

## Catastrophique mais Pourquoi?

**Nous pouvons affirmer sans nous tromper que l'état des lieux est catastrophique, autant pour les usagers et le service public que pour les cheminots. En effet, nous avons le sentiment que l'on ne nous écoute pas.**

**Le discours du directeur régional est plutôt rassurant et empreint de bon sens, mais sur le terrain les actes sont très souvent bien différents. La CGT en a assez des divergences entre les annonces et les actes.**

**A notre grand regret nous sommes obligés de constater que la politique actuelle appliquée sur PACA nous amène tout droit vers la banqueroute.**

**La situation des cheminots est assez dramatique, car la CGT se sent également isolée pour défendre les intérêts de tous les cheminots, entre les OS qui accompagnent la politique actuelle et celles qui favorisent l'individualisme.**

**la seule organisation responsable honnête et force de propositions est la CGT.**

**Espérons que tous les cheminots s'en rendent compte un jour!!!**

### Le service de l'équipement (entretien et construction de l'infrastructure).

Par manque d'effectif, les équipes ont été employées à faire des travaux au détriment de la maintenance (depuis le mois de mai 2014).

En 2015 la charge de travail sera énorme et impossible à réaliser, il faudra rattraper le retard pris concernant la maintenance tout en continuant les travaux (par exemple modification de la longueur des cantons sur Marseille Aubagne...), et gérer les aléas.

Un exemple des dysfonctionnements. la date de mise en service de la troisième voie a été respectée, mais à quel pris. En effet, les essais pour contrôler si tout fonctionne correctement ont été réalisés en une semaine à la place d'y consacrer 2 mois comme cela se fait habituellement. Le bilan est sans ambiguïté, de nombreuses anomalies devront et vont être gérées en service commercial.

Problème déjà constaté: la conception des postes informatique, pour les faire fonctionner il est impératif que la température soit constante, autant en été qu'en hiver. Pour y remédier, il est nécessaire de climatiser les

postes, seulement le dispositif mis en place dans les postes est souvent en panne par sous dimensionnement de leur puissance.

Comment pouvons-nous à grand renfort de publicité venter le cadencement toutes les 10mn , alors que les installations ne peuvent qu'offrir un cadencement robuste toutes les 14mn (les cantons sont trop longs).

Il serait temps de réagir et d'écouter la CGT. Un service public se doit d'entretenir et faire les travaux efficacement et durablement. cela nécessite un effectif suffisant pour faire toutes les tâches sans avoir recours à de la sous traitance. il est donc nécessaire de retrouver le fonctionnement d'antan avec des équipes disséminées sur le territoire pour être le plus réactif possible et permettre une surveillance de tous les instants de tout le réseau.



## le technicentre (les ateliers pour l'entretien des rames et des locomotives).

La direction régionale prend enfin conscience que la politique menée depuis 2 ans a propulsé le technicentre dans une situation catastrophique.

Il y a deux ans la CGT avait avisé que les solutions miracles proposées par la direction ne pourraient pas sortir le technicentre de l'enfer. La direction s'est contentée de mettre en place une arme miracle « le travail de nuit » bien entendu sans augmenter l'effectif et sans prendre en considération les préconisations de la CGT sur le sujet des infrastructures pour l'atelier de Marseille Blançarde.

Une entreprise ne peut pas être dirigée seulement de façon comptable en comparant diverses entités. Tous les technicentres Français ont leurs particularités en terme d'infra et de machines ou automoteurs, les comparer est une ineptie.

Nous avons perdu 2 ans ainsi que 5,2 millions d'euros de pénalités pour 2014. la section CGT de Marseille Blançarde va peaufiner ses propositions élaborées en 2013. Mais les grandes lignes que nous allons présenter lors de la réunion de crise de début janvier seront identiques à celles de 2013 (rien n'a changé depuis sauf l'année).

Nous avons toujours l'espérance que notre plan soit enfin appliqué puisque le constat de la direction lors du CER du mois de novembre correspond parfaitement avec le nôtre.

Le directeur régional dit « rien ne doit être tabou, nous sommes près à discuter et à agir ».

**Nous aurions tendance à dire ENFIN!!!**

**Mais qui vivra verra!!!**

La région PACA paye de plus en plus cher les services de la SNCF et pendant ce temps notre direction ne travaille qu'à faire rouler les trains en diminuant au maximum les coûts (entretiens et personnel). Et avec un service toujours plus dégradé.

**Est-ce que le Coût est en adéquation avec le service rendu.**

**Pour la CGT la réponse est clairement NON.**

### Pour les cheminots:

les conditions de travail sont déplorables, il faut visiter les vestiaires et les douches pour s'apercevoir que nous sommes au 18eme siècle sur MBC. Les agents font le maximum, mais avec le sous-effectif et les infrastructures d'un autre temps le miracle n'est pas au rendez-vous et ne le sera jamais. Les agents font le maximum, mais le moral n'y est plus, aidé par la prime substantielle promise et qu'ils ont touché « de 38 € ».

Le respect des cheminots n'est pas à l'ordre du jour. Et sans respect et prise en considération des solutions des agents pour améliorer la situation nous n'y arriverons jamais.

### Taux de respect des contrats TER 2014

Matériel	Septembre	Octobre	Novembre
Z23500	10%	13%	52%
Z26500	10%	5%	23%
B81500	73%	76%	30%
X76500	70%	94%	83%
Z55500			100%
B84500			100%
X72500	18%	6%	0%
BB22200	77%	65%	80%
BB67400	98%	98%	73%
BB22200 MUX	12%	98%	82%
RIO/RRR	43%	2%	5%
REVCO	100%	100%	100%



## les conducteurs.

La productivité ne cesse d'augmenter, le respect de la hiérarchie envers les agents de Marseille Blançarde, ne cesse de se dégrader.

Pour la troisième voie: les agents rodent les nouvelles rames en service commercial, de nombreuses anomalies sont subies durant leur service.

Ils conduisent sur la troisième voie (Marseille / Aubagne) sans connaissance ligne supplémentaire, sur une ligne également en rodage.

Avec des pressions managériales pour partir entre autres sans contrôleur (contrairement à ce qu'affirme la direction régionale).

### Les agents de conduite sont à bout!!!

Pour couronner le tout, la direction n'a pas anticipé les départs en retraite et l'augmentation du nombre de trains, bilan l'effectif sera très insuffisant selon les dire de la direction du mois d'avril jusqu'au mois d'octobre 2015 (pour la CGT nous étions déjà en sous-effectif en 2014).

Même les agents venant d'autres établissements pour résorber le sous-effectif ne veulent plus venir sur Marseille et préfèrent aller sur Paris (pour cause de manque de respect de la direction).



La direction se permet également de ne pas respecter la réglementation, en se permettant de ne pas recevoir la CGT en réunion de concertation pour éviter un conflit. Par dogme, la direction préfère subir un conflit que devoir s'expliquer sur leur fonctionnement déficient.

Il est nécessaire de revoir la manière de fonctionner de l'ETPACA en terme de calcul d'effectif (la situation s'est déjà produite il y a 3 ans), en terme de respect envers les agents sur Marseille Blançarde, et en terme de conception de roulement. La CGT est source de propositions pour sortir de toute ornière. Il suffit que la direction accepte de discuter de façon constructive, sans tabous.

## Les contrôleurs

La direction nationale souhaite dans l'avenir faire rouler de plus en plus de trains sans contrôleur (EAS). La direction anticipe cette volonté en provoquant un sous-effectif pour rendre inévitable la circulation de trains sans agent d'accompagnement. Nous voyons les premiers stigmates de cette politique d'économie, les CDD qui œuvraient dans l'établissement ont été « mis à la porte » le 4 janvier, refus de la direction de faire de nouvelles écoles de contrôleurs (3 formations sont nécessaires).

Cela se traduit sur le terrain par un gros malaise, les agents ont du mal à poser leurs congés, les conditions de travaux sont dégradées, le parcours professionnel est remis



en cause, suppression de l'accord régional agression (protocole de gestion de l'agent agressé), aucune prise en compte des inaptitudes temporaires et définitives (travail en équipe, maintien de la rémunération).

seille saint Charles seront désertées par les cheminots, tous les guichets seront remplacés par des panneaux et des bornes d'achat de billets. Déjà toutes les manœuvres d'aiguillages sont pilotées par le PRCI de Marseille, ce qui a provoqué des restructurations et provoqué une chute de l'effectif nécessaire au fonctionnement.

Et à Saint Charles, nous trouverons uniquement les personnes nécessaires pour le départ des trains.

Les agents revendentiquent le droit de faire leur métier dans de bonnes conditions et de façon pérenne, il est inconcevable de remplacer systématiquement l'humain par l'informatique.



## Le service exploitation (les agents de gare EEV EIC).

La direction par souci permanent d'économie ferme des gares, des points de ventes, et offre des zones de non-droit où se développe l'insécurité (Gardanne, l'Estaque...).

La direction veut favoriser la polyvalence des métiers pour supprimer encore une fois de nombreux emplois, le sous-effectif a ses limites. La direction supprime de plus en plus de guichets au profit du tout internet. Le service aux usagers qui s'appelle le service public doit être au service de la population, et nous sommes de plus en plus absents pour informer, vendre des billets, surveiller...

Dans quelque temps toutes les gares en dehors de Mar-

Nous avons pris en compte seulement les services contribuant directement à la circulation des trains. Mais il ne faut pas oublier la SUGE, la CPR, l'agence famille, le CMGA, le service médical....

**Les problèmes sont communs: le sous-effectif, les conditions de travail dégradées...**

Les agents ont peur de leur avenir, la généralisation dans un futur proche de l'EAS qui entraînera la disparition des contrôleurs? Une mutation importante des métiers de la gare, ainsi qu'une augmentation importante du stress des agents de conduite.

Sans oublier les conséquences de la réforme imposée par la direction et le gouvernement. Qui oblige la SNCF à faire des restrictions budgétaires pour rembourser une dette d'état, et qui là prépare pour une privatisation future.

## les chiffres parlent d'eux même concernant les conséquences de la politique de la SNCF sur PACA.

	Octobre	Novembre
TER PACA	83,1%	74,3%
Marseille Nice	49,8%	27,5%
Toulon les arcs	72,7%	66,1%
Marseille Toulon Hyères	74,8%	49,4%
Marseille Aubagne	90,8%	62,3%
Marseille Miramas via Martigues	86,4%	77,4%
Marseille Avignon via Rognac	79%	90%
Marseille Avignon via cavaillon	88,4%	75,9%
Marseille Avignon via Arles	78,3%	80,6%
Marseille Tarascon	70,6%	73,6%
Marseille Aix en Provence	91,9%	82,2%
Marseille Briançon	85,9%	63,6%

