

Attention, le travail tue !

Le découpage de la SNCF, allié à de nombreuses destructions d'emplois et de collectifs de travail, développent la souffrance au travail dans de nombreux chantiers et services.

Nous avons redécouvert le harcèlement moral, la casse de l'outil de travail et l'augmentation de la productivité à France Telecom ou à Renault ponctués par de nombreux drames (70 en 2010 à FT). Les cheminots de la SNCF ne sont pas épargnés par cette politique nocive.

En juillet dernier, un agent SNCF de l'infralog Normandie a mis fin à ses jours sur son lieu de travail, s'ajoutant ainsi aux 48 suicides de cheminot-es recensés ces cinq dernières années (dont 22 sur leur lieu de travail, et sachant que depuis mai 2011 la direction refuse de communiquer le nombre de suicides d'agents « hors entreprise »).

Aussi, de graves accidents de travail se multiplient dans l'enceinte du chemin de fer avec au moins quatre morts depuis le début de l'année. Sans compter les cas, de plus en plus fréquents, où on frise la catastrophe. Avec l'intensification du travail de nuit, l'allongement des parcours et la sous-traitance de la sécurité au secteur privé, les agents de l'équipement qui travaillent sur les voies en font déjà les frais, tels les 19 collègues qui ont été intoxiqués par des gaz sous le tunnel de Chantenay et ceux qui ont évité de justesse de se faire écraser à Poitiers le 16 mai dernier. Mais les employés des Technicentres et les conducteurs sont aussi concernés. A l'exploitation, les suppressions de postes pour augmenter la productivité ont récemment coûté la vie à un agent de la manoeuvre à Woippy. Dans tous les cas, la multiplication des réorganisations s'attaquent directement à chacun-e d'entre nous en accélérant la dégradation de nos conditions de vie et de travail. Pour ne pas perdre notre vie à la gagner, il devient urgent de s'organiser et lutter collectivement pour des embauches et de meilleures conditions de travail.

En Espagne, ça privatise !

Dans le cadre d'un nouveau plan d'austérité, le gouvernement de l'Etat espagnol a décidé de diviser en 4 et de privatiser la Renfe, l'Entreprise Ferroviaire publique du pays. Ces mesures prendraient effet en juillet 2013.

Sous-couvert de réduction des dépenses de l'Etat, on sert sur un plateau un service public au requin de la finance. Or, la rentabilité et la privatisation des chemins de fer : on commence à connaître. Cela passe par moins de sécurité pour les travailleurs et les circulations, des suppressions de dessertes, ou encore des

fermetures de gares. Mais c'est également une dégradation considérable des conditions de travail et de rémunération des cheminots.

De plus, les privatisations s'accompagnent souvent d'une hausse des investissements de l'Etat, sauf qu'au lieu de financer les missions de service public, ces subventions vont directement dans les poches des patrons. Et quand il n'y a pas d'investissement de l'Etat, c'est la disparition pure et simple du chemin de fer, comme dans certains pays d'Afrique ou d'Amérique du Sud victimes des plans d'ajustement structurel du FMI.

Il est temps pour tous les cheminots de défendre le service public ferroviaire et d'imposer un monopole public de ce secteur à l'échelle européenne.

Spécialiser pour mieux régner

Nous connaissons déjà la spécialisation à la SNCF, la politique d'éclatement de l'entreprise en activités autonomes et ses effets désastreux. Cependant, nous connaissons moins la généralisation de la spécialisation directement aux agents. Résultat : sillons, matériels et personnels séparés par activités. De quoi créer le paquet parfait si vous souhaitez vous débarrasser d'une charge de travail peu rentable. Vous vendez le tout sans vous souciez de reclasser les agents ou de leur réaction de colère !

Tous les jours, nous en subissons les conséquences pour le service et notre vie professionnelle et sociale. C'est plus de rigidités dans des roulements ultra tendus : refus de congés, modification de programmation, décalage de repos. C'est moins de réactivité : un agent TER ne pourra plus assurer un remplacement pour SNCF Voyage, de toute façon il ne sera même plus bon sur le matériel. Ce sont des passerelles restreintes entre les roulements donc un déroulement de carrière qui ne dépend plus des souhaits des agents, des pertes de compétences pour les jeunes embauchés.

Dernièrement à Paris Nord, l'entreprise a été condamnée pour son refus de consulter le CHSCT Île de France sur la mise en place d'un nouveau bureau de commande séparé GL/CRML. Une première victoire pour toutes celles et ceux qui se battent contre la spécialisation. Mais cette décision du tribunal ne donne qu'un court répit : ce n'est que lorsque une majorité de cheminots fera entendre sa voix que ces projets seront définitivement mis aux oubliettes ! Il va falloir se battre contre ces passages en force vers la filialisation annoncée d'une partie rentable des activités !