



Fédération des syndicats de travailleurs du rail  
**Solidaires, Unitaires et Démocratiques**



Comité Central d'Entreprise SNCF  
Séance du 9 février 2005.

Déclaration SUD-rail :

## **Déclaration générale.**

### **La grève de janvier**

Le 19 janvier, la grève à laquelle appelaient les fédérations syndicales, dont SUD-rail, fut un succès. 40 % de grévistes tous collègues confondus sur l'ensemble de la SNCF - chiffres de la direction - c'est un des plus fort taux de grévistes de ces dix dernières années.

C'est la preuve que les cheminot-e-s, comme d'ailleurs l'ensemble des salarié-e-s, reprennent massivement le chemin de l'action collective. Pour autant, le budget 2005 a été approuvé par le Conseil d'Administration, la seule concession de la direction a été de diminuer de 300 le nombre de suppression d'emplois prévus, mais en maintenant la logique d'éclatement de la SNCF.

Pour SUD-rail, il y a bien nécessité de poursuivre et amplifier l'action revendicative. Nous disons que face aux enjeux, un mouvement reconductible, laissant aux cheminot-e-s la possibilité de décider en Assemblées Générales, et coordonné par les fédérations syndicales, est nécessaire.

Tout comme est nécessaire une riposte qui rassemble l'ensemble des salarié-e-s de ce pays, qu'ils/elles soient du secteur public ou du secteur privé.

### **Les manifestations de février**

Près de 500 000 personnes dans toute la France ont manifesté, samedi 5 février, pour revendiquer une autre politique en matière notamment de pouvoir d'achat, d'emplois et de défense des services publics. Ces manifestations se voulaient aussi un refus ferme de la remise en cause du temps de travail et des mesures qui défont le code du travail.

C'est un nouveau message fort pour une autre politique qui a été envoyée au gouvernement. Une politique sociale à l'opposé de cette volonté de réduire les acquis du monde du travail pour appliquer le programme du MEDEF.

Le gouvernement ne devrait pas rester sourd à ces manifestations qui ont réunis les salariés du public et du privé, les précaires, les chômeurs et tous ceux qui subissent la politique ultra-libérale de Raffarin. Pourtant, malgré ces manifestations massives, il est à craindre que le gouvernement continue à appliquer son programme idéologique.

Face à ces entreprises de démolitions sociales, la mobilisation doit continuer !

SUD-rail et l'Union syndicale Solidaires sont engagés dans la manifestation qui aura lieu le 5 mars prochain à Guéret pour la défense des services publics.

Nous appelons aussi à manifester le 19 mars à Bruxelles pour une autre Europe à l'opposé de celle que l'on veut nous imposer par le traité constitutionnel.

SUD-rail, l'Union syndicale Solidaires appellent tous les salariés dans les entreprises, les administrations, les services publics à se réunir par secteurs mais aussi dans des cadres interprofessionnels pour décider des suites à donner aux manifestations du 5 février.

## Les notations

La direction veut renforcer le choix au détriment de l'ancienneté. Pour les positions notamment, le statut prévoit que la notation se fasse « en tenant compte de l'expérience acquise ». En fait dans la pratique, comme l'expérience acquise vient avec les années, c'est l'ancienneté qui devrait primer. La plupart du temps, c'est d'ailleurs comme cela que cela se passait.

C'est cette réalité que la direction veut remettre en cause dans un contexte d'individualisation croissante des rémunérations (GIR, GEXCI,...)

L'attribution des positions se ferait sur des critères définis par les régions ou directions :

Ainsi dans certaines directions, l'expérience acquise se mesurerait par la « maîtrise technique » et la « maîtrise managériale », la maîtrise de l'emploi tenu, elle, se ferait autour de 5 critères : orientation client, respect des

délais, force de proposition, capacité de travail avec l'environnement, capacité d'autonomie.

Ailleurs, ce sont des grilles encore plus complexe...au final l'évaluation pour avoir une position est plus exigeante que pour avoir la qualification supérieure !

Dans nombre d'établissements, il est indiqué qu'un agent n'ayant pas eu de GEXCI ne peut pas être choisi que ce soit en qualification, en niveau, en position !

SUD-rail dénonce ce système qui est une régression par rapport à l'existant et qui n'est qu'au service de la mise en place d'une idéologie qui se résume à « *seul les plus méritant selon mes critères ont le droit d'être reconnu dans l'entreprise* ». Nous agissons, dans l'unité la plus large, pour défendre le principe de l'ordre du listing.

## La sûreté dans les trains

Une collègue ASCT de Toulouse a été agressée de la plus abominable des façons, le 25 janvier 2005. Avant toute chose, tous les chemin(e)-s, toutes sensibilités confondues lui ont exprimé leur entière solidarité et lui assure un soutien total.

Bien que la direction affirme le contraire, les agressions des agents de trains demeurent un problème récurrent inacceptable. L'entreprise demande aux ASCT d'assurer la sécurité et la sûreté dans les trains, ainsi que la mission essentielle pour la SNCF de lutte contre la fraude, mais sans les moyens humains pour garantir leur propre intégrité physique.

L'agression contre un ASCT de Metz avait fait prendre la mesure du risque encouru par les ASCT pour simplement faire leur travail à bord des trains, aujourd'hui une collègue vient de subir un crime odieux.

Il faut réfléchir à la pression inacceptable mise par la hiérarchie sur les ASCT concernant les méthodes de contrôle et les résultats qui en découlent. Elle est encouragée par des jeux, concours de BNC et autres tartuferies. Le simple fait de ne pas atteindre les objectifs fixés sanctionne immédiatement les agents les pénalisant dans leur déroulement de carrière.

La SNCF doit avoir une réelle politique de sûreté pour les ASCT. Or, à part un séminaire des

directeurs d'ECT et le compte rendu vide sur papier glacé, il n'y a rien, aucun projet global cohérent pour la sûreté.

La prise en charge des agents agressé(e)-s a progressé, mais pas la prévention des agressions. L'organisation de la protection contre les actes de criminalité à bord des trains et dans les gares ne peut se limiter aux dispositions prises par la direction SNCF ces dernières années.

Il faut revoir la formation professionnelle et les moyens qui y sont consacrés, redéfinir le suivi des « trains difficiles », et il faut deux ASCT par trains.

Ce qui a été commis sur la région de Toulouse le 25 janvier est bien un crime ; cette qualification de crime sexuel doit être clairement établie, et assumée par tous. Tout comme, sur un tout autre plan, doit être assumée la responsabilité importante de la direction dans cette situation, à travers les choix politiques qui ont été faits durant des années et qui ont conduit à cet important déficit de sûreté pour le personnel.

SUD-rail sera vigilant à ce que ces deux éléments soient bien pris en compte, y compris en terme judiciaire.

## La sécurité

Le nouveau projet de référentiel (directive) « *travaux sur les voies, cahier des charges de test e nouvelle procédures* » se substitue au règlement S9. Les nouvelles procédures qui seront expérimentées modifient de façon significative les bases du règlement général de sécurité.

Nous rappelons que le 28 octobre 2004, les fédérations SUD-rail, CGT, CFDT, FO, CFTC, UNSA et CFE-CGC avaient refusé l'évolution des procédures travaux si elles ne se faisaient pas sur la base du RGS et ceci pour améliorer la sécurité et les conditions de travail des cheminot-e-s.

Nous constatons que les déclarations de Monsieur Couvert lors de la table ronde du 8 septembre 2004, nous citons, « *discussions sur les bases claires dans le cadre de la réglementation existante* », ne sont pas respectées.

La fédération SUD-rail ne participera pas à des réflexions et des travaux qui débouchaient sur une réglementation travaux ayant pour seuls objectifs :

- De la souplesse dans les procédures pour effectuer des gains de productivité,
- Une nouvelle diminution d'effectifs à l'Infrastructure,
- Et surtout une diminution du niveau de sécurité.

La fédération SUD-rail est ouverte à toute évolution du règlement général de sécurité qui renforcerait le niveau de sécurité. Les nouvelles procédures expérimentées ne vont pas dans ce sens. Nous demandons donc que le groupe de travail du 11 février 2005 reparte sur les bases réclamées par les organisations syndicales le 28 octobre 2004.

## SUGE

Nous ne pouvons malheureusement que reprendre ce que nous disions lors du CCE de janvier, à propos des trois agents de la SUGE mis en examen, et notamment du collègue toujours incarcéré : **l'évènement dramatique qui s'est produit à Villeparisis mérite une enquête précise et complète afin de déterminer les responsabilités et que justice soit rendue, tant que faire se peut, à la victime. Cette recherche de vérité doit aussi s'appliquer aux agents de la Surveillance Générale mis en examen et qui clament leur innocence.**

La présomption d'innocence doit jouer. Nous persistons à trouver choquante et injuste la décision du Parquet qui, bien rapidement, a décidé de mettre la Police hors de cause, faisant ainsi retomber implicitement les responsabilités sur les agents de la SuGe.

La fédération SUD-rail, comme elle l'avait fait le 9 décembre, a apporté son soutien aux manifestations organisées par les agents de la SuGe, le 9 décembre et le 11 janvier ; nous restons disponible pour de nouvelles initiatives, avec l'objectif de faire apparaître, rapidement, la vérité.

## Contractuels

Les syndicats SUD-rail réunis hier en Conseil Fédéral, ont décidé de signer l'accord relatif au régime de prévoyance des contractuel-le-s.

Nous prenons en compte les avancées, qui correspondent au rapport de forces créé. Mais, comme nous l'avons fait lors des négociations, nous insistons sur certaines insuffisances : notamment, il faudra aller plus loin dans la remise en cause des jours de carence.

Signataire de cet accord, la fédération SUD-rail sera vigilante quant à son application, son évolution ; comme nous le sommes pour d'autres accords signés par SUD-rail (insertion des travailleurs/ses handicapé-e-s, départ volontaire pour certaines catégories de contractuel-le-s, formation professionnelle, ...)

## D/2/18 ... D/2/19

Lors de diverses réunions récentes (négociations de l'accord formation, Commission Mixte du Statut), la fédération SUD-rail a interpellé la direction de l'entreprise sur la nécessité de prendre des mesures pour les agents bloqué-e-s à D/2/18. Nous avons aussi écrit à ce sujet, sans

que la direction ne prenne, à ce jour, le temps de nous répondre.

**Le 13 décembre dernier, la position D/2/19 a été créée pour les agents de conduite. La même chose doit être fait pour l'ensemble du personnel SNCF.**

## Les Délégations Régionales

Nous le disons depuis des mois : leur démantèlement est en oeuvre. A travers de multiples exemples qui touchent toutes les fonctions, la direction ne cesse de conforter nos dires.

**Des initiatives unitaires contestant les « mutualisations » des AIR ou des SRA sont en cours.** La fédération SUD-rail y apporte tout son soutien.

Toutes ces réorganisations font partie d'un plan d'ensemble, d'une stratégie de l'entreprise qui vise à vider les délégations régionales de leur substance. La fédération SUD-rail demande que la direction assume ces choix, et présente clairement, et de manière globale, ses objectifs en la matière.

## Personnel des CE/CCE

Le mois dernier, la fédération SUD-rail avait fait part de son total soutien au mouvement, unitaire, enclenché depuis octobre, par les salarié-e-s des CE et du CCE de la SNCF.

Cette dynamique revendicative, soutenu par les fédérations SUD-rail, FO, CFDT, CFTC, les élu-e-s DP du CCE « tous ensemble » et « candidats libres », et plusieurs sections syndicales CGT s'est traduite notamment par une grève le 14 décembre, un rassemblement le 11 janvier.

**Le « collège employeurs », qui représente l'ensemble des élu-e-s des CE de la SNCF, doit**

**négocier. Les syndicalistes cheminot-e-s qui mandatent le « collège employeurs » doivent dire clairement qu'il ne faut plus de coefficients salariaux inférieurs au SMIC, qu'il faut des mesures spécifiques pour les bas salaires, qu'il faut une discussion immédiate sur l'ensemble de la grille en intégrant la reconnaissance des qualifications, qu'il faut sauvegarder les emplois.**

SUD-rail demande que, sur ces bases, une réunion de la commission paritaire soit annoncée et organisée très rapidement.

## **Comité central d'entreprise du 9 février 2005**

**"La distribution VFE : Vente et relation commerciale, évolution à moyen terme".**

Après une année de tergiversations sur le nombre d'emplois supprimés dans les centres Ligne Directe, la direction de VFE daigne enfin à présenter sa politique commerciale lors de la Commission Professionnelle centrale du 5 novembre 2004 .

Le document présenté ce jour n'est que le prolongement et l'accélération de la politique de casse de la vente à la SNCF. La stratégie de VFE est désormais claire: avoir comme unique objectif la baisse des coûts de distribution en misant tout sur Internet. Cette politique fait fi de la distribution intégrée et aura des conséquences dramatiques en terme d'emplois dans les trois prochaines années. Ce dossier n'aborde pas la politique de la branche « transport public » qui accentuera probablement la nombre de suppression d'emplois.

### **La stratégie de VFE**

Cette stratégie s'articule en 3 points

#### **☞ Le développement d'Internet**

VFE a délibérément fait le choix, non pas d'accompagner le canal Internet mais de le développer à outrance. Il n'est pas question pour la fédération SUD-Rail de nier l'existence des nouvelles technologies : notre fédération condamne fermement la concurrence déloyale instaurée entre les canaux de distribution. Un seul exemple : la carte senior en vente à 29€ sur Internet contre 50€ au guichet. Vous comprendrez la colère des vendeurs qui subissent votre politique commerciale. L'entreprise annonce qu'Internet représentera 40 % du mix à la commande. Sur quelles hypothèses s'appuie-t-elle alors qu'elle annonçait encore une part comprise entre 24 et 28 % en 2007 lors de la CPC spéciale du 5 novembre 2004 ?

#### **☞ La suppression des guichets**

A la page 6, on lit que « l'entreprise a opté pour le développement de tous les canaux » mais en fait c'est surtout pour ceux qu'elle souhaite développer ! La SNCF a dernièrement validé lors d'un conseil d'administration une nouvelle convention avec sa filiale snf.com (qui annonçait la semaine dernière dans la presse la distribution des premiers dividendes pour les actionnaires) dans laquelle les sur-commissions versées lorsque le client retire son billet sur un APV (bientôt BLS) sont plus élevées que la commission de base ! Il s'agit bien de favoriser Internet, les BER, les BLS, etc. Le Nouvel espace de Vente dont la mise en place est un échec à Metz viendra parachever le tout.

...Et le maintien des agences de voyages...

Alors que tout est fait pour faire baisser la part des guichets et des boutiques de ventes de la SNCF, VFE prévoit le maintien de la part du mix pour les agences de voyages alors qu'elles offrent peu ou prou les mêmes prestations que les guichets.

En annonçant que la SNCF ne baissera pas ses taux de commission en 2005, son directeur exécutif Mr Pépy, qui connaît un peu VFE, en se félicitant des bons chiffres d'affaires des agences de voyages a fait son choix : le maintien de ce canal de distribution contre la suppression de plusieurs milliers de vendeurs.

## ☞ **La filialisation de la distribution**

Enfin la direction filialise les différents canaux de distribution et des services commerciaux. Sncf.com en est l'exemple emblématique. Depuis peu, CRM services gère le programme de fidélisation ou encore la base des abonnés forfait/fréquence. Cette stratégie de VFE met en péril la distribution intégrée.

## **Une distribution intégrée en péril**

Le document rappelle qu'il existe 6000 points de vente dont 1613 guichets dans le périmètre VFE. A maintes reprises, la fédération SUD-Rail a rappelé la nécessité d'une approche globale de la distribution avec ses différentes composantes (y compris TER et IDF). Quel avenir pour la majorité des gares TER si VFE fait cavalier seul. Le couperet du D/R va tomber impitoyablement pour toutes ces gares de proximité. Pour le moment, Grandes Lignes reste toujours assembleur mais pour combien de temps encore ? Les conséquences en terme d'emplois seront immédiates.

Le projet d'évolution de la distribution pour la branche public existe : vous pouvez donc dès aujourd'hui nous informer très largement sur les conséquences en emplois de ces projets sur l'ensemble du périmètre de la filière commerciale voyageurs. Les objectifs d'automatisation quasi généralisée de la distribution en IDF et en TER vont coûter encore combien de suppressions de postes ?

Ces éléments doivent être donnés aux représentants du personnel que nous sommes.

## **Les conséquences sur les effectifs de la filière commerciale et l'évolution des métiers**

2330 emplois en moins sur les 3 prochaines années sur un effectif de 7900 pour VFE ! Soit un doublement par rapport aux annonces de la CPC voyageurs du 5 novembre 2004. La fédération SUD-Rail condamne cette politique dévastatrice. Les recrutements seront inexistantes et les mutations rendues encore plus difficiles vers les régions excédentaires.

Quant à ceux qui resteront à la vente, ils vont devoir transformer leur « stress négatif » en « bonne agressivité commerciale » et « prendre du plaisir à apporter une valeur ajoutée dans l'acte de vente » selon vos documents internes. En aucun cas, il est fait mention des conditions de travail des agents qui vont affronter demain ces suppressions d'emplois et cette dégradation des conditions d'accueil des voyageurs dans nos gares. On sait que vous voulez des gares vides de vendeurs, mais avez-vous pris la mesure des conséquences de cette déshumanisation de nos espaces de vente ?

## **Quelle distribution demain ?**

Quand la branche Transport public présentera sa stratégie d'automatisation de la vente (déjà affichée en IDF), la gestion des centre relations Clients TER confiée à EFFIA SERVICES ou encore la vente de billets dans les bureaux de Postes, que restera t-il de la filière commerciale ?

Les vendeurs ont commencé à réagir dans de nombreuses gares, établissements et régions contre ce plan destructeur de nos emplois, ce n'est que le début d'une mobilisation qui ne demande qu'à s'amplifier.

Nous savons, nous à SUD-rail, que l'unité syndicale contre ce « plan voyageurs » de suppression de plus d'un tiers des vendeurs est nécessaire pour faire reculer la direction et changer de politique. Cette unité, nous l'appelons de nos vœux !