

## Compte rendu de la tripartite du

### 20 janvier 2015

## Conseil Regional, Direction regionale, CGT Marseille.

La CGT des cheminots de Marseille a organisé une tripartite entre la direction régionale SNCF, le conseil régional et le syndicat des cheminots de Marseille.

Le but de cette rencontre est de sortir le TER du marasme actuel. Toute organisation syndicale responsable ne peut se satisfaire de la situation actuelle. Force est de constater que seule la CGT est force de propositions, pour que la situation des cheminots et des usagers s'améliore.

Le 13 février, nous organisons un débat public. Celui-ci permettra aux usagers, aux associations d'usagers, aux maires,....., de s'entretenir avec les cheminots, le conseil régional et la direction SNCF (en attente de confirmation de présence). Gerard Garel notre secrétaire général des cheminots sera présent.

## Avis des Cheminots

### Contrôleurs

La direction part d'un bien étrange postulat : 850 contrôleurs sur la région, communiqué dans la presse. La réalité est toute autre, l'effectif est de 700 ASCT en 2014 pour 770 encore en 2011. Cette baisse sensible de l'emploi, en rapport avec l'augmentation du trafic TER, explique la dégradation continue des conditions de vie et de travail, les atteintes quotidiennes à la réglementation.

#### Il est temps de parler vrai!!!

Lors des assises de la fraude en 2012, la direction annonçait là aussi, des mesures qui n'ont jamais été appliquées. Sur la zone ouest Provence, en 2013, la LAF était tenue à 90%, et seulement 70% en 2014.



Les statistiques sur les congés refusés ne seraient pas tenues officiellement mais le nombre de congés attribués est de -1 en 2014 au global et -3 en TER.

La formation n'est pas assurée normalement avec seulement 40% du programme établi effectué.

Les CDD sont utilisés 10 mois par an.

L'urgence est bien là, en rapport avec le malaise social perceptible et une production qui ne cesse de se dégrader.

Le conflit de fin d'année aurait dû être évité par des décisions qui s'imposaient. L'annonce d'une école ASCT début février est à mettre à l'actif de la mobilisation des ASCT avec la CGT. Nous continuerons à tout mettre en œuvre pour la défense des intérêts des agents et l'avenir du métier, dans une entreprise de service public SNCF.



## Equipement

### Constat

-Secteur CASSIS à BLANCARDE. Suite aux Tx MAT, les serrures des portails ne sont pas uniformisées, il est impossible pour les agents de maintenance ou d'astreinte d'intervenir sur ces zones.

-Accès au centre SE et à la potence (trois panneaux) à la PENNE / HUVEAUNE au PK 13.100. Cet accès existant avant les travaux a toujours été demandé. Résultat à ce jour, pour accéder aux installations, il faut faire 700 m côté Marseille ou 800m côté Aubagne sans aucune piste et **on nous parle de rapidité d'intervention en cas d'incident.**

-Secteur AUBAGNE à BLANCARDE. Suite aux Tx MAT, aucune piste réalisée, aucun emplacement de garage, de plus, tout le long, les abords des nouveaux postes (ex : Poste 36, Centre 2 du Poste 36 etc...) ne sont pas terminés et présentent de nombreux dangers.

- Nouveaux postes, nouvelles installations, nombreux problèmes et malfaçons (ex : Clim des postes SEI pannes à répétition). Documentation Technique pas encore en place à certains endroits.

-Effectifs, en cours d'évaluation avec le nouveaux PAM, par contre **impossibilité de réaliser les travaux sur le secteur avec les agents du site sans impacter la maintenance déjà fortement pénalisée en 2014.**

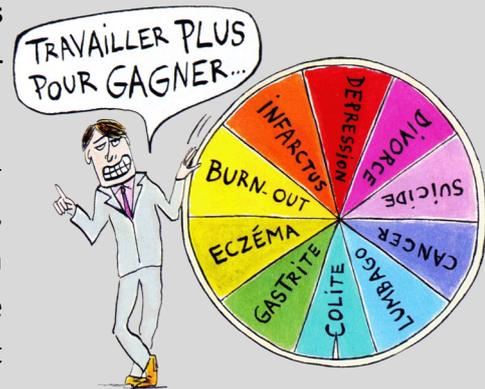


## EEV/EIC

Avec la fin de 2014, les réorganisations MAT, menées sans apporter le soin et la réflexion nécessaires à la qualité de service, ont contribué un peu plus à la dégradation des conditions de travail des Cheminots !

**En effet, les promesses non tenues de fluidité et de régularité des circulations avec l'arrivée de la 3ème voie ont plongé les usagers et les cheminots à mener le même combat : avoir des trains à l'heure !**

Pour parler des conditions de travail sur notre établissement EIC ,il faut rappeler quelques chiffres !Pour l'année 2014, sans compter le mois de décembre, 794 postes ont été non tenus et 730 postes ont été figés! Un point est aussi à faire sur les congés de fin d'année. Il y a eu 172 demandes de liquidation de congés de fin d'année refusées, et 1913 jours de congé reportés sur 2015, dont 577 pour Marseille!



Malgré la suppression de 24 postes engendrée par Mat, et le "bouche trou" fait avec les « agents d'Aubagne », le compte n'y est pas! Un bon nombre de postes restent à couvrir au Prci, à Aix en Provence, au Pivos, sans oublier les nombreux autres postes de notre établissement dans lesquels il manque aussi du monde!

**Aujourd'hui, il faut être clair et se mettre à la hauteur des attentes des usagers si l'on veut proposer un service public, qui tienne ses enjeux, au service du public! Comment peut-on tolérer, après la suppression du Chef de service de Blancarde, que les voyageurs soient livrés à eux mêmes sur les 4 quais de la gare de la Blancarde? La direction propose "CATI" et des gilets rouges, la CGT dit NON ! C'est clairement le poste et la place d'un Cheminot!**

La région et les autres partenaires (RTM, métro, tramway etc...) s'accordent à dire que Blancarde va devenir un technopole en matière de transport, et la région SNCF y répond par des suppressions de poste!

Une attention particulière a aussi été demandée au directeur de région concernant les rentrées au dépôt de Blancarde par les voies 3,5,7,et 9! Tous les matins, les agents circulations AC4 au PRCI de Mlle doivent jongler avec des voies constamment occupées qui provoquent des stationnements sur les principales, à cause d'une entrée dépôt mal conçue!

La CGT a rappelé aussi la nécessité de prendre en compte les 15 minutes de remise de service, la création de postes dits de "fin de carrière" pour les métiers à pénibilité avérée et de faire de vraies propositions aux Cheminots à reclasser !

Dans les différents EEV Provence-Alpes et Cote d'Azur, la CGT dit STOP aux différentes réorganisations dans les chantiers ventes et escales, NON aux suppressions de postes et a rappelé l'importance de maintenir ouvert les espaces de vente du premier au dernier départ de **train ainsi due de prendre** en compte la concomitance des activités dans les gares mixtes composées de plusieurs établissements avec l'ouverture à la concurrence!

**170 Trains supprimés avant la fin du mois**



### Pour les agents de conduite.

Des annonces auraient pu être rassurantes, notamment du conseil régional qui a réaffirmé qu'il développait et donnait financièrement les moyens à l'activité TER et du directeur de région qui a annoncé de nouvelles mises en stage conduite sans toutefois en détailler le volume. Mais, limiter une rencontre prévue à une heure alors que plusieurs services sont présents paraît vraiment limité et représente bien le dialogue social dans l'entreprise. Dialogue social en conformité avec ce qu'il est à la traction et qui a été dénoncé.



Malheureusement, à la sortie, un sentiment demeure. La situation désastreuse du TER n'est prise en compte, ni par le conseil régional, qui reconnaît que 2014 a été catastrophique et qu'il ne faut pas que cela se reproduise en 2015, ni par la direction régionale, qui souhaiterait avoir des solutions applicables rapidement pour résoudre les problèmes rencontrés. Sauf que depuis le changement de service complètement raté de décembre 2014, il faudrait reconstruire complètement le plan transport et pas mettre des rustines sur une jambe de bois. Le début 2015 sera certainement pire que 2014 mais apparemment, pour l'instant, seuls les cheminots et les usagers l'ont compris.



Des roulements mal conçus et peu robustes, des temps de retournement trop courts à Saint Charles, des pertes de temps par l'utilisation de nouveaux itinéraires entre Saint Charles et Blancarde qui ne sont pas pris en compte par les fiches trains, des voies saturées, du matériel neuf mis en place trop rapidement, des usagers mal renseignés livrés à eux même dans des bâtiments voyageurs désertés,....la liste est longue mais loin d'être exhaustive.

Il n'y a plus qu'à espérer que l'attitude de la direction régionale SNCF ne soit qu'une position de façade face au représentant du conseil régional, et qu'elle aura pris conscience de la tâche à accomplir pour corriger le tir. Mais cela, ce n'est malheureusement pas gagné.

## Technicentre (atelier)

En 2013, nous avons présenté à la direction des solutions pérennes, pour que la mauvaise santé des ateliers ne soit qu'un mauvais souvenir. La direction avait rejeté en bloc nos propositions, en se contentant d'appliquer la solution miracle (selon eux) « augmenter le travail de nuit et du week end ». Nous pouvons constater aujourd'hui, malheureusement, que nous avons raison. Le travail de nuit sans emploi supplémentaire, sans organisation du travail adaptée, sans concertation et dialogue social ne pouvait pas être la solution efficace souhaitée par tous les cheminots.

Aujourd'hui la direction nous propose un énième plan après « priori't », maintenant c'est « rebond » .



Conformément à notre déontologie, nous avons fait des propositions à appliquer immédiatement pour commencer à redresser la situation. Des travaux d'infrastructures pour que l'atelier de Marseille devienne compatible avec les nombreuses rames composant la flotte du TER sur PACA devront suivre rapidement. Les premières actions concernent l'organisation du travail, le suivi de l'entretien des rames, et bien entendu point primordial, remettre l'effectif en corrélation avec les tâches à effectuer.



## Conclusion

**L'heure est grave, nos résultats sont catastrophiques.** Il est temps d'agir immédiatement, fortement et durablement. La direction doit se remettre en question et faire son mea-culpa, son plan de relance a échoué. Il faut toujours se servir de ses erreurs pour ne pas les renouveler. Il ne suffit pas de dire qu'il est nécessaire de favoriser le dialogue social, il faut le faire.

Nous sommes sur le terrain, nous subissons les erreurs et les choix de nos dirigeants, nous souffrons du service rendu aux usagers, nous sommes en colère de ne pas être écouté par notre direction.

Nous avons des solutions, il faut nous faire confiance, ne pas être obtu, la pensée unique ne donne jamais de bons résultats.

**Nous payons plus de 5 millions d'euros de pénalités à la région PACA.**

Investissons dans l'avenir pour ne pas devoir en payer autant l'année prochaine.

Nous sommes une organisation syndicale responsable, notre but est de sauver le service public ferroviaire, nos emplois, vos emplois.

Nous avons fait des propositions concrètes lors d'une tripartite entre la région PACA la direction SNCF et la CGT. Les solutions proposées ont pour objectif d'améliorer immédiatement la situation, en attendant d'établir un plan plus ambitieux pour que la situation devienne conforme aux attentes de la population le plus rapidement possible.

On doit en finir avec la volonté de faire rouler des trains à moindre prix, de rogner sans vergogne sur les effectifs, de se servir des cheminots comme variable d'ajustement.

**Arrêtez votre réforme ferroviaire, arrêtez de faire supporter une dette d'état sur les seuls cheminots. Nous ne voulons pas subir le même sort que la SNCF.**

**Suivez « la voie du service public », la seule solution sage et pérenne.**

**Des trains à l'heure simplifient la vie de milliers d'usagers, participent à l'amélioration de la qualité de l'air.**

**Le train a de l'avenir, il suffit de le vouloir!!!  
Nous le voulons, et vous?**