



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 7 décembre 2005.

Déclaration SUD-rail :

Déclaration générale.

Nous avons été sous le feu de l'actualité :

Le chef de l'état attend 15 jours pour se rendre compte que les banlieues brûlent... mais réagit dès le premier jour à la grève reconductible des cheminots.

Jamais les médias n'ont été autant monopolisés, par le gouvernement et la direction qui ont tenté de décrédibiliser l'action des cheminots.

La Direction SNCF ne lâche rien pendant un an, simule des concertations pendant la durée du préavis, déclare que rien n'est possible, annonce la multiplication des iDTGV, présente un projet industriel qui filialise nos métiers et abandonne le service public... et elle ouvre des négociations au premier jour du conflit ! Ca ne c'est jamais vu. Mieux : elle négocie vraiment.

L'efficacité de la grève reconductible

Un seul jour de grève reconductible a permis d'obtenir plus que les grèves carrées précédentes. Depuis plus d'un an, SUD-rail expliquait que les 24h à répétition ne suffiraient pas. Aujourd'hui, nous nous félicitons de l'appel de 4 syndicats à une grève reconductible.

La grève reconductible a permis d'obtenir des résultats réels mais limités.

Au-delà des revendications spécifiques à certaines catégories, chaque cheminot se satisfait :

- Du doublement de la gratification d'exploitation, soit au moins 120€ supplémentaires par agent, qui compte pour la retraite.
- des embauches supplémentaires alors que la SNCF ne voulait même pas réaliser les recrutements qu'elle avait prévus pour 2005,
- du renforcement de la présence de cheminots dans les gares.
- d'une brèche dans la politique de filialisation : iDTGV revient dans la SNCF : ce que SUD-rail a exigé en manifestant à Marseille, Paris Sud-Est, Montpellier, devient soudainement possible. Cette brèche ne demande qu'à être élargie pour EFFIA, CNC et toutes les filiales.

Mais chaque cheminot, avec réalisme, se rend bien compte que l'action reste nécessaire. Avec le gel des restructurations, nous n'avons gagné que 6 mois ou un an. La privatisation, c'est-à-dire moins de travail pour les cheminots et plus pour les filiales et le privé continue, malgré les propos soporifiques de Mr Chirac, Mr Perben et du Président de la SNCF. Nous avons obtenu rapidement quelques acquis, mais l'action reste nécessaire pour changer cette politique de la SNCF, du gouvernement et de l'Europe.

Notre combat continue car les revendications demeurent.

Les reculs de la direction le 22 novembre ne répondent pas à l'ensemble de nos exigences. Ils demandent à être, avec les 4 organisations qui les ont obtenus, précisés et concrétisés :

- les restructurations et la gestion par activité sont toujours là, malgré le délai de quelques mois qui nous a été accordé : quel est la nature exacte du gel, quelle négociation véritable ce temps gagné va-t-il permettre ?
 - pour les négociations salariales à venir, nous exigeons 250 euros pour tous mensuels;
 - Les 700 emplois tractionnaires ne feront que stabiliser les effectifs de fin 2005 : où vont-ils être attribués, quel amélioration des conditions de travail et de la qualité de service, quel trafic supplémentaire ?
 - Pour les 200 agents prévus pour l'Escalé, comment seront-ils attribués ?
- les 350 emplois à l'Équipement étaient déjà prévus suite à l'audit Infra, ce qui n'empêchera pas la diminution des effectifs de l'Équipement... Quelles sont les portions de lignes qui vont retrouver une exploitation normale ?
 - la suppression des guichets n'est pas stoppée et beaucoup reste à faire pour l'ensemble des filières. Les -100 vendeurs : où leur présence va-t-elle permettre de moins désertifier les gares ?
 - Par ailleurs, sous couverts de lutte contre les discriminations à l'embauche, l'entreprise embauche désormais des cheminots non européens en PS25. Nous demandons la suppression de la clause de nationalité permettrait de les embaucher au statut.

Malgré les annonces, l'emploi pour 2005 et 2006 baissera toujours fortement. Quels sont vos objectifs ?

Ces quelques avancées, refusées dans les actions précédentes, ne nous garantissent pas un avenir serein. Nous savons que la grève reconductible sera encore nécessaire pour un rapport de force contre la privatisation qui, quoiqu'en disent le gouvernement et Gallois avance de 2 façons, rampante et galopante.

La privatisation rampante, comme son nom l'indique, se cache et avance lentement :

- elle se cache en faisant partir le travail de cheminots dans les filiales. C'est le cas des nouvelles filiales gérant Internet et accueil en gare... supprimant des milliers de vendeurs
- elle avance lentement : la SNCF nous jure qu'elle restera dans le groupe... puis elle est privatisée, comme le Sernam, le réseau télécoms, la SHERM...

La privatisation galopante fait, du jour au lendemain, passer au privé une activité qui était assurée par des cheminots :

- c'est déjà le cas de l'entretien des voies. Et le ministre Perben qui nie toute privatisation de la SNCF, prépare une loi pour confier au privé la maintenance des

Lignes Nouvelles. Nous aimerions connaître l'avis de la SNCF à ce sujet.

- c'est le cas au fret, lorsqu'un train SNCF est confié au privé.
- c'est le cas de la CNC devenu Naviland Cargo en octobre.
- cela risque d'être le cas TER : un projet de règlement européen va inciter les conseils régionaux à confier les TER, soit à n'importe quel exploitant, soit à l'exploitant le moins disant après appel d'offre.

Les amendements de la France sur le troisième paquet ferroviaire, qui viennent d'être acceptés, ne changent rien à notre avenir, ils se contentent d'en repousser les échéances.

Cela, aucune organisation syndicale ne le conteste.

La division syndicale n'est pas inéluctable. L'avenir de l'entreprise, des cheminots est trop important pour ne pas ressouder les rangs, se donner les moyens, tous ensemble, d'utiliser l'arme efficace de la grève reconductible, annoncée longtemps à l'avance par l'ensemble des organisations, préparée par des débats dans tous les chantiers et bureaux, annoncée aux usagers en recherchant leur appui pour imposer un vrai service public assuré par l'entreprise publique SNCF.

Nous avons engrangé quelques acquis non négligeables dès le premier jour malgré la division syndicale, les énormes pressions de la SNCF, du gouvernement et des médias.

Les cheminots ont leur mot à dire :

- pour changer la politique de l'entreprise, du gouvernement et de l'Europe,
- pour développer l'entreprise publique SNCF assurant le service public et l'aménagement du territoire,
- pour améliorer l'emploi et embaucher des jeunes,

Le 22 novembre nous avons montré que l'action déterminée paye. Si nous nous en donnons les moyens, nous avons la possibilité dans les mois à venir d'inverser la politique mise en œuvre par la Direction SNCF.

SUD-rail reste disponible pour agir dans ce sens et dans l'unité la plus large



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 7 décembre 2005.

Déclaration SUD-rail :

Déclaration sur le plan de Formation.

Dans le plan de formation pour 2006, la délégation SUD-rail attire votre attention sur les points suivants :

➤ Vous avez pris un engagement avec le ministère de la cohésion sociale pour *l'embauche de 700 contrats aidés*, on ne les retrouve pas dans les grands axes prioritaires.

Sur la forme, la délégation SUD-rail appuie la délibération de la commission Emploi Formation quant aux conditions d'embauches, d'emploi et de formation de ces contractuels.

Sur le fond, l'embauche de 700 salariés bénéficiant de minima sociaux n'est pas une mince affaire et la délégation SUD-rail s'étonne de ne rien lire là-dessus dans les axes prioritaires. Pour SUD-rail, il ne peut pas s'agir de répondre juste à une demande ministérielle, il doit s'agir de réintégrer réellement tous ces chômeurs.

Pour SUD-rail, cela passe par une adhésion collective donc une négociation avec les partenaires sociaux, et un plan particulier et prioritaire pour assurer la réussite de la réintégration de ces salariés dans le monde du travail.

➤ Concernant *l'accompagnement des deuxièmes parties de carrière*, vous utilisez le terme employabilité généreusement sans en donner une définition précise.

S'il s'agit de se servir de la formation continue pour maintenir et renforcer une bonne maîtrise de son emploi à chaque cheminot, pourquoi inventer de nouveaux termes, s'il s'agit d'expliquer aux cheminots victimes des restructurations qu'ils deviennent « inemployables » il faut le dire.

Ce terme mérite vraiment d'être, ou précisé, ou inemployé, puisqu'il ne pourra générer que des inquiétudes quant à vos intentions dans le cadre des négociations actuelles pour la réécriture du RH 0293 qui vont s'appuyer sur l'accompagnement des deuxièmes parties de carrières.

➤ Toujours sur *l'accompagnement des deuxièmes parties de carrière*, vous précisez que le dispositif spécifique vise à préparer un plan d'action en cohérence avec les possibilités d'évolution offertes par l'entreprise sans toutefois nous dire comment les agents pourront connaître ces possibilités.

Pour SUD-rail, les postes informatiques des COFO sont des outils de travail pour ces derniers et répondre qu'ils faut disponibilités ces postes pour les agents demandeurs d'informations est inacceptable dans le contexte actuel.

Malheureusement tous les COFO ne sont pas à temps complet sur cette mission et trop peu bénéficie d'assistant. Pour SUD-rail avant de répondre que le COFO doit permettre cette consultation, il faut mettre tous les COFO à temps complet sur cette mission et leur adjoindre un assistant pour créer un pôle formation-information au sein de chaque établissement.

➤ Pour la *reconnaissance et la professionnalisation des acteurs de la formation* et compte tenu de la complexité des nouveaux dispositifs issus de la loi de mai 2004, la délégation SUD-rail demande que tous les COFO soient au minimum à la qualification E, il reste encore aujourd'hui des postes de COFO à la qualification D.

➤ Sur l'*EIF*, la délégation SUD-rail vous rappelle son opposition à la tenue simultanée de l'*Entretien Individuel de Formation* et du rendez-vous professionnel.

Votre truc qu'est ce rendez-vous professionnelle n'est qu'en acte de management et si vos ambitions sont réellement de renforcer le rôle et l'implication des agents dans leur formation et leur développement professionnel vous ne devez pas tenir ces 2 réunions à la suite et quelqu'en soit l'ordre de passage.

Comment allez vous être crédible en expliquant dans un premier temps à un agent en reconversion qu'il peut choisir sa formation, y compris si elle est éloignée du métier actuel, et dans un deuxième temps immédiatement derrière lui expliquer que s'il veut être choisi pour l'attribution d'une prime, il faut pouvoir lui définir un objectif donc il faut qu'il soit opérationnel le plus rapidement possible ?

➤ Sur la mise en place du *nouveau dispositif d'accès à la qualification E*, nous vous mettons en garde sur la définition du dispositif de formation.

Il n'est pas dans l'esprit de la table ronde du 14 février 2005 de durcir l'accès à E mais de le modifier pour le rendre plus accessible aux agents ayant une bonne maîtrise de leur métier. Pourtant les premiers éléments qui nous parviennent des CPC nous laissent craindre que les activités et domaines profitent de la définition des nouveaux modules de formation et des pré-requis 1 et 2 pour y inclure les parties synthèses et analyses qui étaient contenus dans le pré-requis 4.

Si la finalité c'est de ne plus rendre obligatoire un pré requis en le diluant dans tous les autres, vous êtes en train de nous bernier et la délégation SUD-rail demande ou redemande que le pilotage RH joue son rôle et rappelle l'objectif visé aux activités et domaines.

➤ Sur les nouvelles orientations pour la *Transmission et le Renouvellement des Compétences*, nous sommes toujours dans l'attente d'une réponse crédible de votre part sur l'accès à ce site par tous les agents qui le souhaitent.

Permettre une vision globale sur l'évolution des compétences à court et moyen terme est une bonne chose, maintenant il ne vous reste plus qu'à donner aux cheminots les moyens d'y accéder.

➤ Sur la répartition par filière des *admissions et des embauchages au 31 octobre 2005*, la délégation SUD-rail souhaite avoir des précisions sur la nouvelle annexe du RH 0254. sur ce document en plus des agents à l'annexe A1, A3, B et C figure une ligne « contractuels cadres particuliers » avec 21 agents embauchés en CDI, de qui s'agit-il, pourquoi ont-ils un cadre particulier et quel est ce cadre particulier qui ne serait repris dans aucune autres des annexes ?

➤ Pour le domaine traction, la délégation SUD-rail demande que la totalité des JFC soit tenue.

➤ Enfin sur les *grandes composantes du plan de formation 2006*, la délégation SUD-rail constate que ce plan est présenté en légère augmentation (hors DIF) par rapport au plan 2004 que nous avons estimé insuffisant.

Pour conclure, la *délégation SUD-rail soutien la délibération* de la commission Emploi Formation, et constate que :

- S'il manque des explications sur les 700 contrats aidés,
- Si l'utilisation du terme employabilité à plusieurs reprises rend difficile à lire certaines parties du document,
- Si l'EIF risque de se tenir en même temps que votre truc de management.

L'ambition annoncée de ce plan est de rompre avec la spirale de diminution des formations à la SNCF.

Pour ces raisons, la délégation SUD-rail s'abstiendra lors du vote sur ce plan.



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

Union
syndicale
Solidaires

Comité Central d'Entreprise SNCF

Séance du 7 décembre 2005.

Déclaration SUD-rail :
**Déclaration sur l'Evolution
de la gestion des meublés.**

L'activité de gestion des résidences meublées était assurée par 5 associations, fonctionnant sous la loi de 1901.

L'évolution proposée consiste en une fusion absorption dans l'association multirégionale Parme, de l'ensemble des résidences meublées de la fédération PRIM', des associations RMCL, AGEFOREL et AIM. Cette fusion concernerait 76 résidences, soit 7735 logements qui constituent le patrimoine.

Pour l'instant, l'opération d'absorption de l'association AGEFOREL est différée, quand sera-t-elle possible ?

Cette évolution juridique a comme objectif selon la direction de l'entreprise, une meilleure professionnalisation de l'activité, une augmentation de la surface financière et bien sur une meilleure gestion.

Au-delà de vos choix économiques, la délégation SUD-Rail s'inquiète quand à l'avenir de ce patrimoine. Si vous annoncez de disposer de capacités d'accueils en résidences meublées, dans les grandes villes et dans les bassins d'emplois ferroviaires, elles sont réparties de manières très inégales sur le territoire. Sur le document présenté, il est fait mention que près de 2 tiers de ces résidences sont pérennes, après la fusion combien de résidences seront maintenues ?

En effet suite à votre politique de récession notamment pour le FRET de nombreux triages sont menacés, des dépôts sont en sursis... l'utilité de certains foyers est ou sera suspendu aux réorganisations en cours ou à venir. Il est à souligner que le taux de vacance des logements est de 14,5% en moyenne, allant jusqu'à 24,7% pour AIM.

Pendant ce temps, l'état de nombreux foyers devient préoccupant, des travaux de rénovation sont nécessaires pour maintenir en état les logements. Quelles réponses apportent l'entreprise devant les besoins des cheminots en matière de meublés ? Si hier, la chambre meublée était une solution palliative, le studio est devenu aujourd'hui incontournable, il est donc urgent de réhabiliter toutes les résidences pour que chaque locataire puisse bénéficier des normes de confort en vigueur.

Même si l'analyse des comptes faite par le commissaire à la fusion paraît saine, certaines associations (AIM et RMCL) sont déficitaires, gageons que cette mutualisation ne mettra pas en péril la nouvelle organisation. De nombreuses questions demeurent, et si le but premier est de favoriser l'accès à des cheminots seulement 54% occupent des logements contre 31% par des tiers.

Cette nouvelle évolution des meublés ne va-t-elle pas entraîner une nouvelle majoration des redevances des loyers, pour les aligner sur le prix du marché ?

Enfin, nous exigeons le maintien de l'effectif, ainsi que les formations nécessaires à cette évolution notamment pour le personnel de la direction opérationnelle.



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 7 décembre 2005.

Déclaration SUD-rail :

Déclaration sur l'Evolution du Dispositif de prise en charge de la sécurité.

La direction consulte le CCE sur l'évolution du dispositif de prise en charge de la sécurité.

La SNCF va perdre la conception du système de sécurité ferroviaire

La directive européenne 2004/49 prévoit que chaque état se dote d'une agence de sécurité ferroviaire chargée de définir les normes et règles de sécurité ferroviaire. En France, c'est sous la forme d'un Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF), qui sera mis en place courant 2006, que la directive est déclinée.

C'est bien pour appliquer le dogme de la concurrence « libre et non faussée » qu'un pas de plus est franchi dans l'éclatement de la SNCF. Jusqu'à présent la SNCF avait la maîtrise de la conception et de l'application du système de sécurité ferroviaire. Le ministère se chargeait de valider ou non les choix de l'entreprise. Ce système reposait sur la forte interaction entre les mobiles, l'infrastructure et la réglementation de sécurité qui en découlait. Les incidents et accidents ferroviaires, les modernisations d'installations,... conduisaient aux modifications nécessaires de la réglementation. Le caractère intégré du système garantissait une bonne réactivité et un professionnalisme des services en charge de la réglementation.

Avec la création de l'EPSF c'est un affaiblissement du système de sécurité ferroviaire qui s'annonce. Le livre blanc européen des transports de 2000 annonçait que la sécurité ne doit pas être un prétexte pour ne pas ouvrir à la concurrence les réseaux ferrés. C'est l'EPSF qui habilitera les nouveaux entrants, déjà on évoque des niveaux de sécurité qui pourraient être inférieurs à ceux exigés pour la SNCF.

En interne aussi la gestion de la sécurité sera encore plus éclatée

Parallèlement, en interne la SNCF va éclater encore un plus la gestion de la sécurité. Alors qu'elle était concentrée à la direction de l'Infra, désormais les activités, les domaines ou métiers, régions et établissements auront la responsabilité de la sécurité opérationnelle, de l'évolution et de la recherche du progrès permanent et de l'expertise. Dans un environnement interne marqué par la concurrence entre les activités et la recherche permanente de gains de productivités, il y a un risque pour que la culture de la sécurité soit affaiblie. Au final, un système de sécurité fragilisé et plus coûteux !

Comme avec la création de RFF, la création de l'EPSF va entraîner des dysfonctionnements et des doublons dans le système de sécurité ferroviaire...et au final il devrait nécessiter l'emploi de 20 à 40 postes d'experts en sécurité supplémentaires...autant de postes qui seraient plus utiles à l'entreprise intégrée.

Enfin, l'EPSF ne pourra voir le jour que si des cheminots acceptent d'être mis à disposition de cet Etablissement. Aux dernières nouvelles, seules 15 personnes sur les 30 à 40 pressenties accepteraient. Il faut dire que cette mise à disposition s'accompagne de la perte du statut de cheminot le temps du détachement, au nom de l'indépendance de l'EPSF vis à vis des EF et Gl. Voilà où peut mener la concurrence ! La délégation SUD-rail votera contre le projet.



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

Union
syndicale
Solidaires

Comité Central d'Entreprise SNCF

Séance du 7 décembre 2005.

Déclaration SUD-rail :

Déclaration sur le rapport du Cabinet Sécafi sur le FRET.

La présentation de l'étude du cabinet Secafi est l'occasion pour la délégation SUD-rail de rappeler quelques vérités sur la politique des transports menée réellement en France et en Europe et de poser quelques questions concrètes à la direction de la SNCF.

Au sujet de la politique des transports, force est de constater que malgré tous les discours sur le développement durable, la nécessité de rééquilibrer les trafics entre mode, etc..., la route renforce son hégémonie par le maintien de ses prix à un niveau très bas malgré la forte augmentation du prix du gazole.

Manifestement, le dumping social qui continue de se développer dans ce secteur permet de diminuer suffisamment sur les masses salariales compensant de fait l'augmentation des carburants. Cette situation, de la responsabilité des politiques, ne va pas dans le sens de l'intérêt général mais elle fait manifestement des heureux chez les industriels, gros chargeurs et délocalisateurs.

Un autre constat va dans le même sens en terme d'analyse : celui des effets concrets en Europe de l'ouverture du fer à la concurrence. Contrairement aux rengaines libérales et conformément à ce que nous annonçons, la déréglementation du transport par fer n'a pas permis un rééquilibrage entre mode mais s'est traduit par un transfert intramodal au détriment des entreprises ferroviaires historiques, avec à la clef, une pression sur les prix au grand bénéfice des chargeurs. Les instances européennes ne devaient pas y croire non plus, puisque leur autorisation de recapitalisation de fret SNCF est conditionné par une « *réduction de 18%... du nombre de sillons... qui seront remis à disposition des concurrents...* »

Ce constat confirme que seul un changement fondamental de politique des transports, la complémentarité entre modes basée sur la prise en compte de l'intérêt général et l'intégration des coûts sociaux et environnementaux (ce qui augmentera les tarifs) permettra le nécessaire rééquilibrage entre modes.

La direction pourra, à juste titre, nous dire que cette analyse concerne les politiques; aussi nous ne la développerons pas et souhaitons poser quelques questions, à partir de l'étude Secafi.

1) L'étude Secafi s'appuie sur le bilan du plan Fret à mi-parcours (juillet 2005). Quelle est l'analyse de la direction pour le second semestre 2005 et quelle est la trajectoire affinée

en terme de GtK pour 2005 ? La baisse des 5 premiers mois, c'est-à-dire -13%, se poursuit-elle toute l'année ce qui ferait descendre les TK en dessous de 40 GTK ? Quels sont les objectifs réels sachant qu'une des conditions de l'Europe à la recapitalisation de Fret SNCF est « *la réduction de 10% des volumes de trafic, qui passeront de 47,5 GTK à 42,8 GTK au cours des années 2004 à 2006.* » ?

(Précision : il s'agit de la citation exacte du texte, mais il y avait 45,1 GTK en 2004.)

2) Sur la qualité du service : où en sommes-nous ? La direction considère-t-elle que les difficultés de mise en oeuvre du nouveau système d'information sont derrière nous ? Quelle analyse du fonctionnement des nouvelles entités ?

3) Dans son point 2.4, Secafi insiste à juste titre sur une des limites du plan fret : l'industrialisation de la production n'est pas adaptée à certains flux nécessitant plus ou moins de sur mesure. Dans la période, les chargeurs se plaignent d'une très mauvaise efficacité du système dans ce domaine. Quelle est la réponse de la direction à ce problème ?

4) La SNCF perd du trafic facile à assurer par un exploitant privé, massif et rentable. Quelles sont les conséquences sur la péréquation ? Comment conserver les dessertes terminales ?

5) Personne n'a oublié les engagements de la direction lors de la récente négociation pour l'année 2006 devant être celle de la reconquête : Quelles sont les actions concrètes en la matière ?

6) Pour le Transport Combiné, Naviland Cargo (ex-CNC) crée un partenariat avec des compagnies maritimes ou des armateurs. Sont-ils connus à ce jour ? Quel type de partenariat sera mis en place ?

7) Dans le dernier chapitre (3) de sa note de synthèse, Secafi pose des questions pertinentes. Si la direction a des débuts de réponse, nous sommes preneurs.