

INTEMPERIES : La nouvelle organisation du travail montre ses limites

Les pluies diluviennes de décembre ont interrompu les circulations sur la ligne Lyon-Saint-Etienne suite à un éboulement. Cet événement climatique n'est pas le premier qui perturbe le fonctionnement de la SNCF, on peut même dire que l'entreprise en a vu d'autres !!

Cela étant, cheminot(e)s et usagers ont particulièrement souffert de la situation :

Le premier jour, le système d'information indiquait que les trains circulaient normalement alors que rien ne roulait.

De jour en jour, les plans transports n'étaient pas fiables, les roulements des rames non pérennes et le système de vente continuait de fonctionner comme si de rien n'était.

Pour couronner le tout, la direction a choisit d'envoyer des TR2N sur le sillon Alpin ; ainsi les cheminot(e)s ont du faire

face au flux plus important des usagers durant les fêtes avec un système de vente qui annonçait toujours le service normal. Il aurait fallu modifier SOCRATE et l'information téléphonique ; au lieu de cela les agents ont du affronter seuls la situation.

Pour finir, alors que l'entreprise est encore soi-disant « intégrée » et que tous les acteurs doivent participer à l'effort dans ce genre de situation, d'aucuns ont trouvé plus confortable de se réfugier derrière la notion d'activité, y compris à un haut niveau.

Ces événements démontrent que la gestion de la production par activités fragilise terriblement l'unicité de l'entreprise.

SUD-rail avait dénoncé ce genre de dérives évidentes lorsque nous nous étions opposés à cette restructuration. Au cours du CER du 29

janvier, la délégation SUD-rail a demandé une enquête sur ces événements au directeur de région.



CENTRE REGIONAL DES OPERATIONS :

Un pas de plus vers l'ouverture à la concurrence

La direction régionale a présenté au cours de la réunion du CER du 29 janvier un projet d'évolution du poste de commandement de Lyon. Il s'agit d'une véritable « usine à gaz » qui modifie totalement l'organisation de la gestion opérationnelle.

La régulation, le PC, la programmation des travaux et de la traction sont concernés par cette restructuration. Une réunion de la commission économique permettra peut-être de comprendre le fonctionnement de ce centre régional des opérations (CRO).

Pour SUD-rail, cette organisation s'inscrit dans le cadre de l'ouverture à la concurrence du réseau ferré. Après avoir séparé les infrastructures de l'exploitation en 97, il s'agit maintenant d'organiser la vente des sillons aux activités ou aux entreprises privées et ce, jusqu'au dernier moment avant le départ des trains.

Loin de l'amélioration vantée à l'époque par la direction, **les conséquences de la création de**

RFF ont été dramatiques pour la SNCF : bureaucratie, pressions budgétaires, réseau mal entretenu...

Aujourd'hui, avec la création du CRO, la direction porte un nouveau coup à la qualité du transport ferroviaire. La capacité à gérer des situations perturbées qui était une vraie richesse du système actuel risque de devenir catastrophique. En effet, la gestion de ces situations sera soumise à des intérêts financiers nombreux et divergents. Quel train circulera en premier ? Le train TER afin de préserver la qualité du service public ou le train FRET privé ? La production par activités pose déjà ce genre de difficultés, on imagine les dégâts lorsque plusieurs entreprises de transport ferroviaire exerceront sur le réseau. Autre remarque : la direction régionale entend faire l'économie de 14 postes avec cette restructuration. SUD-rail dénonce ce nouveau pas vers la libéralisation du transport ferroviaire.

Sud Rail

SUD Rail Lyon 2, rue Claudius Collonges 69002 LYON
Tél. SNCF : 542 028 Tél. PTT : 04 78 38 15 08
Fax SNCF : 543 917 Fax PTT : 04 72 40 39 17
Mail : sudraillyon@club-internet.fr Site Internet : www.sudraillyon.org

Union syndicale G10
Solidaires

Numéro 4 - 12 février 2004

Le Fer Solidaire

Un journal régional au service des cheminots.

Il faut résister !

Cela fait bientôt 2 ans que l'ensemble des salariés et la « France d'en bas » subissent les attaques d'un gouvernement ouvertement libéral.

Depuis la réforme des retraites, ces attaques se sont multipliées : *intermittents du spectacle, crédits de la recherche, crédits hospitaliers, droits des chômeurs, suppression d'un jour férié,...*

Le gouvernement avance main dans la main avec le Medef...

Sonnés par l'échec du mouvement sur les retraites, les salariés sont en train de se ressaisir, de se réorganiser et à nouveau de se mobiliser.

Dans ce contexte, deux « camps syndicaux » émergent à la SNCF comme partout :

• **Ceux qui contestent et ne se résignent pas à la régression sociale que veut nous faire subir ce gouvernement allié au patronat.**

• **Ceux qui ont fait le choix du libéralisme : CFDT, CFTC, CGC, UNSA...**

Les cheminots devront se souvenir des actes des uns et des autres lors des élections professionnelles du 25 mars.

Les cheminots sont partie prenante de cette phase de remobilisation. Dans ce contexte, la grève du 21 janvier à l'appel de SUD-Rail, CGT, FO et FGAAC a été un succès. Le rassemblement du 5 février appelé par SUD-Rail, CGT et FO pour contrer le forum organisé par Gallois à Lyon montre que **le mécontentement des travailleurs du rail est bien réel.**

Comment pourrait-il en être autrement ?

Face à la baisse du pouvoir d'achat, aux suppressions d'emplois, aux menaces sur le droit de grève, aux restructurations annoncées (Fret,...), les cheminots sont inquiets et ne veulent pas rester passifs !

A SUD-Rail, mais aussi à Solidaires (notre structure interprofessionnelle), nous pensons que les cheminots sont victimes des mêmes logiques que les salariés de la Poste et des Telecom, d'EDF-GDF, des salariés de la santé, des enseignants, des routiers, des précaires (sans emplois, sans logis, ...).



Le 5 février devant le Palais des congrès : Rassemblement de cheminots pour contrer le forum sur la charte du service public organisé par L. Gallois.

C'est donc tous ensemble que nous devons réagir et nous organiser pour faire reculer cette grande machine libérale qui veut broyer tous les acquis sociaux. !

Sommaire :

Page 1 :

Edito

Page 2 et 3 :

Budget 2004,

No Futur !

Page 4 :

Echos du CE

Budget 2004, no futur !

Chaque année, en janvier, la Direction de l'entreprise présente le budget pour l'année en cours. Ce budget prévisionnel passe en revue l'ensemble des comptes de l'entreprise par activités et domaines (charges, impôts, taxes, produits, investissements, effectifs), tout est détaillé et analysé. Ce cadre est censé définir le fonctionnement et les orientations de l'entreprise pour l'année.

Emploi : - 3505 !

Comme d'habitude, c'est l'emploi qui sert de variable d'ajustement pour tenter d'atteindre l'équilibre des comptes en fin d'année.

Hors « emplois jeunes », le budget prévoit un effectif de 168 895 au 31 décembre 2004... Nous étions 172 400 en décembre 2003, ce sont donc bien 3505 emplois

qui sont supprimés ! Plus si on tient compte des 300 « emplois jeunes » devant accéder au statut dans l'année et qui ne seront pas remplacés dans leurs missions.

Cette estimation pour 2004 est à prendre avec précaution.

En effet, la Direction prévoyait un effectif de 176 650 en décembre 2002. Au final, nous étions 175 510... Soit - 1 140 ! Même punition en 2003, le budget prévisionnel chiffrait l'effectif à 174 407 au 31 décembre et nous avons atterri à 172 400 soit - 2007 !

Le bilan des effectifs sur 3 ans est catastrophique : 175 510 cheminots en décembre 2002, 168 895 prévus pour décembre 2004, soit - 6615 ! Et environ - 7000 si on tient compte des « emplois jeunes » qui arrivent en fin de CDD cette année et qui ne seront pas remplacés sur leur postes.

Toutes les fonctions sont touchées. Les directions (régionales et centrales), l'équipement et les EEX payent le plus lourd tribu. Seule fonction dont l'effectif est budgété à la hausse : La SUGE, + 2,55% ! Ca devient

une habitude ! En 2003, la SUGE était aussi le seul secteur de l'entreprise qui voyait son effectif augmenter... Effet de mode et de « mimétisme » avec la politique gouvernementale probablement !

La restructuration du Fret

Comme prévu, ce sont les secteurs qui participent à l'activité Fret qui vont encaisser le choc principal !

Le plan de restructuration du Fret s'étale sur 3 ans (2004 à 2006). Comme l'indique la Direction, ce budget 2004 n'est qu'une première étape : plus de 2000 suppressions d'emplois liées au plan Fret, soit l'équivalent du SERNAM mais sur 1 an au lieu de 3 !

Voici l'état des réflexions de la Direction sur les conséquences sociales du plan Fret pour 2004.

Directions centrales et régionales : 720 suppressions programmées, dont

400 en 2004.

Administration des ventes : 250 suppressions programmées en 2004.

EEX : 750 suppressions d'emplois en 2004, essentiellement à la Manœuvre et en CRLO. 4 triages touchés, fermeture d'une quinzaine de GPF, suppression de dessertes terminales études de productivité partout...

Matériel : 390 suppressions programmées, mais 140 en réel par des reports sur le Voyageur.

Traction : 704 suppressions programmées, 420 en réel car création dans les activités Voyageurs.

Même si notre région n'est pas citée dans les fermetures, nous ne serons pas épargnés. Nous sommes concernés directement par l'administration des ventes, la partie Direction Commerciale Fret de la région, la recherche des gains de productivité en EEX et bien sûr les conséquences directes et indirectes de ce plan de régression du Fret sur la traction et le Matériel....



« plus de 2000 suppressions d'emplois liées au plan Fret, soit l'équivalent du SERNAM mais sur 1 an au lieu de 3 ! »

Les activités «voyageurs»

Grandes lignes

« Les produits du trafic de GL devraient connaître une augmentation de +7,6 % en 2004... ». Cet objectif nous paraît « optimiste » dans le contexte économique actuel... la Direction prépare t'elle une campagne de culpabilisation des agents concernés, prétexte à des restructurations au commercial voyageurs ?

Priorité aux TGV et abandon des dessertes Corail et trains de nuit non rentables : « optimisation de la production TGV/Corail... »

« Réduction des coûts de distribution » par le développement d'Internet, la mise en place de nouveaux automates, la restructuration de la vente en gare....

TER

Recherche de productivité par l'intensification de l'utilisation du matériel roulant...

Quelles conséquences pour les agents du matériel ?

Développement des « centres de relation Client TER » comme en Rhône-Alpes : centre d'information par téléphone (horaires, tarifs régionaux,...) géré par une entreprise extérieure à la SNCF sous l'autorité de la région politique... et de ce fait « concurrent » avec les services voyageurs SNCF !

Péages

Le coût des péages payé par la SNCF pour faire circuler des trains ne cesse d'augmenter.... C'est surtout la part versée à RFF qui augmente puisque le montant des péages acquitté à Euro-tunnel reste lui stable...

En 2002, l'entreprise a versé 1,954 milliards d'euros à RFF et 1,968 milliards en 2003 (après réprévision budgétaire).

Pour 2004, la facture se chiffre à 2,266 milliards d'euros soit +298 milliards d'euros !

Pour mémoire, rappelons que dans la

maquette financière du projet industriel (2003-2005), le montant des péages était estimé à 2,070 milliards d'euros pour 2004 et 2,140 milliards d'euros pour 2005...

Comme on peut le constater, la séparation SNCF/RFF de 1997 n'a pas réglé le problème de la dette d'infrastructure qui pèse toujours, même indirectement, sur les comptes de l'entreprise SNCF.

Infrastructure

La SNCF en tant que Gestionnaire d'Infrastructure Délégué (GID) entretient (équipement) et assure la circulation des trains (transport circulation) sur le réseau pour le compte du propriétaire de l'infra : RFF.

Dans le cadre d'une convention de gestion, RFF rémunère la SNCF pour assurer ce travail... mais la rémunération étant très inférieure aux besoins réels en particulier pour la part consacrée à l'entretien du réseau, le GID fait des choix : réduction de vitesse sur des tronçons de ligne, ajournement de travaux, et surtout... recherche de gains de productivité.

La Direction de la SNCF critique bien évidemment les conditions financières de cette convention de gestion... Mais ces critiques ne sont pas assez virulentes pour gêner le **gouvernement qui continue d'arbitrer en faveur de RFF.**

Pour 2004, le montant de la convention de gestion pour sa partie « entretien » est maintenue au niveau de 2003.

- c'est grave pour la sécurité et la régularité. Quant à l'amélioration des conditions de circulation espérées en TER, GL ou Fret, on attendra !

- c'est aussi la suppression programmée de 800 emplois dans les Établissements et les Directions malgré les créations liées au TGV Est.

« Le coût des péages payé par la SNCF pour faire circuler des trains ne cesse d'augmenter... »