

Mandat 2009/ 2011

25 juin 2009

APRES LE FRET, LES ETABLISSEMENTS CIRCULATION

La question du Fret demeure un sujet essentiel. Nous aurons l'occasion d'y revenir puisqu'il semble que la direction ait décidé de retarder les annonces à la mi-septembre. D'ici là, il y a une volonté d'arriver à un « constat partagé » avec les organisations syndicales. Ce ne sera pas le cas avec SUD-Rail.

« **La crise** » ne cachera pas les responsabilités de la direction SNCF qui s'attache à démanteler l'entreprise et notamment ce qui touche au Fret, depuis des années.

« **La crise** » ne fera pas oublier les responsabilités de tous ces gouvernements qui ont allié discours fumeux sur l'environnement, et décisions de casse du service public ferroviaire, de report de trafic du rail vers la route.

Et « **la crise** », c'est aussi celle d'un système qui n'est pas neutre.

Si la direction SNCF accepte ces trois éléments du constat, alors oui, peut être qu'on pourra le partager !

Les décisions sont donc annoncées pour mi-septembre, ... pourtant des initiatives sont déjà prises par la direction : ici, des recherches de volontaires pour des filiales qui n'ont aujourd'hui aucune existence légale ; là, relances des tentatives de non respect du RH 0077 en s'appuyant sur l'article 49 modifié en novembre 2008...

SUD-Rail dénonce la politique d'éclatement de l'entreprise. Une entreprise intégrée, avec des cheminots non-dédiés résisterait bien mieux à la crise. La compétence et le savoir faire des cheminot-e-s ne doit pas se concentrer sur une seule activité. Cette compétence est également garante d'un haut niveau de sécurité des agents et des circulations.

Plus que jamais, le développement du Fret ferroviaire est une nécessité. Le développement d'un Fret ferroviaire massif, performant est une réponse pour éviter la désertification industrielle de certains territoires, c'est une réponse aux questions soulevées par le Grenelle de l'environnement, c'est une réponse aux attentes des citoyens qui ne supportent plus les centaines de milliers de camions qui traversent chaque jour les villes et les villages.

Les projets d'abandon de la messagerie ferroviaire et du wagon isolé va pourtant de jeter encore des milliers de camions supplémentaires sur les routes. La libéralisation du transport ferroviaire, la concurrence, l'application des lois du marché n'ont pas pour objectif premier un développement du transport ferroviaire qui réponde aux besoins et aux attentes des citoyen-ne-s. Les logiques libérales mises en oeuvre par les gouvernements successifs ne poursuivent qu'un seul but : l'augmentation des profits par la baisse des coûts du transport, en utilisant comme outils la mise en concurrence des entreprises et le dumping social. **Les faits démontrent que cette politique est un échec :**

✘ **échec du développement des trafics Fret ferroviaires,**

✘ **fragilisation du niveau de sécurité avec la complexification du système de gestion du ferroviaire et l'activité de plusieurs opérateurs.**

Après les agents du fret, c'est au tour des agents travaillant pour l'Infra Circulation – plus de 14 000 cheminot-e-s – d'être sous la menace d'un regroupement dans des établissements dédiés à une activité unique, séparés du reste de la SNCF, et de faire ainsi les frais de la politique de fragmentation de l'entreprise.

Sous le prétexte d'établir sur le réseau national une concurrence « libre et non faussée », le gouvernement veut imposer la création d'une Direction de l'exploitation ferroviaire à laquelle seraient rattachés 21 établissements régionaux Infra Circulation regroupant les horairistes, régulateurs et agents circulation.



La SNCF se précipite car la loi n'est toujours pas votée et d'ailleurs le projet n'impose pas la création d'établissement spécifique.

La direction ne cesse de mettre en avant le principe d'indépendance de ces agents vis-à-vis des autres entreprises ferroviaires, mais aussi vis-à-vis des « transporteurs internes ». Elle affirme également qu'il ne s'agit que d'une adaptation d'organisation.

Nous à SUD-Rail, nous pensons au contraire qu'il s'agit d'un changement fondamental : on voit apparaître une direction dotée d'une autonomie d'un genre nouveau qui décompose encore un peu plus la ligne de responsabilité du point de vue de la sécurité.

Pourtant, l'expérience nous démontre la nécessité d'intégrer la sécurité de l'exploitation dans tous ses aspects de la production ferroviaire, de limiter les interfaces au sein du système et de veiller à leur bonne coordination.

C'est tout l'inverse qui est contenu dans ce projet, avec une multiplication des interfaces dont les responsabilités sont de moins en moins définies et coordonnées.

C'est pourquoi SUD-Rail, demande une réintégration de l'ensemble du système ferroviaire au sein de l'entreprise publique SNCF, chargée, dans l'intérêt général, du développement ferroviaire dans le respect des fondamentaux de la sécurité ferroviaire.

Les conséquences pour les agents de la filière Transport /Mouvement sont déjà annoncées :

- ✂ **des mouvements de personnel cloisonnés au sein de leur propre activité**
- ✂ **une fragilisation de la filière Transport/Mouvement qui n'aura plus de caractère transverse,**
- ✂ **la disparition de parcours professionnels comportant plusieurs métiers.**

SUD-Rail, n'accepte pas la **désintégration du système ferroviaire intégré et la remise en cause de la gestion de sa sécurité.** Car dans cette future organisation qui sera le responsable de la sécurité ?

L'Infra, au 1er janvier 2010, fait partie du processus de démantèlement de la SNCF, à l'instar précédemment du Fret, à l'image de la future filialisation d'Eurostar. Suivront « Gares et connexion », « SNCF Voyages »...

A terme, chaque branche du groupe SNCF deviendra maîtresse chez elle, ce sera :

- la fin des embauches par la SNCF et le recrutement direct par les filiales/branches
- branches qui décideront du statut de leur personnel
- fin de l'unicité de la SNCF avec suppression des passerelles entre activités pour les agents SNCF

Les cheminots ne se reconnaissent pas dans une telle évolution. Ils sont attachés à leur identité et leur statut, et partagent des valeurs communes qui les unissent bien au-delà de leurs différences.

Pour conclure nous insistons sur les trop nombreuses questions relatives à la sécurité des agents et des circulations qui restent actuellement en suspens. La direction se doit d'apporter des réponses précises aux cheminots. Elle aurait du le faire avant d'imposer à la consultation des élus du CCE et du CER un dossier qui représente à nos yeux une étape de plus dans le démantèlement de l'entreprise publique de transport ferroviaire qu'est encore la SNCF.

ALTERNANCE

Suite au non recrutement de nombreux jeunes sortant d'alternance , l'ensemble des OS est intervenu afin d'obtenir une réunion spécifique afin de pouvoir vérifier leur situation.

Ces jeunes que nous côtoyons tous les jours, tiennent des postes et seront jetés à la rue malgré leur réussite au bac ou au BEP. Le motif, échec au constat métier. Echec qui n'empêche pas la SNCF de les utiliser au guichet jusqu' à fin aout. Cherchez l'erreur. Pour toutes ces raisons, les élus ont demandé qu'ils repassent leur constat avec le contrôle des délégués du personnel.

D'autant que certaines notes sont assez bizarres. (11, 91,...)

L'entreprise a signé un accord formation avec un engagement de recrutement, SUD Rail a signé cet accord. Les parties doivent tenir leurs engagements. SUD fera son boulot et s'engage à ce que la direction tienne les siens.



La Délégation SUD Rail

Gilles Deprez, Michael Fagot,
Olivier Sterzewski, Daniel Tomaselli