



## COMPTE-RENDU DE L'ACTION DU 3 FEVRIER

Nous étions aujourd'hui dans une action de grève à l'initiative des fédérations CGT, UNSA, SUD-RAIL et CFDT. En ce qui concerne l'analyse du mouvement et l'implication des diverses fédérations, une explication s'impose :

FO, bien que représentatif dans 9 régions, dont la Normandie, n'a pas souhaité s'associer au mouvement car ils étaient dans l'attente d'un mouvement reconductible posé par les autres fédérations. C'est ce que nous appelons de la natation synchronisée : on peut déposer un préavis, on partage l'analyse sur le fonds, mais on ne fait pas car on attend les autres !

Pour la CFDT / FGAAC, l'organisation bicéphale, l'avenir a l'air d'être tout tracé : ils s'inscrivent déjà dans l'accompagnement, en portant la revendication de la portabilité des droits... En clair, les conducteurs gardent leurs droits... quid des autres agents ?

Le Syndicat CGT des Cheminots du Havre est toujours prêt à faire l'unité syndicale, mais certainement pas en reniant nos revendications, qui correspondent aux intérêts des Cheminots !

Pour revenir à l'action de ce jour : les premiers chiffres font apparaître une bonne mobilisation au Fret, à la traction, à l'équipement, au matériel, à l'ELOG et chez les ASCT, avec un taux de mobilisation allant de 30% à 73 %. Pour les Etablissements Exploitation, la mobilisation est importante dans le collège maîtrise (40,30%) mais reste faible à l'exécution (28,5%). En global une première analyse fait apparaître un chiffre de 38,6 % au niveau national et près de 40% au niveau régional.



Une motion a été déposée auprès de la présidente de la Commission Locale (absente car préférant sûrement participer au séminaire de la direction organisée au Stade de France, avec notre pognon !).

Pour l'occasion nous avons dressé dans son bureau une sculpture art déco réalisée avec des semelles de frein et un coupon de rail symboles de la résistance et de la lutte des cheminots contre la destruction de l'entreprise.

La direction met en place un train de mesures visant à changer radicalement l'entreprise nationale de service public. EIC, vastes territoires Equipement, «sernamisation» du Fret, etc.... Autant de choix qui risquerait d'interdire tout retour en arrière. Par centaines, cheminots de tous métiers seraient jetés dans les « pôles emplois ».

**La CGT, avec les Cheminots, combat tout ce qui affaiblit l'EPIC et détruit le Service Public. Elle ne s'inscrira jamais dans une démarche d'accompagnement de mesures libérales portées par le gouvernement et les « Margaret Thatcher » de la Direction !**

**NAVIGATORS... JAMAIS !!!**

## Motion votée lors de l'assemblée générale des Cheminots du Havre

Les cheminots havrais sont en grève ce trois février pour dire stop à la casse de leur entreprise. Une évolution structurelle de la SNCF qui a pour conséquences la destruction de milliers d'emplois et des dysfonctionnements majeurs générés par une organisation défailante. C'est le signe de la montée en puissance des activités et branches, d'une gestion uniquement verticale, déconnectée d'une accroche locale, pourtant nécessaire pour une activité de réseau !

La région va être dépossédée de la plupart de ses prérogatives et pouvoirs. La taille des établissements s'accroît et ils ont été dédiés à une activité, voire un produit sous la forme de multiples entités, plaques et pôles multi régionaux. Cette structuration de la SNCF élimine la dimension transverse aux différents niveaux des territoires. Cela produit un accroissement des incidents d'exploitation et l'amplification de leurs conséquences. Les lignes hiérarchiques de proximité sont rompues et les distinctions de périmètre de compétences des activités et des services sont à leur comble.

La récente vague de froid hivernal et de neige a été l'occasion pour les cheminots de démontrer leur capacité à agir pour assurer un service public de transport de haut niveau. Seul l'appel à la conscience professionnelle des cheminots de tous grades, les réseaux locaux évitent le pire. Quant à la Direction, elle détruit les liens entre les différents services, entre les salariés et inscrit dans le temps les difficultés de production au risque de générer des problèmes de sécurité avec des conséquences potentielles catastrophiques. D'ores et déjà, la situation en matière de sécurité prend des chemins inquiétants.

Pour exemple, faute de personnel suffisant en brigade, on envoie avec l'aval de la hiérarchie et sans protection, un agent du transport déneiger au viaduc de Breauté.

Sur le site de Sotteville, le CHSCT « Infra » a été contraint de déposer un droit d'alerte suite au constat que de nombreux référentiels sont erronés ou n'ont pas fait l'objet des modifications nécessaires à la suite des multiples réorganisations. Une organisation de la sécurité qui entraîne la confusion et des incohérences dans l'application des documents de sécurité. Le directeur de L'EIC nous répondant lors de la réunion de DP que c'est regrettable mais que nous ne sommes pas à six mois près !

A l'ECT, des notes internes se confrontent aux dispositions réglementaires et placent nos collègues ASCT devant des dilemmes insupportables, lorsqu'il s'agit de la protection des personnes et des circulations. Chez les ADC, les fiches horaires ne correspondent pas à la réalité, le matériel est souvent non-conforme...

Toujours sur le sujet « Sécurité », le bilan d'étape sur la mise en œuvre du nouveau S9 pointe une multitude de difficultés et d'écarts, tant sur les procédures sécuritaires que dans l'organisation de la production.

Pour le cadencement, le nombre de trains supprimés, qui d'ailleurs ne rentre pas dans les statistiques de régularité, n'a jamais été aussi important.

- Les infrastructures sont largement saturées, du fait du manque d'investissement depuis de nombreuses années. Elles limitent la souplesse en cas d'aléas et augmentent les répercussions de chaque incident.
- Le matériel n'est pas homogène, et la nouvelle offre a été élaborée avec un parc constant, alors même qu'1/4 des retards sont liés à des problèmes matériels.
- Le manque d'effectifs se fait criant tous les jours sur tous les chantiers pour assurer normalement un service de qualité, en toute sécurité. Pour preuve : 15 % de production supplémentaire pour 0,6 % d'emploi !

Risible ou bien plus grave :

Tous les week-ends et plus grave encore les lundis matins, des LER sont supprimés (Le Havre –Rolleville) car les machines manquent de fuel, du seul fait de l'organisation incohérente mise en place ! Une situation inadmissible qui provoque des tensions entre les usagers et le personnel. Rajoutons que l'agencement ne peut être effectué faute de papier. On sombre dans le ridicule !!!

Au bout de la chaîne, les cheminots passent pour des « fainéants », voire des « incapables » !

On voit là clairement les limites de la gestion de l'entreprise, qui privilégie les profits plutôt que la réponse aux besoins de transport.

Madame la Présidente, la direction met en place un train de mesures visant à changer radicalement l'entreprise nationale de service public. EIC, vastes territoires Equipement, « sernamisation » du Fret, etc.... Autant de choix qui risqueraient d'interdire tout retour en arrière. Par centaines, cheminots de tous métiers seraient jetés dans les « pôles emplois ».

**Depuis des mois, nous combattons tout ce qui affaiblit l'EPIC et casse ce qui donne du sens à notre rôle de service public.**

**Les cheminots havrais sont venus dire « ASSEZ », et à ce titre déposent dans votre bureau, des semelles de frein, symbole de leur lutte et de leur résistance à la casse de l'entreprise.**