



Union
syndicale
Solidaires

Syndicat régional des travailleurs du rail
Solidaires, Unitaires et Démocratiques
Sections syndicales locales :
Rennes : 02 99 29 24 07
Brest : 02 98 33 14 10
sudrailbretagne.blogspot.com



Çà va pas l'Fer !

Bulletin d'information régional

Vous pouvez nous joindre par mail : sudrail.bretagne@gmail.com

Juin 2011

Le 16 juin, tous à Paris !

n° 13

Les Fédérations syndicales de cheminots CGT, UNSA, SUD Rail et CFDT ont décidé **unitairement d'organiser une manifestation nationale des cheminots actifs et retraités le jeudi 16 juin 2011 à Paris**. Dans un communiqué commun, les quatre organisations syndicales ont rappelé leur **refus des orientations actuelles sacrifiant le service public ferroviaire sur l'autel de la rentabilité financière** et au détriment de la réponse aux besoins des usagers.

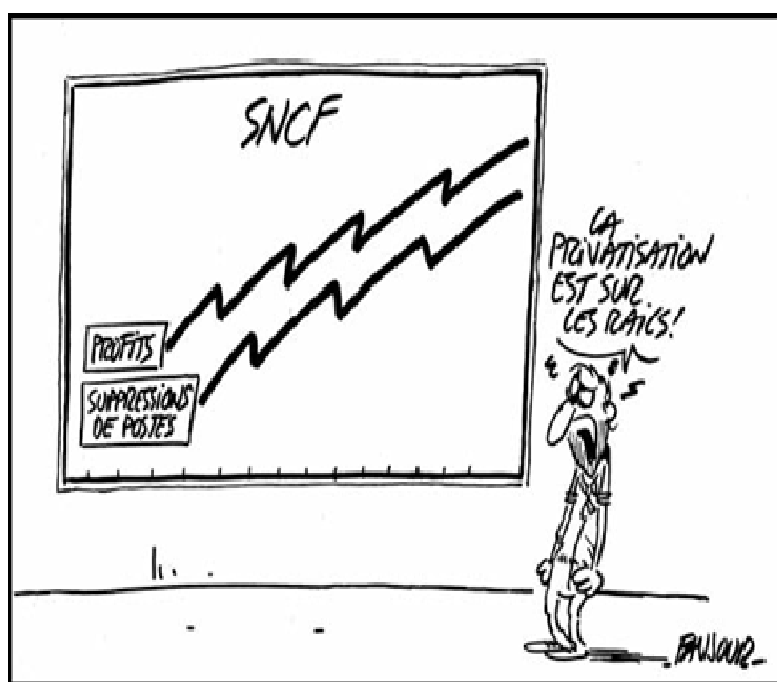
Depuis le 8 février 2007, les cheminot-e-s ne sont pas descendu-e-s dans la rue, ensemble, pour une **manifestation nationale qui défend le service public ferroviaire et nos revendications**. La manifestation du 16 juin interviendra dans un contexte politique et social chargé avec :

- La perspective du rapport Grignon sur l'**ouverture à la concurrence des TER**,
- La situation alarmante du **Fret ferroviaire**,
- La **dégradation de la qualité du service** rendu aux usagers ...ce qu'on appelle aussi « crise du système ferroviaire »,
- Les **suppressions massives d'emplois** prévues au budget 2011,
- La **dégradation des conditions sociales** des cheminots...

... Voici quelques bonnes raisons de faire de cette **manifestation nationale un succès**, auxquelles on pourrait rajouter pêle-mêle la provocation que constituent les **mesures salariales 2011**, l'**irruption massive du privé** dans la maintenance du système ferroviaire, notamment à l'Équipement, avec une **augmentation dramatique des suicides** dans cette filière, le **projet « Vision 2015 »** pour les agents de la vente et de l'escale, etc.

La liste s'allonge chaque jour un peu plus des motifs qui justifient colère et mobilisation.

Alors oui, le 16 juin, tous à la manifestation parisienne !



Mesures salariales 2011 :

Mardi 10 mai avait lieu une table ronde concernant les négociations salariales à la SNCF pour 2011. Alors que l'année dernière, la direction SNCF avait proposé 0,5% au 1er mars et 0,4% au 1er octobre, cette année la direction remet le couvert : **0,4% au 1er octobre, après les 0,5% du 1er avril et puis c'est tout !** Rappelons que l'accord salarial 2010 avait été signé par les fédérations UNSA et CFDT.

A la SNCF, comme dans l'ensemble des entreprises, la part des salaires a énormément diminué par rapport au chiffre d'affaires, c'est-à-dire que les salarié-e-s perçoivent une part de plus en plus faible de la richesse produite collectivement. Ce sont là des choix politiques faits par la direction de l'entreprise et les pouvoirs publics.



Les rémunérations des 12 membres du Comité exécutif du groupe SNCF se sont élevées en 2010 à 4 millions d'€ au total, soit une moyenne de 28 000 € par mois (non compris les jetons de présence, dividendes et stock-options pour ceux qui dirigent des filiales du groupe...).

En complément, la direction soumet jusqu'au 31 mai deux accords à la signature des fédérations cheminotes :

Le premier porte sur la gratification de vacances (qui augmente de 20 euros, soit moins de 2 euros par mois de travail), **l'indemnité de résidence** avec des modifications au 1er octobre (environ 25 000 agents vont connaître une majoration de leur indemnité), **la rémunération pour les jeunes embauché-e-s qui sont en Ile-de-France** et **le paiement des primes de travail à M+1 (au lieu de M+2) pour les agents sédentaires**, selon un calendrier établi par chaque Région et Direction, mais effectif au plus tard le 1er novembre 2011.

Le deuxième porte sur la partie prime de travail. L'objectif est de parvenir en 2015 à l'élaboration d'un barème unique au niveau du code prime 33 (filiale Matériel) pour la totalité des Valeurs Moyennes Théoriques des primes de travail applicable à l'ensemble des agents sédentaires.

Si la direction semble enfin prête à entendre la vieille revendication d'une harmonisation à la hausse des différents montants de primes de travail chez les agents sédentaires, en revanche l'objectif 2015 est bien lointain... Surtout que dans le même temps, de nombreux projets néfastes viennent assombrir cet horizon !

Nos salaires doivent être augmentés ! C'est légitime et nécessaire.

**Nous devons avoir un juste retour de la richesse collective
que nous contribuons à créer.**

52 Repos doubles par an, la direction nous les doit. Obligeons-la à nous les rendre. Imposons des embauches !

Le 17 septembre 2010, le Conseil des prud'hommes de Paris rendait son jugement dans l'affaire opposant plus de 120 cheminot(e)s, soutenu(e)s par la fédération SUD-Rail, à la direction de la SNCF. **Ce jugement condamne très lourdement la SNCF pour le non respect de l'article 32.5 du RH0077.** Extrait : « *La SNCF sous couvert de la continuité de service, a volontairement dégradé les conditions de travail de ses salariés, ne respectant pas les textes qui s'imposent à elle.* »

Pour ne pas avoir attribué les 52 repos périodiques double annuels et réglementaires à ces agents, **elle a été condamnée à verser 180 € par repos double manquant à titre de dédommagement**, ce qui représente, pour ces 2134 repos volés, environ 320 000 euros.

Nous montons actuellement une nouvelle vague de dossiers ouverte à toutes les filières. **Tout agent, quel que soit le service dans lequel il est affecté, qui n'aurait pas eu ses 52 RPD au 31 décembre 2010, est invité à nous faire parvenir son dossier qui doit être constitué comme suit :**

- La fiche individuelle (relevé d'utilisation) au 31 décembre
- Les 3 derniers bulletins de paye de l'année considérée (octobre, novembre et décembre)
- La photocopie recto/verso de la carte nationale d'identité
- La confirmation de l'adresse actuelle.

Il est possible de remonter jusqu'à 5 ans en arrière, c'est-à-dire jusqu'à l'année 2006 incluse.

Envoyez vos dossiers au syndicat SUD Rail Bretagne ou remettez-les à un(e) militant(e) SUD Rail de votre connaissance. On s'occupe du reste !

Vous prenez le train pour quand ?

Réseau Ferré de France n'étant plus en capacité de donner 3 mois à l'avance les sillons-horaires pour certains trains voyageurs prévus par la SNCF, cette dernière propose « un nouveau service » (selon ses propres termes) : une ouverture à la réservation aléatoire.

Nous atteignons le summum de l'hypocrisie de la part du gouvernement, de RFF et de la SNCF par rapport aux usagers et aux cheminots ! Plutôt que de réfléchir à un développement du service public de transport ferroviaire, l'idée géniale est de dire aux usagers : **achetez un billet et votre train partira mais on ne sait pas trop quand...** Il est prévu un battement d'1/4 d'heure pour les TGV et une heure pour les trains de nuit. **C'est une politique de gribouille, un déni de respect du contrat et du droit au transport.**

Pour SUD-Rail, le découpage SNCF/RFF était déjà mortifère en 1997. A ce jour, son ineptie est de plus en plus visible, mais gouvernement, RFF et SNCF préfèrent se voiler la face plutôt que de revoir leur politique. **Pire, pour compliquer encore plus la situation, le gouvernement, fidèle à son dogme libéral, a créé l'ARAF (Autorité de régulation des activités ferroviaires) et une Direction des Circulations Ferroviaires (DCF) indépendantes...**

Cadencement généralisé = danger !

Le cadencement des circulations « voyageurs » est un mode d'organisation qui peut répondre à certaines situations. Pour autant, sa généralisation sur l'ensemble du réseau ferroviaire relève du dogme, mode de fonctionnement assez traditionnel de la part de RFF. Par ailleurs, cela ne serait pas sans conséquences pour les Régions, « Autorités Organisatrices » de plus en plus fictives puisqu'elles se voient imposer des décisions aussi importantes. **Les roulements seraient à revoir totalement, avec de fortes conséquences** : impact social important pour les agents, et surcoûts pour les roulements engins qu'il faudra adapter, non aux besoins mais au dogme selon lequel « cadencement = plus de sillons = plus de revenus pour RFF ».

Au-delà de la « pensée magique » qui tient lieu de réflexion pour RFF, il y a la réalité. La réalité c'est qu'en Suisse, souvent citée en exemple en matière de cadencement, il a fallu plus de 10 ans pour mettre en œuvre ce système, car il était **indispensable auparavant d'investir dans l'infrastructure afin de disposer d'importantes capacités supplémentaires pour le stationnement des trains en gare, notamment.** A ce propos, c'est aussi en Suisse que les dirigeants des CFF faisaient remarquer, il y a peu, que le **morcellement du système** ferroviaire était **bien plus poussé en France qu'ailleurs en Europe...**

Enfin, ce dossier illustre encore une fois l'absurdité et les dangers de la séparation entre gestion de l'infrastructure et exploitation ferroviaire mise en place en 1997. On multiplie les **décisions irrationnelles** pour le système ferroviaire public, sur de nombreux plans : économique, technique et pour la qualité du service.

C'est plus que jamais le moment d'échanger avec les associations d'usagers sur cette situation alarmante et de les convaincre de soutenir notre combat pour la réintégration de RFF dans la SNCF !

Métiers commerciaux (gares et trains) - Projet Vision 2015

Tout faire pour réduire la part de distribution humanisée, dissuader les voyageurs de venir acheter leurs billets dans les gares et boutiques. **C'est l'objectif principal du e-billet et des applications de vente sur téléphones mobiles.** Et la tarification mise en œuvre est faite pour accentuer ce phénomène.

Cette politique s'appuie sur la volonté des activités Proximité et Voyages SNCF de **réduire les coûts de distribution**, quelqu'en soit par ailleurs le prix en termes d'emplois et de service rendu aux usagers.

Le projet Vision 2015 va supprimer des milliers d'emplois de vendeurs, et l'encadrement de proximité est prié de **préparer les esprits à cette hécatombe** annoncée ainsi qu'à une vaste « **déspécialisation** » des **agents commerciaux**, les vendeurs par exemple pouvant être amenés demain à faire de l'accueil-embarquement, les ASCT de la vente et des plages d'accueil en gare, les agents d'escale de l'aide à la vente...

Ainsi, on ne parlerait bientôt plus d'agents commerciaux gares et d'agents commerciaux trains, mais d'agents TER ou d'agents Voyages SNCF... Avec au bout la **déqualification massive des emplois**, sous la **menace de plus en plus précise d'être « offerts » à d'autres opérateurs ferroviaires**, ce dont témoignent les préconisations du rapport Grignon.

Nous refusons cette logique. **SUD Rail revendique le maintien des personnels de vente (guichets et CLD), le développement des points de vente aux heures d'ouverture des gares, le retour à une tarification de service public qui place le vendeur au cœur du dialogue de vente, le renforcement des ASCT dans les trains.**

ASCT : Halte aux agressions, halte à l'isolement !

Le Vendredi 13 Mai 2011, les contrôleurs de la SNCF de Bordeaux ont cessé le travail, décidant de faire valoir leur droit de retrait conformément au Code du Travail, suite aux multiples agressions verbales et physiques qu'ils subissent depuis le début de l'année 2011. 26 agressions ont été recensées sur cet ECT depuis le 1^{er} Janvier 2011 (7 physiques dont 2 à l'arme blanche). Les contrôleurs constatent une montée de violence et d'incivilités permanentes, qu'ils subissent au quotidien.

Sur la région de Lyon, tous les ASCT des résidences de St Etienne, Valence et Lyon ont fait usage de leur droit de retrait le dimanche 22 et lundi 23 mai, après 3 agressions consécutives dans le week-end.

SUD Rail dénonce la politique que mène la direction SNCF de suppressions d'emplois et de dégradation des conditions de travail des cheminots, péjorant la production du service public ferroviaire (Trains supprimés, trains sans contrôleurs, retards,...), qui a pour conséquence l'augmentation du nombre d'agressions.

Sur la région Bretagne, la suppression de l'autorisation de départ des trains par les agents d'escale depuis le 12 décembre dernier, cumulée avec cette dégradation sans précédent de la production, crée toutes les conditions propices à la multiplication de ce type d'incivilités violentes.



Il est possible d'y remédier à travers quelques mesures concrètes :

- Embauches immédiates de cheminots à Statut permettant l'accompagnement des trains à plusieurs contrôleurs,
- Retour des autorisations de départ aux agents d'escale en gares.



Infra équipement : Gagner sa vie au travail, et non la perdre !

Mardi 20 avril 2011, un cheminot de l'ELOG National de Normandie s'est donné la mort dans son bungalow situé sur la base vie de Corbeil-Essonnes. Quelques jours après, c'est un agent de l'équipement qui se donnait la mort à son domicile. La fédération SUD-Rail partage la souffrance de ces familles, des proches et des collègues. Au mois de mars déjà, sur notre région, un collègue du SE Travaux en reconversion forcée à Rennes, était revenu symboliquement se suicider sur son ancien parcours SE.

Malheureusement, le nombre de suicides à la SNCF ne fait qu'augmenter. La souffrance au travail due aux nouvelles organisations du travail, aux évaluations individuelles, à la concurrence interne, au méthode de management, à la destruction des collectifs de travail, etc ... conduit à des issues fatales.

SUD-Rail ne cesse de mettre en garde la direction, à tous les niveaux, **sur les conséquences des réorganisations imposées dans toutes les filières, dont la filière Infra-V**, accompagnées de pressions renforcées sur les agents, qui provoquent de plus en plus de drames. Depuis la création de RFF en 1997, la mise en place d'INFRA 2010 et de la politique de massification des travaux, les cheminots de l'Infra, tous grades confondus, subissent de plus en plus d'organisations du travail pathogènes. En effet, la direction ne respecte plus des conditions de vie et de travail décentes quand elle impose :

- des déplacements incessants aux agents,
- de travailler en permanence aux « taquets » des amplitudes réglementaires de travail, de jour comme de nuit,
- une augmentation du travail de nuit et de week-end,
- une productivité infernale, sans mettre les moyens humains et matériels, ce qui se traduit par une dangereuse surcharge de travail.

Cette situation doit cesser ! Il s'agit d'un combat quotidien qu'il nous faut mener ensemble.

Combat permanent pour rappeler et imposer à la direction ses obligations en termes de préservation de la santé au travail.

Je souhaite recevoir régulièrement l'info SUD Rail sur mon chantier

Je souhaite prendre contact avec SUD Rail

Je souhaite adhérer à SUD Rail

Nom

Gare

Etablissement

Adresse e-mail

Prénom

Service

Téléphone