

Luttes Sociales

*Feuille d'information de la
délégation SUD-Rail au
Comité d'Etablissement Régional*

SudRail

*Compte rendu
du 30 avril 2009*

Un premier mai historique ? Oui !

Huit organisations syndicales ont appelé nationalement à des manifestations unitaires ce 1er mai 2009. C'est historique, puisque cela n'est jamais arrivé auparavant. **Cela correspond à un fort besoin d'unité, exprimé par des millions de travailleurs/ses et de manifestant-e-s.** L'Union syndicale Solidaires pour qui la recherche d'unité syndicale est un souci constant, juge positivement cette démarche

Mais nous voulons des victoires sociales et refusons de payer leur crise !

29 janvier, 19 mars, 1er mai, ... une journée d'action toutes les 6 semaines, ça permet des démonstrations de colère, de révolte, de résistance, de volonté de se battre collectivement. C'est important de se retrouver ensemble : du secteur public et du secteur privé, travailleur/ses en activité, chômeurs/ses, retraité-e-s, en formation, ... Mais il faut franchir un cap. Poursuivre dans cette stratégie des seuls « temps forts » bimestriels, c'est reprendre une tactique qui a déjà montré qu'elle aboutissait à une défaite du mouvement social.

L'Union syndicale Solidaires l'a dit au lendemain du 29 janvier, répété après le 19 mars, et c'est maintenant une urgence : la grève générale interprofessionnelle est la perspective qu'il faut fixer et préparer.

Dans le secteur privé, l'urgence est là : il est nécessaire de coordonner nationalement les luttes menées localement contre les licenciements qui se multiplient : dans l'Industrie, le Commerce, les Services, ... partout !

La convergence est aussi nécessaire pour les services publics : santé, poste, fonction publique, rail, énergie, éducation, recherche, protection sociale, ... nous sommes tous concerné-e-s par ces combats, qui seraient plus efficaces réunis.

Chaque jour, les millions de salarié-e-s sont toujours plus victimes de la crise d'un système qui n'est pas le leur !

Patronat et gouvernement mènent une guerre ouverte contre les salarié-e-s, pour préserver leurs acquis, leurs taux de profit, leur richesse, leur pouvoir ; les patrons continuent d'engranger dividendes, stock-options, revenus exorbitants, fortunes invraisemblables, Chaque jour, il y a des grèves, manifestations, occupations d'entreprises. Les organisations syndicales ont pour rôle de les appuyer, les développer, les coordonner, ... les faire gagner !

Par la grève générale interprofessionnelle, imposons un autre partage des richesses !

Dans les entreprises et les localités, décidons en assemblées générales de ce que sera le 26 mai, organisons-nous !

De la crise du capitalisme à la crise du FRET

Dans une note intitulée « *management de crise* » commandée par Pierre Blayau « *pour sa réflexion personnelle* », la direction de la SNCF dévoile une carte de plus dans son jeu visant à faire payer aux cheminots les choix catastrophiques d'une politique incohérente qui creuse le déficit du Fret SNCF.

C'est ainsi que l'entreprise décrit sans complexe un programme ambitieux de réduction des effectifs qui a pour objectif de « *battre le budget en réduisant les effectifs du Fret SNCF de 1701 emplois sur l'année 2009, soit une baisse de 11,6 % de l'effectif* ».

D'autres pistes comme « *la réduction des EVS ou l'encouragement à la prise de congés en période de moindre besoin sont aussi évoquées* ».

SUD-Rail dénonce cette note qui n'est ni plus ni moins qu'un aveu d'échec de la stratégie de la direction dans sa politique menée au Fret. Nous maintenons notre position qui a toujours consisté à affirmer que le Fret ferroviaire représente une mission de service public, et donc que l'état doit donner les moyens pour son fonctionnement accompagné d'une politique de développement.

LE JOLI MOIS DE MAI



Pour conduire un train, il n'y a pas besoin d'uniforme

Sur l'Établissement Traction, la nouvelle trouvaille de l'activité VFE est le port de l'uniforme pour les conducteurs TGV. Anticipant sans doute la libéralisation des trains voyageurs internationaux pour 2010 et la possible arrivée d'Air France, voilà que la SNCF veut transformer ses conducteurs en pilotes... de TGV. Une façon supplémentaire d'ancrer le découpage par activité dans la tête des agents peut être, à moins que ce soit tout simplement l'envie d'uniformiser toujours plus une profession que la direction a du mal à mettre au pas ; toujours est-il que nous soutiendrons tous ceux qui s'opposeront au port de l'uniforme. Rien ne le justifie dans l'exercice du métier, si ce n'est d'obscurcs raisons bien éloignées de la conduite des trains.

D 8, la direction doit revoir sa copie.

Nous constatons la colère quotidienne des usagers depuis la mise en place de « D maintenant » et de la D8, censée fluidifier le trafic mais qui n'a eu pour seul effet significatif que d'allonger le temps de trajet des usagers de la branche nord du RER D.

Ces derniers ont d'ailleurs manifesté leur colère à plusieurs reprises, ce qui a sans doute conduit au changement d'attitude du président du STIF, Jean Paul Huchon, qui a récemment déclaré « *vouloir réétudier la situation du cadencement du RER D* ».

Nous payons ainsi les politiques menées depuis de nombreuses années visant à privilégier les usagers du TGV devenus « clients » au détriment des « banlieusards » : manque d'infrastructure, de renouvellement de matériel, de moyens humains.

Fermetures de guichets

De plus en plus d'usagers se plaignent de la politique de fermeture ou de réduction d'ouverture de plage horaire des guichets SNCF : ils sont obligés de reporter leurs achats sur des automates ou très fortement incités à utiliser « voyages sncf.com » !

Sur notre région, de nombreuses gares ont déjà été les victimes de cette politique du quota : Savigny-le-Temple, Montgeron-Crosne, Brunoy, Vigneux, sont les dernières en date. Quelles seront les suivantes ? Yerres, Evry-Val-de-Seine, Maisse, Grand-Bourg, Villeneuve Saint-Georges ?

Ça se passe comme cela au contrôle

Les ASCT ne partagent pas cette conception du dialogue social qui consiste à les mettre devant le fait accompli. La mise en place de Proximitr'1 ou le cadencement Nord-Bourgogne montrent que le nombre de réunions n'est pas un gage de qualité du dialogue et que les promesses n'engagent que ceux qui y croient. Perte de rémunération pour les uns, reconquête d'un territoire abandonné depuis longtemps pour les autres, supporteront-ils d'autres reculs sociaux ?

Gestion par activité, par produit, « tubes métier » aggravent encore les inégalités des rémunérations et appauvrissent le contenu du métier. La suppression des passerelles entre les roulements en instituant des critères contraignants et arbitraires prive les ASCT de toutes perspectives d'évolution.

Ce que nous demandons, c'est un métier unique et non un parcours professionnel où cloisonnement et flicage administratif seraient la règle. Aujourd'hui, l'inquiétude et la démotivation des ASCT hypothèquent des projets commerciaux vitaux pour l'entreprise dans une conjoncture incertaine.

Ça déraile au TSEE

Au TSEE, la recherche sans cesse de productivité a été à l'origine d'un accident sur la rame 219 il y a 2 semaines. En effet, une boîte d'essieu a été perdue en ligne alors qu'elle avait été détectée en échauffement et aurait donc dû être déposée. Mais la direction de cet établissement a pris la mauvaise habitude de ne plus suivre les procédures et paraît surprise des conséquences de ses décisions.

Le drame a été évité grâce à la vigilance d'une passagère mais des mesures concrètes doivent être prises pour maintenir une véritable maintenance ferroviaire.

Des astreintes vont devoir récupérer les 600 essieux détectés PRV « oubliés » mais cette mesure ne peut qu'être ponctuelle.

Les agents du TSEE ont demandé au travers des dernières DCI déposées (jockeys Conflans, vérin en fosse, jockey Villeneuve...) la reconnaissance de leur technicité et des moyens pour faire une maintenance de qualité, la direction de l'établissement quand elle répond ne le fait que partiellement, les cheminots du Matériel ne veulent plus subir l'accroissement de la productivité aux dépens de leur conditions de travail, de leur sécurité et de celle des passagers. Si le Directeur du Technicentre continue de refuser d'entendre les revendications, il faudra en assumer les conséquences.

Les Facilités de circulation ne sont pas un privilège.

Après la contre-réforme de notre régime de retraite en novembre 2007, la direction attaque de nouveau tous les cheminots en voulant « réformer » les facilités de circulation.

Cette attaque intervient quelques mois après la mise en place du pass carmillon, ce n'est donc pas une surprise : à SUD-Rail, nous avons expliqué l'intérêt que représentait ce dispositif pour la direction, qui peut désormais quantifier l'utilisation des facilités de circulation de chaque cheminot.

Pour SUD-Rail, il est clair que nous n'accepterons en aucun cas une quelconque remise en cause de nos facilités de circulation, acquis social historique, faisant partie du contrat social et qui représente un salaire différé. Il est hors de question pour nous de monnayer de quelque manière qu'il soit nos facilités de circulation, hors de question de les réduire ou de les fiscaliser, nous sommes d'ailleurs pour les améliorer (augmentation du nombre de DS, pour les cheminots comme pour les ayants droits...) et les élargir à tous les travailleurs du rail.

Contrairement à ce que tente de faire croire certains politiques relayés par les médias, les cheminots ne sont pas des privilégiés : ils bénéficient, comme de nombreux salariés, d'acquis sociaux ou d'avantages liés à l'exécution de leur travail et en matière de privilèges, nous tenons à rappeler ici que les députés et sénateurs bénéficient eux de voyages totalement gratuits.

Dans ce cadre là, une pétition unitaire signée par plus de 4 301 cheminots de Paris Sud Est a été remise à la directrice de région. Il est clair que si cette pétition n'est pas prise au sérieux, c'est vers d'autres moyens d'action que nous nous acheminerons...

Suite à une réunion nationale organisée le 30 avril, il en ressort a nouveau de grosses divergences sur la question avec la direction, il ne faut donc pas relâcher la pression ! ! !



Libéralisation du trafic voyageurs, attention danger :

Après la libéralisation du fret ferroviaire international en 2003, du fret national en 2006 c'est à la libéralisation du transport international de voyageurs en fin d'année 2009 que s'attèle le gouvernement.

A ce sujet, nous savons aujourd'hui que l'opérateur Italien TrenItalia a officiellement fait une demande de sillons... et que rien n'empêchera l'association « Air France-Véolia » de faire la même demande dans 1 an.

Pour SUD-Rail, et contrairement à ce qu'affirment les politiques, la libéralisation du transport ferroviaire n'améliorera pas la qualité du service public et l'efficacité de l'entreprise, cela n'est en fait qu'un cadeau supplémentaire offert aux groupes privés.

C'est d'ailleurs toujours dans cette vision libérale du ferroviaire qu'a été créée, sous la responsabilité de Sophie Boissard, la nouvelle entité Gares et Connexion.

Cette entité, autonome et distincte des activités concurrentielle des transporteurs, aura pour mission principale d'assurer un accès libre à des conditions équitables pour les transporteurs concurrents de la SNCF dans l'optique de la libéralisation du transport international de voyageurs.

SUD-Rail dénonce la création de cette nouvelle entité qui n'aura pour seul objectif que de faciliter l'implantation de la concurrence dans les gares.



Syndicat des travailleurs du rail
**Solidaires, Unitaires, Démocratiques
de Paris Sud Est**

40 allée de Bercy - 75012 Paris
Tel : 09 50 25 20 69 (510 738)
Fax : 01 43 07 62 55 (510 726)
Mail : sudrailpse@free.fr

www.sudrailpse.org

Délégation au Comité
d'Établissement
Régional S.N.C.F.
Paris Sud Est

**Sud
Rail**

Bachir BENAÏSSA
E.C.T. Paris Sud-Est

Frédéric BUISSON
Even Paris Lyon

Sébastien CHATILLON
E.E.T. Melun

Laurent DUFORNAUD
E.T. Paris Sud Est

Patrice GARCEAU
Even Seine & Yonne

Christophe HUGUET
TSEE Villeneuve

Thierry HUVE
E.E.V. Paris Gare de
Lyon

Ludovic LEYDIER
TSEE Villeneuve

Jean Yves PLECY
Even LGV

Fabien VILLEDIEU
E.T. Paris Sud Est

Représentant Syndical :

Guy RYMARCZYK
Divisions régionales

L'intégralité des dossiers
et déclarations est dispo-
nible auprès des mili-
tants SUD-Rail

Synthèse du bilan annuel CHSCT 2008 et du bilan sûreté régional

Les démissions sont très nombreuses en 2008, soit un total de 69 ! Notamment à l'EVEN Paris hors EALE (5), à l'ET (6), au Technicentre Villeneuve (7), à l'EVEN Villeneuve (9), au TSEE (11) et à l'EMT Villeneuve (14), qui détient également le record de licenciements (23), loin devant l'ET (4). Les causes sont nombreuses et demanderaient à être finement analysées, mais la politique de sélection durant les formations, notamment à la conduite, la remise en cause du régime spécial de retraite, la pénibilité, les conditions de travail, le management de plus en plus agressif sont autant de facteurs sur lesquels la direction a une part écrasante de responsabilité.

Nous avons également à déplorer une quinzaine de décès en 2008, dont 1 décès au Technicentre Villeneuve, 1 décès (accident de trajet) à l'ET Paris, 1 décès dû à un accident de travail d'un salarié d'une entreprise extérieure à l'EVEN Villeneuve, 3 décès à l'EVEN Villeneuve dont 2 subits et enfin 4 décès au TSEE ! Nous souhaitons des éclaircissements sur les circonstances de ces morts inacceptables quand elles ont un lien avec le travail.

Sur les accidents du travail (AT), nous constatons une hausse importante avec 647 AT en 2008, dont 473 avec arrêt. Parmi les accidents graves, nous avons une pensée particulière pour le salarié de l'entreprise privée de l'entreprise PIR-CHENOT-BOUILLE mort dans des circonstances tragiques sur le périmètre du CHSCT de l'EVEN Villeneuve. D'autres accidents graves sont à relever, celui du maître-chien de VIGIMARK survenu au faisceau de Corbeil et celui d'un cheminot survenu à l'EVEN Villeneuve suite au tronçonnage d'un rail. En particulier, les agents de l'ET (56 AT), de l'EMT Villeneuve-Laroche (62 AT), de l'EEV (80 AT), l'EET (94 AT) et du TSEE (91 AT) payent un trop lourd tribut aux impératifs de la productivité ! Les conditions de travail des agents SNCF, comme celui des entreprises sous-traitantes sont directement en cause et trop peu de CHSCT extraordinaires et d'enquêtes sont déclenchés suite à ces accidents.

Cette situation doit nous interpeller et la direction a le devoir de tout mettre en œuvre, en associant les CHSCT, dans le cadre de la prévention des risques.

Concernant les agressions d'agents, le nombre constaté au niveau des CHSCT baisse à l'ECT (7 en 2008 donc -7), à la SUGE (9 en 2008, donc -3), à l'EEX Auxerre (3 en 2008, donc -2) mais il augmente à l'EEV (25 en 2008 contre 19 en 2007) et à l'EET (36 en 2008 contre 24 en 2007). **Il convient de prendre des mesures, en terme de formations et de prévention dans les établissements où les agressions se multiplient.** Dans le bilan sûreté, nulle part n'est mentionnée la question des moyens humains, donc des effectifs, pour les mettre en corrélation avec l'augmentation exponentielle du trafic voyageurs. Le cadencement TER Bourgogne évoqué passe sous silence la baisse des effectifs à l'ECT. Le programme « D Maintenant » lancé à grands renforts de publicité, ne parle aucunement d'augmenter la présence de cheminot-e-s à bord des trains et dans les gares RER. Au contraire l'activité Transilien décide de continuer les fermetures de guichets et les suppressions de postes. La responsabilité de la direction, qui pour des raisons économiques et de gain de productivité, va à contre-sens des intérêts des agents et des usagers, est engagée. **Pour améliorer au quotidien nos conditions de travail, notre sûreté et la qualité du service public, SUD-Rail revendique les embauches nécessaires.**

Les consultations obligatoires du CHSCT sont souvent esquivées par la direction, qui mène une véritable stratégie de passage en force de ses projets. Et quand des expertises sont votées, elles sont quasi-systématiquement contrecarrées en justice par la direction (exemple à l'EVEN Villeneuve avec les réorganisations volontairement morcelées UP 111 – UP 122 et renforcement de l'agence logistique). Nous avons ainsi expérimenté entre-autres la mise en place du CMGA, les jeux de mécano incessant aux divisions de région, la mise en place du Fret et la cascade de restructurations sur notre région (fin de l'EMT-Villeneuve-Laroche et de l'EEF-SEP).

La délégation SUD Rail au CER de PSE émet un avis négatif sur le bilan annuel des CHSCT 2008.