

Réforme ferroviaire:

Mais de qui se moque-t-on?

Une réforme pour financer

le système ferroviaire...

La réforme ferroviaire devait, dicit le gouvernement : « *moderniser le service public ferroviaire, véritable fleuron national, pour le rendre plus efficace et moins coûteux, au service de tous les Français* ».

Pendant la grève de juin, se sont succédées les communications patronales, pseudo-syndicales et médiatiques qui rendaient inéluctable une réforme nécessaire pour « *garantir la pérennité du système ferroviaire, plombé par les intérêts de la dette de RFF* ». La loi du 4 Aout est passée par là et pour certains, le réveil est difficile.

Mais une réforme qui

...ne finance rien !

L'encre de la signature de la loi du 4 Aout à peine sèche, la direction communique à tout va sur les futures organisations et sur... La nécessité de trouver des financements pour faire tourner l'hydre à 3 têtes...

Ah bon, la réforme ne résoudrait pas les problèmes du financement structurel du système ?! On nous aurait donc menti ?

Au contraire, elle va ...

Augmenter les coûts !

On sait maintenant que ce n'est pas la suppression de l'écotaxe (voir en dernière page), la généralisation du 44t ou encore l'abandon de la taxe interstitielle qui vont apporter du financement au système ferroviaire ... Mais ce qu'on savait déjà, c'est qu'avec la création de 3 entreprises distinctes, les coûts intermédiaires, les coûts de transactions et les coûts de structure vont exploser, SUD-Rail le dénonçait déjà en 2013, la simple présentation de l'organisation de la future holding SNCF nous le confirme...

Combien de directions supplémentaires ?

Car avec l'éclatement des responsabilités, ce sont de multiples doublons managériaux qui vont être créés dans chacun des EPICs ... Le tout, toujours chapoté par une direction nationale dépendant de l'EPIC de tête. A ce titre, le document transmis lors du Comité d'Etablissement Fret d'octobre et du CCE (*dispo auprès de vos délégués SUD-Rail*) est édifiant.

A financer... par la sueur des cheminots?

A cette question du comment finance t'on ? La direction a déjà trouvé la réponse: **Augmentation de la productivité**. Les cheminots qui produisent, déjà étranglés par les restructurations permanentes et la remise en cause incessante de leurs conditions sociales, apprécieront.

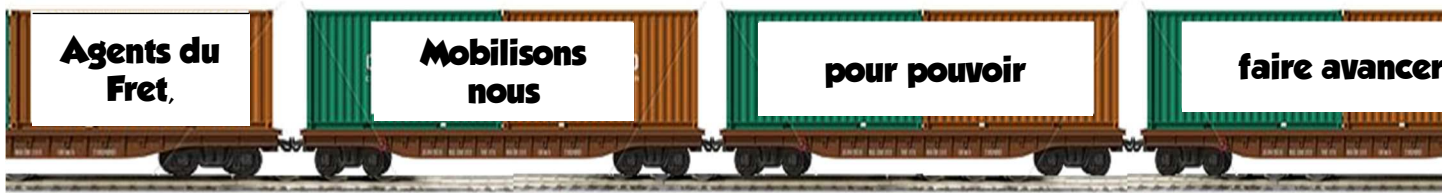
L'objectif patronal est donc bien de gagner cette productivité avec une convention collective nationale

... au rabais ! Quoi d'autre ? Que reste-t-il sur la table pour tenter de faire tourner le « cheminopoly » de Pepy et consort, mis à part la remise en cause de la réglementation du

travail et le dumping social ...

A SUD-Rail, nous pensons que les travailleurs du rail ne doivent pas être les dindons de la farce de cette réforme et nous appelons tous les travailleurs du rail qui refusent ce scénario à venir nous rejoindre pour gagner une réglementation unique, basée sur celle existante à la SNCF, avec une clause de non régression...





Combi Express... un avenir en pointillé.

Le gouvernement vient de fixer le montant de l'aide à l'exploitation des services réguliers de transport combiné dite « l'aide à la pince ». Il a pris la décision de n'octroyer qu'une enveloppe de 19 millions d'euros (M€) pour l'exploitation de services réguliers de transport combiné. Cette décision est valable pour les trois ans à venir. Mais le montant de cette aide, qui s'élevait auparavant à 30 M€, n'est pas encore réparti en fonction des modes. **En conclusion, c'est un fort mauvais signe pour le développement du transport combiné et les conséquences sur les trafics, vont, à n'en pas douter, vite se faire sentir !**

Et les mauvaises nouvelles s'accumulent pour les agents du combiné, car pour compenser la mauvaise qualité des sillons, la **direction use et abuse de l'article 49.2 du RH 77 pour déroger aux temps de conduite**. Mais si les conducteurs refusent, on les menace sur l'avenir de leurs résidences Traction, et sur le report de la charge de travail sur d'autres résidences... Un véritable chantage à l'emploi, digne des pires patrons voyous du privé. Pour la direction de la DFCE, le cheminot reste la seule variable d'ajustement pour pallier les carences des organisations... Honteux !!

DFCA: pas d'autres ambitions que celle des suppressions d'emplois !

La DFCA, comme le reste de Fret SNCF n'a qu'un seul objectif, l'équilibre de ses comptes d'ici moins de deux ans. Peu importe l'appareil de production déjà exsangue et les conséquences sur des agents déjà en pleine souffrance. Donc, A grand renfort de communication interne, la direction de la DFCA présente son « *ambition 2016* », objectif, « *Augmenter la qualité de service tout en baissant les coûts* » malheureusement, pas de développement des trafics à l'ordre du jour, on n'est que dans le modèle parfait du dumping social vers lequel plonge FRET SNCF. La direction parle d'un avenir qui doit permettre aux personnels de la DFCA : « *de reprendre confiance dans leur futur professionnel et personnel* ». Mais comment cela est-il possible alors que depuis des années de restructuration permanente, ils observent les postes être supprimé, ils voient leur chantier être constamment restructuré, et qu'ils vivent sous la perpétuelle menace que la

prochaine soit celle qui les mette à leur tour sur la sellette ?

L'un des quatre piliers mis en avant est, « *l'axe humain d'engagement et d'épanouissement au travail* ».

Malheureusement sur les chantiers, le point de rupture est déjà atteint ! FRET SNCF tel que la direction l'a transformé ne fait définitivement plus rêver ! Comment, par exemple, faire reprendre confiance aux agents du triage de Woippy alors que ces dernières années

ont été synonymes de drames humains sans jamais une remise en cause de l'organisation du chantier?

Sous la menace d'un préavis de grève à l'initiative de SUD-Rail, la direction à accepter d'ajourner son projet. Mais pour discuter de quoi, quand même en C E on refuse de présenter des modifications et des restructurations de cette ampleur... Rdv en novembre pour la suite !





Sol & Rail : course à la suppression !

A Sol&Rail, pour réduire les coûts et tenir ses obligations concernant le contrat « le million », la direction accélère les suppressions de personnel et d'EM. La direction de l'UFNA a annoncé qu'il n'y aura plus aucun wagon ni engin moteur de Fret SNCF à circuler sur le site de Nantes Etat au prochain service, belle illustration de « l'ambition » de nos dirigeants.

A la suppression de 6 agents à Nantes, il convient d'ajouter 6 agents à Rennes et St Briec, 4 agents manœuvre à St Pierre des Corps et 1 CRLO à Chartres... Dans ces postes supprimés sont majoritairement

concernés des agents entre 50 et 55 ans, acceptant donc difficilement les reconversions, les déplacements mais ce sont des considérations qui ne sont pas prises en compte par la direction de SOL et Rail... **Sur l'Ouest de la France, les effectifs ont été anéantis, sur des agglomérations comme Nantes, Rennes, Le Mans, FRET SNCF n'assurera plus que le service minimum avec seulement 1 poste relais dans chaque gare du Mans, Nantes et Rennes, accompagné de 1 ou 2 agents de desserte... Belle ambition pour l'avenir !**



Sur Chalons et Tergnier, ce ne sont pas moins de 14 postes (surveillants de dépôts, cellule prime et GM) qui viennent d'être supprimés sans la moindre consultation du CHSCT... et le pire c'est qu'on a envoyé ces agents dans un CMGA où une réorganisation est en cours; difficile dans ces conditions de leur faire croire à une possible reconversion sur un site où ils ne sont pas les bienvenus. Cela ajoute un mal être supplémentaire à une situation qu'ils n'ont pas choisie.

Sur l'Île de France, si la curée sur Villeneuve continue avec le démontage des voies du triage et le transfert de la cellule MP, sur Le Bourget, c'est le service Logistique qui va maintenant faire les frais d'un raccourci mathématique très confortable mais en dehors des réalités du terrain, là encore 9 postes sont dans la balance.

L'ensemble de ces agents méritent mieux que de venir grossir les rangs de la fameuse cellule de reclassement du Bourget ou les EIM régionaux ! A ce jour, rien qu'au Bourget, ce ne sont pas moins de 29 personnes en souffrance qui y sont cantonnés et s'inquiètent sur leur devenir... attendant leur tour de passer en conseil de discipline au moindre écart !?

Auto Chem: La lutte paie !

Sur la DFAC, depuis plusieurs mois, les patrons veulent rayer de la carte la résidence fret de Saint Jean de Maurienne... Face à cette attaque frontale, SUD-Rail a décidé de lutter avec et pour les agents du site. A chaque étape des discussions, nous sommes restés fidèles aux revendications légitimes des agents et inflexibles face aux tentatives de passage en force. Aujourd'hui, grâce au rapport de force, les patrons reculent... Et aucun ADC ne sera forcé d'aller travailler à Modane. Dans les prochaines semaines il y aura un appel à volontariat respectant les procédures statutaires Mais nous restons vigilants, nous ne baisserons la garde car les patrons avancent sur différents fronts : Postes d'assistant GM et CTT supprimés, CPL unique ... Mais il y a une leçon à retenir, **Quand on lutte unitairement et massivement... on gagne !!!**

ECOTAXE, une suppression avec des conséquences Pour le fret ferroviaire !

L'abandon de l'écotaxe, signe la fin d'un engagement principal du Grenelle de l'environnement décidé en 2009 et voté majoritairement par l'Assemblée Nationale. Cette victoire du lobby routier accentue les inégalités territoriales et les dégradations sociales et environnementales et risque de signer l'arrêt de mort du fret ferroviaire... En attendant que les conséquences se précisent, le gouvernement laisse une ardoise douloureuse que les Français-ses vont devoir payer par de nouvelles augmentations de gasoil et que les salariés-es vont payer par une dégradation de leurs conditions sociales dans les entreprises de transport et particulièrement dans les chemins de fer.

Après avoir voté et promulgué le 4 août 2014 une loi ferroviaire qui entérine 44 milliards d'euros de dette du système ferroviaire sans aucune solution, le gouvernement recule sur ce qui aurait pu constituer le financement d'une relance du Fret ferroviaire avec pour conséquence immédiate, le non financement de la compensation sillon versé à RFF pour le fret ferroviaire à hauteur de 180 M€. Le Fret ferroviaire est une fois de plus abandonné au profit du tout routier, qui n'a pas à s'acquitter du poids des dégradations de son fonctionnement. Pollution, dégradation des chaussées, concurrence déloyale, destruction sociale dans le secteur routier Français, augmentation du PTRA à 44 tonnes...

La Fédération SUD-Rail considère que ce choix traduit une volonté de ce gouvernement libéral de laisser le champ libre, sans aucune contrepartie, aux lobbys du transport, pour accentuer la casse sociale, les inégalités, la dégradation de notre environnement et signe la fin de la volonté de développement du fret ferroviaire !

A la SNCF, qui est trop payé ?

Suite au rapport sur la masse salariale présenté en Conseil d'Administration, les patrons de la SNCF ont rapidement transmis leur analyse exclusive à la presse, un vrai scoop : nos salaires ont explosé ces dernières années !

Aussitôt, sans rien vérifier, sans faire le moindre effort pour comprendre à quoi correspondent les chiffres jetés en pâture, la majorité des médias reprend le même refrain : les cheminots gagnent si bien leur vie qu'ils et elles mettent en péril le service public ferroviaire...

Pourtant, à y regarder de plus près, cette étude montre bien d'autres aspects de l'évolution de la masse salariale, hormis le chapitre scandaleux sur les bienfaits du travail précaire, **on peut constater que le collègue Exécution a perdu plus de 2% d'effectifs par an sur dix ans, pendant que celui de l'encadrement progressait lui de plus de 1% par an sur la même période... portant le taux d'encadrement de 1 pour 6,9 en 2003 à 1 pour 4,2 en 2013...**

La direction de l'entreprise, plutôt que s'enfermer dans une stratégie mortifère devrait ouvrir les yeux et mettre en adéquation les moyens humains nécessaires pour assurer la production.

Car cette recherche d'économie coûte que coûte sur l'appareil de production et les agents qui font le fret ferroviaire ne pourra que déboucher au final que sur une atteinte majeure à l'encontre de la santé physique et mentale des cheminots... et que feront nos patrons quand il n'y aura plus d'agents pour produire ?

