



Fédération des syndicats de travailleurs du rail
17 boulevard de la libération - 93200 - Saint Denis
Tel 01 42 43 35 75 - Fax 01 42 43 36 67
federation-sudrail@wanadoo.fr
www.sudrail.org



Comité Central d'Entreprise SNCF
Séance du 18 mai 2005.

Déclaration SUD-rail :
Déclaration générale

Vers une lutte d'ampleur en juin.

Cette séance du Comité Central d'Entreprise se tient dans une période importante sur le plan social, puisque sept fédérations syndicales de cheminot-e-s ont récemment interpellé la direction de l'entreprise et le ministère des transports.

Cette interpellation porte sur des problèmes essentiels pour l'avenir du service public ferroviaire, pour l'avenir des cheminot-e-s ; cette démarche est importante et nous voulons saisir cette réunion du CCE pour rappeler le contenu de cette lettre des fédérations CGT, SUD-rail, CFDT, FO, CFTC, FGAAC, CGC :

« Les décisions libérales prises par la Commission Européenne et le gouvernement engagent l'avenir du service public ferroviaire SNCF. Sur fond de déréglementation et de concurrence, l'entreprise intégrée et son unicité sont gravement menacées. Cette stratégie est marquée par un désengagement financier de l'Etat et des décisions budgétaires de la direction SNCF. L'accélération des plans de restructurations et des suppressions d'emplois mis en oeuvre par la direction se traduit par un remodelage du fonctionnement de la SNCF »

« Le plan fret dont les lourdes contreparties imposées par Bruxelles, acceptées par le gouvernement et la direction SNCF, s'avère être un véritable plan de casse dont les objectifs en recul ne sont même pas atteints. Le sort réservé au transport combiné n'est pas plus enviable. Cette politique d'abandon de trafics renforce l'hégémonie du transport routier et favorise la concurrence avec l'arrivée d'opérateurs ferroviaires privés »

« L'annonce de la première circulation d'un train privé sur nos voies ne manquera pas d'alimenter le dumping social et d'attaquer notre statut. Sur le plan social, alors que de nombreux besoins s'expriment sur le terrain, les suppressions d'emploi s'accroissent au rythme des réorganisations pour aller au delà des prévisions budgétaires. Cette situation détériore les conditions de travail des cheminots avec des conséquences sur la qualité de service et la sécurité »

« Les propositions salariales pour 2005 sont insuffisantes et ne répondent pas aux exigences des cheminots. Exprimé lors des actions nationales menées depuis le 25 novembre 2004 appuyées par de nombreuses actions locales, le mécontentement des cheminots s'amplifie parce qu'ils n'ont pas été entendus et que leurs revendications sont restées sans réponses de la part du gouvernement et de la direction SNCF »

« Les cheminots et les fédérations CGT, CFDT, FO, CFTC, SUD-rail, CFE.CGC, FGAAC revendiquent :

- *L'octroi de moyens pour développer le service public, l'entreprise publique SNCF et ses activités voyageurs et fret,*
- *Des emplois à statut pour répondre aux besoins et améliorer les conditions de travail,*
- *L'amélioration du statut des cheminots (CP- CR)*
- *L'ouverture immédiate de négociations salariales et l'augmentation du pouvoir d'achat des salaires et pensions »*

« Sans réponse positive à ces revendications déjà présentes lors des actions nationales menées lors du premier trimestre 2005, les fédérations CGT, CFDT, FO, CFTC, SUD-rail, CFE.CGC, FGAAC, vous préavisent qu'elles organiseront, le 2 juin, une grève nationale des cheminots. Les fédérations se

réuniront à nouveau le 20 mai pour définir les modalités pratiques de cette grève et, notamment, son caractère carré ou reconductible »

« Vous comprendrez, Monsieur le Président que la situation sociale mérite, rapidement, des réponses de votre part » ...

Ces réponses nécessitent un changement d'orientation très net. Elles ne peuvent s'inscrire dans la poursuite du processus de libéralisation/privatisation.

Le refus de la constitution libérale

C'est aussi ce que diront la majorité des cheminot-e-s, et nous l'espérons des citoyen-ne-s, le 29 mai en rejetant le projet de Constitution Européenne qui veut faire du capitalisme, du libéralisme économique le seul modèle d'organisation de la société !

A ce propos, nous dénonçons les pressions exercées contre notre organisation syndicale et ses militant-e-s. Par courrier du 29 avril, la direction prétend nous interdire de diffuser certains tracts de notre organisation syndicale.

Tout d'abord, le Statut et le Code du travail prévoient la libre diffusion des publications et tracts de nature syndicale. Mais ce sont les tracts indiquant notre « *positionnement concernant le référendum sur le projet de constitution européenne* » qui sont visés.

Par définition, les tracts de notre fédération syndicale précisant notre positionnement sont bien de nature syndicale ! Ils correspondent à la position définie par nos syndicats SUD-rail lors de nos Conseils Fédéraux.

Par ailleurs, nous n'accepterons pas une quelconque remise en cause des droits fondamentaux de chaque citoyen-ne, y compris lorsqu'il/elle est salarié-e. Ce projet de constitution est un événement important qui mérite un débat large, public. Même si les pouvoirs publics tentent de l'escamoter, ce débat existe, porté notamment par nombre de mouvements sociaux dont la majorité des organisations syndicales.

Qu'on ne nous parle pas de « neutralité » : lorsque la direction applique, anticipe même parfois, les décisions ultra-libérales de la commission européenne, elle n'est nullement neutre. Il est normal que les organisations syndicales qui le souhaitent expriment publiquement leur position sur un texte qui va engager des millions de citoyen-ne-s, de salarié-e-s, et donc les travailleurs/ses du rail, pour des années.

- Nous avons décidé de rejeter ce projet de constitution parce que nous refusons le libéralisme économique comme modèle unique de l'organisation de la société.
- Nous avons décidé de rejeter ce projet de constitution parce que nous voulons une répartition équitable des richesses produite par tous.
- Nous avons décidé de rejeter ce projet de constitution parce que son refus marquera l'ouverture d'une phase nouvelle de construction d'un mouvement fort permettant d'avancer vers cette société plus juste qui prend en compte l'amélioration sociale.
- Nous avons décidé de rejeter ce projet de constitution ... et nous l'assumons publiquement parce que c'est notre rôle d'organisation syndicale !

Nous ne sommes pas les seuls : l'UNICE (organisation patronale européenne) et la CES (Confédération Européenne des Syndicats) ont ainsi publié un communiqué commun pour se féliciter de la qualité du dialogue social (!) et appeler au soutien de ce projet de constitution pro-capitaliste ! La direction SNCF a-t-elle protesté ?

Nous refusons ce genre de pressions, sans aucun doute directement inspirées par le gouvernement.

Le premier train fret privé

Avec le premier train fret privé, nous sommes au cœur de plusieurs problématiques :

- ➔ Le plan de casse du fret ferroviaire.
- ➔ La privatisation de l'entreprise de service public ferroviaire SNCF.
- ➔ La mise en œuvre du processus de libéralisation, dicté par la Commission Européenne.
- ➔ La casse des services publics dans leur ensemble, la suppression des emplois à statut, les attaques contre les droits sociaux, la recherche du profit, partout, toujours, à n'importe quelle condition ... Profit pour une minorité au détriment de la collectivité, c'est la règle du capitalisme !

Le plan de casse du fret ferroviaire est déjà bien entamé.

Quelques chiffres illustrent parfaitement le bilan de l'application du "plan fret" de la direction SNCF :

- Le trafic du fret SNCF recule d'année en année. **39 200 circulations de trains fret ont été supprimées en 2004.** La part modale du rail dans le total du volume des marchandises transportées est passée de 20% à 17%.
- Les tonnes transportées sont passées de 121 millions à 117 millions.
- **Les recettes 2004 sont en recul de 7,3%**, malgré les hausses tarifaires pratiquées depuis le lancement du plan. Les chiffres des trois premiers mois de l'année laissent apparaître un nouvel effondrement comparativement à la même période de 2004 : - 9%.

En contrepartie de l'autorisation de la Commission Européenne pour le versement par l'Etat français de 800 millions d'euros, la direction SNCF collabore encore plus activement à la libéralisation du secteur ferroviaire, à la casse de la SNCF :

- Ainsi, la SNCF met à disposition de CFTA Cargo ses unités de formation et ses formateurs.
- Ainsi, une partie de ces 800 millions est soumise à la mise en concurrence du trafic fret international.
- Ainsi, une autre partie de ces 800 millions d'euros est liée à l'accélération de la mise en concurrence du fret national.
- Ainsi, contre ces 800 millions d'euros, la direction SNCF s'est engagée à abandonner 18% de sillons horaires et à réduire de 22% son parc de locomotives.

La privatisation de l'entreprise de service public ferroviaire SNCF :

On voit bien, une fois les effets d'annonce passés, que ces 800 millions servent avant tout à aider, non pas le secteur fret de l'entreprise de service public, mais bien l'implantation aux meilleures conditions des intérêts privés.

Le fret n'est pas le seul secteur de la SNCF confronté à la privatisation. Cela fait des années que la direction a choisi la sous-traitance pour des secteurs tels que le nettoyage et la manutention ferroviaire, la restauration ferroviaire, une partie des travaux de maintenance des voies, ... Partout, cela se traduit par plus d'exploitation, moins de garanties collectives, plus d'accidents du travail, moins de sécurité !

Cette dynamique se poursuit aujourd'hui : les ateliers du Matériel voient une part de plus en plus importante de leur charge de travail transférées vers le secteur privé, la maintenance des voies est aussi dans le collimateur, à l'exemple de ce qui est projeté pour les futures lignes TGV

La privatisation prend aussi une autre forme, celle de la filialisation. A l'exemple d'EFFIA, filiale créée de toutes pièces par la direction SNCF pour remplacer des emplois à statut par des contrats de droit privé, souvent en CDD. EFFIA a commencé son expérimentation par Eurostar, le portage des valises dans quelques gares. Depuis, la liste ne cesse de s'allonger : prise en charge des handicapés, accompagnement et aide aux usagers, «gilets rouges», relais toilettes, chargement des voitures, accueil dans les salons grands voyageurs, comptage des clients, enquêtes « client mystère », points Id TGV, accompagnement sur certaines relations, APV et consignes dans quelques sites, ...

Le président d'EFFIA Michel Cornil, est conseiller auprès du président de la SNCF ; il est par ailleurs président de l'U.T.P., la branche patronale du MEDEF pour les transports urbains. EFFIA tisse sa toile, déjà bien grande, dans l'attente de l'ouverture totale des marchés de transports de voyageurs, y compris par fer, à la concurrence. Et c'est la direction SNCF qui se charge de cette basse besogne !

Le processus de libéralisation dicté par la Commission Européenne

La société CFTA Cargo, filiale de CONNEX (Groupe Véolia Environnement) a obtenu sa licence d'entreprise ferroviaire ainsi que son certificat de sécurité qui l'autorisent à faire circuler du fret sur le réseau ferré français. Ceci lui a été délivré sous l'autorité du gouvernement Chirac/De Robien, dans le cadre des directives du « deuxième paquet ferroviaire » acceptées par le gouvernement dit de « gauche plurielle ».

CONNEX a une longue expérience de la privatisation de réseaux ferroviaires. Et les travailleurs/ses du rail de plusieurs pays connaissent déjà les conséquences de l'arrivée de CONNEX. Récemment nos camarades du métro et du tramway de Stockholm avec leur syndicat SAC étaient en grève pour exiger de CONNEX le respect de la loi et des accords collectifs, pas plus.

En Grande Bretagne, modèle de la libéralisation des chemins de fer dont on connaît les conséquences dramatiques, nos camarades syndicalistes considèrent CONNEX comme une des pires sociétés auxquelles ils ont eu affaire. Une société dont la seule préoccupation est de faire du fric, au mépris de la sécurité et de la santé des cheminot-e-s et des usagers. CONNEX dont la « qualité de service » est telle que cette société vient de perdre un marché important en Angleterre.

Et c'est dans le même temps où CONNEX était viré de ce réseau anglais ... que CONNEX se voyait offrir un premier morceau du réseau français !

A nous de nous organiser aussi efficacement. Le refus du projet de constitution européenne - refus sur lequel la majorité du mouvement syndical français se retrouve - marquera une étape importante dans notre lutte contre ce libéralisme économique qu'on voudrait nous imposer comme socle immuable de société !

Ce libéralisme, cette loi de la jungle, on en connaît les conséquences désastreuses : le « modèle » britannique est si catastrophique, et meurtrier, que la question d'une renationalisation du rail est aujourd'hui en débat. C'était d'ailleurs le sens de la manifestation organisée par nos camarades du syndicat RMT à Londres le 30 avril, manifestation à laquelle une délégation de la fédération SUD-rail participait.

Le second pays qui s'est engouffré à grande vitesse dans la voie de la libéralisation ferroviaire, c'est l'Italie : Il y a 18 entreprises ferroviaires aujourd'hui en Italie ... trois seulement appliquent la convention collective du secteur ! Et depuis cette « mise en concurrence » 52 agents de conduite sont morts au travail, parce que, pour les sociétés privées, la sécurité ça a un prix trop élevé !

En témoigne aussi l'exemple japonais, où tout le monde s'accorde à reconnaître que la récente catastrophe ferroviaire d'Amagasaki est dû à une pression invraisemblable sur les cheminot-e-s ; Celles et ceux qui ne sont pas assez « compétitifs » subissent même des cours de rééducation ! Le résultat est là : les cadences sont accélérées, l'entreprise fait des bénéfices ... mais il y a eu 106 morts et 450 blessés.

Ce modèle là, nous le rejetons !

Le référendum du 29 mai est important, et les syndicats de la fédération SUD-rail prennent toute leur part dans le débat et la campagne ... même si la direction SNCF prétend nous interdire de diffuser des tracts sur le sujet ! Mais au-delà du 29 mai, ce qui sera déterminant ce sera les luttes collectives que nous mènerons ensemble.

Parce que ça ne peut pas durer comme ça ! Cette spirale infernale vers toujours moins de service public, toujours plus de chômage et de précarité, n'est pas inéluctable. Plusieurs fois dans le passé nous avons su, par des actions collectives massives, déterminées et animées démocratiquement, faire reculer direction et gouvernement. Nul doute que nous sommes de nouveau à ce stade de la lutte qui oppose ceux qui prétendent tout diriger à ceux qui créent la richesse collective de la société : fin mai, début juin, nous allons, par nos luttes, construire ensemble, dans l'unité, une orientation différente !



Fédération des syndicats de travailleurs du rail

17 boulevard de la libération - 93200 - Saint Denis

Tel 01 42 43 35 75 - Fax 01 42 43 36 67

federation-sudrail@wanadoo.fr

www.sudrail.org



Comité Central d'Entreprise SNCF
Séance du 18 mai 2005.

Déclaration SUD-rail : **Transport combiné**

A compter du 12 juin 2005, le gouvernement et la direction SNCF entendent mettre en œuvre l'essentiel des mesures de casse du transport combiné, annoncées par le secrétaire d'état aux transports en mars dernier.

Il s'agit dans les faits d'une régression considérable du plan de transport, de la suppression du point nodal Ile de France et de la première phase de la démarche visant à la disparition de la CNC à la fin de l'année 2005.

En terme d'emplois, la facture sociale est particulièrement lourde :

- près de 200 suppressions d'emplois à la CNC dont plus de 150 licenciements annoncés
- au moins 400 suppressions d'emplois à la SNCF (environ 60 dans les chantiers de transbordement qui vont fermer, environ 200 autour de la suppression du point nodal Ile de France avec la fermeture du triage d'Achères, environ 130 agents de conduite (45 suite à la diminution de charge auxquels il convient d'ajouter la productivité découlant de la nouvelle gestion intégrée du produit EPOC que la direction vient de présenter par ailleurs aux organisations syndicales) et un nombre indéterminé à ce jour dans les « zones fret », à la suite des études d'organisation que la direction vient de lancer.

Pour SUD-rail, cette casse sociale est insupportable.

Nous ne pouvons admettre qu'au sein du groupe SNCF, la direction puisse présenter un plan « social » pouvant aller jusqu'à 159 licenciements économiques !

Nous ne pouvons admettre le demi millier de suppressions d'emplois supplémentaires à la SNCF avec les conséquences sociales lourdes pouvant découler d'une mobilité professionnelle et géographique imposée, alors que, sur le terrain, les insuffisances de personnel sont criantes et pèsent sur les conditions de sécurité et de travail des cheminots, mais aussi sur la qualité du service !

En terme de politique des transports, le signal est clair : confirmation de la politique des transports à bas prix au service des intérêts privés, basée sur le dumping social et environnemental.

Les déclarations lyriques du président de la république sur la crise environnementale que traverse notre société se découvrent ainsi dans leur vérité démagogique. Dans les faits, le chef de l'état et sa majorité se moquent éperdument des lendemains qu'ils préparent aux générations futures, limitant leur ambition politique à être les portes serviettes du MEDEF.

En 2004, le recul du trafic fret de la SNCF a entraîné une augmentation significative du trafic routier (environ 200 000 camions de plus sur les routes). La régression du plan de transport du combiné, avec comme objectif affiché entre 7 et 8 milliards de TK en 2006 pour 9,8 milliards réalisés en 2004, cela correspond à plus de 100 000 camions supplémentaires sur les routes entre fin 2005 et fin 2006. Belle contribution à la lutte contre les gaz à effet de serre !

Certes, en droite ligne du Plan Fret dit Véron, la direction nous refait le coup des lendemains qui rechanteront après la nécessaire mise à plat pour être dans le marché. Tout ceci n'est que mensonges !

Le transport combiné par fer n'a jamais été dans le marché. La CNC (et Novatrans) a pu exister uniquement parce que la SNCF ne facturait pas son coût réel de traction.

La politique de déréglementation/privatisation des chemins de fer imposant une séparation comptable de l'activité fret de la SNCF et la suppression de la subvention à la SNCF pour le combiné ont amené la SNCF à augmenter de manière importante ses prestations à la CNC (et à Novatrans) ... et ce n'est pas fini, cassant complètement le fragile équilibre économique de cette (ces) société(s) filiale(s) de la SNCF.

Ainsi, en 2004, la CNC a subi un surcoût de l'ordre de 3,8 millions d'euros suite à l'augmentation des tarifs de la SNCF (pour un montant total de l'ordre de 64 millions d'euros) avec, dans le même temps, une diminution de l'aide de l'état au transport combiné de 15 à 12 € TTC par UTI transportée se traduisant par une diminution de l'aide de l'ordre de 1,5 millions d'euros (pour un montant de 7,2 millions d'euros) !

Dans le même temps, la qualité de service s'est dégradée, conséquence des insuffisances de moyens humains et matériels, les péages RFF ont fortement augmenté (entraînant fin 2003 le quasi-abandon du jour A/jour B car les sillons à 120 km/h (sillons fret dit de qualité !!!) devenaient hors de prix (suppression de l'application du coefficient modérateur de 0,6 appliqué au montant du droit de réservation des sillons, ce qui a donné dans les faits une augmentation du droit de réservation des sillons fret de qualité de 66% !!!)

Dans l'analyse, il convient également de ne pas oublier les augmentations des coûts de la sous-traitance routière qui ont un rôle non négligeable dans la diminution de la zone de pertinence économique du transport combiné (passée en quelques années de 500 à 800 km). Dans ce domaine, la situation a été aggravée par un choix de gestion de la direction de la CNC (forfaitisation des contrats avec les sous-traitants routiers), choix dénoncé pendant plusieurs années en vain par le syndicat SUD Rail de l'entreprise.

Pour le futur, les décisions politiques concernant les péages RFF et le coût de l'électricité de traction (conséquence de la libéralisation/privatisation du marché de l'électricité) ne vont pas dans le sens d'une diminution des coûts pour la CNC ; c'est le moins que l'on puisse dire... Et la poursuite d'une politique des transports, basée sur le dumping social du mode dominant (la route) contribuera au maintien de prix du marché très bas.

Dans de telles conditions, la survie du combiné continental est en jeu, même dans l'hypothèse du gouvernement de création de nouveaux opérateurs bénéficiant de la logique de dumping social interne au chemin de fer, découlant de l'ouverture du marché à la concurrence. A ce sujet, SUD-rail rappelle sa totale opposition à cette politique qui ne peut entraîner qu'une régression sociale inacceptable avec en corollaire un affaiblissement dramatique de la sécurité.

Pour le combiné maritime, qui était en fait la seule activité rentable au sens du marché pour la CNC, le gouvernement et la direction SNCF aux ordres font le choix de la privatisation avec un projet de nouvelle société où les armateurs auraient 66 % des parts (34% pour la SNCF).

SUD-rail défend une toute autre politique des transports basée sur la complémentarité entre modes à partir de leur efficacité sociale et environnementale. Cette politique conforme à l'intérêt général nécessite une forte implication des pouvoirs publics qui doivent avoir à leur disposition les outils indispensables à sa mise en œuvre, avec des opérateurs publics et du personnel à statut. Aussi, SUD-rail ne peut cautionner cette nouvelle privatisation.



Fédération des syndicats de travailleurs du rail

17 boulevard de la libération - 93200 - Saint Denis

Tel 01 42 43 35 75 - Fax 01 42 43 36 67

federation-sudrail@wanadoo.fr

www.sudrail.org



Comité Central d'Entreprise SNCF

Séance du 18 mai 2005.

Déclaration SUD-rail :

Rapport annuel sur la sécurité des circulations

Le préambule du rapport met en avant les progrès de la SNCF en terme de sécurité (- 20% d'accidents et d'incidents critiques). Toutes les activités progressent et ce constat est aussi valable pour le nombre d'accidents de personnes et d'événements.

Cependant on ne peut passer sous silence les accidents mortels d'agents survenus majoritairement dans le cadre de chantiers Equipement donnant lieu à une prise en compte un peu tardive de l'Entreprise par une table ronde sécurité le 8 septembre dernier.

Un rapport concernant les plus graves accidents de St-Dalmas, de Villeneuve, de Busigny, de Vierzon et des Aubrais a donc été présenté aux organisations syndicales. La synthèse fait apparaître une perte de compétences indéniables de tous les acteurs de sécurité.

En 2004, on note qu'avec 121 accidents de circulation et 175 événements critiques, le nombre total d'accident ou d'évènements diminue de façon significative et atteint le niveau le plus bas de ces 10 dernières années.

Malgré la baisse également constatée dans les 110 collisions aux passages à niveaux on dénombre encore 38 victimes. **(PN à SAL) demeure toujours comme la principale source d'accident ferroviaire/routier** et un certain nombre d'entre eux jugés préoccupants créent toujours des situations critiques voire dangereuses, surtout en situation de dérangement. L'augmentation de la circulation routière sur certains de ces PN à SAL, nous amène d'ailleurs à nous interroger sur l'équipement de ceux-ci. Il est clair que **les PN à SAL les plus préoccupants doivent être remplacés au plus vite par des ouvrages inférieurs ou supérieurs suivant le cas.**

Par contre, **nous remarquons une évolution importante des incidents contraires à la sécurité** et nous notons que l'entreprise met en avant une hausse des erreurs d'agents du Service Electrique. Elle mentionne en particulier un problème de **formation initiale des opérateurs** alors que dans la même période la direction de l'Infrastructure diminue cette formation pour rendre les agents opérationnels au plus vite. Difficile de comprendre la stratégie de l'entreprise !

D'autre part, l'entreprise oublie d'informer les représentants des salarié-e-s de la **diminution très importante des formations continues** (recyclage, perfectionnement, entraînement aux procédures de sécurité) qui sont aussi une des causes et à l'origine de la perte de compétence et de technicité des opérateurs de maintenance. La situation est malheureusement semblable pour la formation des attachés opérateurs qui ont trop rapidement des postes à responsabilités techniques qu'ils ont bien des difficultés à assumer.

Nous notons les investissements en matière de traversées de voies par le public (TVP). Mais là encore, les contraintes de procédures en cas de dérangements sont très lourdes et responsabilisantes pour l'agent qui intervient.

Absente de ce rapport, toute la partie relative aux limitations temporaires de vitesse (LTV). Pourtant les mises en œuvre de ces LTV peuvent malheureusement être à l'origine de situations où la sécurité des circulations est mise à mal (alimentation provisoire, défaut de répétition, incidents sur balises KVB, erreurs diverses dans la mise en place,..). Nous aurions souhaité avoir un bilan de la situation de la mise en œuvre des ralentissements sur les lignes et les secteurs qui ne respectent plus les normes établies par défaut de financement par RFF et l'état.

Concernant l'évolution des principaux documents de l'Infra, notre premier constat sera de faire remarquer que la veille sécurité ne doit pas être menée pour remplir des statistiques et des tableaux de bord. Derrière la veille, il doit y avoir des remises à niveau locales, des formations et une prise en charge efficace au plus près du terrain.

C'est pourquoi, nous rappelons que le management ne règle pas l'essentiel, c'est-à-dire la transmission des savoirs techniques et le maintien des compétences. Nous avons aussi constaté sur le terrain dans l'ensemble des régions une multitude de situations ou d'événements critiques qui auraient pu avoir des conséquences accidentelles graves.

Nous pensons que la nouvelle organisation du travail, la mise en place des DPX, l'éclatement permanent des collectifs de travail, la flexibilité, la mobilité importante du personnel, les difficultés alarmantes dans l'élaboration de la programmation des travaux et des chantiers et donc du personnel, la baisse de la formation comme nous l'avons déjà dit plus haut, ont détérioré le niveau global de compétence et donc de sécurité au quotidien du personnel de l'Infra et des ouvriers des entreprises.

C'est pour nous l'occasion de rappeler que les règlements généraux de sécurité (RGS) sont efficaces et d'ailleurs aucun accident ne met en avant des failles ou des carences de cette réglementation mais bien des difficultés ou des erreurs de mise en œuvre.

Là encore, des moyens sont indispensables (humains, temps, formation, tutorat..).

Le projet STORP et les expérimentations envisagées pour valider un nouveau Règlement Général Travaux (RGTx) ne feront qu'alléger les procédures afin de faire de la productivité au détriment de la sécurité des circulations, des usagers et du personnel.

C'est pourquoi nous sommes farouchement opposés à des procédures nouvelles et plus souples et sommes résolument pour le maintien et l'amélioration du RGS actuel.

Le DANITRA est un Dispositif d'Année Individuel par Transmission Radio mis au point et homologué pour protéger les salariés contre le bruit sur des chantiers de la voie particulièrement bruyants.

Il doit donc être utilisé dans ce contexte et non pour supprimer une chaîne d'annonce par exemple. Tous les établissements en sont munis ou vont l'être. Nous rappelons que ce dispositif est le contraire du système d'annonce classique (trompe à grande puissance ou trompe ceinture), où l'on demandait au salarié de ne pas se couvrir les oreilles. Or avec le DANITRA, l'annonce se fait dans un casque, oreilles couvertes. Il est donc nécessaire d'effectuer rapidement un retour d'expérience sur les chantiers où DANITRA a été utilisé pour vérifier l'appropriation et le comportement des utilisateurs.

Pour le domaine Matériel, nous nous étonnons des incidents relatifs à la perte de pièces des trains à grande vitesse (TGV ou autres) et aux déshuntages d'éléments X 73500.

L'application de l'arrêté d'aptitude du 30 juillet 2003 relatif aux conditions d'aptitude physique et professionnelle et à la formation du personnel de sécurité sur le réseau ferré national a débuté le 1^{er} janvier 2004 pour ce qui concerne la vérification de l'aptitude physique : **place désormais à la sélection**

permanente particulièrement dangereuse en période de réduction d'effectifs et d'accélération des procédures de réforme.

L'ensemble des textes dit « **paquet ferroviaire** » qui organisent la libéralisation du secteur ne constitue pas, en fait, une politique des transports soucieuse de l'intérêt du plus grand nombre, de l'environnement, de l'aménagement du territoire européen, **mais justifie la mise en place de l'agence nationale de sécurité**. Ces textes sont avant tout la déclinaison du dogme politique libéral qui veut que toute activité soit source de profits pour des groupes industriels et financier privés.

Les premiers effets du transfert de charge TB sur TA n'apparaîtront qu'au changement service du 12 juin et ne sont donc pas encore quantifiables.

Mais déjà, le processus de libération dicté par la commission de Européenne se décline par l'octroi à la société CFTA Cargo, filiale de CONNEX de sa licence d'entreprise ferroviaire. C'est donc cet opérateur, qui assurera dans quelques temps, à raison de 5 allers/ retours par semaine, un transport de chaux perdu par la SNCF.

Dans le secteur des transports, la société CONNEX n'est pas inconnue, elle est même tristement célèbre. Savez-vous notamment que cette dernière a perdu sa concession sur le réseau ferré britannique après avoir été considérée comme le pire exploitant, offrant le pire service et les pires conditions de travail parmi la myriade d'entreprises ferroviaires opérant outre-manche.

Les cheminots ne toléreront pas, et leur refus est légitime, la venue de cet opérateur privé dont le seul but est la recherche du profit maximum et la baisse des coûts sans ce soucier d'une sécurité au rabais et de conditions de travail en constante dégradation. Manifestement, un choix est intervenu, celui du tout marché, de la « concurrence libre et non faussée », et donc du dumping social.

Notons par là même la passivité des dirigeants de la SNCF qui n'ont pas hésité à justifier la formation de nos concurrents en 15 semaines par les écoles de formation, désormais fermées au recrutement de cheminots.

La présentation en CS ADC d'une expérimentation nouvelle avec le projet EPOC prévaut déjà en terme de dégradation supplémentaire des conditions de travail, avec comme seuls impératifs baisser les coûts de traction, en augmentant les étapes conduites et en voulant remettre en cause la lettre de 79.

Si les statistiques s'améliorent, il ne faut pas perdre de vue que les recherches permanentes de productivité auront à notre avis des conséquences dramatiques si l'entreprise ne modifie pas sa politique dans ce domaine. L'anticipation à mars 2006 (au lieu de janvier 2007) de la libéralisation du fret intérieur ne sera pas de nature à les améliorer.

SUD-rail dénonce les dérives des différents projets industriels successifs qui mettent en péril le niveau technique et la sécurité de la chaîne de sécurité.