



Collectif technique national **EXPLOITATION**

Journal de campagne édité par la fédération CGT des cheminots pour les cheminots de l'Exploitation

LES BOULEVERSEMENTS qui impactent les métiers de l'Exploitation



Depuis deux ans, l'organisation de la SNCF subit de profonds bouleversements. Les cheminots perdent leurs repères.

La Direction de l'Entreprise se soumet sans sourciller aux injonctions de l'Etat. Le gouvernement s'attaque à tout ce qui revêt un caractère social, collectif. Le maître mot c'est « faire du fric » par tous les moyens. L'exemple des hôpitaux publics est révélateur de cette soif du profit même sur le dos de l'adversité et de la maladie. Ces structures doivent dégager de la marge. Comment oser parler de morale après avoir poussé le vice à un tel niveau d'inhumanité.

Bien évidemment, les mêmes dessins se déclinent à la SNCF. Le service public et plus globalement les acquis issus du conseil de la résistance sont en ligne mire.

Le président PEPY s'emploie à conduire la SNCF dans ce qu'il nomme les « années business ». Pas besoin d'aller plus loin pour imaginer la conception du service public associée à ces déclarations !

Les métiers de l'Exploitation sont impactés de plein fouet par cette politique dévastatrice.

Une ANALYSE par métiers s'impose

AU TRANSPORT MOUVEMENT


L'ensemble des métiers de l'exploitation ont subi de fortes évolutions depuis ces dernières années.

En janvier 2010, l'ensemble des Ex, EEV ont été désintégrés. La direction de la SNCF a créé unilatéralement la Direction des Circulations Ferroviaires (DCF) et les Etablissements Infra Circulation (EIC). Cette séparation dans la filière transport Mouvement est dangereuse. C'est la colonne vertébrale de la gestion des circulations et de la sécurité qui se trouve fragilisée.

Lorsque la Direction relayée par certaines organisations syndicales réformistes annonçait, que la création de la DCF et des EIC ne changeait rien, la CGT avait alerté sur les risques encourus. La CGT a appelé les cheminots concernés à se mobiliser, en appui notamment d'une pétition nationale, et par la grève au mois d'avril 2010.

La CGT propose que la transversalité des établissements et des métiers redevienne la règle pour garantir un niveau de production de qualité et de sécurité maximale.

Pour la direction de la SNCF, la création de la DCF et des EIC devait améliorer la circulation et la sécurité. Après un an de fonctionnement, les résultats démontrent le contraire.



Durant l'été 2010, la CGT a découvert la création d'une nouvelle structure : « l'Organisme de Répartition des Capacités » (ORC), sous l'égide de RFF qui vise à rassembler les horairistes RFF et SNCF et à supprimer les Bureaux Horaires actuellement SNCF. Cette annonce est inadmissible ! Ce sont dans un premier temps 170 emplois menacés !

Avec la CGT, les cheminots se mobilisent pour stopper les velléités de RFF.

Ces ingérences permanentes de RFF dans ces métiers engendrent une désorganisation des services et donc une production dégradée des sillons. C'est ainsi que dans le service actuel de nombreux trains ne sont pas programmés. Ils sont traités en sillons de dernière minute ou supprimés, ce qui provoque l'incompréhension et la colère des usagers. D'autres initiatives communes sont en construction pour gagner sur nos justes revendications.

La CGT propose :

- Le maintien des missions des horairistes au sein de la SNCF, afin de continuer de bâtir le plan de transport national en toute équité et transparence.

Dans le même temps, dans sa logique obsessionnelle de productivité, la Direction s'emploie à réduire de manière drastique le nombre de centres de formation professionnelle. La formation est considérée par nos dirigeants comme un coût et non pas comme la CGT le revendique, un investissement.



LES AGENTS DE L'ESCALE SE SENTENT EN SOUFFRANCE

Les cheminots des escales se retrouvent dans une entité composée à part égale entre des agents du commercial voyageur et du transport mouvement ou il y a une forme de mixage des tâches. Les fondamentaux de la sécurité se perdent puisque les agents ne sont formés que sur les missions qu'ils réalisent au quotidien. Il y a perte de repères pour ces cheminots.

Le transfert des autorisations de départ des trains aux ADC ou ASCT en fonction du matériel utilisé déprécie encore plus fortement les compétences de ces personnels. La politique du risque calculé conduit donc à un abandon d'une boucle de rattrapage essentielle pour la sécurité des voyageurs et des circulations.

Ces personnels se sentent à juste titre enfermés dans une activité, sans possibilité d'évoluer professionnellement.

De plus, les cheminots des chantiers escales subissent de plein fouet la désorganisation de la production et les invectivent au quotidien. Les usagers ne supportent plus les retards, les trains supprimés.

La CGT propose :

- Les agents de la filière transport mouvement doivent bénéficier de la même formation métier, qu'ils soient à l'escale, dans les EIC, dans les activités Fret, etc, pour conserver les mêmes garanties de parcours professionnels.
- La réintégration dans l'Epic des tâches externalisées (Services Bagages, PMR,...).
- L'arrêt des transferts d'autorisations de départs de trains aux ASCT ou ADC.

L'EMPLOI

La situation de sous effectifs dans les EIC devient récurrente. Deux phénomènes aggravent la pénurie d'emplois, l'élargissement des périmètres de réserve et la baisse des effectifs réels aux cadres d'organisation.

En effet, l'allongement des périmètres d'intervention complique l'utilisation du personnel par l'augmentation de la durée de la journée de travail liée aux déplacements. Une attention particulière est nécessaire de la part des agents « CPS » pour faire respecter les temps de repos. Une telle organisation, découle du cloisonnement par activités de l'Entreprise. Cela exige donc un volant d'agents de réserve plus important. A contrario, la Direction s'emploie à réduire toute marge de manœuvre. La situation se révèle rapidement ingérable pour les agents chargés de la commande du personnel.

Les congés, repos, formations et absences autres pâtissent d'une telle gestion. Les conditions de vie et de travail de ces agents s'en trouvent fortement dégradées.

Une autre organisation du travail ainsi que des recrutements immédiats s'imposent dans ces métiers.

La CGT propose :

- Les cadres d'organisations doivent correspondre à la charge réelle de travail.
- L'affectation des effectifs nécessaires pour assurer, les tenues de postes au quotidien, l'acceptation des congés, absences autres, formations,...

LES SPÉCIALITÉS MANŒUVRE ET CONDUITE

Les cheminots de la manœuvre et de la conduite de locotracteurs sont au cœur de ces mutations. Les évolutions du matériel roulant (TGV, rames blocs, automoteurs,...), la casse de l'activité Fret engendrent une suppression importante de la charge de travail de ces métiers. Ces spécialités sont les seules à l'Exploitation à permettre un accès sur la qualification A.

Le travail y est pénible sur ces chantiers (intempéries, risque ferroviaire, ports de charges, gestuelle,...) et le niveau des salaires est faible.

La direction de l'Entreprise souhaite que les postes de manœuvre soient une transition, car elle exige que les nouveaux embauchés possèdent un niveau d'étude plus élevé qu'auparavant. Les agents de manœuvre sont incontournables pour répondre aux besoins de transport de marchandises, de dessertes de proximité de zones industrielles, de gares, d'embranchements.

La CGT propose que cette spécialité ne soit pas marginalisée et qu'un niveau de recrutements conséquents soit réalisé.

En effet, des agents de manœuvre sont indispensables pour assurer les besoins de transport ferroviaire de marchandises du petit colis aux trains entiers, en réponse aux attentes environnementales des citoyens.

LES AGENTS COMMERCIAUX FRET

Aujourd'hui, cette filière est au bord de l'extinction. En 2000, La SNCF se fixait, l'objectif de 100 milliards de tonnes/kilomètres transportées à l'horizon de 2010. Au budget 2011, elle affiche un objectif de 22 milliards de tonnes/kilomètres transportées. Ces chiffres parlent d'eux-mêmes sur l'état de santé de Fret SNCF ! Les plans successifs déployés par les différents fossoyeurs aux commandes de Fret SNCF conduisent à ce désastre. L'offre est réduite à peau de chagrin, les moyens de production sont anéantis et les effectifs décimés.

La CGT propose une politique de développement de cette filière pour donner un réel signal de déploiement commercial, de reconquête de trafics et de proximité.



**LE 24 MARS
2011, VOTONS
MASSIVEMENT
CGT POUR
L'AMÉLIORATION DE
NOS CONDITIONS
DE VIE ET DE
TRAVAIL ET
L'AVENIR DE NOS
MÉTIERS À LA SNCF**

LES AGENTS DE LA FILIÈRE COMMERCIALE VOYAGEURS

Depuis l'été 2009, la CGT est à l'initiative d'actions revendicatives visant à améliorer le niveau salarial ainsi que les conditions de vie et de travail de cette filière.

Le succès rencontré par la pétition et le rassemblement du 17 novembre 2009 à Paris a permis de gagner des premières mesures pérennes pour la filière. C'est notamment l'évolution de la prime de travail vers le code prime 42 par l'intégration de la valeur de l'Icod pour l'ensemble des agents commerciaux voyageurs du collège exécution et de la qualification D.

Dans le même temps, l'Entreprise prévoit un véritable plan social à la vente, à travers son projet « vision 2015 », visant à ramener la part de vente humanisée de 35% aujourd'hui à 15% à l'horizon 2015. La CGT a exigé la tenue de négociations sur l'évolution du métier en lien avec les attentes de service des usagers et l'amélioration des conditions de travail des agents. Nous avons demandé un moratoire sur les réorganisations durant la période de concertation, la direction a refusé.

Sur la pénibilité, la CGT a démontré que les cotations sur les métiers de la vente et télévente sont volontairement minorées afin de répondre aux injonctions des pouvoirs publics.

Sur la mise en place d'un calendrier d'évolution de la prime de travail vers la valeur du code prime 3, la CGT ne marchandera pas la prime contre l'emploi ! La Direction annonce pour solde de tout compte la valeur actuelle du code prime 42.

Les mécanismes pervers d'un management agressif, tourné uniquement vers des objectifs financiers ne répondent pas aux besoins de pouvoir d'achat des salariés. Les programmes managériaux, qu'ils soient à connotation individuelle ou collective induisent une notion de compétition et de défiance nuisible à l'esprit d'équipe et au service rendu aux usagers. La CGT ne s'oppose pas au management, mais demande qu'il soit orienté en réponse aux besoins légitimes de service des usagers.

Les critères financiers pour le maintien d'une présence humaine doivent être abolis et remplacés par la réponse aux besoins de service aux usagers.

La CGT propose :

- L'évolution du code prime vers la valeur du code prime 3 pour l'ensemble des agents de cette filière.
- La reconnaissance de la pénibilité avérée pour les emplois non retenus, notamment la vente et télévente.