



Comité Central d'Entreprise SNCF
Séance du 17 novembre 2009.

Déclaration SUD-Rail : **Déclaration générale.**

Suppressions d'emplois, casse du fret SNCF, accentuation de l'organisation de la privatisation, restructurations, ... mais aussi luttes sociales, nécessité d'un mouvement national, ... l'actualité est assez semblable à celle de la précédente séance du CCE.

Suppression de milliers d'emplois, mutations obligatoires, transfert vers les filiales

Voilà ce qu'organise actuellement la direction SNCF, voilà ce qu'elle veut nous imposer dans les mois qui arrivent. Pour essayer de rendre ce désastreux tableau plus joli, la direction invente des « Espaces Mobilité Emploi » pour nous transformer en salarié-e-s de l'intérim, propose aux syndicats de se taire contre quelques euros supplémentaires accordés aux cheminot-e-s obligé-e-s de déménager pour conserver un emploi. A ceux qui refuseront le déracinement, ce sera la « mobilité groupe », stratégie de dilution des cheminots de l'EPIC SNCF dans la multitude de filiales de la SNCF.

Au fret, la casse se poursuit

« Pas de filialisation » avant le printemps, a annoncé la direction pour rassurer ... ceux qui veulent se rassurer avec si peu ! Ne fournissant aucune réponse sur le fond, cette décision valide de fait la politique de suppression massive d'emplois cheminots au fret et ailleurs, ainsi que la fermeture en cascade de sites ferroviaires. Pour SUD-Rail, la filialisation en 2010, ce n'est pas mieux qu'en 2009. Et l'alignement de nos conditions de travail sur ce qui est imposé aux salarié-e-s des filiales, pour soi-disant pour éviter la filialisation, ce n'est pas acceptable.

Le trafic fret doit se développer, au sein de la SNCF : c'est possible si on donne les moyens nécessaires au service public, si on supprime RFF qui engloutit des milliards d'euros, si on maintient et développe les installations ferroviaires et les emplois de cheminot-e-s.

A la casse du fret SNCF, la fédération des syndicats SUD-Rail oppose des alternatives sociales, écologiques, sociétales. Pour une nouvelle politique des transports, SUD-Rail, pour le court terme, propose :

- ⇒ **L'abrogation de Réseau Ferré de France** : nombre de pays européens (Allemagne, Belgique, Italie, Autriche, Irlande, Luxembourg, ...) ont maintenu l'intégration de leur système ferroviaire, dans la mesure où les directives européennes n'imposent que la présentation de bilans comptables séparés pour les activités de services ferroviaires et celles de gestion de l'infrastructure.
- ⇒ **Le désendettement du système ferroviaire** : l'Etat doit prendre en charge la dette liée à la construction et à l'entretien des infrastructures ferroviaires.
- ⇒ **Un moratoire sur les fermetures dans le ferroviaire** : nous demandons un moratoire sur la fermeture et/ou l'abandon de toutes les infrastructures qui concourent à la production du fret ferroviaire.
- ⇒ **Un moratoire sur la construction d'autoroutes** : il faut réorienter radicalement les dépenses vers les modes de transports les moins nuisant et les moins voraces en énergie.
- ⇒ **L'abrogation de la loi autorisant les financements d'infrastructures en « partenariat public/privé »** : il s'agit de garantir la maîtrise publique du réseau ferroviaire.
- ⇒ **L'arrêt de la concurrence intra-modale** : il faut reconnaître le rôle essentiel du transport de fret par la SNCF, dans l'aménagement du territoire et la mise en œuvre d'une politique des transports basée sur la complémentarité modale, conforme aux impératifs de développement durable. Cela passe par la fin de la sous tarification du transport, par l'intégration des coûts externes dans les tarifs, par une taxe carbone importante et sans compensation, et par l'obligation d'utiliser un mode de transport moins polluant que la route à chaque fois que l'alternative existe.
- ⇒ **L'interdiction sur le réseau routier national des véhicules supérieurs à 40 tonnes, hors convois exceptionnels.**

⇒ **L'arrêt de la perpétuelle course au dumping social** : le RH0077 (qui est améliorable !) doit être la seule référence pour tous les travailleurs/ses du rail.

La politique actuelle va à l'opposé. Ainsi, alors que le gouvernement et la SNCF font de l'agitation médiatique autour de la relance du fret ferroviaire, **RFF vient de tripler son tarif de redevance d'usage pour les voies de services nécessaires à l'activité du wagon isolé**. RFF prend des décisions qui assassinent un secteur indispensable pour mettre en œuvre une politique de report modal cohérente avec les impératifs climatiques, les enjeux environnementaux et plus généralement ceux du développement durable. Une fois de plus, démonstration est faite des graves erreurs politiques, économiques et écologiques qu'ont constitués la création de RFF en 1997, le refus de revenir dessus des gouvernements successifs, et en conséquence l'impossibilité de faire fonctionner en cohérence un système ferroviaire de plus en plus éclaté. RFF doit sans délai être réintégré au sein d'un établissement public unique SNCF dont la priorité doit

La fédération SUD-Rail demande l'ouverture d'un débat public et d'une concertation sous l'égide des pouvoirs publics mêlant associations, organisations syndicales, organisations politiques et acteurs du Fret ferroviaire. Cette concertation doit définir les priorités sociétales d'une politique de transport globale en phase avec les enjeux sociétaux. Rien à voir avec la succession de réunions organisées par la direction SNCF et/ou le gouvernement, où il s'agit juste d'être informé de décisions déjà prises ! **Il y a urgence à mobiliser toutes les forces syndicales, politiques et citoyennes pour stopper l'inacceptable casse de Fret SNCF : SUD-Rail y contribue.**

Pour le trafic Voyageurs, c'est le même schéma que pour le fret

La direction SNCF et les pouvoirs publics racontent « *qu'à cause de l'Europe* », il faut laisser la place aux entreprises privées et abandonner des pans entiers de la SNCF (du trafic, mais aussi les gares pour les plus libéraux !).

Pour faciliter la privatisation, la direction ne cesse de découper le chemin de fer, la SNCF : d'abord en Activités, puis en entités, en unités de ceci ou de cela. Les cheminot-e-s sont parqué-e-s dans telle ou telle structure dédiée à des missions restreintes, en attente de transfert vers le privé.

Ainsi pour les trafics voyageurs régionaux, la concurrence de Kéolis pour répondre aux appels d'offres des Autorités organisatrices des transports marquerait une nouvelle étape du dumping social, et pourrait être le moyen de remettre en cause le statut de milliers de cheminots des Activités TER, qu'ils soient agents de Conduite, des Trains, du Matériel, des Ventes, de l'Escale ou de la Manœuvre.

Pour les Grandes lignes, là aussi le groupe organise sa propre concurrence à l'EPIC SNCF en faisant d'Eurostar une entreprise ferroviaire à part entière, et la privatisation pourrait se poursuivre avec Thalys.

Les restructurations se multiplient

Équipement, Transport, Fret, Voyageurs, Matériel, etc., là encore tous les cheminot-e-s sont confronté-e-s aux restructurations incessantes qu'imposent la direction. Le but n'est pas d'améliorer le service, mais de dégager **toujours plus de productivité** sur notre dos, de **faire la place aux entreprises privées**, ... et **tant pis pour nos conditions de travail, pour la pénibilité accrue** (et pas reconnue !), **pour la perte de sens de notre travail, pour les arrêts maladies dont le nombre explose, pour les situations de détresse dues à toute la violence patronale au travail.**

Les conséquences de cette politique touchent tous les cheminot-e-s. Il n'y a pas que celles et ceux qui travaillent directement pour le trafic fret ou le trafic voyageurs qui sont menacé-e-s.

Chaque cheminot-e et l'entreprise publique SNCF sont menacés !

➔ **La création de RFF** a cassé la SNCF et contribue à son pillage, année après année.

➔ **L'externalisation de notre Caisse de Prévoyance et de Retraite** hors de la SNCF a marqué un second tournant historique.

➔ Aujourd'hui, les casseurs veulent porter le coup fatal. Depuis des mois, la direction SNCF poursuit à marche forcée le démantèlement de l'entreprise publique à travers une succession effrénée de restructurations/réorganisations qui touchent tous les métiers et toutes les filières de l'entreprise publique. C'est l'ensemble des cheminot-e-s qui sont aujourd'hui concernés par la multitude de projets qui alimentent les ordres du jour des réunions de CHSCT, de CE et de CCE, et dont les processus d'information et de consultation ne sont absolument pas satisfaisants. De nombreuses réunions de CE se tiennent en effet alors qu'il n'y a pas eu au préalable de notification de l'avis du ou des CHSCT concerné-e-s ; de nombreuses réunions se tiennent sans que des documents importants aient été préalablement fournis ; des réunions se tiennent alors que les projets présentés ont déjà débuté et se poursuivent... La précipitation de la direction pour mettre l'EPIC SNCF en morceaux semble en effet reléguer au second plan le fonctionnement des instances de représentants du

personnel, l'information et la consultation des élus., et ces faits nous paraissent de nature à définir un délit d'entrave.

Plutôt que de miser sur le passage en force, il devient urgent que la direction respecte les procédures réglementaires dans la présentation de ses projets et entende les objections que font aujourd'hui valoir les organisations syndicales. Car il est clair que même en respectant les modalités prévues, nous ne pouvons pas nous satisfaire d'un simple processus formel : la direction doit répondre aux inquiétudes et revendications des cheminots pour maintenir et développer une entreprise publique de service public.

Les cheminot-e-s ne laissent pas faire !

Dans les ECT, les dépôts, au Commercial, au Transport, au Matériel, à l'Équipement, la Surveillance Générale, parmi les Administratifs, ... dans tous les types d'établissements et dans de nombreuses Régions, **les cheminot-e-s agissent, sous des formes diverses.**

Des droits d'alerte ont été déposés dans plusieurs établissements Infra, au regard des dangers du nouveau S9 pour lequel la direction elle-même reconnaît qu'il y a « des erreurs », des « coquilles », ... ces droits d'alerte motivés par une situation dangereuse ne sont pas traités avec l'importance qu'il faudrait. Quant au « plan de crise pour le Service Electrique », il révèle les véritables objectifs de la direction : accroître encore la productivité, et les risques pour la santé et la sécurité des agents.

A l'Équipement, le passage en force du nouveau S9, amène les CHSCT à poser dans plusieurs établissements des droits d'alerte justifiés par des situations dangereuses et qui ne sont pas traités avec l'importance qu'il faudrait. Par ailleurs, la direction reconnaît enfin qu'il y a « des erreurs », des « coquilles » dans le nouveau S9. Quant au « plan de crise pour le Service Electrique », il révèle les véritables objectifs de la direction : accroître encore la productivité, la polyvalence des métiers, et les risques pour la santé et la sécurité des agents.

Au Matériel, les luttes se poursuivent, contre les suppressions d'emplois, contre le transfert de notre activité et de nos savoir-faire, vers le privé.

Les nombreuses grèves dans les ECT, récentes, en cours ou prochaines, montrent que le personnel des Trains ne laissera pas la direction casser cette filière, dégrader les conditions de travail, accentuer les pressions managériales dans le travail quotidien déjà bien pénible.

Le changement de service de décembre est déjà source de tensions dans plusieurs dépôts. Des préavis sont en cours, et l'absence de négociation du fait de la direction, nous amène tout droit vers des grèves qu'il ne faudra pas faire semblant de « découvrir » et de dénoncer dans quelques jours...

Par ailleurs, la fédération SUD-Rail soutient les agents de conduite qui boycottent SIRIUS ; cet outil, qui pourrait générer la suppression massive d'emplois parmi le personnel sédentaire et davantage de flexibilité. tend à les isoler encore plus et présente des risques pour la sécurité.

A l'Exploitation, après l'isolement de l'Infra à travers la Direction des Circulations Ferroviaires et les E.I.C., la direction est maintenant chargée d'organiser la séparation des Gares pour mieux mettre au service du privé les installations et services publics. Parallèlement, le **métier d'agent commercial n'est toujours pas reconnu comme « pénible »**, en dépit de l'évidence. Le rassemblement organisé aujourd'hui, à l'appel des fédérations CGT, UNSA, SUD-Rail, CFDT, aidera sans doute à dépasser le stade de la « pénibilité supposée » évoquée en CFHSC le 5 novembre et sur lequel une réunion est prévue le 3 décembre !

Les infirmières aussi se mobilisent : d'une part parce que les effectifs sont très insuffisants, d'autre part dans un cadre plus général contre « l'ordre infirmier » qu'on veut leur imposer...

La direction accélère le rythme du démantèlement de la SUGE. Après l'EAR, on nous sort le « plan de veille », qui a pour unique objectif de déstructurer le service en profondeur. Et demain, la direction envisage déjà des horaires de travail en amplitude de 12 heures...

Les actions se multiplient, plusieurs sous forme de grève reconductible avec Assemblées Générales.

La fédération des syndicats SUD-Rail soutient les cheminot-e-s en lutte : les grèves récentes ou en cours à l'EEV Orléanais, l'EEX de Paris Saint Lazare, l'EEV Paris Gare de Lyon, l'ECT Chambéry, l'ECT Clermont-Ferrand, l'ECT Lille, l'ET Paris Nord... illustrent cette volonté de lutte, d'unité, de démocratie.

Dans les sites ferroviaires menacés, des mobilisations s'organisent, souvent au niveau interprofessionnel car les conséquences de la fermeture d'un triage, d'un atelier, d'une gare, ne touchent pas que les cheminot-e-s. **Somain il y a quelques jours, la vallée de la Maurienne cette semaine sont des exemples parmi d'autres ...**

Un mouvement national est nécessaire

Le rôle des syndicats est de soutenir ces luttes de les coordonner, de leur donner un débouché national. Ca ne se décrète pas, mais ne pas l'organiser c'est décider qu'il n'y aura pas de mouvement national fort.

Le 24 novembre, les postier-e-s entrent en grève contre la privatisation (avec un appel unitaire CGT, SUD PTT, FO, CFDT, CFTC), les enseignants seront en grève (appel FSU, SUD Education, CGT), d'autres professions aussi (plusieurs banques par exemple). La fédération SUD-Rail et l'Union syndicale Solidaires ont proposé de se saisir de cette date pour y donner un caractère plus unitaire, plus uni entre professions...

La CGT a décidé d'une manifestation nationale des cheminot-e-s, le 8 décembre à Paris.

La fédération SUD-Rail a dit oui pour une manifestation nationale. Par rapport à la date, nous avons rappelé que le Comité national contre la privatisation de La Poste (qui rassemble CGT, SUD, FO, CFTC, de nombreuses associations notamment d'usagers, des organisations politiques Verts, PS, PG, PCF, NPA, AL, Alternatifs, ...) discutent déjà **d'une manifestation nationale pour défendre le service public postal vers le 13 décembre, à Paris.**

Faut-il que les cheminot-e-s défilent le 8, puis que les postier-e-s manifestent quelques jours plus tard ? N'est-il pas mieux d'opérer la jonction entre cheminot-e-s, postier-e-s et usagers pour organiser une très grande manifestation nationale pour la défense et le développement des services publics ? C'est ce que la fédération SUD-Rail a soumis comme proposition aux autres fédérations, il y a une dizaine de jours...

Un débat, des propositions différentes, ... il y a deux méthodes pour y donner suite :

- ⇒ respecter les différences, considérer que c'est une conséquence de la démocratie, que les *différents* points de vue peuvent tous nous enrichir et permettre une décision portée par tous. C'est ce que nous avons fait plusieurs fois entre fédérations syndicales de cheminot-e-s, c'est ce qui se passe localement entre la plupart de nos syndicats locaux et c'est ce que les cheminots attendent.
- ⇒ L'autre possibilité, consiste à ne reconnaître qu'un point de vue, à stigmatiser et tenter de marginaliser les autres, ... Cela permet à court terme d'imposer ses décisions, de différer les débats internes en essayant de trouver un coupable à l'extérieur, ... mais cela ne permet pas aux salarié-e-s de gagner sur leurs revendications, de résister aux attaques.

Et pendant ce temps là ...

... le gouvernement et les patrons avancent ! Au-delà de la SNCF, terminons par cet exemple de **la taxation des indemnités versées aux salarié-e-s victimes d'accidents du travail**. Alors que la mesure à prendre devrait être d'indemniser ceux-ci à 100%, le gouvernement veut aujourd'hui les ponctionner encore plus ! On est dans l'abject ! A côté de ça, on peut toujours nous raconter que la souffrance au travail est un sujet pris en compte !

Pour en revenir à l'entreprise : le chemin de fer et la SNCF ont un avenir et pour cela il n'y a **pas besoin que les cheminot-e-s renoncent à la réglementation du travail aujourd'hui applicable**, il n'y a pas besoin d'encre plus de flexibilité, il n'y a pas besoin de conditions de travail encore pires qu'actuellement.

Le chemin de fer et la SNCF ont un avenir, et pour cela il n'y a **pas besoin que les cheminot-e-s acceptent une mobilité qu'ils/elles n'ont pas choisie**. Cette « mobilité », qui est un terme bien pompeux pour parler, en fait, de mutations arbitraires et imposées sous peine de licenciements !

Ce mode de gestion du personnel, des « ressources humaines » comme dit le patronat, c'est celui qui conduit aux suicides dont on a parlé à France Télécom ces derniers temps, à Peugeot ou Renault il y a peu, et dont on n'a pas parlé pour nombre d'entreprises où cette désespérance existe aussi, malheureusement, y compris à la SNCF.

Et même quand ils sont obligés d'en parler, les patrons imposent leur vocabulaire, pour essayer de masquer la réalité et leurs responsabilités. C'est ainsi qu'on nous parle de mal être des salarié-e-s, de souffrance au travail... Mais ce mal être, cette souffrance, ce sont les conséquences.

La cause, c'est la violence au travail, la violence patronale d'organisations du travail démentes, bâties pour la seule recherche de toujours plus de productivité et de profits sans le moindre égard pour les femmes et les hommes que cette violence détruit !



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 17 novembre 2009.

Déclaration SUD-Rail :

Consultation sur la stratégie de l'entreprise et ses impacts sur l'emploi et les salaires (GPEC)

Cette consultation est la première du genre et les modalités de consultation du CCE sont prévues dans l' « accord sur la gestion prévisionnelle des emplois et des compétences » entré en vigueur début 2009. La fédération SUD-Rail n'est pas signataire. Nous ne reviendrons pas sur les choix qui ont motivé la non-signature de cet accord fourre-tout qui permet surtout à la direction de faire subir aux cheminot-e-s les conséquences des suppressions de postes dans tous les secteurs de la SNCF. Cet accord GPEC est plutôt un accord de gestion prévisionnelle des suppressions d'emplois.

L'intitulé de la consultation est galvaudé car il n'y a rien sur les salaires. La direction pourra toujours répondre qu'il y a la négociation annuelle sur les salaires. Sur l'emploi, l'accord GPEC indiquait déjà qu'il « n'était pas possible de s'engager sur la situation précise et chiffrée de l'emploi sur plusieurs années ». Donc nous ne connaissons pas le nombre de suppressions de postes envisagées. Néanmoins à fin 2012, les projections en effectif donnent le chiffre de 138048 agents à la SNCF (hors recrutement).

Déjà soulignés lors de la réunion commune des commissions Economique/Emploi-Formation du 10 novembre, des éléments factuels qui auront un réel impact sur l'emploi ne figurent pas dans le rapport (Eurostar, TER Alsace, autoroutes ferroviaires, installation des commandes centralisées du réseau, plans d'affaires, etc). Tous ces éléments ont peut-être été fournis à la réunion annuelle d'échanges sur la stratégie de l'entreprise (réunion direction/signataires) ? La communication de ces éléments est pourtant prévue dans la trame du rapport GPEC telle qu'elle est normalement prévue par l'accord.

La direction de l'entreprise continue de faire de la prospective et d'amuser la galerie pendant que des milliers de postes sont supprimés dans tous les secteurs. Si les activités et domaines déclinent dans leurs « schémas directeurs de compétences » les métiers et emplois-repères dits « sensibles », aucun site géographique dit « sensible » n'est indiqué dans le rapport. Même les fermetures de sites programmées et connues n'y figurent pas.

Pour la fédération SUD-Rail, il est inadmissible que les branches, dans le cadre de la nouvelle organisation du recrutement (NOR), puissent choisir si elles veulent ou pas être dans un centre de recrutement commun. Désormais le matériel, l'Infra et le Voyageurs auront chacun leur propre centre de recrutement. Les branches pourront faire encore plus ce qu'elles veulent et s'affranchir des règles qui les dérangent. 20% des recrutements effectués au matériel le sont au PS25. Elles pourront toujours dire qu'elles ne recourront pas aux CDD et aux intérimaires plus qu'il ne faut ! D'ailleurs le CCE est

sensé donner un avis sur les orientations politiques de l'entreprise concernant l'emploi des intérimaires et des CDD...

A l'opposé quand les branches ne voudront plus des cheminot-e-s, elles les enverront dans les espaces mobilité emploi, qui dans l'accord GPEC s'appelaient « espaces emploi-mobilité-carrière ». Un changement d'appellation qui n'est pas anodin dans le contexte actuel !

Lors de la table ronde Emploi du 29 octobre, la fédération SUD-Rail a insisté sur des dérives constatées dans les EME et plus globalement sur la prise en charge des collègues sans-emploi. Car si dans les EME, on peut rédiger un CV ou se préparer à « des entretiens de recrutement interne », il faut avant tout proposer de véritables emplois.

La gestion active des emplois et des compétences ne vise qu'à accroître la mobilité contrainte et la flexibilité.

La délégation SUD-Rail vote contre.



Comité Central d'Entreprise SNCF
Séance du 17 novembre 2009

Déclaration SUD-Rail : **Plan Epargne Entreprise.**

Le Comité Central d'Entreprise est consulté sur une modification du règlement du PEE, laquelle comprend un avenant pour la mise en place d'un nouveau fonds qui serait « constitué d'investissements socialement responsables », ainsi qu'une modification du nombre de tranches d'abondement.

Il y a une certaine forme d'humour à réaliser cette consultation l'année d'une crise financière mondiale dont nous n'avons pas encore fini de subir les effets et surtout l'année où la direction limite à 0,3% les augmentations consenties aux cheminots.

Monsieur le directeur, avant de leur proposer d'épargner, encore faudrait il accorder à tous les cheminots un pouvoir d'achat qui permette de vivre décemment et pour certains de faire face à leurs besoins essentiels; Il est en effet d'une sinistre ironie de proposer un plan d'épargne à de jeunes embauchés à la qualification B qui gagnent moins de 1300€ par mois et qui doivent se serrer la ceinture pour finir le mois.

L'ouverture rapide de réelles négociations salariales, un salaire minimum d'embauche qui permette de satisfaire les besoins, une augmentation uniforme de 300€ pour tous, la mise en place d'une grille salariale qui reconnaisse l'ancienneté et la qualification ; telles sont les priorités de SUD-Rail plutôt que des débats sur les moyens de faire fructifier l'épargne de quelques uns.

Ce n'est pas la nouvelle appellation de ce fonds - « Horizon solidaire » - ni les bonnes intentions affichées, qui se satisfont d'incantations aussi vagues que de « favoriser les entreprises respectueuses de leur environnement humain et naturel... » pour réaliser les placements financiers, ni l'expertise d'agences de notation indépendantes, qui nous ferons changer d'avis.

Plutôt que la lecture des cours de la bourse, nous préférons écrire de belles et nouvelles pages dans le journal des luttes sociales.

Nous l'avions dit à l'époque, si l'idée d'utiliser l'épargne des cheminots pour financer grâce à la CLEF une partie des investissements de l'entreprise pouvait s'avérer judicieuse, nous ne pouvons que condamner l'orientation de l'épargne des cheminot-e-s vers des placements spéculatifs et donc la liquidation de la CLEF.

Notre rôle d'organisation syndicale vise la défense des intérêts de l'ensemble des salarié-e-s. C'est pour cela que nous nous refusons à participer d'une quelconque manière à la gestion de fonds basés sur la spéculation financière et l'exploitation du travail salarié.

Nous n'acceptons pas qu'une partie de la masse salariale serve à financer des abondements destinés aux seul-e-s cheminot-e-s qui peuvent épargner, alors que l'ensemble des cheminot-e-s subira une nouvelle fois en 2009 une nouvelle perte du pouvoir d'achat, cumulée au passif des années précédentes.

La direction de l'entreprise n'a pas pris en compte l'avis des organisations syndicales et des épargnant-e-s, nous n'entendons pas la dédouaner de ses responsabilités en nous prononçant sur la mise en place et la gestion de placements que nous réprouvons.

La délégation SUD-rail s'abstiendra.



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 17 novembre 2009.

Déclaration SUD-Rail :

Consultation sur le plan d'actions seniors

Après l'allongement de la durée de cotisation pour obtenir une retraite à taux plein suite à la contre-réforme des retraites de novembre 2007, le gouvernement, avant de rouvrir ce dossier en 2010, incite les entreprises à prendre des mesures pour tenter d'empêcher de mettre dehors les seniors et de les faire travailler le plus longtemps possible. Vu la baisse tendancielle des pensions de retraites, les salarié-e-s n'auront plus le choix de prolonger leur activité.

La SNCF a fait le choix d'élaborer un plan d'actions pour maintenir les « seniors » dans l'emploi. Le dispositif législatif permettait également la voie de la négociation. Ce plan est aussi le prolongement de l'accord GPEC du 16 décembre 2008 et du point 3-4 qui prévoit que le rapport GPEC doit contenir un « chapitre » spécifique concernant les seniors. En fait, comme l'écrit la direction, elle a « anticipé les dispositions législatives relatives aux seniors » et ce plan est donc en fait une compilation de mesures prévus dans les accords d'entreprise de la SNCF.

On a donc compris qu'il fallait éviter de payer l'amende de 1% en l'absence de plan ou d'ouverture de négociations au 1^{er} janvier 2010 et qu'il fallait donc faire quelque chose. D'où un grand nombre d'actions dénuées de sens. L'indicateur des « agents de plus de 45 ans qui ont changé de filière » est sensé garantir la mobilité professionnelles des agents de plus de 45 ans. La forte mobilité contrainte à venir et le faible nombre d'agents concernés en 2008 en font un indicateur qui ne sert à rien.

Les mesures liées à la formation sont nécessaires (entretien approfondi de carrière, bilan à mi-parcours professionnel) mais insuffisantes. Dans le cadre de la transmission des savoir-faire et des connaissances, la valorisation du tutorat et son extension doivent se développer.

Dans les années qui viennent, les cheminot-e-s devront travailler plus longtemps parce que vivre uniquement d'une pension de retraite sera devenu impossible (allongement de la durée de cotisation, décote, etc). Dans le cadre de la « gestion des situations de pénibilité et d'usure au travail », la SNCF va compter le nombre d'agents de plus de 50 ans qui feront une visite médicale spécifique prévue dans le plan médical 2009-2013. L'usure au travail et la pénibilité sont les conséquences des choix de l'entreprise en matière de productivité, d'organisation du travail et de management !

Après le discours « il faut travailler plus » et « plus longtemps », les libéraux préparent la prochaine étape : « les seniors devront gagner moins ». Certains se demandent s'il ne serait pas légitime de gagner moins en fin de carrière car on n'a pas les mêmes besoins qu'à 25 ans ou si on ne pourrait pas accepter une baisse de rémunération en contrepartie d'un emploi moins stressant en fin de carrière... L'ancienneté est le prochain verrou que les patrons veulent faire sauter. Il faut stopper cette

dégringolade vers la régression sociale et donner une retraite décente pour tous avec 37,5 annuités de cotisations. C'est possible à condition de décider de répartir plus égalitairement les richesses produites.

La délégation SUD-Rail vote contre