Syndicat CGT des cheminots du HAVRE
119 cours de la république 76600 LE HAVRE
Courriel : chemcgtlehavre@wanadoo.fr
Blog : http://cgtcheminotslh76.hautetfort.com/
Tél : 02 35 25 39 75 (poste 129)/ Fax : 02 35 25 14 03

Journée d'action européenne des Cheminots
8 Novembre 2011

Aux cheminots et cheminotes en Europe

Les 15/16/17 novembre 2011, les députés européens débattront et voteront le projet de Directive «refonte du 1er paquet ferroviaire».
Après une analyse détaillée de ce projet, la Fédération Européenne des Transports, qui rassemble des cheminots de 41 pays européens, a décidé d'organiser une journée d'action européenne **le 8 novembre 2011** partout en Europe. L'objectif de cette action européenne massive est de faire pression sur les débats parlementaires pour réorienter un texte qui ne vise qu'à donner un coup fatal aux entreprises historiques, à favoriser l'émergence d'entreprises extérieures au monde du transport ferroviaire, et à remettre en cause les garanties collectives des Cheminots des entreprises actuelles.
L'enjeu est très important. Le projet actuel, s'il était adopté, serait un formidable accélérateur d'une libéralisation qui montre depuis une décennie tous ses méfaits, y compris en terme de résultats.

Pour nous, cheminots, la sécurité est un réflexe !

Pour les personnels de l'Infrastructure

Le manque important d'investissements publics, le recours accentué aux Partenariats Publics-Privés (où le risque financier est entièrement supporté par la collectivité), la soif de bénéfices rapides des intervenants privés, va accélérer la détérioration de la qualité du travail par l'allongement des visites et des parcours par exemple. Car l'entretien de la voie rentrera immanquablement dans le retour sur investissement pour les co-financeurs privés dans le cadre du P.P.P. L'exemple catastrophique britannique des années 80 et 90 parle de lui-même. L'intervention d'un unique opérateur privé sur une ligne ferroviaire provoque une gestion à l'économie de l'entretien de l'infrastructure. La stimulation de la concurrence privée sur les seuls segments rentables accentue les difficultés financières des lignes jugées déficitaires et provoque leur fermeture.
C'est aussi la remise en cause définitive de « l'effet réseau » (préservation des lignes à plus faible trafic) qui est structurant pour le mode ferroviaire comparable à un corps humain et sa circulation sanguine.

Pour les personnels du Matériel (entretien)

L'objectif de mettre à disposition les « services essentiels » (stations de carburants par exemple) pourra être étendu, dans les faits, à l'entretien courant ou accidentel des véhicules ferroviaires. Avec l'obligation de réaliser des interventions et réparations dans la seule optique du « moindre coût ».
L'injonction européenne de séparer complètement les ateliers de maintenance des entreprises ferroviaires sera lourde de conséquences si elle était concrétisée. C'est la dernière étape avant la privatisation complète qui résultera de cette séparation. La recherche du coût le plus bas va accélérer l'utilisation de pièces détachées usagées, réutilisées à l'extrême limite de la fiabilité entraînant une prise de risque (soi-disant calculée) sur la sécurité. Pour de nombreux cheminots du matériel, la situation actuelle est déjà très difficile.
En matière de matériel roulant ferroviaire, aucun risque ne peut être tolérable, car il en va de la vie des cheminots, des voyageurs et de tous les usagers du rail.

Pour les personnels de la Circulation

Elément intégrateur dans la fiabilité du système ferroviaire, les cheminots gérant la circulation des trains quotidiennement connaissent des difficultés croissantes liées à l'afflux de nouvelles entreprises sur le réseau souvent saturé. Ils doivent aussi gérer les priorités définies arbitrairement entre les différents types et sociétés de transports (voyageurs, fret, travaux sur le réseau). Cela provoque des dysfonctionnements dans la circulation et la colère légitime des usagers.
La séparation complète exigée entre la circulation et les autres intervenants (infrastructure et transporteurs) a provoqué le délitement des solidarités professionnelles nécessaires qui permettaient des solutions rapides en cas d'incidents. Tous les cheminots constatent des retards de circulation dus à la faiblesse des investissements, à l'évolution structurelle qui empêche les flexibilités permettant efficacité et sécurité du transport ferroviaire.

Pour les personnels des Gares

Pour le projet de directive, l'heure est à la marchandisation complète de nos gares. Les cheminots constatent la privatisation rapide de nombreux espaces sur une grande superficie faisant peser un risque sur la qualité de l'accueil et le meilleur fonctionnement d'une gare. La grande diversité des entreprises ferroviaires ne va pas manquer d'aggraver la situation actuelle.

Il sera difficile pour les personnels d'une entreprise ferroviaire de répondre aux questions de voyageurs utilisateurs de services d'une société concurrente. Même avec des obligations minimales détaillées, l'arrivée voulue et encouragée par le projet de directive d'une multitude de nouveaux opérateurs privés et publics ne manquera pas de provoquer des dysfonctionnements réels pour les cheminots concernés et les voyageurs.

Ceux-ci connaissent déjà de nombreux problèmes liés à la diversification des modes de distribution souvent hermétiques les uns par rapport aux autres (vente en guichet, internet, téléphone). Ils connaîtront demain la diversité dans le principe européen du dogme de la « concurrence libre et non faussée » : ce sera le low-cost aérien appliqué au réseau ferroviaire avec des trains aux horaires confirmés peu de temps avant le départ !

Une forte détérioration des conditions de travail des personnels des gares est probable dans ces conditions si le projet était adopté en l'état.

Pour tous les cheminots

C'est la remise en cause des entreprises publiques actuelles par l'article 5 du projet (statut juridique, conditions contractuelles des personnels). C'est exactement ce qui s'est passé pour le secteur de l'énergie, de la poste et des télécommunications.

Très hypocritement, cette limitation rend inopérant la liberté de faire grève par le biais d'une annexe traitant de la qualité du service (annexe 8 du projet). C'est donc la remise en cause de l'exercice du droit de grève.

C'est le contrôle presque complet de la Commission (instance bureaucratique de l'Union) sur les affaires ferroviaires nationales (article 60 du projet) qui, sous couvert d'une utilisation abusive de l'article 290 du Traité Européen de Lisbonne (actes délégués) entend réorganiser les entreprises historiques et encourager le secteur privé, dans tous les Etats, sans contrôle démocratique (par les élus européens et nationaux).

C'est aussi la privatisation des réseaux ferroviaires financés par les citoyens européens par leurs impôts et taxes publics avec le recours presque obligatoire des Partenariats Publics Privés (PPP), véritable don au secteur marchand.

Sous le prétexte de « l'équité concurrentielle », le secteur privé exige le démantèlement des grandes entreprises publiques ferroviaires et la poursuite de la libéralisation dans celles qui ont été éclatées en une multitudes de filiales par des montages type Holding.

Mais rien n'est inéluctable ! Les jeux ne sont pas faits ! Les cheminots peuvent se faire entendre car ils connaissent tous leurs métiers mieux que d'autres qui ne portent d'intérêt à ce mode de transport que par la marge bénéficiaire potentielle.

La Fédération Européenne des Travailleurs des Transports (ETF) considère que ce projet de «refonte » et certains amendements proposés constituent un vrai danger pour les chemins de fer en Europe.

Tous les Cheminots doivent intervenir massivement !
Préservons nos savoir-faire, notre outil ferroviaire et nos garanties collectives !
Participons à toutes les actions qui auront lieu partout en Europe le 8 novembre 2011.

ASSEMBLEE GENERALE : 10h00 – Salle Duponchel

Modalités de grève :

Préavis national à partir du Lundi 7 novembre à partir de 20H00 au mercredi 9 novembre à 8h00.
> ADC et ASCT : 24h00 à la 1ère prise de service dans le cadre du préavis.
> AGENTS 3X8 : une période de travail à la 1ère prise de service.
> AGENTS DE JOURNEE : une période de travail.
> ASTREINTE : 24h00 dans le cadre du préavis.

***Rappel DII :** Depuis la mise en place de la loi sur le service minimum, les agents de conduite TB Voyageurs, les agents d'accompagnement des trains (ASCT) et les agents travaillant dans les postes d'aiguillage doivent faire connaître à leur service, leur intention, au plus tard 48 h avant leur première prise de service, au moyen d'une déclaration individuelle d'intention (DII).*
Nous invitons l'ensemble des Cheminots à faire leur Déclaration Individuelle d'Intention, C'est gage d'un mouvement déjà réussi ! C'est aussi un gage pour eux de ne pas être réutilisé pour remplacer un gréviste !

Le Havre, le 02 novembre 2011