

Récession pour les 10019 cheminot-e-s de Fret SNCF Pendant que la SNCF verse 230 M d'€ à l'état!

Les news du Fret :

Les décisions prises récemment à Bruxelles visent une fois de plus à renflouer les banques et à infliger une austérité permanente aux classes ouvrières de l'Europe. Aucune des causes profondes de la crise économique, financière et des dettes souveraines ne sont traitées dans ce nouveau pacte européen pris à marche forcée contre la volonté des peuples.

Pire, cette politique d'austérité augmente encore plus le risque de nous enfoncer dans la récession et préserve l'emprise des marchés financiers sur les Etats. Les banques vont pouvoir continuer pendant trois ans à obtenir des liquidités à des taux dérisoires auprès de la BCE pour continuer à les prêter aux Etats à des taux prohibitifs. La spéculation sur les dettes souveraines ne va pas s'arrêter.

Le déficit public et son corollaire la dette publique, se sont aggravés avec la crise, mais la cause essentielle en est la politique pratiquée par les gouvernements européens depuis des décennies. Rien de tout cela n'est remis en cause et ce sont les salariés, chômeurs et retraités qui devraient se serrer la ceinture encore un peu plus.

Autre conséquence de la crise bancaire, le paiement des pensions aux retraités de la SNCF sera fractionné en 2012. **Les banques ont refusé de prêter à la caisse de retraite le 1,5 milliard d'euros** dont elle avait besoin. La petite note qu'ont reçue, tout récemment, les quelques 350.000 retraités de la SNCF est explicite: «Compte tenu du contexte économique actuel, la caisse rencontre des difficultés pour mobiliser auprès de ses partenaires bancaires la trésorerie nécessaire au paiement en une fois des pensions trimestrielles de ses assurés. Elle se voit donc contrainte de modifier le calendrier de versement des pensions pour l'année 2012.» **Dans le même temps la SNCF versera 230 millions d'€ de dividendes à l'état en 2012...**

Lundi 12 décembre à l'appel de SUD-Rail et la CGT un millier de manifestant étaient rassemblés en gare de Lyon à Paris pour accueillir le premier train de voyageur privé. Non pas pour stigmatiser les

salariés de cette entreprises qui sont eux aussi des travailleurs avec des conditions de salaires et de travail inférieures à celles des cheminots des entreprise publiques SNCF ou FS. Non, nous y étions pour dénoncer cette casse du service public.

La privatisation est négative pour les cheminots : Le chantage exercé par la SNCF sur le statut social des cheminot-e-s qui le considère comme un handicap lors de chaque appel d'offre perdu mais qui ne dit mot lorsque c'est le contraire qui se passe.

La privatisation est dangereuse pour les usagers : La concurrence est souvent mise en avant pour justifier les privatisations, dont on nous dit qu'elles profiteront aux usagers. L'expérience montre qu'il n'en n'est rien. Relation ferroviaire divisée par 2, dans le cas du Paris Venise. Transport ferroviaire de marchandise en baisse. Quant au coût, on peut citer l'exemple de l'électricité: depuis la privatisation de GDF il y a 6 ans, en France le prix du gaz a augmenté de 65%.

Enfin, **la remise en cause du statut social** des cheminots est dangereuse pour la sécurité: Les conditions de travail dégradées ont une conséquence évidente sur ce point (quand on travaille 16 heures par jour, conduire un train est dangereux!). Nous avons besoin de trains à l'heure, sûrs, propres, réguliers, peu chers... pas de multinationales ferroviaires!

Concernant le Service Annuel 2012, le discours de SUD-Rail n'a pas changé depuis un an: Les travaux sont indispensables, mais il faut les planifier dans le temps en tenant compte des besoins des usagers et des conditions de vie des cheminot-e-s (*alors que la solution retenue détériore considérablement l'offre de transport, et systématise le travail de nuit et les dimanches et jours fériés*).

La direction SNCF évalue à plus de 100 millions d'€ les pertes qui résulteront de cette situation. Ceci n'inclus pas le fret, pour lequel la situation est aussi catastrophique: 20% de sillons sont refusés par RFF ou non garantis; et **cela s'annonce déjà pire en 2013!**

M.L.M.C.

Concernant l'actualité à FRET SNCF, elle se décline sur « un plan de transport structuré autour d'un ensemble de lignes reliant de façon régulière les grandes zones économiques du pays. Les objectifs de cette offre sont d'améliorer la qualité de service ; de garantir une capacité d'emport ; d'offrir une couverture géographique optimale avec des connexions aux autres entreprises ferroviaires européennes. »

notamment avec les évolutions apportées par la direction à l'offre MLMC. Ainsi vous reconnaissez devrions nous dire les difficultés des chargeurs à programmer leur commande au delà du trimestre. Dans le même temps vous divisez par 2 le montant des desdits, De plus vous simplifiez et allégez le système bonus/malus quand le niveau des commandes annuelles est inférieure à 80% et de dépenses induites ...

.Sur l'ensemble de ces points les Organisations Syndicales vous avaient interpellé lors des débats en commission économique ou en plénière.

Vous avez, prétextant la crise, opéré un retour en arrière.

SUD-Rail ne peut que regretter votre enthousiasme lorsque vous annoncez dans votre communiqué de presse que le pari est gagné pour 2011.

Pari gagné mais à quel prix ! Combien de poste supprimés, d'installations fermées et de sites abandonnés ?

Et vous osez encore affirmer que l'offre MLMC repose

Les cheminots concernés par les restructurations liées à la mise en place de MLMC apprécieront, en séance la Directrice du CE FRET se plaint de l'écart de compétitivité entre entreprises ferroviaires, allant jusqu'à stigmatiser les ADC qui effectuent moins de 160 JS par an.

SUD-Rail est intervenu pour dénoncer ses propos, et rétablir la réalité. Les ADC du Fret préféreraient effectuer des trains plutôt que d'être inutilisés et attendre une hypothétique commande... là encore ceux qui ont vu leurs roulements perdre de la charge de travail et qui chaque mois voient leur rémunération diminuer, apprécieront...

No comment!

DF Charbon Acier

De réelles difficultés de dialogue social existent au sein de la DFCA, cette dernière refusant systématiquement d'entendre raisonnablement revendications et arguments et d'appliquer les textes réglementaires. Un mois après une audience auprès du RH de la DNF, SUD-Rail attend toujours des réponses sur le non respect:

Du RH0910, lors de la mise en place de ce qui n'était encore que BELLE ILE, de l'accord concernant la répartition des CHSCT. (la DFCA de son propre chef ne respecte pas un accord validé par l'ensemble des OS représentatives), de l'accord Travailleurs Handicapés à la DFCA... (à quoi sert le Rh 0826???)

Concernant Woippy et l'attaque sur les cheminots de ce site, le plus gros triage de wagon à l'heure actuelle. C'est à une cadence inhumaine que l'entreprise gère sa restructuration, avec pas moins de six CHSCT en un mois et les quatre derniers en 13 jours. Démontrant la volonté de la DFCA de submerger les membres et tout en ne fournissant pas les documents dans les délais légaux impartis. Bizarrement, dans le chapitre « Evolutions des organisations présentées en CHS-CT » des informations mensuelles de notre C E, rien ne concerne la DFCA, rien ne concerne Woippy . . . La consultation sur ce dossier est prévue pour le 16 décembre prochain, à finalement été repoussée au 2 janvier mais se sera tout de même moins de deux mois après la première annonce des suppressions de postes. Lors d'un CHSCT extraordinaire le 9 décembre dernier, les élus se sont vus refuser leur demande de moratoire sur les réorganisations ! Face aux inquiétudes des agents, la direction n'a répondu qu'avec l'organisation, dans l'urgence, de forums EME dont rien n'en est ressorti, aux plus grands désarrois des cheminots ! Cependant les membres du CHSCT des deux organisations majoritaires du triage de Woippy auront au moins appris une chose de la part du président du CHSCT : c'est que leurs mandats syndicaux n'est pas compatible avec la productivité attendu par le directeur de la plateforme. La direction a donc décidé que se serait eux les premiers concernés par la restructuration. **Une nouvelle démonstration du dialogue social qui n'a rien à envier au plénière du CE FRET.** SUD-Rail demande de stopper cette réorganisation, d'accéder à la demande des membres du CHSCT en organisant un moratoire sur les suppressions de postes !

DF Combi Express

Résidence traction d'Angoulême:

La situation des ADC d'Angoulême ne cesse de se dégrader :

- * Absence de parcours pro.
- * Difficultés de déroulement de carrière sans renouvellement d'ADC sur le site.
- * Baisse de charge importante.
- * Roulement de service fortement impactés par le SA 2012 et les travaux de la façade Atlantique...

Dans le même temps, d'autres résidences ne se suffisent plus du Combiné, mais continuent à assurer des trains conventionnels pendant que plusieurs UT sont entrain de crever...

Protocole commande :

SUD-Rail reste opposé au protocole commande que veut imposer la DFCE, nous exigeons de s'en tenir à la réglementation et aux accords locaux qui souvent ont été acquis par la lutte. Des expérimentations prévues sont loin de nous rassurer, SUD-Rail restera vigilant contre toute attaque du Rh0077 et des conditions de travail.

Plateforme Ile de France:

On a constaté une recrudescence d'incidents ou de quasi accidents sur le site de Valenton ainsi que de nombreux errements sur la sécurité des circulations ferroviaires et routières liés à la coactivité. Plusieurs entités travaillent en même temps au CMT sans coordination réelle. La plateforme Ile de France de la DFCE, telle qu'elle a été organisée, a beaucoup de mal à assurer sa charge de travail. Les conflits d'intérêts sont flagrants au sein de la plateforme entre l'exigence de productivité de l'exploitation d'un côté et impératif de sécurité de l'autre.

Un Audit Sécurité a eu lieu le 16 décembre, nous exigeons que ces conclusions soient remises aux organisations syndicales ainsi que les mesures correctives prises pour limiter ou supprimer les risques liés à la coactivité...

DF AutoChem

Plateau Marché AutoChem:

Où, visiblement le transfert Clichy/Lyon ne se passe pas aussi bien que cela. La façon dont s'est effectuée la mise en place du personnel suite à la présentation du nouvel organigramme. Il semblerait que certains ce soient vus plus imposer que proposer de nouvelles fonctions sans qu'il y ait en amont une réelle discussion (entretien réunion d'équipe...). Sans compter qu'avec l'augmentation de l'effectif sur le PM, les agents sont entassés et les conditions de travail se dégradent rapidement. De plus la chaleur, le bruit et la promiscuité (travail en open-space) sont des facteurs de stress supplémentaires.

Laroche-Migennes:

Suite à la mise en place d'Autochem (rattachement de la DF SE et de la DF Est) la direction a décidé de cesser prochainement son activité fret sur le site de Laroche-Migennes. La processus interne Sa filiale VFLI étendrait son activité. 17 emplois seront donc supprimés sur le site. Grâce au statut des cheminots, il n'y aura pas de licenciements. Les agents seront donc reclassés dans les fameux EME ou EDC. Vous vous doutez bien que nous n'approuvons pas cette décision qui démantèle un peu plus l'activité ferroviaire de Laroche-Migennes sur la région de PSE (après Villeeneuve) et qui inquiète fortement les entreprises qui travaillent avec le Fret SNCF.

Gevrey:

Les agents du site de Gevrey (FRET, EIC, INFRA) ont été dans l'obligation de déposer plusieurs Droits d'Alerte suite à la mise en danger des agents travaillant ou devant se déplacer sur les faisceaux réception, formation, relais et départ... La situation de danger grave et imminent concerne les risques inhérents aux manœuvres effectuées au « lancé » par ECR. Il y a effectivement risque de heurts de personnes et ce type de manœuvre est interdite...

SOL et RAIL

ATT-TS:

Sans concertation la nouvelle direction juste installée a décrété que les ATT-TS seront tous détachés à 4 ans sans tenir compte des différentes appréciations ayant jalonné le parcours de ces agents. Cette décision passe très mal, les agents ne comprennent et n'admettent pas cet état de fait.

UD Cap Ouest:

Sur le périmètre Bretagne et Pays de la Loire de l'ex DFA, le trafic Fret descend encore un pallier avec les pertes du trafic Gefco, d'une partie du trafic Cooper et Arcelor et dernièrement la perte du trafic de la carrière de Voutré. La première restitution de l'audit organisation fait apparaître moins 10 emplois (hors postes de réserve). Courant janvier, nous devrions connaître les résultats de la seconde partie de l'audit avec ses conséquences tout aussi négatif sur l'emploi. A force de

casser, plumer, dépouiller, l'UD Cap Ouest ressemble de plus en plus à un fantôme qui n'est pas sans conséquence sur la santé psychologique des agents de l'UD.

Restructurations = RPS:

Toutes ces réorganisations permanentes et compulsives génèrent des pertes de repères, un manque de vision sur l'avenir, de la démotivation et la destruction des collectifs de travail. La mise en place d'un management agressif exploitant chantage et peur des agents qui y sont soumis. Déjà un médecin du travail a constaté « lors de ses consultations l'existence de signes cliniques évoquant un état de démotivation, des signes évocateurs d'anxiété, de troubles du sommeil voire de troubles dépressifs de la part d'agents se posant des interrogations sur leur avenir professionnel lié au manque de certitude et de sérénité pour

l'avenir. Ces éléments sont révélateurs de risques psychosociaux (RPS) et sont à rapprocher des nombreuses réorganisations depuis plus d'un an sur le site de Villeneuve, entraînant par répercussions une forte baisse de charge de travail et d'activité rapportées par les conducteurs du site». **Plutôt que de reconnaître ses errements, la Direction préfère assigner au TGI le secrétaire du CHSCT de l'UT Sud IdF...**

UE Sud IdF:

Après le massacre du triage de Villeneuve et l'allégeance des derniers résistants à l'UE NORD (trriage du Bourget), nous avons appris qu'un groupe de travail s'intéressait à l'organisation des relais (Von, VTR) et du temps de stationnement des trains dans ces relais. Nous avons demandé où en étaient ces réflexions, quels sont les relais concernés et si le CE en sera avisé?

SUD-Rail vous souhaite de Bonne fêtes de fin d'année ainsi qu'à votre famille

LE FRET FERROVIAIRE EN PLAN



SudRail

DIT



A LA CASSE DE LA SNCF