



# TRACT 2 - ACTION RÉGIONALE

Montpellier, le 8 janvier 2021

## En 2021, CONTINUER LA BATAILLE DU SERVICE PUBLIC FERROVIAIRE !

Dans un contexte de crise profonde du monde du travail, le constat du dialogue social à la SNCF est sans appel avec une déconsidération totale de la part de la Direction.

Sur fond d'ouverture à la concurrence, les dirigeants de l'entreprise sont au diapason d'une idéologie presque anti-ferroviaire.

Renoncement aux appels d'offres, mise en avant des filiales à capitaux mixtes, externalisation à outrance, abandon des outils industriels... la liste est longue mais tous ces maux s'appuient sur les différents rapports de ces dernières années (cour des comptes, rapport Spinetta) afin de réduire le champ du transport ferré de voyageurs et de marchandises.

Après Fret SNCF qui a été le premier à faire les frais de cette idéologie, le réseau ferré est à son tour privé d'investissements ou laissé à l'abandon.

La fragmentation de l'entreprise se poursuit et notamment sur notre région avec la mise en place des futures Directions de Lignes.

Malgré le contexte de crise sociale et économique, l'entreprise avance à marche forcée afin de réduire les moyens pour le FER !

### EMPLOI / SALAIRE

L'année 2020 aura été à l'image de cette dernière décennie avec une véritable saignée des emplois cheminots à la SNCF. Les deux dernières réformes du ferroviaire et les multiples restructurations qui en ont découlé ont permis à la Direction de supprimer des milliers de postes.

Sur le budget 2020, 4 000 recrutements de cheminot-e-s étaient prévus, la Direction n'a pas eu la volonté d'atteindre ce niveau, prétextant essentiellement la crise sanitaire et ses conséquences sur les plans de transport.

Côté SNCF-Réseau, pour exemple, entre 2020 et 2021 la Direction annonce - 839 emplois au budget. Rajoutons à cela :

- Les 75 recrutements de l'accord de ré-internalisation des charges,
- Les 400 recrutements manquants au budget 2020.

***Nous sommes à plus de 1300 emplois supprimés nationalement, une situation qui se décline en cascade dans les régions avec des conséquences désastreuses sur les conditions de vie et de travail des cheminot-e-s et sur le Service Public SNCF.***

En Languedoc-Roussillon, la Direction n'arrive pas à tenir son Cadre d'Organisation (CO) pourtant réduit à son minimum.

**Ce sont 65 postes restant à couvrir en LR pour plus de 150 postes vacants sur l'ensemble de l'Occitanie, selon les chiffres de la Direction.**

Enfin sur la question des salaires, la Direction valide sans sourciller une 6<sup>ème</sup> année de gel des salaires pour les cheminot-e-s.

**EN 2021 CE N'EST PAS AUX CHEMINOT-E-S DE RÉGLER LA FACTURE DE LA CRISE !**

## Grandes familles métiers touchées par cette non-couverture des postes (*chiffres Direction*) :

- **Relations clientèle (sol et bord)** : Occitanie 42 dont 19 en LR,
- **Maintenance & Travaux** : Occitanie 55 dont 23 en LR,
- **Traction** : Occitanie 24 dont 12 en LR,
- **Circulation** : Occitanie 19 dont 5 en LR,
- **Services Communs** : Occitanie 6 dont 4 en LR.

### Les cheminot-e-s revendiquent (*chiffres CGT*) :

Côté RÉSEAU : **148 recrutements** immédiats pour couvrir principalement les postes vacants et les emplois intérimaires.

Plus de **168 emplois** de la sous-traitance à ré-internaliser en LR.

Côté VOYAGE : **75 recrutements** sont nécessaires en urgence pour couvrir les postes et assurer les charges de travail, mais aussi anticiper les départs en retraites et mettre un terme à la précarité de certains métiers.

#### Amélioration de la production et développement des charges de travail

L'ensemble des restructurations et des réorganisations de la dernière décennie ne répondent pas aux besoins d'un Service Public Ferroviaire de transport de Marchandises et de Voyageurs de qualité.

La politique d'entreprise qui consiste à segmenter, séparer et démembrer la SNCF, a des conséquences qui multiplient les dysfonctionnements de la production mais surtout de la chaîne de la sécurité ferroviaire. Elle est aussi la cause de la dégradation des conditions de vie et de travail des cheminot-e-s.

**A l'inverse, la CGT propose une organisation plus logique, en faveur du Service Public, associant la complémentarité, la proximité et le développement.**

## Ce que la CGT propose ...

### Sur le volet transport de voyageurs

#### Humaniser les gares !

Pour nos gares SNCF, retrouvons le sens du Service Public en redonnant aux usagers ce qu'ils sont en droit d'attendre : un réseau humanisé durant la totalité des heures d'ouverture des gares. Un service fiable, en toute sécurité et sûreté. Un accès à la totalité des services partout et pour tous.

**Pour cela il est indispensable de rouvrir l'ensemble des guichets dans toutes les gares du 1<sup>er</sup> au dernier train.**

**Développement de l'offre ferroviaire voyageurs !**

**FOCUS MILLAU**, cela fait plus de 3 ans que la ligne Millau-Rodez n'a pas vu de TER. La SNCF traîne des pieds en laissant la ligne aveyronnaise fermée depuis 2017, une posture inacceptable.

En effet, la suppression de la ligne dont la substitution est réalisée par autocars est une aberration écologique supplémentaire, à mettre au crédit de SNCF Réseau, qui ambitionne de ne rouvrir la ligne qu'en 2025 avec une facture de plus de 160M€.

**Des trains en toute sécurité, avec du personnel de bord !**

**Arrêt de l'EAS sur les lignes du Grau du roi et de Limoux ainsi que l'ANS sur la région.**

**Définition de l'organisation du Travail plus efficace !**

**Organisation plus efficace = Moyens nécessaires pour fonctionner**

*Une des principales cause des retards ou des suppressions de trains, après l'infra et les pannes du matériel, est le manque de personnel roulant.*

Cette situation nécessiterait une organisation de la commande du personnel roulant qui soit la plus efficace possible. Ces dernières années, la Direction a multiplié les réorganisations et a malheureusement accentué les dysfonctionnements impliquant une dégradation sans précédent des conditions de vie et de travail des GM, des ASCT et des ADC.

**La CGT porte un projet partant de la conception des journées de service jusqu'à la commande des agents qu'ils soient de FRET, TER ou TGV.**

**Cette organisation, qui est essentielle et indispensable pour un service de qualité et la plus efficace en cas d'aléas, se base sur une mutualisation des moyens humains et sur la proximité des agents de la commande.**

**Développement des charges de travail Matériel !**

**La politique de la Direction du Matériel est marquée par la recherche permanente de productivité et de baisse des coûts de la maintenance.**

Les conséquences d'une telle démarche menacent la qualité du Service Public et la sécurité des voyageurs. Un des buts recherché étant la disparition des outils industriels tels que les Ateliers SNCF de Béziers, de Nîmes et les installations de Cerbère et de Perpignan.

Sur le volet transport-voyageurs, les pannes du matériel sont les premières causes de suppressions ou de retard de trains sur notre région. Pour la CGT, cela nécessite de changer de vision avec la mise en place d'une organisation industrielle de maintenance et d'entretien plus efficace. Cela passe nécessairement par la construction de nouvelles installations dimensionnées pour la maintenance des engins thermiques, électriques et bientôt à l'hydrogène.

**La CGT porte le projet d'un Centre Matériel Régional thermique et électrique sur le site des Ateliers SNCF de Béziers.**

## ► Sur le volet infrastructure ferroviaire

### Réalisation des travaux sur les lignes Béziers – Neussargue et Limoux – Quillan.

Depuis des années, ces deux lignes sont menacées de fermeture et la stratégie de SNCF-Réseau qui consiste à ne pas investir a porté ses fruits, impliquant la fermeture de la partie de ligne Limoux-Quillan pour des raisons de sécurité. Cette stratégie consiste à faire supporter l'ensemble des coûts externes et internes à la région Occitanie. En ce sens, c'est une véritable balkanisation du réseau à l'image de ce que prône le gouvernement depuis la réforme du ferroviaire.

## ► Sur le volet du Fret ferroviaire

### Gouvernement et Direction SNCF, responsables et coupables !

Les différents plans de casse du Fret SNCF depuis 2000, se sont appuyés sur les mêmes recettes de contraction des moyens, dont le but unique est une rentabilité financière, avec les résultats catastrophiques que l'on connaît.

Les fermetures des dessertes et des triages sur la région avec des suppressions massives de personnel ont affaibli les capacités productives de Fret SNCF et dégradé les conditions de travail des cheminot-e-s. Ce résultat est la conséquence des politiques de transport en faveur du transport routier au détriment du rail ou du fluvial.

Il est grand temps que le gouvernement prenne ses responsabilités en mettant en œuvre une politique de transport de marchandises favorable au développement du rail, partant des besoins de la population dans une triple dimension économique, sociale et environnementale.

**La CGT porte la relance du train Perpignan-Rungis par Fret SNCF et la relance du triage marchandise de Nîmes.**

**Avec la CGT, Lutter  
C'est refuser les reculs sociaux !**

**LES 28 & 29 JANVIER 2021**

**ENSEMBLE,  
RELEVONS LE DÉFI !**