux.

La combinaison des stations de dégivrage et des opérations de déneigement des pistes permettent de résorber les passagers en attente. En l'absence de cette combinaison, la chaîne de production de toutes les missions est rompue, c'est en grande partie ce qui c'est passé.

Il est à noter que, début décembre, ADP avait testé, avec Air France, et avec réussite un nouveau système de baies mobiles. Dans l'attente de validation définitive de la part d'Air France, ce dispositif n'a pu être utilisé.

On peut aussi s'interroger sur le lien entre les difficultés de dégivrage des avions, les priorités retenues pour que ces derniers accèdent aux installations pour ce faire et la réalité des prestations contractualisées entre les compagnies et ADP.

3. Propositions :

L'augmentation de la capacité de stockage de glycol sur Orly et Roissy, validée par ADP, ne doit pas interdire une réflexion sur un mode

d'approvisionnement par voies ferrées en situation dégradée.

Réfléchir sur un produit utilisable par les systèmes de dégivrage des deux plateformes.

Maintenir le niveau d'investissement sur ces installations lors des arbitrages budgétaires.

Assurer le déneigement et dégivrage des accès aux aires de dégivrage des avions, garantir l'utilisation possible de toutes les installations prévues à cet effet avec l'emploi en conséquence.

Dynamiser en Ile de France la production de glycol, pour permettre un circuit court de distribution d'un produit, par ailleurs, nocif, (l'approvisionnement actuel vient d'Allemagne).

Mettre de la transparence dans les contrats des compagnies avec ADP et les financements des prestations, responsabiliser les donneurs d'ordres.

5. Rôle de l'état actionnaire, finalité de gestion, Gouvernance

1. Constat :

Dès qu'il y a une perturbation, une situation impondérable, la production n'est plus en capacité de faire face.

Il n'y a plus de synergie d'organisation de la production, tout est sectorisé, découpé, délégué, sous-traité et géré et organisé en autonomie, chaque secteur ou unité de production fonctionne en vase clos.

Les salariés sont opposés entre eux, conseillés de s'en prendre à leurs collègues, d'un autre prestataire...

La souffrance au travail est importante, y compris par absence de formation et de connaissance sur la finalité des tâches dévolues aux salariés sans connaître les imbrications avec d'autres tâches exécutées par d'autres salariés.

Cette conception du travail et de l'organisation atteint ses limites, elle est incompatible avec la réponse aux besoins attendue et avec les missions de service public dévolues.

On ne peut pas seulement redécouvrir des devoirs et des vertus que devrait avoir le service public lorsqu'il tombe trois flocons de neige et, alors, jeter à la vindicte populaire les salariés qui œuvrent comme ils peuvent en s'étant vu retirer moyens, reconnaissance et vocation de service public depuis des années.

L'organisation globale du fonctionnement est inexistante, la machine d'ensemble est désintégrée ; les métiers sont dissous, dévalorisés, les relations entre eux, les connaissances transverses sont détruites, pires, elles sont bannies par les employeurs. Dans les dernières années, le savoir-faire historique des salariés compensait avec le passage de générations, ce n'est plus le cas.

2. Analyse :

Les intervenants sont à présent multiples, ils changent d'un jour à l'autre au gré des contrats non renouvelés, il n'y a plus de fidélisation, les pertes de savoir sont conséquentes et permanentes. Il n'y a aucune responsabilisation sociale et environnementale du donneur d'ordre au prestataire exécutant.

Chaque intervenant, chaque prestataire a sa propre orientation industrielle dont la finalité est la meilleure performance financière.

La politique du risque calculé l'emporte sur tout autre considérant.

Tous les intervenants usent de l'abaissement des coûts du travail comme levier d'atteinte des objectifs, ils jouent également sur le niveau et la qualité du service aux passagers. L'emploi, les formations, les qualifications sont devenus une variante, un accessoire. La considération des salariés a disparu.

Chaque prestataire raisonne en marché sur son créneau. Tous sont indifférents à l'intérêt général et à une finalité de cohésion sociale et économique pour répondre aux besoins.

Cette crise est révélatrice des dérives du système, de la mise en concurrence et de la libéralisation du transport exigée par l'Europe (déréglementation du secteur aérien, assistance en escale...) et de l'exigence de la maîtrise des déficits publics, accélérée par le transfert de responsabilité de l'État vers des tiers.

Aéroports de Paris est, depuis 2006, une société anonyme, entreprise cotée au SBF 120. L'État, actionnaire majoritaire, fixe une exigence de rentabilité qui se traduit par une augmentation de la productivité et par une baisse significative des effectifs. Ce statut d'Etat « employeur /actionnaire » lui permet de percevoir des dividendes en constante augmentation (50% du résultat net du groupe), privant ainsi ADP de capacité d'autofinancement pour ses investissements.

D'autre part et à partir de là, les sociétés et grands groupes privés sont sollicités comme investisseurs, la porte leur est grande ouverte

pour de nouveaux marchés de service. Sauf qu'ils viennent rechercher des retours conséquents en dividendes pour leurs actionnaires sur du court terme. Ils ont mis la main sur la maîtrise du système et, complètement, perverti sa finalité. Ce concept est très éloigné de l'intérêt général.

Les points exposés, précédemment, illustrent les conséquences.

Le rôle et la responsabilité de l'Etat sont au centre de cette réalité où la cohérence de ses déclarations sur les questions de l'emploi et de la répartition des richesses et ses choix d'actionnaire se contredisent. Les intérêts financiers priment, aujourd'hui, sur l'intérêt général, l'aménagement du territoire et l'organisation des services publics. Les intempéries récentes mettent en lumière les carences volontaires de l'État dans ses domaines de compétences et de responsabilités.

La politique de décentralisation des aéroports, sans transfert de moyens en conséquence, confisque aux régions et départements les moyens de garantir les missions et surtout conduit à une concurrence permanente entre les aéroports, à des gestions totalement indépendantes et dépourvues de solidarité et coopérations.

3. Propositions :

Recréer une maîtrise publique du système, en démocratiser la gouvernance, avec place aux salariés via leurs représentants disposant de nouveaux droits. Les représentants des salariés doivent pouvoir donner avis et infléchir les choix industriels et les orientations en amont de leur mise en œuvre.

Imposer des critères stricts de régulation et de responsabilisation de toutes les entreprises intervenantes dans les prestations à fournir par ADP et aussi des compagnies utilisatrices qui doivent financer la prestation à son juste coût, ce qui doit comprendre la rémunération du niveau social des salariés, de leurs conditions de travail dignes, de l'emploi qualifié avec les formations nécessaires...

Recréer une organisation intégrée du fonctionnement de l'ensemble des prestations et activités sur les plates formes.

Intégrer des critères sociaux et de qualité obligatoires dans tous les contrats et qui priment sur les considérants de rentabilité.

Engager un plan de ré-internalisation des activités sous traitées qui correspondent à un

maillon de la chaîne de production indispensable et, particulièrement, ce qui touche, de près ou de loin, à la sécurité.

Construire et contractualiser un schéma de coopération entre tous les aéroports de France, comprenant un plan de répartition et de délestage en cas de crise de congestion.



6. Conclusion, l'aérien doit remettre les pieds sur terre :

Ce qui vient d'être vécu n'est en rien dû à une fatalité. La sphère financière et les logiques d'actionnaires imposent des choix politiques et économiques qui pèsent sur notre modèle social et l'intérêt général au risque de voir les

agences de notations baisser la note souveraine de l'Etat.

Les épisodes neigeux de fin d'année sont symptomatiques du modèle libéral, ils mettent en exergue les dysfonctionnements des services publics. Cette politique de désengagement de l'Etat dans ses missions de service public s'est traduite, notamment, par les privatisations successives d'acteurs majeurs (pour l'aérien Aéroports de Paris/Air France), les livrant à une toute autre logique que la réponse à l'intérêt général. Les responsables de ces choix doivent assumer des conséquences qui étaient prévisibles.

Le retour d'expériences, à présent concret, dicte de rectifier le tir et non de chercher bouc émissaire ou faire l'autruche.

La CGT continuera à créer les conditions du débat avec les salariés et d'un véritable débat public sur la répartition des richesses, les financements, la maîtrise publique, la responsabilisation sociale des entreprises et des donneurs d'ordre et sur le modèle social. Ce qui pose en soit un autre choix de société.