



Comité Central d'Entreprise SNCF
Séance du 8 décembre 2009.

Déclaration SUD-Rail :
Déclaration générale.

A marche forcée, la direction SNCF poursuit son projet « Destination 2012 », où l'essentiel consiste à faire baisser significativement les coûts de production et systématiser le « développement rentable », pour parvenir notamment à réaliser 2 milliards de bénéfices à cette échéance. L'accomplissement de ce projet signifierait, pour 2012, la dilution complète de l'EPIC au sein d'un groupe dominé par les filiales et structuré par des Branches et Activités chargées d'appliquer scrupuleusement cet impératif de rentabilité.

Cette marche forcée se poursuit dans le plus grand mépris des Instances Représentative du Personnel et des cheminots. Ainsi, pour la création des Etablissements Infra Circulation ou des Territoires de Production de l'Infra Maintenance et Travaux, la direction se contente d'un simulacre d'information et de consultation des élu-e-s CHSCT, CE et CCE.

- Pour aucun de ces projets il n'y a eu ainsi de restitution de dossiers GAME, attestant que les nouvelles organisations offrent un niveau de sécurité au moins équivalent à celles actuelles.
- Pour aucun de ces deux dossiers, il n'y a eu d'étude sérieuse sur la réalité des conséquences de ces réorganisations sur des conditions de travail et de vie pour les cheminot-e-s.
- Alors que l'entreprise est découpée en morceaux, aucun référentiel ne décrit précisément les interfaces entre les différentes parties pour faire fonctionner le tout, pas plus que n'est clairement établi, dans la durée, le fonctionnement au quotidien avec la Direction des Circulations Ferroviaires.

Au siège de la direction, des panneaux informent, que les locaux de la direction de l'entreprise bénéficient désormais d'un nouveau dispositif technique contre les intrusions. Il nous semble que cela fait déjà un certain temps que ce dispositif technique de « générateur de brouillard opacifiant » est utilisé lors des réunions du CCE, sur des sujets qui intéressent le devenir même de l'entreprise publique et des cheminot-e-s.

Bien d'autres questions restent sans réponse, mais la direction n'en a cure. Pour elle, l'essentiel est bien de parvenir dans les meilleurs délais à constituer une multinationale des transports, de la logistique et des services, capable de figurer parmi les 10 premiers au sein d'un classement mondial.

Cet objectif, partagé par la direction et le gouvernement, est aux antipodes du développement d'un service public ferroviaire, fret et voyageurs, dont nous avons besoin aujourd'hui pour faire face aux enjeux écologiques et sociaux.

C'est ainsi un véritable miracle de la communication, pour le président de la SNCF, de pouvoir discourir de « l'éco mobilité » à la conférence internationale de Copenhague sur le climat, alors qu'est mise en œuvre une politique de repli et de concentration du fret ferroviaire sur les flux les plus rentables, avec des

conséquences en termes de désertification de territoires, de suppressions d'emplois et de progression des transports routiers.

Alors que la Branche Proximités, qui est censée gérer les trains de la vie quotidienne, s'apprête à abandonner les marchés peu rentables de certains TER pour partir à la conquête, à travers le monde et avec sa filiale Kéolis, de marchés avec de meilleures marges.

La logique de rentabilité exclusive qui sévit au sein du groupe SNCF ne se soucie pas plus d'écologie que de conditions de travail.

La véritable contribution que la SNCF pourrait faire au climat, ce serait de maintenir un service public ferroviaire intéressé par autre chose que la rentabilité, qui n'oppose pas les garanties collectives des salariés avec un développement ferroviaire respectueux de l'environnement.

Ce serait de maintenir un service public qui soit un véritable acteur de l'aménagement des territoires, qui décide pour le fret le maintien du wagon isolé et son développement, plutôt que de réduire à plus de 60 % son trafic et de fait de favoriser le transport routier, le plus émetteur de CO2.

Le développement du fret ferroviaire, ça passerait par l'électrification du réseau notamment, mais cette hypothèse est difficilement envisageable tant que perdurera l'endettement du système ferroviaire et le rôle dévolu à RFF, tant que l'Etat ne prendra pas en charge cette dette et ne fera que la transférer sur les salariés et les usagers.

On a vu lors de la récente déroute financière qu'il était possible pour l'Etat de donner des milliards au secteur financier, au mépris du moindre critère de convergence européen, comme cela avait été dit à l'époque pour justifier la création de RFF. Maintenir un service public ferroviaire c'est bien sûr un choix politique, de la même manière que de le démanteler.

Même si cela doit être plus difficile à assumer depuis quelques mois, l'aveu de franchise de la direction SNCF que France Télécom - et Orange - constituait un modèle pour la SNCF se confirme être malheureusement juste :

- Dans la logique de groupe qui supprime celle de l'entreprise publique de service public, et développe les filialisations/privatisations, voire délocalisations pour FT. La précarisation des salariés participe à l'affaiblissement du statut dans un dumping social généralisé.
- Mais aussi bien sûr dans le management : la flexibilité et mobilité imposées à l'échelle du groupe, le stress managérial au quotidien...

Les mêmes causes produisant les mêmes effets on ne voit pas comment, si la direction SNCF n'accepte pas de revoir sa ligne managériale, et sa politique de réorganisations constantes, nous ne vivrions pas une situation aussi tragique que connaissent les salariés de France Télécom.

D'ailleurs, les salarié-e-s qui sont broyé-e-s par les organisations du travail, qui n'arrivent plus à faire face et qui en viennent à des actes désespérés, ça arrive déjà à la SNCF.

Face à la casse de l'entreprise publique, la colère monte.

Dans de nombreux métiers et de nombreuses filières, des préavis de grèves unitaires et reconductibles ont été déposés pour contrer les modifications permanentes d'organisations du travail, liées à une recherche perpétuelle de toujours plus de productivité, de rentabilité, au détriment des conditions de travail, de la santé des salariés et de la sécurité des circulations.

Car l'une des différences fondamentales avec le « modèle » affiché par les dirigeants de l'entreprise, c'est la sécurité ; on ne gère pas un réseau ferroviaire comme un réseau téléphonique.

Les fédérations SUD-Rail, CGT, UNSA, CFDT ont déposé plusieurs préavis de grève nationaux, reconductibles.

- **Les personnels des ECT seront en grève à partir du 12 décembre à 20 h.** Les revendications exposées dans le préavis de grève national, reconductible sont :
 - **Arrêt de la dédicace des roulements et résidences aux Activités ou Produits** ; celles-ci entraînent, de par la spécialisation, la fin du métier unique d'ASCT et une spécialisation que nous refusons.
 - **La fin des pressions « managériales »** exercées contre les agents (sanctions arbitraires, clients mystère, enregistrements, culture du résultat, ...)
 - **Refus de la séparation et de l'externalisation des Commandes du Personnel du Services des Trains.**
 - **Emploi : embauche immédiate de 500 contrôleurs/euses.**

- **Les Agents de Conduite seront eux aussi en grève à partir du 12 décembre 20 h,** pour revendiquer notamment l'arrêt des projets visant à créer des établissements mono activité, et garantir, au contraire, une mixité des roulements et des résidences dans des établissements Traction multi activités, avec le maintien d'une formation générique et transverse, permettant un véritable parcours professionnel.

Les revendications exposées dans le préavis de grève national, reconductible sont :

- **Arrêt immédiat du processus d'éclatement de l'entreprise en activités autonomes** avec toutes les conséquences que cela entraîne sur la filière traction et l'ouverture d'une véritable négociation sur le projet d'entreprise.
 - **Arrêt du processus de déqualification des métiers,** le respect du dictionnaire des filières et de la réglementation du travail.
 - **Moratoire sur les augmentations de productivité et prise en compte des risques santé et sécurité** pour les ADC dans la construction des enchaînements de journées de service.
 - **Arrêt immédiat des processus de fermeture des sites ferroviaires,** notamment Somain, Chalindrey, Miramas, Maurienne, Thouars... par une répartition géographique équitable des charges de travail, avec un retour à la multi activité pour les sites de production traction et les roulements ADC et un arrêt des délocalisations de charge de travail vers les filiales du groupe.
- **A l'équipement,** les cheminots des EALE, déjà mobilisés à Chambéry depuis plus de 15 jours, seront nationalement en grève reconductible à partir du mercredi 13 décembre 2009, notamment contre la suppression de la moitié des Centraux Sous Station, et les conséquences en termes d'emploi et de conditions de travail pour les UP EALE (ainsi, par exemple, une seule table de régulation est prévue à Dijon pour tout le secteur de la Région de Chambéry !)

Avec l'arrêt des suppressions d'emplois dans les UP EALE ainsi qu'une pérennisation des sites, les revendications exposées dans le préavis de grève national, reconductible CGT, UNSA SUD-Rail et CFDT mentionnent également :

- **Une politique de formation** qui donne les moyens (humains et financiers) à l'école nationale et aux UO EALE pour faire face aux besoins.
- **L'embauche des alternants et l'arrêt des déqualifications de postes.**

- **La mise en place d'une véritable possibilité de déroulement de carrière pour les personnels.**
- **La remise en cause des restructurations touchant ce secteur.**

Parce qu'elle a des effets néfastes à la fois pour la sécurité ferroviaire et les conditions de travail et de vie des cheminot-e-s, cette politique de productivité n'est pas tolérable. Elle engendre en effet une remise en cause de la sécurité ferroviaire parce que les critères ne sont plus précisément ceux de la sécurité, mais ceux de la rentabilité.

► **Dans de nombreux Etablissements Exploitation Voyageurs**, les cheminot-e-s se mobilisent **contre les suppressions de postes, mais aussi pour obtenir la reconnaissance de la pénibilité avérée de leurs emplois.** C'est ce que revendiquaient les centaines de cheminot-e-s le 17 novembre dernier, à l'occasion de la CPC Voyageurs, et qui doit être entendu.

Au-delà de conditions de travail et de vie particulièrement dégradées, les agents commerciaux des gares subissent aussi plus que d'autres un stress managérial constant.

Au-delà des revendications spécifiques du métier ou de la filière, l'ensemble de ces mouvements, actuels et à venir, dénonce ce projet de mise en pièce de l'entreprise au profit de branches d'activité autonomes, conduisant à une hyperspécialisation des personnels, et qui prépare à des transferts vers des filiales ou vers des sociétés concurrentes.

Si les capacités d'écoutes et de négociations de la direction en restent là, il y aura donc un conflit social. Parce que les cheminot-e-s - ceux qui se sont déjà mobilisé et ceux qui vont le faire – en ont marre de subir une détérioration de leur santé physique et mentale pour permettre un excédent d'exploitation destiné à faire, ici et là, des acquisitions ou à prendre des participations, alors qu'on ne leur parle plus dans le même temps que de flexibilité et de mobilité.

De nombreux secteurs de l'entreprise sont donc aujourd'hui mobilisés à travers des préavis reconductibles, contre cette politique de casse, c'est-à-dire contre les conséquences de celle-ci dans leurs métiers, mais dont chacun prend évidemment conscience que chaque cheminot-e est aujourd'hui menacé-e par les choix politiques de l'entreprise.

► **Plus que jamais un mouvement national, reconductible, tous services à la SNCF est nécessaire,** comme plusieurs assemblées générales de grévistes l'ont indiqué aux fédérations syndicales. Comme nous l'avons déjà dit, le rôle des syndicats est de soutenir ces luttes, de les coordonner et de leur donner un débouché national. Ça ne se décrète pas, mais ne pas l'organiser quand ce sont les grévistes qui le demandent, c'est décider qu'il n'y aura pas de mouvement national fort.

Cette fin d'année 2009 est marquée par une offensive généralisée contre les services publics : La Poste, l'Education ... Ils sont directement menacés dans l'essence même de ce qu'ils sont et de ce qu'ils font : rendre des services à la population qui ne soient pas déterminés par les lois du marché. Et aujourd'hui, des « réformateurs » de tous poils nous expliquent, qu'au regard des lois du marché, les services publics ne sont pas rentables ! Précisément, c'est pour ça qu'ils sont des services publics, et c'est pour ça qu'ils ont ce rôle essentiel de générer du lien social dans la prise en charge d'activités économiques, rôle auquel semble attachés une large majorité de citoyens.

► Plus que jamais le rôle des fédérations syndicales demeurent aussi, de **coordonner ce nécessaire mouvement national, reconductible, tous services à la SNCF, avec le mouvement interprofessionnel qui se dessine,** parce que les revendications que nous portons dans l'entreprise sont communes à une très large majorité de travailleurs et citoyens. La fédération SUD-Rail continuera à œuvrer dans ce sens.



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 08 décembre 2009.

Déclaration SUD-Rail :

Consultation sur le plan de formation 2010

Le démantèlement de la SNCF va s'accélérer en 2010 et le plan de formation 2010 est donc aussi la traduction des choix libéraux de la direction sur la formation professionnelle des cheminot-e-s.

La crise a encore bon dos pour justifier l'injustifiable et d'ailleurs, si elle sert d'alibi à une baisse globale du nombre d'heures de formation, vous n'expliquez jamais pourquoi elle a des conséquences sur le plan de formation 2010.

Ce plan de formation 2010 va être « mobilisé » pour « sécuriser les parcours professionnels » : cette rhétorique n'est pas pour rassurer l'ensemble des cheminot-e-s. Au plus la direction parle de sécurisation et au moins les cheminot-e-s se sentent à l'abri ! D'ailleurs le fonds paritaire de sécurisation des parcours professionnels, créé par la loi du 24 novembre 2009, vise les demandeurs d'emploi et les salariés en difficultés sur le marché du travail.

Le nombre d'heures prévues (6 710 000 heures) au plan 2010 est inférieur de 166 000 heures au plan 2009. Sans le million d'heures destiné aux formations dites de transition, le plan 2010 est en retrait de 13 % par rapport au plan 2009.

L'adaptation 1^{er} emploi est en chute libre, ce qui laisse présager un recrutement anémique en 2010 et le "million d'heures" non affecté n'est pas pour ajouter davantage de clarté à la politique de l'emploi en 2010.

Nous ne reviendrons pas sur le rapport Gestion Prévisionnelle de l'Emploi et des Compétences (GPEC), examiné dans cette même instance le 17 novembre dernier, lequel est sensé donner de la visibilité sur 3 ans...

Sur les 50 000 heures affectées au titre du dispositif " premiers niveaux de qualifications", la fédération SUD-Rail sera vigilante sur la réelle affectation de ces heures.

Toutes les Branches sont en deçà du plan 2009 à l'exception du fret, et on doute que ce n'est pas de l'"adaptation au premier emploi".

A l'occasion de l'examen du plan de formation 2009, la fédération SUD-Rail rappelait la nécessité, pour les cheminot-e-s, de se retrouver dans la déclinaison des plans de formation dans les Schémas Prévisionnels de Formation : la formation doit en effet correspondre aussi à leurs attentes et à leurs besoins. Les besoins exprimés lors des Entretiens Individuels de Formation (quand ils sont faits) ne sont pas suffisamment pris en compte...et les mêmes demandes récurrentes insatisfaites

réapparaissent lors de chaque EIF. Il a été rappelé dans la délibération de la Commission Emploi-Formation du CCE la référence au chapitre 2 de l'accord formation.

Le Droit Individuel à la Formation (DIF) est emblématique de l'incompréhension ambiante : la plupart des agents auront des compteurs bloqués à 120 heures et se heurtent à des refus systématiques ou renvoyés sur des dispositifs saturés comme le Congé Individuel de Formation (CIF).

La mise en conformité de l'accord collectif sur la formation avec la loi du 24 novembre 2009 "relative à l'orientation et à la formation professionnelle tout au long de la vie" ne va pas rendre le dispositif plus lisible et va même parfois fragiliser les droits existants. On avait le DIF sur le temps de travail ou hors temps de travail...on voit à quoi cela mène !

Maintenant il y aura également le CIF hors temps de travail. De belles réunions et de beaux débats en perspective pour savoir si une action de formation envisagée, c'est du CIF hors temps de travail ou pas... et qui risque d'être vite tranchée par l'insuffisance des fonds pour financer les demandes des cheminots. Le CIF sur le temps de travail est très mal parti ! La fédération SUD-Rail jugera sur les actes sur ce dossier, tout comme sur l'avenir de l'AGECIF-SNCF.

Avec un avenir incertain pour l'apprentissage, des contrats en alternance de plus en plus nombreux qui débouchent de moins en moins sur un emploi, le « pilotage de la formation confiée aux branches », de plus en plus de formations confiées à l'extérieur de la SNCF (25,12 millions au plan 2010 contre 9,32 millions au plan 2009), c'est tout le système de formation de la SNCF qui vacille !

La délégation SUD-Rail vote contre.



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.fr



Comité Central d'Entreprise SNCF
Séance du 8 décembre 2009.

Déclaration SUD-Rail :

Déclaration sur Regroupement des services d'audit de sécurité de l'exploitation ferroviaire

La direction présente au CCE une nouvelle organisation concernant les services d'audit de sécurité d'exploitation ferroviaire. Cette réorganisation est motivée par la profonde restructuration que subit la SNCF avec le choix de la direction, fermement contesté par SUD Rail, de passer de la gestion par activité à l'exploitation par activité.

Notre délégation a déjà exprimé son opposition à cette nouvelle phase de désintégration de la SNCF, source d'affaiblissement du service public et de la sécurité ferroviaire.

Le fait que le directeur de région ne soit plus le responsable hiérarchique des entités rattachées à la direction du Fret (c'est le cas depuis un peu plus d'un an), des Technicentres Industriels du Matériel, des EVEN et ELOG, des futurs Etablissements Infra Circulation (EIC) rend effectivement caduque l'organisation qui existait jusqu'à présent.

Alors que dire de la nouvelle organisation ?

Manifestement, il apparaît que les porteurs de ce projet ont fait avec les moyens du bord. Compte tenu de l'accentuation de la désintégration de la SNCF, il était sans doute difficile de faire autrement. Pour SUD Rail, le problème de fond n'est pas la manière d'organiser et de réaliser les audits de sécurité (nous savons que les auditeurs sont des professionnels compétents qui essaient de faire au mieux dans un contexte de plus en plus difficile).

Le problème de fond est la dégradation de la sécurité ferroviaire consécutive à l'éclatement du système ferroviaire, accéléré par un gouvernement irresponsable et démultiplié, au sein de l'EPIC, par un choix d'organisation (ou plutôt de désorganisation) tout aussi irresponsable.

SUD Rail relève que la direction profite de cette réorganisation pour faire un petit gain de productivité; le cadre d'organisation global passant de 113 à 112... **Dans le contexte d'affaiblissement de la sécurité, cette baisse de ressources, même minime, n'est pas acceptable.**

Les agents concernés seront rattachés administrativement et notés par la direction régionale de résidence, mais ils seront de fait dirigés par la Direction des Audits de Sécurité. Cette façon de fonctionner n'est pas nouvelle mais elle n'est pas source de clarté pour les agents concernés, en particulier du point de vue de la problématique du déroulement de carrière.