



CER Rhône Alpes



Séance plénière du 30 avril 2015

Déclaration liminaire.

Un grave accident ferroviaire s'est produit le 21 avril dernier en gare de Nangis. Un convoi exceptionnel transportant des machines agricoles est tombé en panne sur un passage à niveau et a été heurté de plein fouet par un train circulant à 140 km/heure. La préfecture a recensé plusieurs dizaines de blessés dont nous attendons toujours de connaître l'état de santé, parmi eux se trouve le conducteur du train. Les infrastructures du site (passage à niveau, voies, quais de la gare) sont totalement détruites sur 200 mètres et la circulation des trains entre Verneuil l'Etang et Longueville est interrompue pour plusieurs jours. Compte-tenu de la violence du choc, le bilan aurait pu être encore plus lourd ! Cet accident est la conséquence directe de la politique de « risque calculé » de la direction SNCF. Depuis le 1er janvier 2015, le poste d'agent circulation de Nangis a été supprimé. Malgré de multiples interventions de SUD-Rail pour dénoncer cette suppression qui risquait d'avoir des conséquences sur la sécurité ferroviaire, la direction a balayé tous nos arguments au nom de gains de productivité. Si la direction SNCF avait tenu compte de nos alertes, ce grave accident aurait pu être évité : le chauffeur du convoi en panne s'est en effet rendu en gare pour alerter de la situation mais n'a pu trouver personne pour prendre les mesures d'urgence nécessaires. Les passages à niveau constituent une source d'accident majeure et le manque d'investissements pour la résorber (ponts, tunnels) ou la limiter (interruption automatique des circulations en cas de stationnement sur un PN fermé) est criant. Durant les 15 ans où le système ferroviaire a été divisé en deux entreprises (SNCF et RFF), le nombre de passages à niveaux supprimés chaque année a été divisé par trois ... Fera-t-on encore pire maintenant avec l'éclatement en trois structures ? Tout cela n'empêche pas la direction SNCF de continuer sa politique de casse et de déshumanisation, directement liée à la mise en œuvre de la loi ferroviaire qui vise en premier lieu à faire payer la dette du système ferroviaire aux cheminots et aux usagers, alors qu'elle n'est que la conséquence de choix politiques

Ce 9 avril à l'appel unitaire de la CGT, de FO, de la FSU et de SUD/Solidaires, nous étions plus de 300 000 dans les rues, avec des appels dans l'unité à la grève. Face aux remises en cause de nos droits, de notre pouvoir d'achat et de nos emplois, nous devons amplifier la mobilisation, en unifiant les luttes menées dans diverses professions ou entreprises et régions.

Cette journée du 9 avril doit constituer un point d'appui pour bloquer les projets néfastes du gouvernement (loi Macron, loi santé, loi « dialogue social », loi ferroviaire... etc.) et pour construire le rapport de force nécessaire, agir ensemble aujourd'hui et dans la durée !

Dans les semaines qui viennent nous aurons l'occasion de nous retrouver ensemble dans des initiatives contre les multinationales en défense des services publics ou le 1er mai. Mais nous devons aussi renforcer l'action unitaire et hausser le ton. Les luttes actuelles dans de nombreuses entreprises et administrations, souvent unitaires, montrent qu'il n'y a pas de fatalité et que nous pouvons gagner. Le soutien local à ces luttes existe dans de nombreux endroits et doit être renforcé. Les syndicats doivent l'affirmer ensemble avec force ! Ils doivent dès maintenant se retrouver et travailler ensemble en intersyndicale localement et nationalement pour proposer une action efficace et résolue. SUD-Rail est prêt à agir avec tous, il l'a déjà fait savoir clairement à de très nombreuses reprises. La direction de la SNCF et le gouvernement ignorent nos revendications, seule la

lutte unitaire, large et dans la durée paye, nous n'avons pas d'autre choix.

L'année est déjà bien entamée, tout comme le moral des cheminots qui fond à peu près à la même vitesse que les trafics et les effectifs. Des expertises concordantes... et inquiétantes, nous démontrent que le réseau capillaire est à l'agonie, le financement du report modal se réduit à peau de chagrin par l'abandon de l'écotaxe, volonté politique non suivie de mesures... Autre constat partagé, que ce report modal est inexistant ! Alors que, globalement, le volume de marchandises transportées ne cesse d'augmenter, la part du fret ferroviaire diminue régulièrement et risque de passer bientôt sous la barre des 8 %.... Pourtant, à les entendre, politiques et patrons, le fret ferroviaire est une priorité depuis plus de dix ans entre plan de relance et grenelle de l'environnement ... on voit aujourd'hui le résultat !

Des décisions gouvernementales en faveur de la route, comme l'abandon de l'écotaxe, autorisation du 44t sur 4 essieux avec les conséquences sur les marchés de céréales et de granulats, le refus de surtaxe gasoil pour les routiers (*2cts pour les particuliers*). Il est vrai que tout est fait pour favoriser le report ... du rail, vers la route. Le réseau « Fret » est abandonné par la réforme ferroviaire. En transférant l'ensemble du réseau capillaire aux régions pour le TER et aux chargeurs et entreprises ferroviaires pour le fret, la loi ferroviaire va porter la responsabilité du plus grand recul que ne manquera de subir le transport ferroviaire. Sans parler des bus qui vont remplacer les TET et certains TER, ce sont près de 30% des trafics ferroviaires de marchandises qui empruntent, à un moment de leurs parcours des lignes de cette catégorie. On devine sans peine les conséquences d'une telle décision. Mais sans doute que ceux qui sont allés « négocier » la réforme ferroviaire et veulent sa mise en place rapide sont-ils près à assumer cette responsabilité?

Pourtant il y a urgence, entre dérèglement climatique et pic de pollution, routes saturées et accidents, dérèglementation des transports et dumping social, aménagement du territoire et qualité de vie, il est vraiment temps de prendre les bonnes décisions. La réforme ferroviaire ne va faire qu'aggraver la situation et, en l'état, les conséquences de cette loi ne vont que précipiter la chute d'un mode de transport propre et écologique. Pourtant des solutions existent pour sauver le Fret Ferroviaire : Aide au report modal, fiscalité écologique, mesures législatives plus contraignantes sur le transit national ou sur la volumétrie maximum à transporter par la route par les industriels ou les chargeurs.... rien de révolutionnaire !

La direction SNCF du domaine Matériel a décidé d'appliquer la même politique de terre brûlée. En effet, Romilly, Oullins, deux ateliers industriels historiques, deux régions différentes, mais le même destin : la fermeture des deux établissements. Pour les cheminots de ces ateliers, c'est une catastrophe ! Un drame humain ! Pour faire passer la pilule, la SNCF promet la construction de deux petits ateliers, dédiés uniquement à la réparation de pièces, mais implantés hors des ateliers existants. Pour SUD-Rail, c'est sur ces sites mêmes qu'il faut reconstruire ! Comme hier où le Directeur du Matériel a du rendre des comptes aux cheminots de Romilly, la direction devra faire face à la détermination des cheminots qui défendent l'emploi et l'outil de travail.

A cause de la réforme ferroviaire, la privatisation de l'entretien du matériel fait partie intégrante de la réflexion de la direction de l'entreprise et suite à ces alertes de fermeture (*qui en annoncent d'autres selon des managers bien informés*) nous ne pouvons-nous empêcher de faire le lien avec les discussions qui se poursuivent autour de la nouvelle Convention Collective Nationale Ferroviaire, les agents effectuant la réparation du matériel roulant se trouvant exclus du champ d'application proposé à la signature et déjà ratifié par l'UNSA et la CGC.

La direction SNCF avance sur son projet en faisant croire au dialogue, mais c'est aux salariés qu'elle va faire payer le prix fort de la dette ferroviaire ! SUD-Rail a eu raison de s'opposer à la réforme ferroviaire en juin 2014. Depuis 1997 le choix des gouvernements français successifs, au contraire d'autres pays de la zone euro, tel que l'Allemagne, a été de laisser progresser une dette qui atteint aujourd'hui les 44 milliards d'euros !

Cette politique du déni a déjà couté très cher aux usagers et aux cheminots qui ont déjà payé presque deux fois la dette, soit 38 milliards d'euros de péages ! Aujourd'hui on demande aux cheminots de mettre la clé sous la porte, aux chargeurs de prendre des camions et aux usagers d'aller prendre le bus parce qu'il est moins cher ! Les belles promesses que nous prônaient à l'époque la direction et ses partenaires syndicaux, avec la complicité du gouvernement, sont maintenant oubliés ! Et pour ceux qui en douteraient encore, nous les invitons à prendre connaissance du rapport et des recommandations remis, par la SNCF, à la commission DURON en charge de l'examen et de la formulation de recommandations concernant les Trains d'Equilibre du Territoire. Et oui, la SNCF, entreprise historique des chemins de Fer recommande l'abandon de près de 40% des liaisons ferroviaires pour les remplacer par des Bus... Edifiant sur ce qu'envisagent nos managers quand ils parlent de la « *nouvelle SNCF, entreprise de mobilité* » eh oui, les mots ont un sens. Vouloir faire croire que le transport par autocar va améliorer le service alors que les suppressions d'emplois de gares et de services sont sans précédent à la SNCF, est une tromperie supplémentaire de celles et ceux qui pensent qu'une bonne communication peut tout faire avaler !

Avec la loi Macron le réseau ferré va perdre plus de 7 000 kms de lignes, 10 000 emplois cheminots vont disparaître, la privatisation va se développer sur fond de dumping social. Accompagner cette politique libérale, c'est cautionner la casse de l'emploi, du Code du Travail et des services publics

Là où les trains seront remplacés par des autocars, c'est le risque d'accident qui sera multiplié par 4, la pollution qui augmentera et la saturation et la dégradation des routes qui sera financé par l'argent public! C'est une loi sur mesure pour les patrons routiers, les actionnaires et les pollueurs, peu importe l'impact sur la santé ! Cette politique n'a qu'un seul objectif, paupériser des millions de travailleurs, faire intégralement payer la facture sociale et environnementale à la collectivité !

Ce qui séduit le gouvernement et la direction de la SNCF, c'est la casse sociale qui résultera du cumul de ces lois, cela se traduit à la SNCF par 10 000 suppressions d'emplois, l'augmentation de la précarité, du dumping social par le développement des filiales un outil supplémentaire pour ces dirigeants ultralibéraux, de manager par la peur, les sanctions et les menaces, dans tous les secteurs d'activité !

Et après sa tournée des régions pour faire avaler sa nouvelle politique aux cadres de l'entreprise, notre cher président se lâche dans une interview accordé à la tribune appelant la concurrence de ses vœux et précisant qu'il attend beaucoup de la future CCN notamment par la « redéfinition du cadre social » par lequel il attend de substantiel gains de productivité et une redéfinition des métiers, mais à part ça, rien ne devait changer... A la lecture de cette interview sur mesure, certains doivent aujourd'hui se sentir cocufiés, mais à SUD-Rail, nous ne sommes pas naïfs et depuis le départ nous dénonçons ces menaces, aujourd'hui, malheureusement, les faits nous donne raison...

Pourtant, le recours massif à la sous-traitance et aux filiales du Groupe SNCF ont été condamnés par le TGI de Paris, pour prêt illicite de main d'œuvres et délit de marchandage, concernant les activités des « Services en gares », soit les bagages, la prise en charge des PMR (personnes à mobilité réduite), caddies, consignes et objet trouvés, et ce pour les années 2007, 2008 et 2009, concernant un recours de 158 salariés.

Les débats ont permis de démontrer que les salariés d'Itirémia réalisaient le même travail que des salariés de la SNCF, étaient encadrés par des agents SNCF et que les normes de prises en charges et de sécurité ferroviaire n'étaient pas respectées. La SNCF est condamnée à 150 000€ d'amende et sa filiale Itirémia à 40 000€. Par le passé la SNCF avait été condamné pour Travail Clandestin concernant ses activités de Services en gares, ce qui avait amené ses dirigeants à la création de la filiale EFFIA, puis Itirémia. La Fédération *SUD-Rail* a soutenu, seule depuis plus de 10 ans, cette procédure. La Fédération *SUD-Rail* exige maintenant l'intégration de ces salariés, travailleurs du rail au statut SNCF.

IMC, Temps partiel, 52 RP Doubles, RH0910, à n'en pas douter bientôt droit de grève et accident de Brétigny, la direction accumule les procédures et les condamnations. Le procès qui s'ouvre aujourd'hui dans le cadre de l'accident mortel sur un chantier de ballastage en 2012 en gare de Lyon-Part-Dieu revêt une importance toute

particulière. La SNCF « et » le directeur d'établissement de l'époque sont renvoyés en correctionnelle pour avoir : « *par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou manquement à une obligation de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou les règlements et ayant entraîné involontairement la mort* ». Les mots ont un sens, et à l'heure de rendre des comptes, il ne s'agit plus de se cacher derrière l'entreprise en tant que personnalité morale mais les personnes en responsabilité seront dans le box des accusés... Cela devrait amener à réfléchir celles et ceux qui appliquent aveuglément une politique de réduction des coûts et de suppression des effectifs mortifère. SUD-Rail s'est constitué partie civile dans ce procès pour défendre les intérêts collectifs des cheminots et pour fournir les éléments nécessaires à faire la lumière sur les dérives consécutives à votre politique du risque calculé.

La situation de dérive de la sécurité des chantiers sur le secteur de Lyon Part-Dieu avait été dénoncée dans cette instance par SUD-Rail à maintes reprises avec la multiplication des incidents ou accidents graves qui avaient précédé cet accident mortel, et notamment le heurt d'un TGV par la grue d'une draisine en 2011 à Lyon St Clair. Ces alertes répétées n'ont malheureusement pas permis de sauver la vie de notre collègue, mais elles contribueront nous l'espérons à l'identification des responsabilités au plus haut niveau de l'entreprise et surtout à ce que les décisions qui s'imposent soient enfin prises pour que des drames comme celui-ci ne se reproduisent plus.

Suite à la multiplication dramatique des accidents mortels début 2012, la Direction nationale avait lancé une vaste campagne de Communication appelée « Produire les chantiers en toute sécurité » pour laisser croire à qui le voulait bien qu'elle avait toujours eu « l'obsession » de la sécurité comme se plaît à le clamer ces derniers temps M. PEPY dans le cadre de la campagne de communication qui fait suite à l'accident de Brétigny. Mais ce serait plutôt l'obsession de ne pas finir en prison qui préoccupe aujourd'hui les hauts dirigeants de la SNCF car leur responsabilité nous paraît clairement engagée dans la lente et continue dégradation de la sécurité du Réseau Ferroviaire National et des chantiers.

La direction ne cesse de dire « officiellement » aux agents et à leur encadrement de proximité d'arrêter les chantiers si les conditions de sécurité ne sont pas remplies mais tout en continuant à les priver des moyens nécessaires matériels et humains pour réaliser ces chantiers en toute sécurité.

La sécurité en danger, c'est le titre choisi par les DET des établissements traction de la région Rhône Alpes pour tirer le signal d'alarme suite à je cite : « la dérive inquiétante du nombre d'événements sécurité ayant pu mettre en danger la vie des gens » Il est vrai qu'avec 26 Franchissements de signaux au niveau national depuis le début d'année dont 14 en mars les indicateurs sont dans le rouge.

Notre région est malheureusement encore une fois dans le trio de tête avec 4 franchissements depuis le début de l'année.

Les DVL et les omissions d'arrêts explosent alors pour se donner bonne conscience chaque DET sort sa mesurette : accompagnement de tous les ADC avant fin mai en Rhône Alpes, questionnaire anonyme géré par une alternante sur PACA sont des exemples parmi tant d'autres.

Les DET parlent de revenir aux fondamentaux métiers : la sécurité et l'application des gestes métiers mais à aucun moment ils ne prennent en considération les fortes dégradations des conditions de travail des ADC. Augmentation de la productivité, EAS sur l'Ouest Lyonnais, EAS pour sauver des trains, manque d'effectif, JFC en diminution, étude ligne vidéo sont quelques exemples de la casse des métiers conduites que vous mettez en place avec les activités. D'ailleurs de plus en plus d'ADC demandent à changer de métier ou quittent l'entreprise. SUD Rail ne vous laissera pas reporter la responsabilité de ces écarts sur les ADC, si vous voulez un retour à la sécurité il vous faut faire machine arrière : la sécurité à un prix.

La situation sur la région devrait vous interpeller.

Une grande partie des établissements sont actuellement sous tension.

En effet, les conflits liés aux conditions de travail et au refus de dialogue de la part de la direction se multiplient.

Les Agents De Conduite de Perrache sont en grève chaque semaine depuis le début de l'année sans que la direction ne réponde aux revendications.

Les agents de l'EEV Lyon se mobilisent également depuis 1 mois et 1/2 contre la réorganisation des accueils de Perrache et Part Dieu sans que la direction n'essaye même d'entendre les problèmes de fond soulevés par les agents qui font le boulot au quotidien.

Les agents du matériel sur La Mouche ne veulent plus travailler dans les conditions actuelles (manque d'effectif, conditions de travail dégradées) et se sont mis en grève à 100 % durant 2 jours la semaine dernière

Sur l'ECT également, c'est un nouveau conflit unitaire qui se profile sur les roulements à cause du refus de dialogue de la direction qui pourrait pourtant parfaitement répondre aux revendications qui ne représentent pas de surcoût.

La délégation SUD-Rail