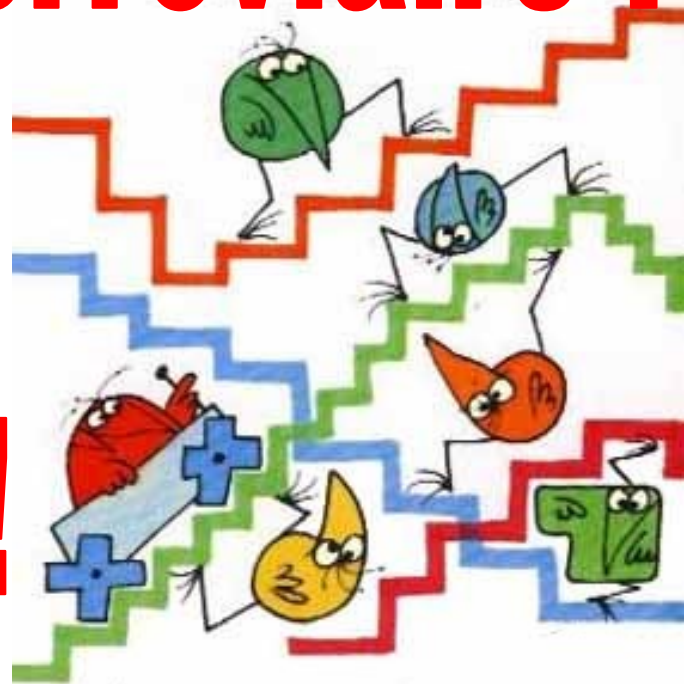


Réforme ferroviaire : An I... Niveau 0 !!!



AVEC UN ESCALIER PRÉVU POUR LA MONTÉE ON REUSSIT SOUVENT A MONTER PLUS BAS QU'ON NE SERAIT DESCENDU AVEC UN ESCALIER PRÉVU POUR LA DESCENTE.

Plus la mise en application de la réforme ferroviaire avance... et moins on avance ! La phase transitoire définie en fin d'année dernière est déjà largement remise en cause.

La publication tardive des sept premiers décrets d'application (sur la quarantaine attendue...) et la politique d'obstruction systématique de certains ont provoqué le report de la consultation au CCE prévue à la mi-février et reportée - au mieux - à la mi-mars... Bilan : les transferts qui devaient s'effectuer vers l'EPIC de tête au 1^{er} mars se feront au 1^{er} juillet... si tout va bien.

Plus grave que ces reports et ces tâtonnements est l'absence totale de perspectives claires. Ainsi, les indispensables clarifications sur la période transitoire exigées par l'UNSA n'ont toujours pas reçu le moindre commencement de réponse !

Pire encore, au-delà des modalités pratiques de mise en place, tout ce qui pour les cheminots concerne des points fondamentaux de la réforme comme le volet social, les IRP, les Activités Sociales ou le financement est toujours entouré d'un brouillard épais...

L'actuelle réforme ferroviaire est indispensable pour faire face à l'état inquiétant de délabrement des infrastructures, du matériel et de la situation financière du système ferroviaire français. C'était déjà la justification et l'objectif de la précédente réforme... Dix-sept ans plus tard la situation est la même... mais en pire !

Aux questions insistantes et embarrassantes posées par la délégation UNSA, la Direction régionale, embarrassée, se réfugie dans une absence de réponses... aggravée encore par l'absence de données RH suite à la défaillance de la nouvelle application RHumba... Ça swingue à PRG !

Pour l'UNSA Ferroviaire la réforme du ferroviaire est indispensable et le processus de sa mise en application sera un chantier long et complexe. Il convient de noter que si la loi définit les contours du futur système ferroviaire, les modalités pratiques sont loin d'être arrêtées. Notamment en ce qui concerne le volet social, les IRP, les Activités Sociales et le financement de la réforme. C'est maintenant aux dirigeants du GPF et à l'État d'en tirer les enseignements.



**Non seulement pour l'instant
la réforme ferroviaire
n'est pas financée,
mais en plus
l'État fait les poches
des transports publics !**

D'ailleurs, mercredi 18 février, devant l'Assemblée Nationale, Alain Vidalies secrétaire d'État aux Transports, tirait déjà certains enseignements. Ceux de l'état de délabrement inquiétant du réseau ferré et de l'état financier - tout aussi inquiétant - de SNCF Réseau. Avec une perte nette en augmentation de 355 % en un an, un endettement en croissance de 9 % dans la même période, un service annuel de la dette de 1,4 milliard d'euros - que l'on finance par de nouveaux emprunts -, des créances impayées de 1,35 milliard d'euros, des trafics en recul de 10 % en 10 ans (et avec eux les revenus tirés de la vente des sillons...), la situation devient préoccupante ! Et cela au point de justifier - en catastrophe - un moratoire de deux ans sur une vingtaine de nouveaux projets ferroviaires devant débiter en 2015... soit un mois à peine après le décret d'utilité publique de la LGV Poitiers-Limoges !

Le manque de moyens humains et financiers est tel que l'on doit en priorité s'atteler à la ré-

novation du réseau qui poursuit son vieillissement d'un mois et demi par an... Et il faudra attendre 2025 - à condition que SNCF Réseau puisse maintenir le rythme actuel - pour que le réseau commence à rajeunir... En espérant que, d'ici là, l'état financier du GPF ne soit pas encore plus délabré que les voies !

Ce moratoire n'est que la conséquence d'une incroyable politique de gribouille ! Alors que les recettes de l'écotaxe devaient alimenter les caisses de l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France (AFITF), c'est désormais à cette dernière d'assumer les frais de rupture du contrat entre l'État et Ecomouv', soit 529 millions d'euros à régler cette année. Pour payer une facture qui incombait à ceux qui ont pris de mauvaises décisions, le conseil d'administration de l'agence, réuni le 18 février 2015, a notamment entériné le report de 158 millions d'euros de dépenses dans des projets de lignes à grande vitesse, de transports collectifs en site propre ou ferroviaires.

L'UNSA Ferroviaire attend de la Direction régionale qu'elle détaille les conséquences de ces mesures sur le périmètre de PRG et sur les projets de LGV ayant la gare de Montparnasse comme tête de ligne.



Sûreté, LAF :

des annonces...

et...

pas grand-chose de bien consistant !

Suite à l'agression violente de deux ASCT le 6 février - la dernière en date d'une trop longue série - Barbara Dalibard, directrice générale de SNCF Voyageurs, a présenté le nième plan d'action sûreté. Elle y annonce l'accélération du processus de 500 recrutements en ECT, là où les besoins seront importants. Elle évoque l'optimisation des plans d'actions entre les directions d'activité et la direction de la Sûreté, notamment la mise en place de plans de LAF élaborés conjointement avec celui de la sûreté, car les deux sujets sont liés.

Ces plans d'action seront axés sur la dissuasion (simplifier le montant des amendes, améliorer le suivi des fraudeurs récidivistes), la mise en place d'outils numériques, la réouverture du dossier alerte ASCT, le déploiement des accueils embarquement ou filtrage. De son côté Maud Bailly, directrice de la DDT, annonce des opérations coup de poing sur les OD les plus sensibles, la formalisation des conventions pour les 120 gares d'appui, la réactivation des observatoires sûreté, des formations sûreté pour le management...

L'UNSA Ferroviaire s'interroge. S'agit-il, enfin, d'une réelle prise en compte d'une situation explosive et du ras-le-bol des cheminots du terrain ou d'un nouveau contrefeu allumé à la hâte pour circonscrire l'incendie qui menace ?

Pour l'UNSA Ferroviaire, l'accélération du processus de 500 recrutements en ECT est une fausse bonne nouvelle car elle ne résout rien et aggraverait même plutôt la situation ! En effet, ces recrutements sont - dans leur immense majorité - des reconversions d'agents du commercial gare dont on a supprimé les postes. On va donc déshabiller Paul pour faire semblant d'habiller Pierre.

Ainsi, on aura quelques ASCT de plus pour les accueils embarquement ou filtrage. Ils y remplaceront les agents des gares... que l'on incite à se reconvertir en ECT ! De toute façon, on se contentera ainsi d'injecter quelques ressources supplémentaires pour assurer une production de plus en plus problématique. Sur l'ECT PAC, la suppression du deuxième agent sur la ligne Paris-Granville et la « restructuration » de l'UO TER Centre, entre autres, financent déjà largement ce pseudo apport supplémentaire qui s'apparente à un leurre.

Parallèlement, alors que l'État annonce des mesures de sécurité exceptionnelle et félicite les agents de la SUGE pour leur implication dans la sûreté collective, la Direction de la Sûreté annonce - discrètement et piteusement - qu'elle revient sur la suppression en catimini de plus de 50 postes d'agents SUGE cette année...

On ne peut traiter les problèmes de sûreté et de lutte antifraude en faisant abstraction de la question centrale des effectifs.

C'est pourquoi l'UNSA Ferroviaire revendique une augmentation des effectifs SUGE, mais aussi en ECT et au commercial gare pour faire face aux besoins, tant en matière de sûreté, de LAF que de services aux usagers.

L'UNSA attend de la direction régionale la déclinaison sur PRG, en termes de création de postes et de recrutements, des décisions présentées par les hauts responsables de SNCF Mobilité. Elle attend aussi de la Direction régionale et des établissements concernés le respect de :

- ***L'application du point 2.4 du relevé de DCI du 20 octobre 2008 pour tous les agents LAF.***
- ***L'utilisation des agents affectés à la LAF organisée en roulements de service.***
- ***La mise à disposition des roulements de service dans les délais prévus pour les agents LAF.***
- ***L'application des règles prévues par les textes (RH 0077 et RH 0677) pour les ASCT affectés à la LAF comme pour les agents des autres roulements.***
- ***L'Indemnité de Modification de Commande (IMC) comme prévue dans les textes.***
- ***Le rappel d'IMC pour les agents ne l'ayant pas perçue suite à une modification de commande.***

La récente décision de l'ARAF donnant raison au STIF dans son conflit avec Gares & Connexion prive cette dernière de 25 millions d'euros de recettes et entraîne d'inévitables répercussions sur le niveau des investissements dans les gares !

L'UNSA Ferroviaire demande qu'elles seront les conséquences de cette diminution des investissements sur les aménagements prévus dans les gares relevant du périmètre de PRG.



Austerlitz-Masséna :

Pour que l'avenir ne
ressemble pas à
Waterloo...

Une fois encore, l'UNSA Ferroviaire exprime son inquiétude pour le devenir du site d'Austerlitz-Masséna.

Lors du bras-de-fer entre le STIF et Gares & Connexion, cette dernière menaçait clairement de réduire ou de geler un certain nombre de projet dans de grandes gares, à commencer par celle d'Austerlitz. Dans sa déclaration liminaire du 27 janvier, l'UNSA exposait déjà les nombreuses menaces – qui se précisent et se rapprochent – sur le site d'Austerlitz-Masséna. Sans être malheureusement exhaustif, on peut citer : la mort programmée (mais pas encore officiellement annoncée) des trains de nuit, le devenir compromis de la ligne POLT suite à la déclaration d'utilité publique du projet de LGV Poitiers-Limoges, l'avenir – très – incertain des TET suite au rapport de la Cour des comptes et dans l'attente des conclusions de la Commission Duron-bis. À cela, on peut aussi ajouter la tentation de capter les trafics traditionnels d'Austerlitz pour remplir les TGV empruntant les futures LGV SEA et Poitiers-Limoges, continuant et exacerbant ainsi la politique initiée lors de l'ouverture de la LGV Atlantique au début des années 1990... Et toute nouvelle diminution des trafics se traduira inéluctablement par une nouvelle détérioration du coût d'exploitation de la gare d'Austerlitz et imposera de nouvelles mesures de productivité et d'économies sous la pression des Activités.

L'UNSA attend de la direction, à l'occasion du CER ATM, des réponses claires sur :

- ***L'avenir du TNC PAZ à l'horizon 2025 en termes de charges de travail, de gérance de parc de matériels, d'évolution du site de Masséna, d'effectifs...***
- ***La réalité des projets d'aménagement de la gare d'Austerlitz à l'horizon 2025, notamment en ce qui concerne la réalisation des bureaux en fond de halle, le calendrier des travaux de construction des immeubles sur les îlots A7/A8 et du pôle commercial sous la halle...***
- ***Le devenir des équipes de l'EVI, de l'ET, de l'ECT et de la SUGE travaillant à la production sur le site d'Austerlitz.***
- ***La pérennité des installations sociales transférées du CER sur le site.***

Union Régionale UNSA CHEMINOTS de Paris Rive Gauche 1, rue Georges DUHAMEL – 75015 PARIS

Tel FT : 01 40 48 04 61 - FAX : 01 43 22 24 81 - COURRIEL : ur.paris-rg@unsa-cheminots.org

<http://unsacheminotspg.blogspot.fr/>



Unsa Cheminots Prg

