

Troisième trimestre 2007



Rentrée Sociale :
Faire entendre notre voix

Sommaire

Edito

Page 3

Actu

Pages 4 et 5

Infrastructure en sale état

Pages 6, 7, 8 et 9

Les sections techniques

Page 10

Electricité, attention arnaque

Page 12

Jeux et Solutions

Pages 14

Trimestriel du Syndicat Cgt des cheminots de Toulouse en direction des syndiqués
Entièrement financé par les cotisations.

Commissions paritaire :
ISSN1154-5119

Imprimé au syndicat Cgt des cheminots de Toulouse 12, rue St Laurent 31500 Toulouse

Directeur de publication
Gaudefroy Didier

Par Laurent Brun

«Voilà c'est la rentrée»

L'été qui aurait du être chaud et reposant ne l'a pas vraiment été.

Service minimum, réforme des universités, assurance maladie,... nombreux sont les dossiers traités par le Gouvernement fraîchement nommé qui font mal au ventre.

Si pour la météo, nous n'avons malheureusement pas grand chose à y faire, pour la politique du Gouvernement, nous avons notre mot à dire.

D'ailleurs, les rassemblements du 31 Juillet, en plein coeur de l'été, ont été particulièrement bien suivis. Et même si la loi est votée, nous pouvons encore faire entendre notre voix à propos du service minimum.

Un gouvernement qui a pour premier objectif de supprimer le

droit de grève, est un gouvernement qui veut porter des attaques très fortes contre les salariés.

La preuve a été vite faite avec les annonces des franchises médicales. Le Président a eu vite fait de faire culpabiliser les français sur le Cancer, Alzheimer... Pourquoi ne fait-il pas de même avec les entreprises du CAC 40 ?

«la Cgt travaille pour une action unitaire de haut niveau »

Fret, Eas, avenir de l'entreprise sont autant de sujets qui méritent une action de haut niveau. Depuis près d'un an, la Cgt travaille à ce qu'elle soit unitaire.

D'autres choix sont possibles, Imposons-les.



Edito

Fret, la direction veut casser le RH0077...

Echec du plan Véron, absence d'ambition, casse de l'emploi, la situation du Fret devient critique et la seule ambition de la Direction est de gagner encore 30% de productivité.

La même recette, concoctée par le même style de cuisinier risque bien de donner le même résultat. Après Véron, voici Marembau qui passe aux fourneaux avec les mêmes ingrédients. Pour lui les choses sont simples, la mauvaise situation du Fret est en très grande partie due aux cheminots qui coûtent trop cher.

Solution envisagée, réduire encore la masse salariale, et s'attaquer aux conditions de vie et de travail. Pour cela la Direction, depuis plusieurs mois, ne cesse de faire

culpabiliser les cheminots sur leurs conditions sociales. Aujourd'hui elle veut s'attaquer à la réglementation du travail. Premiers ciblés les Adc au travers d'une attaque contre le Rh0077 (Modification des tacquets horaires pour l'utilisation des agents, nombre de jour travaillés, nombre de Rhr successifs...) qui dégradera les conditions de vie des cheminots.

A l'image de ce qui se fait en Europe, la SnCF se jette dans la pente du Dumping Social. L'Accord ETF/CER (au niveau Européen) qui régit les minima sociaux en terme d'horaires de travail, veut être revu largement à la baisse par les employeurs (C.E.R.)

La SnCF et son activité Fret est donc à l'avant garde de la casse

des acquis sociaux. Il est cependant regrettable que certaines Organisations Syndicales semblent vouloir accompagner la Direction dans la casse du Fret en espérant récupérer quelques miettes pour une seule catégorie de personnel.

Pour la Cgt, l'avenir du Fret, de son personnel vont conditionner l'avenir de la totalité de l'entreprise et du statut des cheminots. La totalité des métiers est concernée et la Cgt entend bien défendre TOUS les cheminots. La Cgt défend depuis longtemps l'idée d'un même statut pour tous les salariés du ferroviaire, aligné sur le Rh0077.



Expertise Eas : les craintes de la Cgt sont confirmées...

Janvier 2007, les premières rumeurs sérieuses concernant le projet d'équipement adapté des trains commencent à circuler. A l'Ect, certains membres de la Direction de l'établissement commencent à prendre la température pour essayer de trouver des volontaires. A l'ETMP, certains cadres présentent le projet lors des journées de formation en essayant de convaincre qu'il s'agit d'une demande de la Région politique... Mensonge. La lettre du Président du Conseil Régional, affirmant sa volonté de maintenir au minimum un contrôleur dans chaque train, le prouve.

Arenes Colomiers : première étape

Pour la Direction SnCF, la mise en oeuvre de l'EAS sur la ligne Arenes Colomiers est une première étape en vue de sa généra-

lisation sur toutes les lignes péri-urbaines. D'ailleurs le plan stratégique Ter rédigé en 2005 par la Direction le dit clairement.

La Ligne C (Arenes Colomiers) est celle qui connaît le plus faible taux de fraude de toute la région, aucune dégradation n'est à constater dans les trains et dans les gares.. Alors pourquoi vouloir changer ?

Une expertise qui met la direction en difficulté

La mise en oeuvre de l'EAS va engendrer une baisse concernant la sécurité des circulations et atteindre à la sûreté des cheminots et des usagers.

L'expertise effectuée par un cabinet extérieur le confirme. Un agent de conduite n'est pas en capacité de gérer à la fois les usagers et la signalisation. Et ce ne sont

pas les quelques mesurètes prévues par la direction (opacité de la vitre, affichette «ne pas déranger»...) qui vont résoudre ce problème. **Pour les experts : « L'ASCT apporte une aide déterminante aux ADC pour la gestion en sécurité du service voyageurs».**

Le métier de contrôleur menacé.

La Direction affiche un peu plus sa stratégie de casse des Ect. Pour elle, seule la charge de travail Grandes Lignes justifie la présence de contrôleurs dans les trains. Quant au Ter, elle ambitionne de transformer le métier en ne mettant que des agents en brigade utilisés au titre 2 du Rh0077 voire des entreprises privées de filtrage.

L'absence de personnel SnCF dans les gares n'est pas sans poser de problèmes aux usagers et particulièrement lorsque des trains sont supprimés ou en retard (chose qui arrive assez fréquemment). Les Arenes Colomiers vont devenir un désert ferroviaire ce qui ne va pas améliorer la qualité du Service rendu aux voyageurs.

Avec l'Eas, la Direction s'attaque à l'Emploi, au Service Public et à la qualité de transport des usagers.



L'infra est elle sur de bons rails ?

Devenue une activité à part entière dans la Sncf, l'infra est aujourd'hui coincée entre un Etat qui se désengage du ferroviaire et une Sncf qui supprime des milliers d'emplois à l'équipement.

Résultat : un réseau dégradé, des limitations de vitesse et une baisse de la qualité du Service.

D'importance majeure pour l'exploitation ferroviaire, l'infrastructure paye aujourd'hui les choix désastreux du passé et handicape toutes les activités de la Sncf au travers des baisses de vitesse et des capacités insuffisantes des voies.

L'enjeu de l'infrastructure

Souligné au travers de l'audit de Lausanne, commandé par la Sncf et Rff, notre réseau arrive à bout de souffle. Pourtant le développement du ferroviaire tant Fret que voyageur dépend étroitement de sa capacité à assurer des trafics nombreux et de qualité.

Sur les 29 213 km de voies principales du réseau, près de la moitié (soit 12 768 Km) sont encore des voies uniques et pour la plupart équipées de systèmes de cantonnement datant du début du siècle.

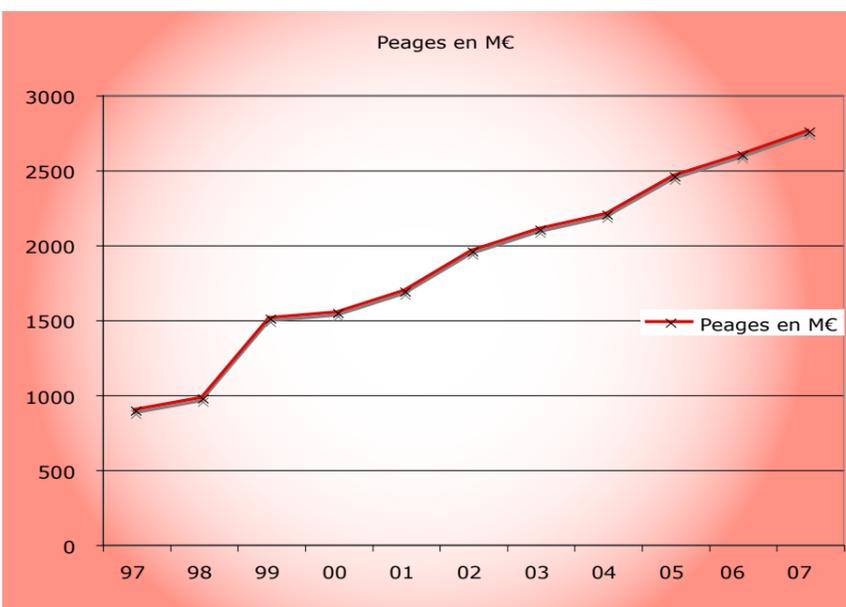
Le maintien de l'ensemble des lignes actuelles, leur modernisation sont primordiaux pour garantir un aménagement du territoire efficace et ainsi désenclaver de nombreuses régions. Pourtant, l'Etat et la Sncf communiquent peu sur la réalité de l'état du réseau et préfèrent s'épancher sur la dette du système ferroviaire.

Histoire de l'infrastructure

Coûteuse, lourde à mettre en oeuvre, l'infrastructure ferroviaire est sans cesse à l'origine d'un jeu de ping pong entre l'entreprise Sncf et l'Etat pour savoir qui doit payer. Dans l'histoire et encore aujourd'hui, c'est la Sncf qui finance elle-même ses infrastructures. Aucune autre entreprise de transport (routier, fluvial, aérien), n'a jamais fait de même. Pour la Cgt, tous les investissements du ferroviaire auraient dû être supportés par l'Etat. La Sncf assume donc une dette qui n'est pas à elle. Cette dette a obligé la Sncf à diminuer l'entretien du réseau. Entre 1980 et 1994, d'après l'ancien directeur général adjoint à l'exploitation, les dépenses consacrées à la maintenance des voies ont diminué d'environ 50%.

Rff outil de désengagement de l'Etat

En 1997, l'état, pour se désengager un peu plus de ses responsabilités, a créé Rff (Réseau Ferré de France). Cet établissement public est devenu propriétaire de l'infrastructure. En plus de faciliter l'arrivée de la concurrence, cette création a permis à l'Etat de faire financer les investissements du ferroviaire à la Sncf par l'intermédiaire de péages.



De son côté Rff paye la Sncf pour entretenir le réseau. Lors de la création de l'Epic Rff, le montant des péages correspondait à ce que Rff versait à la Sncf au titre de l'entretien du réseau. En 6 ans, les péages ont doublé et les sommes allouées par Rff pour l'entretien du réseau ont quant à elle diminué.

Le constat est donc alarmant : fermetures de lignes, ralentissements qui occasionnent retard et suppressions de trains.

Sur la région, seul 7 petits Kilomètres de lignes ont été créés contre 400km qui ont été fermés.

Plus globalement, la création de Rff et sa politique actuelle a pour conséquence:

- ✓ baisse de l'entretien des voies
- ✓ augmentation des charges pesant sur la Sncf
- ✓ suppressions d'emploi dans les Even
- ✓ l'arrivée de la concurrence favorisée par Rff (Rff perçoit plus de péages)
- ✓ alourdissement de la gestion du réseau par la multiplication des intervenants.
- ✓ dégradations des conditions de travail par une course infinie à la productivité pour faire vivre la structure Rff.
- ✓ ...

La Nouvelle convention Rff/Sncf

Les relations commerciales entre Rff et la Sncf qui prévoient les missions d'entretien des voies sont décrites dans une convention signée par les 2 parties. Depuis Avril 2007, une nouvelle convention vient d'être signée et malgré des points positifs tels que la planification des moyens affectés et l'actualisation des forfaits de facturation, des tâches ne seront plus effectués comme par exemple :

- ✓ surveillance des ouvrages en terre
- ✓ entretien des pistes
- ✓ remplacement des paletages des PN
- ✓ abandon de voies de service
- ✓ entretien des clôtures
- ✓ quant aux voies jugées peu rentables, c'est l'abandon...

Une politique tout Tgv

La volonté de Rff, soutenue par la Sncc et le Gouvernement est clairement exprimée suite aux préconisations de l'audit de Lausanne. Les lignes sont classées en différentes catégories : celles qui ont un fort pouvoir commer-

Ralentissements

2005 : 650 Km

2006 : 1590 Km

cial (tant voyageur que fret), qui comprennent les Lgv, les doubles voies où circulent les Teoz, celles qui ont un intérêt plus faible et pour finir les lignes régionales peu fréquentées.

Une fois ce classement effectué, la politique d'investissements de Rff se résume à entretenir les lignes jugées intéressantes pour dégager des bénéfices. Ainsi la carte d'abandon des lignes, prévu par le contrat de plan de

1995, refait surface. 13 600km de ces lignes jugées peu rentables pourraient ne plus être exploitées normalement d'ici 2011. En 2025 seul un tiers du réseau serait encore en fonctionnement. En 2005 il y avait 650km de ralentissements, ils sont passés à 1590km en 2006 entraînant retards, suppressions de trains et substitutions par Bus.

Pour notre région, le Conseil Régional a voté le déblocage d'une enveloppe conséquente de 500 millions d'euros pour améliorer l'infrastructure. Ici encore, une collectivité locale se substitue au rôle d'un état qui se désengage. L'égalité d'accès au transport entre les citoyens est menacée.

La casse de l'emploi dans les Even et la perte du savoir-faire

Si les usagers subissent la dégradation de l'infrastructure, les cheminots et particulièrement ceux des Even payent le plus lourd tribut de cette politique. A l'heure où les besoins de renouvelle-

ment des voies se font plus importants et que des travaux lourds doivent être engagés, plus de 3300 postes de cheminots de l'équipement ont été supprimés en 4 ans. La restructuration des Even prévue pour 2007-2008 va faire perdre aux brigades la proximité nécessaire à la surveillance des voies. Le savoir-faire des cheminots est en train de disparaître au profit d'entreprises privées qui préfèrent abuser d'intérimaires pour dégager plus de profits.

En conclusion, la totalité du réseau et son entretien, doit revenir dans le giron de la Sncc (entreprise publique) et les choix doivent être contrôlés par les cheminots et les citoyens



Equipement : - 3 336 emplois en 4 ans

Rail-Route : le déséquilibre

Le fait que certains élus toulousains s'épanchent sur la pseudo-nécessité d'une deuxième rocade autour de Toulouse, illustre bien le réel décalage entre le routier et le ferroviaire.

Bien que les conclusions du rapport de pré-étude sur la deuxième rocade expriment clairement qu'elle ne résoudra pas les problèmes de circulation dans et autour de l'agglomération, certains veulent absolument qu'elle voit le jour.

Pourtant les crédits qui lui sont accordés seraient bien plus utiles pour améliorer l'offre de transport collectif à Toulouse en créant par exemple, comme le revendique la Cgt, une gare au cancerpôle.

Sur le plan national, la France investit entre 25 et 30% de moins que les autres pays européens pour le ferroviaire et la poursuite de cette situation fragilise l'état du réseau. Les investissements routiers, même s'ils diminuent à cause de la réduction du budget de l'état, sont largement supérieurs à ce qui se fait dans le ferroviaire.

La région Midi-Pyrénées, pourtant plutôt favorable au ferroviaire, a injecté 890 milliards d'euros dans le routier alors qu'elle a déblocqué 500 millions pour le ferroviaire.



Conclusion

L'audit de Lausanne avait permis d'estimer précisément les sommes que l'Etat devait investir pour pérenniser le ferroviaire. Suite à l'action de grève du 22 Novembre, celui-ci avait consenti un budget de 1,8G€. Ce chiffre semble important mais il est à comparer avec ce qui se fait dans d'autres pays (Allemagne 14G€, Catalogne 7G€) et notre région, elle seule, investit 500 Millions d'euros. Voilà la preuve que le ferroviaire, au delà des discours pro-écologiste de certains ministres, souffre du désengagement de l'Etat.

Revendications Cgt...

L'importance que revêt l'infrastructure pour garantir la pérennité du transport ferroviaire doit pousser Rff, le gouvernement et la Sncc à revoir totalement leur politique. La base de cette nouvelle réflexion doit être : le réseau appartient à la nation ainsi plusieurs propositions de la Cgt doivent être entendues :

Rff : abrogation des dispositions ayant créé Rff et retour de la gestion du réseau au sein de la Sncc. contrairement à l'idée qui est répandue, aucun règlement européen n'oblige la séparation physique entre gestionnaire et exploitant d'un réseau, seule une séparation comptable est nécessaire.

Financement : création d'un pôle de financement 100% public.

Emploi : arrêt des suppressions d'emplois dans les Even, abandon de la restructuration des Even prévue en 2008 et mises en stage pour compenser les départs en retraite et la casse orchestrée depuis 4 ans.

Dossier

La vie dans les autres métiers

Le plan Moteur ne suffira pas....

En raison du cruel manque de moyens humains et matériels dont il souffre, l'entretien du matériel est la cause des nombreux retards et suppressions de trains sur la Région.

Pourtant à de nombreuses reprises, les élus et militants de la Cgt n'ont cessé de dénoncer la stratégie de la Direction et revendiquer pour les cheminots, des embauches, une amélioration des conditions de travail ainsi que l'agrandissement de l'ERM.

Lors de la venue de la Présidente IDRAC, les cheminots ont également exprimé ces attentes, nécessaires à un service public de qualité.

Récemment, Madame Idrac a annoncé un plan de création de 1000 emplois pour le Ter dénommé « plan moteur ». Ces emplois, créés sur le dos de l'activité Fret ne suffiront pas à améliorer la production. La solution est un retour en arrière sur les dernières réorganisations notamment PLI.

En effet, après la création de cette plateforme centralisée de gestion des pièces détachées (PLI), les cheminots du matériel ont connu d'énormes difficultés d'approvisionnement en pièces détachées. Certains engins en panne servaient parfois de réserve de pièces détachées.

Preuve est faite que la logique actuelle de réduction des coûts et d'externalisation des tâches est néfaste pour le service public.

Le badge venu du TGV Est.

Avec l'arrivée du TGV Est Européen, la Direction de VFE décide la mise en place d'un badge nominatif pour les ASCT et les Agents d'Escafe afin de personnaliser la relation agents/usagers.

A l'heure où les altercations avec les voyageurs sont en nette augmentation, la Direction décide de généraliser aux agents en contact avec la « clientèle » le port du badge nominatif. Cette mise en place devrait, d'après VFE, améliorer la qualité de service due aux usagers. Les badges porteront en plus du prénom la mention « À votre service ».

La Direction de VFE croit-elle vraiment que cette simple inscription va améliorer le service aux usagers ?

Pour la Cgt la solution se trouve plutôt dans la création de postes au cadre permanent. Un vrai Service Public ne peut être rendu qu'avec des cheminots en nombre suffisant dans les trains, sur les quais et derrière les guichets.

La Cgt condamne cette mesure qui n'améliorera en rien le service rendu aux voyageurs mais qui rendra les conditions de travail des agents plus difficiles en ouvrant la porte à d'éventuels quolibets ou menaces nominatives de la part des voyageurs.



L'actu sur la toile

www.cgt.fr

Le site de la Cgt, l'actualité pour tous les salariés.

www.cheminotcgt.fr

L'actu pour les cheminots Cgt, préparation de l'action nationale, le Fret, la convention collective nationale

www.ccecheminots.com

www.cercheminotmp.com

Libéralisation du marché de l'électricité

Attention à l'arnaque

Depuis le 1er Juillet, la libéralisation du marché de l'électricité va s'ouvrir aux particuliers. Après 2 ans «d'expérimentation» pour les entreprises et de nombreux problèmes visibles, l'europe libérale poursuit sa politique anti-services publics au détriment des usagers.

Direct energie, Poweo, Suez et d'autres opérateurs privés vont désormais pouvoir vendre de l'électricité à tout le monde. Ces nouveaux marchands bien particuliers ont pu affiner leur stratégie auprès des entreprises depuis 2 ans maintenant.

Que va t il se passer ?

En prenant pour référence ce qu'il s'est passé au niveau des professionnels, la facture risque d'être salée pour les usagers. Tout d'abords, il est important de rappeler qu'il y a 2 types de tarifs :

- ✓ Un tarif régulé, fixé par l'état (qui grâce à EDF, entreprise publique est un des plus bas d'europe)
- ✓ Un tarif basé sur le prix du marché, qui peut varier librement en fonction de l'offre et de la demande. Précision importante, une fois que l'on quitte le tarif régulé, il est ensuite



impossible d'y revenir. En pratique, voilà ce qu'il s'est passé pour les entreprises. Attirées par un prix d'appel faible la première année, beaucoup d'entreprises ont choisi l'option prix du marché. Un an après, les fournisseurs privés ont augmenté les prix de manière considérable (pour soigner leurs profits). La SnCF a vu sa facture d'électricité augmenter de 22% par exemple. Ensuite impossible de faire marche arrière.

Edf, joue aussi au jeu du marché

Aujourd'hui en France, Edf produit plus de 90% de l'électricité diffusée sur le réseau. Les fournisseurs privés lui achètent l'électricité à un prix de gros (fixé lui aussi par l'état) et ensuite ils le revendent aux particuliers. Edf de son côté, tente par des actions commerciales de convaincre beaucoup de ménages d'abandonner le tarif régulé au profit du tarif de marché bien plus rentable pour elle aussi.

Mais visiblement, les français ont bien analysé les conséquences de telles pratiques sur les entreprises et une grande majorité refuse de quitter le tarif régulé. De nombreuses associations de consommateurs avaient d'ailleurs tiré la sonnette d'alarme.

Tous les usagers «tarif réglementé ou prix de marché» vont voir leur facture augmenter.

Les entreprises privées ne voient pas d'un bon oeil cette réticence, étroitement liée au faible prix du KW/H du tarif régulé. Elles ont donc demandé à la commission européenne de s'attaquer à ce problème afin de protéger leurs profits.

Au travers de l'électricité qui n'est pas une marchandise comme les autres, nous avons la preuve que la concurrence n'est pas là pour faire baisser les prix ou améliorer le service mais bel et bien pour permettre à une minorité de faire des profits énormes sur le dos de la collectivité. La Cgt continue de revendiquer la création d'un pôle 100 %public de l'énergie.

Jeux



Sept différences se sont glissées entre les 2 images

	1			5	6	
4			9	6	7	8
			8	4	1	3
	6	4				5
			2	3	9	
3					2	8
	3	7	6	4		
5		6	7	2		3
	2	8				7

Solutions

