

LIAISON NATIONALE ADC

**15 000 Cheminots en danger de filialisation !!
La SNCF poursuit sa politique de démembrement !**

Dès janvier 2010, nous pourrions nous retrouver avec des morceaux de SNCF

fonctionnant chacun dans leur coin, avec des personnels dédiés et des enjeux forts différents:

Le Fret avec ses 5 directions et ces trafics filialisés.

Fret est de plus en plus considéré par les patrons de la Branche Transport et Logistique comme un centre de pertes insupportable qu'il convient de vider de son sens au profit de filiales de droit privé.

La Direction autonome de la Circulation ferroviaire avec ses 21 établissements

Son patron sera nommé par le gouvernement et n'aura des comptes à rendre qu'à RFF, à la future « autorité » chargée de veiller au respect de la concurrence libre et non faussée et au gouvernement... Les cheminot-e-s affectés à cette direction auront des obligations dites de confidentialité qui leur rendront la vie difficile pour dialoguer avec les autres cheminot-e-s.

L'Infra (maintenance et travaux) avec ses 3 directions territoriales et ses EVEN monstrueux

L'obsession des patrons est de supprimer les pertes. Il en découle des objectifs de productivité délirants qui vont faire exploser les conditions de travail.

Le Matériel dirigeant directement ses établissements dits industriels

La route est tracée par les patrons : baisser les coûts encore et encore avec à la clef l'externalisation de tâches et la mise en concurrence entre établissements (de ce point de vue, le pilotage en direct par la direction centrale va renforcer le risque de fermetures d'établissements dits industriels (les directions régionales en général plus sensibles aux enjeux locaux en terme d'emplois ne seront pas consultées).

La direction autonome « Gares et connexions »

Cette direction sera très politique avec un conseil de surveillance présidé par un élu UMP, une directrice fraîchement débarquée du cabinet de la ministre des finances, assistée par une directrice du développement, adjointe au maire UMP de Marseille...

Les directions régionales Voyageurs

Elles assureront la production des activités Voyageurs selon des principes définies en central respectivement par SNCF Voyage et ses directions d'axes et par SNCF Proximité.

Nous avons toujours dit que la gestion par activité traçait les pointillés permettant le découpage de la SNCF. Aujourd'hui les pointillés se précisent en se multipliant... De la création de RFF à aujourd'hui, il y a une cohérence, celle de la casse du service public ferroviaire et de nos acquis sociaux. Mais ce n'est pas inéluctable : ensemble, nous pouvons choisir et imposer une autre orientation !

Episode 1: « management de la crise »

Lors du premier CE Fret, SUD-Rail est intervenu sur la note « *du management de la crise* », et l'inquiétude qu'elle génère pour les 15000 cheminots confrontés à cet éventuel scénario catastrophe de suppressions massives d'emploi et de reculs sociaux sans précédents.

M.NADAL, sans se dédouaner de la paternité de cette note, nous précise que des réformes de structure sont à l'étude et des décisions importantes seront à prendre avant l'été...

A ce sujet M.BLAYAU (patron de la Branche Transport et Logistique) a commandité un audit sur la « Pertinence du fret ferroviaire ».

Tant que l'étude n'a pas abouti il n'y aura pas de réformes structurantes, mais pour lui les modifications de roulements ou les adaptations de la charge de travail ne le sont pas....

Pour le FRET, 1ère victime, le démembrement continue :

SEUL : C'EST IMPOSSIBLE!



Episode 2: « audit structurant »

Annoncé pour JUIN, les conclusions de cet audit sont déjà soumis pour avis à la commission économique du CCE dès la MI-MAI.

Un dossier énorme que la direction souhaite faire aboutir rapidement dès la mi-juin et sa présentation prévue en conseil d'administration. 4 semaines pour faire avaler aux cheminots la filialisation de l'activité FRET. Pour mettre en place, pendant les mois d'été, la première d'une longue liste de filiale « *les frégates* » travaillant sous contrôle direct du président de FRET SNCF.

La crise économique, la direction SNCF avec l'aval de l'état veut la faire payer aux cheminots et à l'entreprise public. Par la création de filiales « allégées » et la demande de subventionnement et/ou d'augmentation des prix des trafics peu ou pas rentables, la direction ne laisse aucune chance à l'activité FRET de rebondir. Les charges fixes organisationnelles et sociales des filiales laisser à la charge de l'EPIC pendant que les bénéfices de ces filiales ne viendront pas combler le déficit de FRET SNCF...
Le libéralisme sauce SNCF !!

La fédération SUD-Rail ne peut que dénoncer ce passage en force vers la filialisation annoncée d'une partie rentable de l'activité FRET. Les méthodes mises en œuvres relevant de la « délocalisation » des profits vers des organisations ou la pratique du moins disant social est de mise. En laissant à la charge de la SNCF les coûts de la structure, MORAL ?

Pour SUD-Rail, chaque ADC, quelque soit sa région, doit pouvoir dérouler sa carrière dans un parcours professionnel valorisant sans être contraint à de la mobilité géographique. La direction a le devoir de prendre cette donnée en compte dans la répartition des charges de travail. Le regroupement de tous les agents habilités à la fonction de conducteur dans une filière traction unique pleinement intégrée à l'entreprise SNCF permet d'élaborer et faire vivre ces parcours professionnels. Les ADC ne doivent pas laisser à chacune des activités le soin de décider, en fonction de ses besoin propre du moment, de leur parcours pro. Pour SUD-Rail l'hyperspécialisation et l'éclatement de la filière traction dans les activités autonomes n'est pas inéluctable, il appartient à chacun de nous de peser pour un autre choix possible : celui de la filière traction unique intégrée au service de l'entreprise publique SNCF.

EPISODE 3: « les frégates »

Après l'épisode « RH0077 » puis celui du « volontariat », voici venu celui des « frégates ». Mais qu'est ce qu'une frégate ? Réponse managériale : un bateau léger rattaché à un plus gros mais avec sa capacité d'action propre ! Ramené au niveau de la SNCF, cela veut dire création de filiales allégées dont les coûts fixes de structures et les couts sociaux resteraient à la charge de l'EPIC mais dont les bénéfiques seraient sortis de FRET SNCF... Est-ce bien moral ?

Longtemps tenu secret le projet « Frégate » a été remis à quelques privilégiés, la recette est identique à celle du volontariat, on procède en catimini sans en informer les représentants du personnel, on missionne quelques VRP pour racoler les candidats potentiels...

Le chantage à la charge de travail a déjà commencé, la pression est insupportable pour tous ceux qui sont victimes des très nombreuses journées inutilisées... Les expérimentations visant à toujours augmenter la productivité se multiplient au détriment d'un haut niveau de sécurité. La direction après son échec de l'automne 2008 persiste à vouloir déréglementer, remettre en cause nos acquis et inciter le dumping social qui fragilisera un peu plus le statut de l'ensemble des cheminots.

Si ces choix sont inacceptables et dangereux pour les agents de Fret SNCF, ils le seront demain pour les autres activités. A SUD-Rail n'avons cessé de mettre en garde les conséquences d'une telle politique, elle est bien loin la pause « Cap Client », certains ont la mémoire courte, le marché de la découpe « ambition 2012 » se poursuit, il est de notre responsabilité de le freiner et de proposer une autre politique des transports...

SUD-Rail refuse de sacrifier les 15000 cheminots de l'activité FRET, il est maintenant nécessaire de construire une mobilisation gagnante pour faire reculer la direction !!

TOUS ENSEMBLE !?!

Equipement Agent Seul

SUD-Rail à la pointe de la lutte!!

Depuis septembre dernier et les déclarations de J.P. Farandou (directeur de Proximité SNCF) dans la Presse: ***« Dans cinq à dix ans, la moitié du TER sera périurbain. Il se RERise. Cette urbanisation explique d'autre part que nous supprimons le contrôleur unique et systématique dans les trains, au profit de groupes de contrôleurs, qui se déplacent de manière aléatoire, comme dans les RER. »***

SUD-Rail multiplie les initiatives pour enterrer ce projet de la direction nationale.

Pétitions des usagers, communiqué commun avec la FUT-SP (l'une des principales fédérations d'usagers), courriers aux élus du Conseil régional, aux maires, députés et sénateurs... Rien n'est laissé au hasard et aucune initiative n'est mise de côté.

Même si au niveau syndical, SUD-Rail est bien seul dans cette bataille contre l'EAS, nous nous félicitons que nos actions commencent à porter leurs fruits.

En effet, devant le succès de la pétition que SUD-Rail soumet aux usagers et des actions menées, les politiques sont maintenant obligés d'en tenir compte. Surtout à la veille des élections régionales de 2010 ...

Avec le soutien des usagers! les ASCT dans les TER, c'est possible !!



- En Champagne-Ardenne, renouvellement de la convention avec la présence obligatoire d'un 2ème agent.
- En Rhône-Alpes, la direction SNCF sur le reculoir avec des actions de sensibilisation en direction des usagers et des politiques régionaux .

→ a nous d'écrire la suite

Collision ferroviaire sur l'axe Paris – Bordeaux

Après la catastrophe évitée de peu à Montauban entre un train Véolia Cargo en dérive et un TER SNCF il y a un an, le système ferroviaire passe une fois de plus tout près du drame. On imagine les conséquences si le chargement du train ECR avait éventré un train voyageur ou un TGV !

Faut-il un drame pour que les responsables politiques admettent que la sécurité ferroviaire cohabite très mal avec les impératifs de rentabilité d'entreprises en concurrence ?

Faut-il un drame pour que les responsables politiques admettent que la sécurité des circulations se dégrade à mesure que l'on éclate et morcelle le système ferroviaire ?

Depuis des années SUD-Rail dénonce la libéralisation des transports ferroviaires, nous savons que la recherche de profits conduit les entreprises à économiser sur les organisations du travail, les conditions sociales, les procédures réglementaires et les formations. La conséquence directe en est un abaissement du niveau global de sécurité sur le réseau ferré, dont on commence à mesurer les effets !!

C'est pour ces raisons que SUD-Rail revendique un seul Statut, une seule réglementation pour tous les travailleurs du rail !

PRIMES DE TRACTION :

UN SYSTÈME INJUSTE ET A BOUT DE SOUFFLE !!

L'entêtement de certains à vouloir conserver ce système met la polyvalence du métier et les parcours professionnels en danger

Pour SUD-Rail les ADC ne doivent plus être des tâcherons, les baisses de primes de 4000 ADC, otages d'une charge inexistante doivent nous servir d'exemple !

Le système de primes traction actuel est des plus injustes ; La différence de rémunération entre les ADC ne cesse de se creuser... en fonction de leur localisation, de volume et de type de charges de travail sur lesquelles ils n'ont aucune maîtrise. Un accord datant de 1973 était censé garantir un rapport maximum de 1 à 2 entre la plus basse et la plus haute des primes. Avec le TGV et la spécialisation ce rapport a explosé. La spécialisation des ADC creusant encore plus les inégalités.

Utilisant à tout va un chantage à la charge de travail, la direction fait passer ses gains de productivité au détriment des conditions de santé, de vie et de travail des ADC. ADC otages d'un système dont ils ne maîtrisent rien... les 4000 ADC du Fret peuvent en témoigner.

Mais l'injustice perdurent au delà, puisque les primes tractions impactent directement le calcul des retraites dans un contexte où la contre-réforme des retraites et le dépeçage par activité bloque les parcours professionnels.

Parce que les ADC passent le même examen.

Parce qu'il n'y a pas de train plus difficile qu'un autre, mais des difficultés différentes pour chaque type de train.

Parce que les ADC ne sont pas maîtres des charges attribuées aux UP et que les ADC ne veulent plus que leur rémunération dépende directement des kilomètres, de la productivité, du type de trafic...

Parce que le système de prime doit garantir les aléas de la vie professionnelle ou personnelle

SUD-Rail revendique une refonte complète du système de prime !

- **Remplacement de la Prime Complémentaire et de la Prime de Parcours par la Prime de Base Garantie (PBG) forfaitaire mensuelle. Cette prime doit correspondre au minimum à 66% du total de l'enveloppe prime (PP+PC) actuelle.**
- **Cette prime doit être réévaluée en tenant compte de l'évolution des salaires et du reste de l'enveloppe primes.**
- **Revalorisation des Éléments Variables de Soldes (nuit, dimanche, déplacement ...)**

