

L'ÉCHO du SUD

Le bulletin syndical de SUD-Rail Alpes

14 octobre 2023

Eboulement en Maurienne

La vallée de la Maurienne a connu le dimanche 27 août un important éboulement, le plus important dans le domaine rocheux pour un ouvrage ferroviaire depuis 1978. Cette catastrophe naturelle, qui était prévisible et dont la SNCF avait été informée d'un risque de départ imminent de volumes importants, a des conséquences très importantes pour la production ferroviaire, les trafics ferroviaires fret et voyageurs, les conditions de travail et de vie de nombreux/ses cheminotes et cheminots ... et l'isolement des citoyennes et citoyens la Haute-Maurienne. **Nous consacrons ce numéro de notre bulletin syndical à ce dossier.**

Non, le Lyon-Turin n'aurait rien empêché !

Depuis que la montagne s'est effondrée sur la voie à hauteur de la Praz ce 27 août 2023, le trafic ferroviaire en France voit un de ses principaux axes de circulation interrompu pour une durée indéterminée. L'enclavement ferroviaire de la Haute-Maurienne n'est pas sans conséquence pour la vie des habitantes et des habitants et il est utile de rappeler ici la fonction vitale de la ligne existante. **Même si le Lyon-Turin avait été fonctionnel, il n'aurait pas permis à la haute vallée de rester connectée au réseau ferroviaire.**

La propagande des lobbystes du Lyon-Turin démontre bien le peu d'intérêt qu'ils portent à la desserte ferroviaire au-delà de Saint-Jean-de-Maurienne. En se contentant de marteler leur envie d'artificialiser toujours plus la montagne pour assouvir les appétits des grands groupes capitalistes (BTP et autres adeptes d'une économie mondialisée débridée) les chancres du bétonnage préfèrent sacrifier la ligne existante en l'accusant de tous les maux plutôt que d'aller chercher les vrais responsables de cette catastrophe annoncée et de remettre en cause leur vision étriquée.

LA FRANCE CONTINUE D'ENCOURAGER
LES PROJETS CLIMATICIDES



Oui, l'éboulement était prévisible. Il était même prévu !

Nous savons que plusieurs administrations considéraient comme imminent le décrochage d'une partie de la falaise et nous sommes stupéfaits que les mesures prises se soient limitées à de simples relevés typographiques. Depuis 2020, la montagne n'a pas été purgée ce qui a engendré inévitablement une accumulation de rochers dans ce couloir très sensible. Les services de l'Etat ont donc simplement oublié de traiter l'imminence du danger et n'ont pas cherché à sécuriser la falaise.

Pire, en se contentant d'attendre et en laissant circuler les trains, elle a pris le risque (calculé ?) d'une catastrophe

ferroviaire majeure. A quelques minutes près, un TER traversait la zone dévastée et il s'en est fallu de très peu pour que le pire n'advienne.

Evidemment la ligne existante, comme toutes les autres d'ailleurs, nécessite un entretien et une vigilance particulière. Pour cela il faudrait des moyens financiers et humains à hauteurs des enjeux que représentent une telle ligne ! Et de l'argent, il en pleut par milliards sur le Lyon-Turin, cela ne devrait donc pas poser de problèmes pour en trouver – « seulement » quelques millions - afin de sécuriser l'infrastructure ferroviaire existante.

SUD-Rail Alpes est à l'offensive pour vous et partout !

Nous allons proposer à tous les syndicats d'avoir une démarche syndicale dans chaque Comité Social et Economique concerné (TER, Réseau, SNCF Voyages, ...). Nous exigerons de la SNCF qu'elle nous partage ses informations sur les aspects juridiques qu'elle affirme avoir intentés. La SNCF va-t-elle se retourner contre le Conseil Départemental de Savoie pour obtenir des dédommagements ? Nous réclamons également que des dossiers d'information/consultations complets soient présentés dans chaque activité reprenant : les organisations du travail mises en place, les effectifs disponibles, les impacts concernant la rémunération, les conditions de travail, la situation des salarié-es du nettoyage ferroviaire en gare de Modane... Nos directions vont devoir prendre en compte l'ensemble des revendications que nous portons pour continuer d'assurer le meilleur service public possible dans des conditions acceptables pour l'ensemble des agents.

Le trafic FRET France-Italie à l'arrêt : la direction veut abandonner ses agents !

L'éboulement a pour conséquence immédiate l'arrêt de presque toutes les circulations. Hormis les dessertes locales, il ne reste plus grand-chose et cela génère un sureffectif d'une soixantaine d'agents sédentaires et roulants sur les sites de Modane et d'Ambérieu. Au niveau du Fret, il est proposé des conditions de détachements attrayantes que nous ne contestons pas pour celles et ceux qui peuvent partir travailler loin de chez eux.

Par contre, la direction de cette activité a la mémoire courte

! En refusant toute mesure financière compensatoire à l'ensemble des collègues qui ne peuvent pas partir en détachement pour raisons personnelles, nos patrons voudraient condamner à la mise en difficulté financière les agents de terrain.

Cette même direction, qui louait récemment les efforts consentis par les agents du Fret pour travailler dans des conditions déplorables de sous-effectif chez les sédentaires de Maurienne, voudrait maintenant les sanctionner financièrement de ne pouvoir partir travailler à l'autre bout de la France !

L'entreprise reconnaît perdre 1 million d'euros par semaine en chiffre d'affaires depuis la fermeture de la ligne. Le patron de Fret SNCF Leborgne a affirmé vouloir solliciter les assurances pour récupérer de l'argent et a demandé à l'Etat la possibilité de placer les agents en chômage partiel. FRET SNCF espère va donc récupérer de l'argent, d'une façon ou d'une autre, tôt ou tard. Pour SUD-Rail, nous ferons le maximum pour limiter les pertes financières pour l'ensemble de travailleurs/ses du rail. Au niveau du Fret, suite à la demande de notre organisation syndicale, ce dossier sera évoqué au niveau national dans le cadre d'un CSE.

Du côté Voyageurs et TER, les patrons découvrent les réalités du terrain !

La déconnection du travail réel, la panique et l'impréparation ont été au menu lors des premiers échanges avec les directions ! Heureusement que nous les avons préparés plus sérieusement que nos chefs, sans ça, les choses seraient encore bien plus compliquées ! **Nous nous interrogeons sur le sérieux des directions à travailler à des solutions efficaces quand on sait que le sujet est en haut de la pile du Ministre des Transports !**

Les Journées de Service prévues à l'étude des commissions roulements comprenaient encore des trains Modane, les réutilisations des rames en nouvelle gare terminus de Saint Michel de Maurienne n'avaient pas été sérieusement envisagés, les conditions de coupure et d'hébergements pour les roulants ne semblaient pas affoler les Directions... Pour les usagers, le pire est à redouter...

Les patrons vont transformer la gare de Saint Michel en « Hub Routier » où les usagers/ères seront pris en charge par bus depuis et vers Modane. Nous avons immédiatement émis des réserves vis-à-vis des risques de congestion d'une gare et d'une vallée pas dimensionnée pour absorber de tels flux de voyageurs souvent surchargés de valises et de skis pendant les forts trafics d'hiver. Le démantèlement précipité d'un bon nombre de voies de service à Saint Jean de Maurienne dans le cadre du Lyon-Turin va compliquer la gestion du stationnement des rames dans la vallée de la Maurienne. En cas de retard d'un train, les choses risquent de devenir très compliquées, surtout avec les correspondances routières à établir pour des milliers de voyageurs !

La Gare de Modane va-t-elle bientôt revoir des trains ?

Techniquement, rien n'empêcherait les trains Italiens d'arriver à Modane puis d'en repartir. A condition de prévoir des correspondances efficaces avec les bus en gare routière, ce retour envisageable des circulations ferroviaires permettrait aux collègues de l'EIC et de l'Escale de pouvoir continuer de travailler sur place tout en conservant une activité ferroviaire sur cette gare transfrontalière.

Le syndicat SUD-Rail Alpes, soutenue par sa fédération, revendique :

- Le déblocage de financements nécessaires pour sécuriser ce tronçon ferroviaire en consolidant et agrandissant la galerie ferroviaire baptisée la Brèche
- Des organisations du travail adaptées en gare de St Michel de Maurienne et St Jean de Maurienne dans le cadre de procédure d'information/consultation au niveau de l'instance unique CSE,
- L'engagement d'aucune perte financière pour les travailleuses et travailleurs du rail et une homogénéité des mesures pour toutes les activités,
- La mise à niveau, si besoin, de la gare de St Michel de Maurienne en termes de conditions de travail (réfectoire, sanitaires, ...)

Nous exigeons des mesures d'urgence suite à cet éboulement.