



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 9 mars 2010.

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

Le 3 février dernier, des dizaines de milliers de cheminot-e-s étaient en grève pour exiger l'arrêt du démantèlement de l'entreprise publique SNCF, revendiquer des embauches au statut et de réelles augmentations de salaires. Cette grève de 24 h constituait un véritable ultimatum adressé à la direction SNCF. Mais celle-ci n'en a pas tenu compte.

La direction maintient ses positions, ses orientations, ses restructurations, y compris dans le cadre des réunions de « négociation » de la DCI unitaire déposée au lendemain du 3 février. **Pire que ça, pendant les non négociations, la liquidation se poursuit et se renforce !**

Guillaume Pépy annonce ainsi dans les médias - en prétextant que la libéralisation et l'ouverture à la concurrence imposent obligatoirement une dégradation des conditions sociales et de travail des cheminot-e-s -, que la SNCF est prête à augmenter le temps de travail des cheminot-e-s de l'Activité TER. C'est à dire prête pour faire voler en éclat la réglementation du travail avec le statut en point de mire.

Si la direction SNCF reste à ce point « droite dans ses bottes » pour mener à bien son projet de démantèlement et de casse sociale, c'est notamment par ce qu'elle peut compter sur l'appui inconditionnel du gouvernement.

Alors que celui-ci met tout en œuvre pour attirer des capitaux privés dans les transports ferroviaires et permettre à ces multinationales d'y réaliser des profits, la direction SNCF fait elle tout ce qu'elle peut, pour diluer l'entreprise publique dans un Groupe SNCF aux objectifs exclusivement financiers, dominés par les filiales et où règne le dumping social.

Le fret au bord de la privatisation

C'est cette logique qui est à l'œuvre pour le fret, au mépris du rôle que pourrait jouer une entreprise publique dans le transport ferroviaire de marchandises, face notamment aux impératifs écologiques actuels, mais aussi face à l'urgence sociale de stopper la précarisation des salarié-e-s de ce secteur au nom des profits.

Mais ce n'est pas ce choix qu'a fait la direction SNCF lors de l'ouverture à la concurrence du fret ferroviaire. En tant que membre de l'Union des Transports Public, elle n'a pas défendu, lors de ces négociations, le RH 0077 mais, au contraire, a validé le dumping social qui est principalement responsable des difficultés de Fret SNCF aujourd'hui.

Mais précisément ces « difficultés » permettent d'aller à marche forcée vers la constitution de cette multinationale des transports et de la logistique devant figurer « parmi les 10 au niveau mondial », selon les objectifs assignés par N. Sarkozy à G. Pépy. Pour satisfaire ce projet essentiellement basé sur la rentabilité financière, il est donc question :

- d'abandonner la plus grande partie du Wagon isolé. Cette position dogmatique s'est d'ailleurs encore illustrée il n'y a peu, la direction SNCF faisant le choix de ne pas s'associer au projet européen de

développement du wagon isolé « X-Rail », la coopération entre opérateurs historiques n'allant pas dans le sens du démantèlement de Fret SNCF.

- de supprimer plus de 5000 emplois de cheminot-e-s, ce qui va engendrer de la casse sociale dans les triages, mais aussi de part la fermeture de nombreuses gares et points de desserte, une perte de compétences et une destruction irréversible de l'outil public ferroviaire ce qui est un véritable non sens du point de vue des enjeux écologiques.

- de recourir au dumping social pour les cheminots restants, générant des risques évidents pour la sécurité

- de transférer les charges de travail et les ressources dans des filiales de droit privé, notamment à l'international.

Ce positionnement financier, c'est aussi la possibilité de laisser la place aux transporteurs privés, avides de subsides publics, pour effectuer les trafics diffus, comme l'illustre la création d'un Opérateur Ferroviaire Proximité régional en Auvergne.

En présence du Ministre de l'intérieur – en campagne électorale -, P. Blayau a donc signé avec les représentants des chargeurs et des transporteurs régionaux un protocole d'accord portant sur la création d'une entreprise ferroviaire de droit privé en Auvergne. Très concrètement, cela signifie que Pierre Blayau vient de donner 3 300 000 Tonnes de charge Fret SNCF – ce qui représentent la totalité de l'activité Fret de la région administrative Auvergne - à des intérêts privés.

Les cheminots du Fret auvergnat vont avoir comme choix de rejoindre l'EME (Espace Mobilité Emplois) ou d'être "volontaires" pour être détachés au sein de la nouvelle entreprise, jusqu'à ce que celle-ci ait eu le temps de former ses propres personnels.

Pour favoriser la naissance de ce concurrent, Pierre Blayau s'est engagé à ce que la SNCF apporte environ 15% du capital. Ainsi non content d'offrir les trafics et leurs chiffres d'affaires, il utilise l'argent public de la société nationale pour permettre à cette nouvelle société de percevoir un retour sur investissement rapide ! Mais il s'est aussi engagé à ce que ce nouvel opérateur puisse circuler sous certificat de sécurité SNCF et il a été décidé de fournir des moyens de traction de Fret SNCF à des prix défiant toute concurrence...

Ce pillage de bien public au seul profit d'intérêts privés est également programmé pour le Havre, Nantes, Saint Nazaire, Marseille/Fos, Dunkerque, Languedoc-Roussillon ... Sous le nom de « Objectifs OFP » une association a été créée le 18 février à Paris et compte parmi ses membres fondateurs les ports, les chargeurs, les prestataires de transports et de logistique, la Caisse des Dépôts et Consignation et RFF. Au total, 24 projets cofinancés par la SNCF sont recensés, dont 4 pour 2010.

Les capitaux privés ont bien compris tout le profit qu'ils pourraient tirer de ce type de développement du fret ferroviaire : le jeu consiste à « traire » les collectivités locales, les Chambres de Commerces et d'Industrie, les Régions, l'Etat et l'Union Européenne - qui admet tout à fait les aides au secteur privé alors qu'elle fait une chasse impitoyable à celles qui risqueraient d'aller vers le secteur public -, sans oublier bien sûr de piller la SNCF au passage.

Il est urgent d'arrêter ça et exiger le développement d'un fret véritablement public, social et écologique. C'est le sens des mobilisations qui ont eu lieu à Somain, à Villeneuve St Georges, à Miramas, à Thouars ... C'est aussi le sens de l'Appel initié par SUD-Rail et Solidaires, et signé par des associations et organisations politiques, pour construire des mobilisations populaires pour un fret vraiment écologique et social.

C'est ce même schéma qui se déploie désormais au sein des Activités Voyageurs, avec une légère variante : la direction SNCF souhaite, dans le cadre de l'ouverture à la concurrence des transports régionaux, une convention collective qui serait applicable immédiatement aux cheminot-e-s à statut.

Pour le transport public, la direction SNCF veut transférer les cheminot-e-s à la concurrence !

Comme pour le fret il n'est pas question pour la direction SNCF de défendre pour les trafics voyageurs une réglementation du travail qui offre certaines garanties à son personnel. Devant le "comité Grignon", la SNCF défend donc l'option du transfert des personnels en cas de perte de « marché », à l'instar de ce qui se pratique dans les transports urbains ou en Grande Bretagne dans les transports ferroviaires régionaux.

Pour la direction il est clair que les cheminot-e-s du TER qui n'auront pas été filialisés partiront, avec le matériel, à la concurrence, aux conditions de travail d'une hypothétique convention collective bien en deçà du RH 0077 ... et d'une remise en cause du statut cheminot.

Comme la branche « Géodis », la branche Proximités est engagée dans ce qui est pudiquement appelé la « croissance externe », autrement dit le « Monopole ferroviaire », déterminant dans le processus de dilution de l'EPIC SNCF au sein du Groupe. Cette logique financière conduit à renoncer au service public là où ça ne sera pas rentable, et d'aller plutôt « prendre des marchés » aux Etats Unis, à Dubaï ou ailleurs, avec la filiale Keolis. On peut d'ailleurs noter qu'il ne s'est pas passé beaucoup de temps entre l'acquisition de cette filiale et la médiatisation de discussions avec la société Arriva pour un éventuel rapprochement. Si celui-ci ne semble plus d'actualité, il illustre bien de quelle manière G. Pépy entend être « le président des trains du quotidien ».

Les « réorganisations » qui touchent les EEV et les EMF – mais aussi les ET et les ECT -, avec la mise en place d'une exploitation par Activités avec des établissements ou UO dédiés au TER ou à SNCF Voyages, constituent bien une étape supplémentaire dans la politique de liquidation de l'entreprise publique et de ses personnels. Un pas est même franchi avec la mise en place de véritables établissements multi métiers dévolus au TER comme c'est le cas en Rhône Alpes, Picardie, Alsace, Champagne Ardenne et Centre.

Le type de regroupements opérés s'inscrit dans une logique de transfert de personnels, puisqu'il permet de repérer les cheminot-e-s qui n'auront plus de boulot suite à la perte d'un appel d'offre pour les TER. On apprend au passage que la direction ne semble pas vouloir prolonger trop longtemps les EME, puisqu'ils seront apparemment fermés à cette date.

L'entreprise publique dans la tourmente libérale

Pour le fret, pour les activités Voyageurs, mais aussi pour l'Infra, c'est la même déclinaison du dogme libéral qui au nom de la « libre concurrence non faussée » doit mettre en pièces l'entreprise.

A l'image du reste de l'entreprise, la « filière 27 », un des symboles de l'entreprise intégrée, est au bord de l'explosion - la direction ne semblant pas croire elle-même à ses « garanties en matière de parcours professionnels » -, et les cheminot-e-s de cette filière isolés dans la Direction de la Circulation Ferroviaire (DCF) peuvent avoir quelques interrogations concernant leur statut, l'unicité de la filière, le déroulement de carrière, les facilités de circulation ... D'ailleurs le patron de la DCF reconnaît que tout sera à renégocier lors de la convention de gestion qui lie la SNCF à RFF en 2011, dans un contexte où jamais la contribution de l'Etat à RFF n'a été aussi faible.

L'exemple des horairistes symbolise aussi très bien le mépris qu'affichent RFF et direction SNCF vis-à-vis des cheminot-e-s : en développant ses propres services horaires, RFF condamne l'avenir des bureaux horaires nationaux et régionaux en pillant leur savoir faire.

Pourtant, la position commune adoptée il y a un an par les présidents de RFF et de la SNCF, tout comme le partage juridique actuel, confirment bien la SNCF dans ses fonctions de production en matière de sillons et de circulation à des fins d'efficacité et de sécurité. Les horairistes ne peuvent pas accepter d'être dépossédés de la maîtrise de la production horaire alors qu'ils en resteront responsables.

Dans l'immédiat, SUD-Rail demande donc à la Direction de la SNCF qu'elle défende ses horairistes et leur métier en se portant garante des engagements pris, mais nous exigeons également un retrait du projet et un développement du nouvel outil de production en coopération avec les horairistes SNCF.

A l'Equipe, la création des Territoires de Production INFRA vise également, toujours au nom du dogme libéral, à soumettre de plus en plus de chantiers aux filiales ou à la concurrence, certains responsables politiques n'hésitant plus à demander la fin du monopole de la SNCF pour l'entretien du réseau. Là aussi le dumping social permet d'opposer cheminots à statut à ceux des entreprises privées, pour augmenter les

cadences, le travail de nuit et le week-end au détriment de la qualité des interventions et de la sécurité des intervenants.

Toujours à l'Équipement, les cheminot-e-s informaticiens sont également très inquiets pour leur avenir, et rappellent dans le cadre d'une DCI unitaire leur détermination pour :

- défendre leur exigence fondamentale de la maîtrise par la SNCF de son système d'information, et de la pérennité du métier de cheminot informaticien en DSI comme en ASTI
- rappeler les vives inquiétudes et le profond mécontentement des cheminots et des prestataires autour d'ULYSSE
- rappeler les réserves mentionnées dans le rapport de l'Inspecteur Général des Finances
- contraindre la Direction à nous écouter sur ce dossier à partir des 8 points de la DCI
- Souligner que cette évolution est en plus un danger générateur de stress.

Nous attendons donc la présentation de ce projet en CCE pour vous redire notre opposition totale à ce que des fonds de l'entreprise publique servent à développer un modèle « off shore » générateur de suppressions d'emplois.

Autre exemple des risques générés par la promotion de la « concurrence libre et non faussée », l'actuelle tentative de remise en cause des normes de sécurité du matériel roulant pour voyageurs qui circule actuellement dans le tunnel sous la Manche. La Conférence inter gouvernementale (CIG) franco britannique, en charge des questions de sécurité, réalise une consultation auprès des EF et des constructeurs – en évitant les syndicats - dont les résultats sont attendus pour la fin mars... L'objet de cette consultation est d'envisager, après l'ouverture à la concurrence pour le trafic international de Voyageurs du 1^{er} janvier et face à une certaine pression d'intérêts privés, un abaissement des normes de sécurité pour le matériel roulant dans le tunnel.

Ainsi, tout le dispositif équipant les Eurostar contre les incendies et facilitant l'évacuation serait remis en cause, pour ne pas trop rogner sur les profits escomptés par les EF désireuses de passer sous la Manche. En clair, tant que les opérateurs historiques prennent en charge les dépenses relatives à la sécurité le système peut fonctionner, mais au nom d'une logique financière imposés par les nouveaux entrants, il est envisagé de dégrader la sécurité des circulations et des voyageurs.

Contre le projet de casse sociale : résistance !

Derrière le chantage à la rentabilité financière – quelquefois aussi à la réglementation concurrentielle européenne – qui est affiché durant tout le processus de non négociation, **il y a un véritable projet politique d'en finir avec l'entreprise publique et d'imposer aux cheminot-e-s de nouvelles règles au service d'une multinationale.**

C'est parce que l'attaque se situe à ce niveau que nous pensons qu'il faut à présent construire un mouvement de grève unitaire, reconductible, tous services à la SNCF, pour établir un rapport de force qui nous permette d'être entendus par la direction mais aussi par le gouvernement.

C'est pour cette raison que nous appelons à partir du 23 mars à débiter une grève reconductible si, d'ici là, la direction – et le gouvernement – ne sont pas revenus sur leur projet de casse sociale. Parce que nous ne pensons pas qu'une nouvelle journée de grève de 24h sera de nature à modifier leurs orientations.

Nous faisons le choix de cette date, car le 23 mars sera aussi une journée de grèves et de manifestations interprofessionnelles pour la défense des retraites, et bien sûr les cheminot-e-s ne seront pas épargnés par cette nouvelle remise en cause de nos droits comme voudrait le faire croire JP Farandou.

A travers le maintien d'un service public ferroviaire, d'une augmentation des salaires ou du refus des suppressions d'emplois, ou bien de la défense des retraites, c'est la même question qui est posée : celle de la répartition des richesses que nous produisons.

Si nous voulons imposer une autre répartition il y a urgence à unifier les luttes et gagner par le rapport de force ce que nous n'auront pas autrement.



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



Comité Central d'Entreprise SNCF
Séance du 09 mars 2010.

Déclaration SUD-Rail : **Budgets du CCE**

Le budget « Activités Sociales » est construit à partir :

- d'une contribution de la SNCF en augmentation de 1,9 % par rapport à 2009, à hauteur de 31 707 K€ en nette diminution par rapport à 2008 (+4%).
- d'une prévision de produits des activités à hauteur de 15 522 K€, soit une diminution de 186 K€.
- d'une prévision de charges à hauteur de 41 082 K€, soit une augmentation de 103 K€.
- d'une dotation aux amortissements de 6 117 K€, en hausse de 283 K€.
- d'un résultat positif à hauteur de 31 K€ en augmentation de 18 K€, toujours par rapport au budget 2009.

L'analyse du budget activités sociales présentée pour 2010 est faite à partir du budget 2009. Il n'est toujours pas possible d'avoir le réalisé de l'année précédente, difficulté non négligeable pour évaluer un budget prévisionnel par rapport aux objectifs de l'année à venir.

Une première analyse du budget indique une diminution du nombre de journée vacances enfants, et une baisse des séjours adultes.

Pour SUD-Rail il est essentiel de rappeler la responsabilité de la direction SNCF dans les difficultés rencontrées dans la gestion des CE/ CCE. Pour fonctionner les CE perçoivent 1,72% de la masse salariale. Cette somme doit être portée à 3% de la masse salariale et doit intégrer les pensions de retraite.

Nous rappelons notre demande d'appels d'offre systématiques lors de travaux dans les installations, et la mise en place d'une commission ouverte à toutes les organisations syndicales représentées au CCE pour suivre ces opérations.

Concernant les personnels CE/CCE, le collège employeurs a fait le choix de ne pas traiter de la grille des salaires reconnaissant l'expérience et les qualifications. Ce n'est pas une bonne chose et SUD-Rail est en désaccord avec ce choix.

De même qu'un management respectueux des droits des salariés éviterait des dépenses importantes en matière prud'homale.

La fédération SUD-Rail maintient que les syndicalistes doivent donner l'exemple, que ce soit en termes de « dialogue social » ou en ce qui concerne les conditions de travail et de rémunérations.

La délégation SUD-Rail s'abstiendra sur le vote du budget 2010 des activités sociales, mais votera pour le budget de fonctionnement.



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



Comité Central d'Entreprise SNCF
Séance du 9 mars 2010.

Déclaration SUD-Rail :

Evolution de l'emploi au cours de l'année 2009

L'emploi est au cœur des préoccupations des cheminot-e-s et les suppressions d'emplois /réorganisations dans les établissements continuent non seulement de détruire l'outil de production mais détruisent également les conditions de travail indispensables pour rendre de manière satisfaisante un véritable service public.

Entre les prévisions budgétaires 2009 sur l'emploi et la réalité 2010, les effectifs diminuent de 1,7% (contre -1% au budget 2009) même si la direction peut tenter de masquer ce fait par la baisse du nombre de départs suite à la contre-réforme des retraites. Il faut rappeler également qu'en 2009, le budget prévoyait la suppression de 743 emplois au titre du rachat des repos au titre de la loi TEPA (dans un passé pas si lointain où « il fallait travailler plus pour gagner plus »).

La situation des effectifs

Entre les « 158 428 personnes » début 2009 du rapport GPEC, l'effectif disponible de 156 713 du budget 2009 et l'effectif disponible de "157 770" de décembre 2008, c'est toujours bien compliqué d'avoir des informations cohérents et fiables sur l'évolution de l'emploi à la SNCF.

La seule constante par rapport aux années précédentes, c'est bien la diminution des effectifs. On comprend mieux pourquoi depuis des mois la direction refuse d'aborder ce sujet, pourtant interpellée à maintes reprises par la fédération SUD-Rail sur l'évolution de l'emploi dans l'EPIC.

Lors des tables ronde emploi (29 octobre 2009 et 11 février 2010) ou encore lors de la consultation du CCE sur la Gestion Prévisionnelle de l'Emploi et des Compétences, la direction ne parle surtout pas d'emploi et de recrutement ou le moins possible (et de son évolution en cours d'année). Les fédérations syndicales demandent régulièrement que la commission Emploi-formation soit informée sur le volet, mais la direction s'en moque.

Les effectifs ont diminué de - 1 772 agents du cadre permanent entre décembre 2007 et décembre 2008. En décembre 2009, c'est encore une baisse de - 2 416 agents au cadre permanent par rapport à décembre 2008 (4 894 cessations -2 478 admissions). En revanche la balance est positive pour les CDI (502 embauches, -354 cessations de fonctions ; +148 PS 25 en CDI). C'est donc bien une crise du recrutement tout court, du vrai, pas du « recrutement interne » à la SNCF si on se réfère aux prévisions budgétaires 2009 (4 450 recrutements envisagés) qui se réduisent en septembre 2009 à 2 700 (hors « effet crise » soulignait la direction lors de la table ronde du 29 octobre 2009).

Toutes les filières sont touchées par des baisses d'emplois.

En Effectif disponible (en ED déc. 2009/déc. 2008), les effectifs ont diminué de :

- - 498 à l'Infra Circulation
- - 865 à l'infra V (direction infra, sièges régionaux et Even/Elog/EMF/EIV)
- -191 au matériel
- -141 (en ED déc. 2009/2008) à la traction
- -184 pour SNCF voyages (en ED déc. 2009/2008)

- -350 pour Gares et Connexions
- -1851 pour le fret

Les soldes positifs pour Proximités (+438) et les +322 pour Stratégie et Finances / Fonctions supports sont dus à des transferts de charge comme la conception des roulements au TER.

Comme il y a de moins en moins d'adéquation entre les filières et les établissements, la direction pourrait aussi décomposer au sein des activités/domaines les effectifs par filière.

Déshabiller Pierre pour habiller Paul ça peut sans doute permettre de calmer les présidents de Région - même si parfois ça ne suffit pas comme en Midi-Pyrénées - et les associations d'usagers en leur présentant des soldes positifs d'effectifs en TER et Transilien, mais tout cela ne restera que de la « façade » tant que les moyens ne seront pas mis sur l'ensemble des activités sur le terrain. Et il s'agit bien avant tout de pourvoir aux besoins en emplois des établissements pour qu'ils remplissent leurs missions de service public.

Quelques remarques à propos des cessations de fonction

Les démissions du cadre permanent représentent 8,5% des cessations de fonctions au cadre permanent au matériel et chez les attachés. Il serait intéressant de se pencher sur les motifs réels pour ces derniers. Souvent pris dans la spirale des restructurations et plus fragile de par leur « statut », ils n'ont pas d'autres choix que de quitter l'entreprise. S'il y a aussi un nombre important de démissions chez les cheminot-e-s du PS25, ils subissent en plus le licenciement économique (21) ou d'autres formes de licenciement qualifiés de "autres licenciements CDI -licenciements et fins de contrats divers" (87).

Les contrats d'alternance

Avec 760 contrats d'alternance en plus par rapport à 2008, ce nombre de contrats était de 4 985 à fin décembre 2009. Avec 600 embauches en 2009, c'est encore moins de recrutement qu'en 2007 (646) alors « qu'il n'y avait que 2 996 contrats en alternance ». Le bilan ne fournit aucune indication sur les filières et les modalités de recrutement (temps plein/temps partiel).

Remplacer des agents au statut dont on a supprimé ou diminué les postes par des jeunes percevant entre 27 et 55% du SMIC la première année et au mieux 80% dudit SMIC la dernière année, c'est une véritable aubaine pour les patrons. Il s'agit là d'un véritable dévoiement de la loi, de son utilisation frauduleuse à la seule fin de compenser les manques d'effectifs flagrant dans de nombreux secteurs. Avec ces contrats les chefs d'établissements ont trouvé un moyen simple et peu coûteux pour conserver les effectifs que le budget leur retire chaque année.

L'insertion des publics en difficulté

Après les Contrat d'insertion à revenu minimum d'activité (CIRMA), la SNCF utilise des CAE (contrat d'accompagnement dans l'emploi). Entre les belles phrases sur l'insertion des "publics en difficultés" et les véritables possibilités d'obtenir un emploi à temps plein qui permet de vivre, il y a véritablement un décalage ! Que sont devenus ces collègues qui sont dans ce dispositif de contrats aidés...financièrement pour les patrons qui ne paient pas de charges ? Combien d'embauches ont-elles été réalisées ? Comment tous ces contrats apparaissent-ils dans les effectifs ? (dans les CDD ?)

Pour SUD-Rail, la meilleure insertion dans le monde du travail reste d'avoir un emploi à temps plein et à durée indéterminée. Un Rmiste, ce dont il a besoin, ce n'est pas d'un demi-boulot payé au lance-pierre mais d'un vrai contrat de travail par l'accès à une embauche normale soit au statut soit en CDI pour ceux/celles qui ne répondent pas au critère d'embauche au statut.

La politique en faveur des quartiers populaires

On attendra impatiemment en 2010 pour connaître "les plans d'actions pour se rapprocher des nouvelles attentes" qui découlera du diagnostic diversité. La DRH continue sa mission civilisatrice en faveur des quartiers populaires. A SUD-Rail, nous disons qu'il faut embaucher des jeunes, avec et sans diplôme, sans distinction de sexe, de race ou de culture parce que les métiers de la SNCF sont divers et nombreux.

Les métiers d'ouvriers ou d'employés représentent plus de 50% des emplois à la SNCF, embauchons donc des ouvriers et des employés.

L'insertion des travailleurs handicapés

Pour rappel il y a toujours un rapport de un à quatre entre le recrutement de travailleurs handicapés et le nombre de cheminot-e-s réformés devenus inaptes à leur poste en cours de carrière. Sur le précédent accord, deux chiffres sont évocateurs :

- 512 recrutements de travailleurs handicapés de 2003 à 2006.
- 2090 réformes d'agents de la SNCF devenu-e-s inaptes à leur poste au cours de leur carrière sur la même période.

Le nombre de réformés passe de 542 en 2008 à 93 en 2009. Cette baisse mérite peut-être quelques commentaires de la direction.

Une vraie politique d'insertion des travailleurs/ses handicapé-e-s, cela supposerait :

- d'adapter les postes, les cadences de travail en prenant en compte l'âge, la résistance physique, l'état de santé de l'agent, comme le prévoit la loi,
- de réduire les risques physiques, psychiques que peuvent subir les cheminot-e-s, à travers les dégradations multiples de leurs conditions de travail, notamment par l'augmentation systématique de la productivité,
- d'appliquer les « principes généraux de prévention » (RH 0324) dans tous les chantiers afin que de moins en moins d'agents « ne perdent la vie à la gagner » et que les cheminot-e-s usés par les mauvaises conditions de travail (travail en décalé, découchés, cadences augmentées, gestion quotidienne de la pénurie de personnel, ordres contradictoires, etc.) puissent légitimement conserver leur place dans l'entreprise et ne pas être « jetés » par l'utilisation injuste et abusive de la procédure de réforme...

La mixité et l'égalité professionnelle entre les hommes et femmes

Pour le recrutement féminin, il doit y avoir une espèce de règle implicite inscrite quelque-part qui dit que les femmes doivent représenter entre 21 et 23% des recrutements à la SNCF...et pour l'année 2009, c'est 23% comme il y a deux ans mais plus que l'année dernière.

De nombreux métiers sont encore fermés aux femmes simplement car les directions refusent de modifier des processus de travail calqués depuis des années sur le travail masculin. Que ce soit au matériel, à l'équipement, au transport ou à la traction, les quelques femmes embauchées doivent quotidiennement subir une discrimination due à leur sexe et des méthodes de travail ne prenant pas en compte leur différence. Une véritable révolution culturelle est nécessaire dans ces métiers qui sont, dans d'autres entreprises, largement féminisés.

GPEC, nouvelle dynamique métier, mobilité.

Des dispositifs qui visent plus à supprimer ou à dynamiser les suppressions d'emplois. Le volet emploi de l'accord GPEC est inexistant alors que la visibilité à moyen terme sur l'emploi est une donnée incontournable de la GPEC. On sait effectivement qu'à fin 2012, les effectifs seront de 138 048 sans aucun recrutement et que dans la réalité il ne sera pas loin de cette hypothèse au rythme du recrutement actuel. La nouvelle dynamique métier ne vise qu'à flexibiliser les cheminot-e-s. Les Espaces-Mobilité- Emploi (EME) et les EME des cadres (les "espaces de développement des cadres") ne sont que des instruments pour accroître la mobilité contrainte des cheminot-e-s qui n'ont plus de boulot.

Vous comprendrez, M Le président, que l'avis de SUD-Rail sur ce document ne peut être qu'extrêmement négatif !