



Syndicat CGT des cheminots du HAVRE

119 cours de la république 76600 LE HAVRE

Courriel : [chemcgtlehavre@wanadoo.fr](mailto:chemcgtlehavre@wanadoo.fr) / Blog : <http://cgtcheminotslh76.hautetfort.com/>

Tél : 02 35 25 39 75 (poste 129) / Fax : 02 35 25 14 03

## ***PLATE-FORME REVENDICATIVE***

# **33<sup>EME</sup> CONGRES DU SYNDICAT CGT DES CHEMINOTS DU HAVRE**

## ***24 ET 25 NOVEMBRE 2011***

## ***Plus qu'une plate-forme revendicative, des axes de travail pour gagner !***

Les principales orientations économiques, stratégiques et politiques, décidées par une oligarchie sont rejetées par les salariés.

Les Cheminots sont loin d'être épargnés par ces orientations libérales. Ils s'inscrivent pleinement dans l'indignation générale.

Pour autant, ce ressentiment, normalement facteur à faciliter la mobilisation, ne se traduit pas automatiquement par une réaction permettant de combattre... Au contraire, souvent, s'installe un fatalisme ambiant qui tend à faire augmenter le mal être au travail, l'individualisme des salariés et la démobilité. Pire, l'espoir d'un homme ou d'une femme providentiel nuit gravement à la lutte revendicative et collective.

Dans ce contexte, le Syndicat CGT est l'outil pour refuser cette résignation et changer la donne ! Il a le devoir de mener la contre-offensive, la défense comme la conquête de nouveaux droits, au travers de véritables stratégies revendicatives et syndicales.

Il n'est pas question que la CGT accompagne une stratégie qui mène à la dilapidation des savoirs faire de l'entreprise, au démantèlement de la société nationale de service public, à la destruction des éléments du contrat social.

Autant de valeurs qui lient et cimentent la famille des cheminots !

La plate-forme revendicative du Syndicat CGT des Cheminots du Havre, déclinée en axes de travail, est essentielle pour mener de front et à bien notre activité !

## **En complément des repères revendicatifs du 41<sup>ème</sup> Congrès Fédéral, le Syndicat CGT du Havre s'engage à :**

### ***Promouvoir nos métiers pour le service public***

Les métiers de cheminot sont définis en fonction du service qu'ils doivent rendre à la population dans le cadre d'une entreprise publique intégrée de service public.

Dans les établissements, la quasi-totalité des effectifs travaille pour la conception, la commercialisation ou la production de transport ferroviaire, en lien avec des services transverses indispensables à la qualité de la production ferroviaire et aux services aux agents qui exercent ce service public. Cette notion de service public est centrale.

Pourtant aujourd'hui le système de production ferroviaire est déstructuré et inefficace. La responsabilité en revient largement aux tenants du libéralisme qui ont créé les structures RFF, EPSF, ARAF, DCF... pour répondre rapidement à leur objectif d'ouverture à la concurrence, qu'ils inscrivent comme un dogme, afin de mieux servir les appétits de profit.

De même, la direction modifie le contenu de nos métiers pour les asservir à ses objectifs de pilotage autour d'un produit, d'une activité, qu'elle nomme « cœur de métier », terme détourné pour conditionner plus facilement l'entreprise publique à cette ouverture à la concurrence. La mise en place de la gestion par activités, dans des établissements dédiés (Fret, EIC, Gares & Connexions...), aujourd'hui à dimension régionale ou nationale, participe à cette stratégie.

De la même manière, elle filialise et externalise une part conséquente de la production ferroviaire et des services transverses, arguant des arguments conformes aux orientations libérales des décideurs politiques et économiques en place aujourd'hui.

Cette politique est néfaste et dangereuse ! Elle remet en cause l'avenir de l'entreprise intégrée et le statut des cheminots.  
**C'est tout ce qui a fondé la SNCF de 1937 qui est détruit et c'est la disparition de l'Etablissement Public Industriel et Commercial (EPIC) à terme !**

## **> COMMERCIAL VOYAGEURS :**

La politique de gestion du personnel à flux tendus dégrade les conditions de travail des cheminots et augmente les risques psycho-sociaux pour des agents soumis déjà aux tensions quotidiennes avec les usagers, du fait de la mauvaise qualité de production dont la direction de l'entreprise est largement responsable.

La mise en service des espaces de vente modifie considérablement la façon de vendre les prestations de la SNCF. L'attente des usagers c'est de pouvoir acheter le plus facilement possible l'offre de transport la plus adaptée. Pour cela il faut des agents bien formés et disponibles, des trains offrant un nombre de places suffisant et des espaces de vente répartis au plus près des lieux de vie des usagers ou en prise directe avec le départ du voyage.

Les gares répondent à ces attentes, mais aussi les boutiques pour la préparation au voyage, les Centres Ligne Directe ou encore Internet, pour ceux qui n'ont pas d'accès facile aux lieux de ventes.

La SNCF au travers de sa politique de branche intervient sur la répartition de ces différents canaux. **Un objectif : la réduction des coûts en supprimant le face à face vendeur/usager pour toute opération qu'elle considère à faible valeur ajoutée.** Retrait de dossier, échange, vente de billet ouvert, abonnements hebdomadaires etc....

Seules les ventes incluant des prestations supplémentaires comme l'hébergement, la location de voiture ou celles apportant une fidélisation sur des produits commerciaux sont dignes de la relation vendeur/usager et encore.....

Pour cela la direction pèse sur la perception qu'ont les agents de leur métier en séparant la **Distribution** qui serait fastidieuse de la **Prescription** qui seule aurait de l'intérêt.

A ce jour les objectifs affichés équivalent à **9% de vente réalisée dans des canaux dits « humanisés »**

**Un management uniquement orienté sur le chiffre d'affaire complète le dispositif.**

**L'instauration de la rémunération à l'acte et des notations liées à l'atteinte des objectifs et à l'adhésion aux projets de l'entreprise tente de se substituer au cadre statutaire.**

Le Nouvel Espace de Vente (NEV) du Havre, celui de Vernon et celui de Rouen à venir, ne sont que des outils au service de cette politique destructrice d'emploi.

- **Suppressions d'Emplois avec augmentation de charge de travail sur les agents restants.**
- **Suppression de la vente départ immédiat par la banalisation des guichets alors que notre établissement est à vocation TER et Inter cités avec une forte demande de départs immédiats.**
- **Exhortation à l'utilisation de canaux de vente n'utilisant pas de personnel.**
- **Organisation structurelle des NEV pour renforcer le management des vendeurs par le chiffre d'affaire et la culture du résultat.**
- **Rationalisation des surfaces affectées aux agents afin de réduire les frais généraux par une redistribution vers des commerces.**
- **Déqualification du métier d'ACM par des nominations à la qualification D à la vente ou comme conseillers clientèle sous conditions d'adhésion à la politique de l'entreprise. (contraire au dictionnaire des filières)**
- **Volonté d'écarter les usagers aux plus faibles moyens (clients Pôle Emploi et famille nombreuse considérés comme faisant perdre du temps !)**
- **Abandon du traitement des tarifs sociaux**

Nous sommes bien loin des critères définissant une entreprise de Service Public avec égalité d'accès, péréquation tarifaire et service rendu à la population. Cette situation entraîne forcément des mécontentements de la part des usagers, mécontentement que les agents doivent gérer. Cette souffrance supplémentaire n'est pas prise en compte par la direction.

Conditions de travail dégradées, souffrance au travail et comportement managérial agressif, voilà ce que vivent les agents commerciaux !

**Le syndicat CGT du Havre s'engage** à combattre ce système pervers, la reconnaissance du métier de vendeur passe par une évolution de carrière correcte et un salaire décent et pas par une individualisation de la rémunération.

**Une reconnaissance qui passe par la lutte pour obtenir le code prime 3.**

**Une reconnaissance qui passe par la lutte pour la prise en compte de la pénibilité pour l'ensemble des métiers en contact avec les usagers, métiers qui sont aujourd'hui les grands oubliés des mesures pénibilité.**

## **> ESCALE VOYAGEUR:**

Au fur et à mesure du découpage des activités SNCF, l'escale a tendance à se transformer en un « fourre-tout » où les fondamentaux de la sécurité se trouvent dilués et bafoués.

La direction, dans sa recherche effrénée de productivité, travaille au transfert de tâches essentielles, telles que l'accompagnement des PMR par d'autres opérateurs ou vendeurs des zones diffuses à qui l'on demande de quitter leur poste pour faire de l'accueil au départ des trains. Cette obsession conduit aussi à transférer les opérations d'autorisations de départs de trains aux ASCT ou aux ADC.

La CGT combat fermement cette orientation ! Cette tâche au sol est loin de représenter une opération anodine et sans incidence. C'est un acte de sécurité, une boucle de rattrapage essentielle que la Direction tente de supprimer.

Pour la CGT, la sécurité des usagers, des personnels et des circulations n'a pas de prix !

Les formations nécessaires à l'accomplissement des missions de l'escale se dégradent et disparaissent. Les cheminots affectés au produit train ne sont pas épargnés, puisqu'ils subissent de plein fouet les évolutions techniques et organisationnelles. Le nouveau matériel utilisé (les rames blocs, TER2NNG, etc.) diminuent la charge de travail de ces personnels. Les réaménagements de roulements de matériel conduisent à des suppressions d'emplois, voire des fermetures de sites.

### **Le Syndicat CGT du Havre s'engage à défendre:**

- ✓ Le produit train s'inscrit dans un développement durable du Transport régional et national de voyageurs, avec une organisation basée sur la complémentarité des services, garantissant sécurité, qualité de service, conditions de travail.
- ✓ Des effectifs suffisants, pour couvrir l'ensemble des postes, afin de garantir une souplesse dispensant les formations et assurant les remplacements divers (congrés, repos, maladies,...)
- ✓ Des formations enrichissantes pour l'ensemble des métiers (manœuvre, transport mouvement, escale et accueil)
- ✓ Les agents de la filière Transport Mouvement, les connaissances métiers (sécurité, circulation,...) doivent être consolidées pour garantir à ces personnels leurs compétences et un déroulement de carrière harmonieux dans l'ensemble des postes et filières.

## **> INFRA TRANSPORT MOUVEMENT**

L'exercice des métiers Transport-Mouvement se décline dans un contexte dégradé.

Les modifications des organisations de la production ferroviaire par la direction SNCF ont des incidences majeures sur les métiers et parcours professionnels des agents de la filière Transport Mouvement, aujourd'hui complètement désintégrée. Les fameuses « passerelles » tant promises par la direction au moment de la mise en place des réorganisations n'existent pas ou sont de véritables « pont-levis » ouverts selon leur bon-vouloir. Les Cheminots en pâtissent directement. On ne peut se satisfaire de cette situation !

De même, l'installation dans le temps des problèmes d'exploitation occasionne un recours quotidien au savoir-faire pratique et à l'expérience des collectifs de travail, qui tendent à se déliter. L'implication des agents est heureusement remarquable. Elle contribue de manière significative à maintenir un haut niveau de sécurité et assurer la production la plus optimale.

C'est en particulier le cas pour les agents assurant la circulation. Ce secteur d'activité est très sollicité, les conditions de travail sont souvent difficiles et la reconnaissance de la direction n'est pas au rendez-vous. L'entreprise ne peut faire abstraction dans ses décisions et actes de direction de ces contraintes et des souffrances collectives qu'elles nourrissent.

Sur notre périmètre, l'organisation de la production sur l'ensemble de la zone circulation du Havre et de ses alentours est l'objet de pressions quotidiennes et de nombreux dysfonctionnements.

La disparition programmée du site de Soquence, commencée avec l'abandon du poste A, est incohérente au vu des volontés de développement du mode ferroviaire sur Le Havre !

**Le syndicat CGT du Havre s'engage** à défendre le nombre d'emploi par postes, nécessaires à une production de qualité, avec les qualifications adaptées, prenant en compte les critères de pénibilité, de conditions de travail de haut niveau et d'aménagement des fins de carrière.

## **> FRET**

Malgré les engagements politiques pris lors du « Grenelle de l'environnement », La SNCF, avec le large appui du gouvernement, a fermé plusieurs triages et des centaines de gares, détruit la majeure partie de son outil de production fret, a transféré les trafics sur la route, tout en supprimant des milliers d'emplois dans cette activité.

La SNCF a redoublé sa casse du service public ferroviaire de transport de marchandises au travers de l'abandon du « wagon isolé » et une politique de filialisation par morceaux, de l'ensemble de son activité.

Le site du Havre, avec la disparition de l'EPIC SNCF au profit des filiales essentiellement, en est le malheureux témoin !

Ces choix éminemment politiques actent la filialisation par secteurs de marchés de l'EPIC SNCF dans le domaine du Fret et facilitent la mise en place d'opérateurs privés.

**C'est inadmissible ! L'objectif ne doit pas être l'abandon, mais bien la confirmation du fret comme transport d'intérêt général pour notre société !**

Depuis des années, l'offre de transport ferroviaire est en diminution constante. Le trafic de 2010, en y intégrant les nouveaux entrants, est passé en dessous des 25 GtK, soit la moitié de celui des premières années 2000. L'impact sur la performance des chaînes logistiques dessert les Entreprises et contribue à une perte de compétitivité de l'économie nationale, à l'attractivité des territoires et des ports français. Des lignes capillaires, des triages et des installations terminales sous traités disparaissent profitant au report modal du fret ferroviaire sur la route.

Sans une volonté politique forte, prenant notamment en compte une politique de volume, le risque est important de mettre en danger la viabilité du transport ferroviaire, qu'ils soient de voyageurs ou de marchandises !

Rappelons-nous simplement que le TGV n'a pu se créer, avec l'entreprise publique SNCF intégrée, que grâce aux investissements issus des recettes financières du transport de marchandises, à un moment où le transport voyageur était en déficit chronique.

La conjugaison de la réduction des moyens de production et de la baisse de la qualité de l'infrastructure ferroviaire est un non sens politique et économique.

Pour la population, c'est plus de camions sur le réseau routier avec ses cortèges de bouchons, d'accidents de détérioration des infrastructures routières. C'est également une dégradation environnementale qui s'accélère.

Il faut mettre le ferroviaire dans une dynamique de réponse aux usagers, aux industriels et pour cela, sortir de l'a priori que le lotissement, marché européen d'avenir, ne serait structurellement et définitivement non rentable.

Cela suppose de repenser la place du ferroviaire, de le remettre à l'endroit en partant des besoins locaux.

La CGT alerte depuis des années sur les choix de gestion imposée par la direction de la SNCF et le Gouvernement. Aujourd'hui, il ne s'agit pas de faire du fatalisme et de se laisser emporter par les mensonges permanents du libéralisme. Il s'agit de réfléchir à partir des réalités et de changer radicalement de politique.

En ce sens, la CGT entend combattre ces orientations tout en continuant à porter des propositions alternatives.

**Le syndicat CGT du Havre s'engage à obtenir :**

- ✓ Un rééquilibrage des modes de transport de conteneurs sur le Havre à l'avantage des moyens de transport propres et sûrs pour limiter les accidents de la route et la pollution.
- ✓ Une réelle politique de développement du transport ferroviaire pour Port 2000 (wagon isolé et combiné), au sein de l'EPIC SNCF. Donc, le retour de l'activité au sein de l'entreprise publique.
- ✓ La reprise de la dette de la SNCF par l'Etat. Ce qui aurait un impact positif sur le Fret ferroviaire au Havre.
- ✓ Que l'Etat impose avec la SNCF dont il est l'unique actionnaire un transfert immédiat de la route vers le fer. FRET SNCF doit être un service public fort pour que l'Etat puisse agir sur la répartition des modes de transports en France et en particulier sur Le Havre.
- ✓ Le développement d'une politique de volume des transports ferroviaires de marchandises en toute sécurité, parce qu'avec le service public FRET SNCF et le savoir-faire des Cheminots à statut.

## **> SURVEILLANCE GENERALE :**

**Le syndicat CGT du Havre s'engage** à œuvrer pour que des effectifs supplémentaires soient attribués au Havre. Des emplois supplémentaires justifiés par l'étendue géographique du site et les missions variées de la profession. L'agent SUGE doit être au service de toutes les activités et des cheminots pour assurer la protection des personnes et des biens.

## **> FILIERE MEDICALE ET SOCIALE :**

Suite à la Note N°50 du Conseil d'Etat et en conformité avec les textes européens, le service médical qui accorde l'aptitude médicale au salarié des transports ferroviaires (habilitation à des tâches de sécurité relevant de l'arrêté d'aptitude) ne peut plus être le même service qui fait la surveillance habituelle de médecine du travail. Le Conseil d'Etat, saisi par deux organisations syndicales, a statué à partir du code du travail en validant la séparation de la médecine de prévention et médecine d'aptitude. Dorénavant à la SNCF, ces deux fonctions ne pourront plus être exercées par le même médecin du travail. **Un recul social grave !**

Le syndicat CGT des cheminots analyse ce jugement comme un cadeau empoisonné permettant une remise en cause de notre service médical. Les cheminots en sont les premières victimes. En outre, en refusant de prendre en compte les spécificités des emplois de sécurité à la SNCF, ce jugement ouvre une brèche contre notre statut. Il est important pour la SNCF, entreprise publique nationale historique, de demeurer une référence en la matière, vu sa très longue expérience.

C'est à partir des spécificités de la SNCF et notamment du risque ferroviaire que le Médecin du Travail doit aussi donner son avis sur l'aptitude des cheminots à exercer leur emploi lorsque celui-ci est lié à la sécurité.

Les services médicaux et sociaux ne sont pas épargnés par la politique budgétaire de l'entreprise.

- Fermeture de cabinets médicaux
- Suppression de spécialistes
- Diminution de l'offre de soins avec recentrage unique sur la médecine de travail
- Assistantes sociales non remplacées
- Diminution du nombre d'infirmiers et de médecins, avec périmètres d'intervention et charge de travail qui s'accroissent
- Mise en place de l'arrêté d'aptitude

**Le syndicat CGT du Havre s'engage** à lutter contre toute atteinte à la spécificité de notre système médical liant médecine du travail et de soins et exige un médecin à temps complet sur le Havre, avec le retour de la compétence d'aptitude à la sécurité.

**Le syndicat CGT du Havre s'engage** à veiller au maintien sur notre site du service d'action sociale que la direction tente partout de supprimer.

## **> FILIERE ADMINISTRATIVE :**

La mise en place d'un Centre de Mutualisation Gestion Administrative (CMGA) sur notre région, dont le but était de mutualiser la gestion administrative des établissements au sein de cette structure commune, a eu des conséquences destructrices sur l'emploi et les conditions de vie et de travail des agents administratifs, notamment en terme de souffrance au travail, encore aujourd'hui, la situation est plus que précaire...

Le développement de la gestion par activités, le développement des plaques multirégionales et la prétention des domaines à vouloir faire des économies sur les agents administratifs posent le problème de l'identité transverse de nos métiers et celui de la réponse réelle de proximité aux besoins de chaque cheminot.

De plus en plus, la filière administrative est dévouée à des contrats en alternance (80 % en moyenne dans les différents Etablissements), ces agents « corvéables » ont remplacé les cheminots de la filière administrative, pourtant compétents. Dès maintenant, il nous faut batailler pour que ces agents à contrat précaire et peu rémunérés, soient recrutés à terme au statut.

Demain au travers de la structuration existante, rien n'empêchera la direction d'externaliser l'ensemble des tâches administratives.

**Le syndicat CGT s'engage** à œuvrer pour que la filière administrative reste un service de proximité et de réelles réponses aux besoins des cheminots, c'est un maillon important dans l'entreprise ! Qu'elle ne soit pas un métier sans avenir, et que ces agents aient une reconnaissance réelle de leurs spécialités.

## **> CONDUITE :**

L'ensemble des textes prévoyant la libéralisation, proposés sans cesse, ne fournissent qu'une dégradation majeure des conditions de travail sur base de volontariat ou non (Rapports Haënel, Grignon, etc...)

Les agents de conduite à la SNCF, qu'ils soient au Fret, au Voyageur ou à l'Infra, ont les connaissances et savent assurer un travail de qualité avec un haut niveau de sécurité. La concurrence ne peut rien apporter, hormis la dégradation du service rendu aux usagers et celle des conditions de vie et de travail des conducteurs !

**Si nous ne revenons pas aux fondements qui ont traversé notre filière : solidarité, esprit de justice, défense du métier... la potion risque d'être amère.**

Les conditions sociales de haut niveau n'ont jamais empêché, bien au contraire, le développement des trafics. D'ailleurs, pourquoi et comment le trafic TER a été multiplié par 3 ? A-t-il fallu rogner sur les conditions des ADC ? NON ! C'est par une volonté politique de volume alliant besoin des populations, régularité et sécurité que le résultat est positif aujourd'hui.

Dans sa course effrénée à la rentabilité financière, c'est le dumping social que la Direction souhaite instaurer, entre UP, puis entre ADC d'une même UP, après la concurrence entre salariés du groupe.

La Direction Traction ne cesse de mettre en œuvre dans les établissements des mesures non conformes aux décisions arrêtées par la concertation au niveau national ou prescrites dans les différents textes réglementaires. (Titres 1 et 2 du RH0077) et cela augure bien mal de l'attitude de la Direction SNCF face aux Pouvoirs Publics sur la réglementation concernant les Entreprises Ferroviaires.

**Nous n'acceptons pas cette façon de faire !**

Cette démarche n'est pas étrangère à l'attitude actuelle de la Direction Traction et plus globalement de la Direction qui, pour diminuer les coûts conduite, n'hésite pas à passer en force sur le non-respect du dictionnaire des filières, sur le travail de nuit et sur l'incitation pour garder les ADC au-delà de cinquante ans alors que dans certaines résidences les ADC restent inutilisés.

Cela ressemble plus à une contribution pour la remise en cause du régime spécial des retraites des cheminots qu'à une protection de la SNCF face à la concurrence !

La qualité de la production repose en grande partie sur la robustesse dans la programmation du service, et la souplesse dans son adaptation et son exécution.

Cela ne peut être obtenu que par une traction unique travaillant pour toutes les activités avec un volant d'ADC, des locomotives en réserve et une commande de proximité.

La spécialisation d'une partie des engins et de certaines journées de roulements ADC répond à la nécessité de robustesse, mais tout spécialiser apporte de la rigidité. Les moyens de traction (locs et ADC) doivent pouvoir être utilisés de manière mutualisée. La gestion des locomotives peut se faire au niveau régional mais pour être efficace, elle doit être multi activités.

Les aléas (accidents de personnes, maladies, retards, demandes de secours....) ne peuvent plus être gérés en temps et en heure et les répercussions en cascades sont légion. A cela s'ajoutent les suppressions d'effectifs ADC et le stress augmenté pour les gestionnaires des moyens (GM).

Dans une logique multi activités, positionner en des points stratégiques du territoire des réserves multi activités locomotives et ADC.

Par contre, la commande à distance des ADC est moins efficace et complètement déshumanisée. Il faut revenir à une gestion de proximité, avec une mise en place de Gestionnaires de Moyens multi activités dans les UP.

Ne pas oublier de garder un œil sur le projet Grand Paris qui entraînera une charge de travail supplémentaire et des besoins en effectif augmentés en conséquence.

**Le syndicat CGT du Havre revendique :**

- Le maintien des effectifs, par l'embauche et la mise en formation au vu des départs à la retraite et du développement de la charge du travail.
- Des formations en adéquation avec leur métier de conducteur.
- Un parcours professionnel sur le site du Havre.

## **> AGENTS DES TRAINS (ASCT) :**

Le contexte ferroviaire est en pleine évolution. D'une part, les besoins de transport sont importants et d'autre part, pour y faire face, la situation politico-économique vise à imposer un marché concurrentiel basé sur le dumping social.

C'est donc dans ce contexte que gouvernement et direction SNCF envisagent d'adapter le transport ferroviaire aux principes du libéralisme.

Les objectifs de la direction sont le pilotage par ligne, le développement de la polyvalence des métiers, guidée par la logique de baisse des coûts.

A ce titre, la direction veut développer la productivité en touchant au contenu et au périmètre des métiers de l'ensemble des fonctions.

La Direction des Trains estime pour sa part que ses coûts seraient trop élevés de l'ordre de 30%.

Demain, le risque est de voir le métier d'ASCT et les formations éclatés dans les diverses activités. L'éventualité d'un cloisonnement du métier dans une activité entraînerait une déqualification et par conséquent une évolution professionnelle restreinte.

Les conditions sociales des ASCT, la reconnaissance de la qualification, les conditions de vie et de travail, sont étroitement liées au statut de l'entreprise SNCF et aux organisations de travail en place.

La présence d'ASCT sur tous les trains est et reste indispensable, les nouveaux matériels EAS menacent très sérieusement cette règle.

En identifiant plusieurs catégories de trafic, TER, Périurbain, Grandes Lignes, TGV, la Direction veut faire évoluer le contenu, le périmètre du métier et les organisations.

Au prétexte de se « préparer à la concurrence », et afin de dégager de la marge, la Direction envisage des évolutions fondamentales.

L'entreprise en instaurant le principe d'un agent seul par train, limite les contacts entre eux et dégradent fortement les conditions de travail. Un sentiment d'isolement se développe chez les ASCT.

La vocation du métier d'ASCT est l'accompagnement des voyageurs à bord des trains en toute sécurité.

Le métier d'ASCT, y compris en travail d'équipe, ne peut se limiter aux missions de lutte contre la fraude et de sûreté.

Le port du badge nominatif et l'annonce nominative personnalisent la relation au voyageur. De plus elle tend à affaiblir la position d'autorité inhérente au métier d'ASCT.

Dans les années à venir, nous assisterons à un renouvellement important de l'emploi. Les remplacements résulteront pour partie des plans de restructurations de l'entreprise au détriment des embauches.

Il est indispensable que l'ECT ait une vraie politique de formation afin que, dès son entrée dans le service, le futur ASCT puisse acquérir les gestes et les pratiques du métier, un savoir faire, une connaissance de l'entreprise SNCF et son environnement.

Dans notre filière, les EVS sont utilisés par la Direction comme un artifice qui influe directement sur le niveau de rémunération. Ce système pèse fortement sur les conditions de travail des ASCT, mais également sur le niveau de l'emploi. Les indemnités et les gratifications ne doivent rémunérer que des sujétions particulières inhérentes à l'exercice du métier et les allocations constituent quant à elles des remboursements de frais.

Tout agent aspire à un déroulement de carrière tenant compte de son expérience et de sa formation.

### **Le syndicat CGT du Havre s'engage :**

- ✓ Pour une présence systématique d'ASCT sur tous les trains, périurbain et grandes lignes. Il faut également un système d'appui aux agents de train efficace et pertinent, en phase avec nos besoins : mettre en adéquation l'effectif utilisable avec l'effectif nécessaire, garantissant sécurité et qualité de service.
- ✓ Pour une vraie prise en compte de l'état sanitaire de L'ECT et l'embauche de nouveaux agents.
- ✓ Contre les notations au choix, l'entretien individuel et les primes au mérite.
- ✓ Pour que le congé maternité ou paternité ne pèjore pas les agents.



## **> EQUIPEMENT :**

### **Du point de vue national :**

☞ Les EVEN devenus INFRAPOLE se vident au fur et à mesure des restructurations successives et des départs en retraite non remplacés. Sans parler du « vieillissement » de la population des INFRAPOLE, dont l'âge moyen est de plus de 50 ans.

**Nous revendiquons l'augmentation des effectifs dans les INFRAPOLE, pour un réseau de qualité sans ralentissements (+ de 1500 kms répertoriés en 2011) !**

☞ Depuis 2009, nombre de restructurations ont eu lieu, nous sommes passés d'EVEN Porte Océane à EVEN Haute Normandie à Infrapôle Normandie, sans que les effectifs soient augmentés. De plus, la mobilité comme le déplacement routier s'est accrue fortement, augmentant les risques et entraînant de nombreux accidents. De plus, nous nous opposons à la création d'une filiale travaux à l'Équipement, qui n'est là, comme pour le Fret, que pour faire du « Dumping Social ».

**Aussi, Nous revendiquons l'arrêt de toutes les restructurations, et toute mobilité à marche forcée !**

☞ La mise en place du nouveau règlement S9, a enregistré une baisse significative de la production. Les agents restent très sceptiques quant à cette nouvelle organisation qui est moins claire et explicite pour l'ensemble des agents. Elle allège le niveau de sécurité global, alourdit les procédures de protection de chantiers et baisse les conditions de sécurité des personnels (boucle de rattrapage diminuée). De même, elle permet l'externalisation des tâches équipement.

☞ La SPRC est un échec. La production est affaiblie, contrairement à l'objectif initial, d'ailleurs elle sera abandonnée fin 2011 au profit de P.A.C.O ! Un autre nom, mais une même politique !

**Nous revendiquons la refonte de ce nouveau S9, la CGT étant force de propositions !**

### **Du point de vue local :**

☞ Sous couvert de la perte des voies de port, l'entreprise veut encore «faire moins» en effectifs. Tout aussi grave, elle entend étendre le parcours géographique des interventions, en y associant une augmentation des cycles de maintenance d'entretien, et un allègement des groupes UIC, omettant de prendre en compte les sillons des filiales et autres entreprises ferroviaire. C'est inacceptable pour une qualité de travail en adéquation avec l'idée d'une entreprise de service public !

☞ Suite au marché perdu des voies de port, la direction SNCF doit travailler dès maintenant, pour se positionner afin de reconquérir la maintenance à long terme avec des cheminots à statut. La conception des installations ferroviaires transférées au GPMH est incompatible avec les limites d'un véritable réseau intégré assurant la sécurité des transports et des salariés. Nous revendiquons donc l'abrogation du Réseau Ferré Portuaire.

**Nous revendiquons le maintien des effectifs pour un service « maintenance et travaux » de proximité.**

☞ La direction a pour objectif d'agrandir les parcours d'astreinte, augmentant ainsi les délais d'intervention et le nombre de kilomètres accomplis par l'agent, augmentant de par ce fait et de manière significative le risque d'accidents liés à la fatigue et aux déplacements. Ces risques sont omis dans le document unique qui reste dans les tiroirs ! De plus, la direction projette à court terme, une astreinte par liste d'appels sans tableau comme pour le service de neige !

**Nous revendiquons l'arrêt des agrandissements des parcours d'astreinte et le maintien des tableaux d'astreinte !**

☞ Sous couvert du « Grand Stade » et de la perte des voies de port, la direction entend fusionner les brigades Equipement du Havre Port 1 et Soquence.

**Nous revendiquons le maintien des équipes de Soquence et de Port 1 sur leur site de production avec redéfinition des parcours pour pérenniser les brigades à long terme.**

☞ **Nous revendiquons le maintien des accords locaux existants !**

## **> MATERIEL/VISITE :**

Le Matériel est une des filières où les conditions de rémunération sont les plus basses dans l'entreprise.

Même si la direction du Matériel, après une large mobilisation des agents, a lâché une première revalorisation de la prime de travail à hauteur de 4% pour le 1<sup>er</sup> janvier 2010, et deux autres pour janvier 2011 et 2012, la rémunération des agents reste insuffisante et ne correspond pas aux attentes et exigences des cheminots. La direction tente de soumettre les éléments de rémunération à des objectifs de rentabilité financière dans la fonction.

**Pour la CGT, il convient d'amplifier le mouvement revendicatif et de porter haut les exigences d'une revalorisation conséquente de la rémunération, et notamment l'augmentation de la prime à hauteur de 25% du traitement (12% actuellement).**

La direction du matériel n'a cessé depuis 2004 de restructurer et réorganiser (externalisation de la maintenance des Installations, Outillages, PLI, Centres d'excellence, transfert de la charge visite à l'exploitation, déroulement de carrière et évolution de la prime de travail, spécialisation par technologie...), justifiant ces évolutions en invoquant le contexte actuel et la productivité.

Les conséquences sont inadmissibles : des milliers de suppressions d'emplois, des conditions de travail dégradées, des organisations inefficaces, une production délétère, pénuries successives de pièces, aléas constants de la production... La liste est longue et, une fois de plus, ce sont les cheminots qui payent cash la facture.

Pour la CGT, nous sommes bien face à un plan comptable de l'entreprise. Les activités somment le Domaine Matériel de réduire ses coûts de maintenance et brandissent la menace du moindre coût privé. Belle conception de l'entreprise intégrée !

### **La CGT revendique :**

- ✓ Plusieurs Centres « Production Réparation Matériel » (PRM) pour œuvrer sur une même famille de PRM. C'est la garantie d'une capacité de production suffisante en cas de pointe de charge et en cas d'aléas.
- ✓ L'embauche massive d'emplois pour palier à l'évolution démographique forte qui arrive avec le départ de nombreux agents détenant un savoir-faire important dans des technologies de plus en plus pointues.
- ✓ Un système de notation qui permette de promouvoir et reconnaître les compétences et les savoir-faire.
- ✓ La formation des cheminots aux nouvelles technologies.
- ✓ Le retour à une organisation qui permette une production efficace. L'assurance d'une réactivité adaptée à nos besoins, passe par le maintien de plusieurs centres de production des PRM, des machines outils performantes et un niveau de stock suffisant.
- ✓ Le maintien d'un haut niveau de performance et de qualité dans le giron public SNCF. L'ensemble de nos savoir-faire doit rester propriété de la SNCF.
- ✓ La fin de la politique du « jetable plutôt que réparable ». Certainement rentable pour l'entreprise, quoique difficilement vérifiable, cette économie pour la SNCF entraîne des coûts pour la société quant au recyclage de ces déchets. Où sont les beaux discours de l'entreprise sur le développement durable ?
- ✓ La fin de la réduction de la voilure sous la pression des activités. Cela passe par la mise en œuvre d'investissements visant à améliorer les taux d'incidents, les taux de disponibilité et la qualité de l'offre proposée tant du point de vue du confort et de la propreté, que du côté de la régularité, de la fiabilité et de la sécurité. C'est notre mission de service public SNCF.

### **Plus localement, le syndicat CGT du Havre s'engage à défendre :**

- ✓ Un pôle réparation de wagons « marchandise » sur le site du Havre.
- ✓ Le nombre d'emplois et de qualifications en adéquation avec les besoins liés à l'augmentation de la charge de travail de l'Agence Matériel Remorqué Voyageur et la régularisation des agents en CDD.
- ✓ Le nombre d'emplois et de qualifications en adéquation avec les besoins liés à la création de l'atelier de réparation Paloma.
- ✓ Les adaptations ergonomiques des postes de travail, indispensables à de bonnes conditions de travail.

## **Défendre les autres secteurs revendicatifs**

### **> PS 25 :**

**La CGT revendique** l'intégration au cadre permanent de tous les agents relevant des contrats PS25 et la prise en compte de l'ancienneté par l'obtention d'un échelon correspondant à la date d'entrée à la SNCF.

**La CGT revendique** la prise en compte du critère « pénibilité » pour les PS25.

### **> ENTREPRISES FERROVIAIRES :**

**La CGT est opposé** à l'ouverture à la concurrence, quelles que soient les domaines d'activités. Le transport ferroviaire ne peut se concevoir que dans le cadre du service public, seul à même de répondre véritablement aux besoins des populations dans le cadre de l'aménagement du territoire. Pour autant, aujourd'hui, de nombreuses entreprises ferroviaires privées et de nombreuses filiales de la SNCF ont été créées. Elles exploitent pour la plupart des salariés sous contrat de droit privé, dans des conditions sociales bien en-dessous de ce qui existe dans l'entreprise publique aujourd'hui. Des cheminots, ayant fait le choix – parfois imposé – de rejoindre ces entreprises, sont également utilisés dans celles-ci, avec des règles d'utilisation qui remettent en cause le Statut.

**La CGT revendique** le retour à une entreprise publique ferroviaire unique : la SNCF.

**La CGT revendique** l'intégration à la SNCF et au cadre permanent, de tous les personnels des actuelles entreprises ferroviaires privées et filiales.

Sur notre site, l'impact est réel. Malgré un combat sans relâche des cheminots militants et élus CGT, de nombreuses tâches sont aujourd'hui assurées par des entreprises privées et filiales. Au FRET, avec Naviland Cargo et la création de NRS ; à l'équipement, avec l'arrivée prochaine de SOCORAIL, filiale d'Europorte, sur le RFP suite à la perte de l'appel d'offre.

Il y a donc de moins en moins de cheminots à statut travaillant sur le site du Havre, d'où de moins en moins de syndiqués.

Pour que notre syndicat Cheminot CGT reste fort, il est impératif de travailler de concert avec ces nouveaux camarades des entreprises privées et filiales qui subissent tout comme nous les dégâts d'une politique ultralibérale.

Pour défendre notre statut nos acquis notre attachement à un service public de haut niveau le Syndicat CGT cheminot du Havre s'engage :

**•A faire pénétrer le plus largement possible nos idées et le syndicalisme CGT dans les différentes entreprises ferroviaires.**

**•A écouter les revendications spécifiques des travailleurs du privé et les défendre individuellement et collectivement.**

**•A apporter notre aide à la création de sections syndicales dans ces entreprises, au sein de notre syndicat CGT des Cheminots du Havre.**

**•D'exiger un statut commun au moins égal à celui des cheminots SNCF pour l'ensemble des travailleurs du FER, et non une convention collective au rabais qui favorise le dumping social.**

C'est par un travail commun et quotidien de tous les cheminots qu'on arrivera à obtenir des résultats.

L'UNION FAIT LA FORCE !

### **> DOM-TOM :**

- ✓ Elargissement des dispositions de la consigne PS2 N°3 à l'ensemble des originaires nés en métropole et aux agents originaires des anciens comptoirs des Indes
- ✓ Voyage payé à 100% tous les deux ans pour la famille de l'agent
- ✓ Obtention d'une journée chômée pour commémorer en Métropole l'abolition de l'esclavage
- ✓ Attribution de la prime vie chère
- ✓ Prise en charge du déménagement lors du départ à la retraite « Domicile à domicile »
- ✓ Participation aux frais de voyage pour les retraités.

## **> RETRAITES :**

Il ne s'agit pas pour nous, de réécrire ici ce qui est déjà acté dans les différentes plateformes revendicatives de nos différentes instances, UFR, FD, UCR et Confédéral mais de rappeler ici nos exigences les plus criantes.

Il reste que notre champ d'action est très limité, tout d'abord une occupation permanente du terrain pour la défense des intérêts des retraités cheminots, ensuite, la manifestation et le soutien à nos camarades actifs. Un autre champ d'action verra le jour en 2012, celui de citoyen, qui va nous permettre de nous exprimer dans les urnes...

Nous condamnons les plans « anti-déficit » annoncés par le gouvernement qui auront des conséquences néfastes sur le pouvoir d'achat des retraités. C'est le cas, notamment, avec la hausse de la taxe sur les contrats responsables et solidaires qui passe de 3,5 % à 7 % entraînant de fortes augmentations et va obliger les familles à payer 2,2 milliards d'euros de plus pour leur complémentaire santé.

Nous revendiquons une augmentation significative des retraites, en particulier pour les basses pensions et les pensions de réversion avec un minimum de pension au niveau du SMIC et une nouvelle modalité d'indexation des pensions avec le retour de la péréquation.

Nous réaffirmons notre attachement aux facilités de circulation et à l'amélioration de celles-ci, ainsi qu'au paiement trimestriel et d'avance des pensions, comme actuellement.

Enfin, Nous condamnons la décision gouvernementale de reporter à 2012 la réforme du financement de la perte d'autonomie.

Nous rappelons la nécessité de créer une prestation universelle de compensation de la perte d'autonomie quel que soit l'âge, prise en charge par la solidarité nationale, dans le cadre de la sécurité sociale. Des mesures urgentes s'imposent, en particulier pour diminuer le reste à charge des familles.

## **> EGALITE PROFESSIONNELLE :**

La société française est malade de ses injustices, de ses **discriminations**, du sexisme, du racisme, de l'homophobie, de toutes les discriminations liées à l'âge ou au handicap...

La SNCF, comme entreprise publique, doit prendre conscience de ses responsabilités et de ses devoirs par rapport à ces problématiques. La lutte contre les discriminations ne peut se contenter d'être un beau discours au sein de l'entreprise ! Commençons par donner un véritable rôle aux commissions « égalité professionnelle » des CE !

La CGT a signé l'accord pour l'égalité professionnelle hommes-femmes et veut le faire vivre dans l'entreprise.

**La CGT soutient** la recherche d'une plus grande diversité dans le recrutement. Et nous considérons que la lutte contre les discriminations passe aussi par l'extension des garanties statutaires pour tous !

## **Faire du Comité d'Etablissement, un véritable outil du syndicat !**

### **Des élus CGT porteurs des orientations et propositions de la CGT pour le développement des activités sociales nationales et de proximité.**

Si pour certains cheminots havrais, le comité d'entreprise se résume à l'arbre de Noël et à l'employée CE officiant à l'antenne bibliothèque, **c'est que l'ensemble des élus du site n'a pas su donner aux salariés la véritable dimension des CE/CCE.**

Le CER est essentiellement un organe consultatif qui dispose néanmoins de droits à l'information et consultation sur la marche générale de l'entreprise. Il a pour objet d'assurer une expression collective des salariés permettant la prise en compte permanente de leurs intérêts dans les décisions relatives à la gestion, à l'évolution économique et financière de l'entreprise, à l'organisation du travail et à la formation professionnelle.

C'est pourquoi, Il nous appartient, par l'intermédiaire de nos élus au CER de Normandie (2 pour Le Havre, pour 2011/2014) et au CE Fret, de l'ensemble des élus et du projet politique CGT qui est l'acte pour lequel la CGT traduit nos orientations définies en congrès, de diffuser aux cheminots les initiatives de la CGT dans ce domaine et relayer les revendications nationales qui sont :

- ✓ Intervenir dans le champ économique de l'entreprise. Porteurs des revendications des cheminots, les élus interviennent lors des séances plénières. Pour émettre des avis motivés sur la politique de l'entreprise et sur les sujets sur lesquels ils sont consultés par la direction, ils s'appuient sur le travail des commissions.
- ✓ Développer les activités sociales sur la base de deux valeurs essentielles : solidarité et égalité de traitement (pas de chèque vacances) et de trois principes : enrichissement de l'individu / contenu émancipateur/échange, respect de l'autre, droit à la différence.
- ✓ Prise en compte de 3% de la masse salariale pour les actifs.
- ✓ Attribution par la SNCF d'une dotation sociale égale à 1% de la masse globale des pensions de retraite.

### **Des élus CGT porteurs des orientations et propositions de la CGT pour le développement des activités sociales nationales et de proximité.**

## Défendre la Contribution du Syndicat du Havre

- présentée au Grenelle de l'Estuaire
- présentée au Débat Public « Ligne Nouvelle Paris Normandie » (LNPN)

Fruit du travail de nos militants, le syndicat CGT s'engage à le porter auprès de l'ensemble des décideurs et de la population.

(en annexes)

### Droits syndicaux / Dialogue social / Droit de Grève : Un combat d'actualité !

Le « service minimum » reste destiné à diviser les usagers et les salariés. Il est inopportun et dangereux pour la démocratie, et ne répond en rien aux problèmes quotidiens (retards, incidents matériel, infrastructures désuètes, insalubrité du matériel...).

Si la CGT reste disponible pour rechercher les voies et les moyens d'améliorer le dialogue social, elle reste **résolument opposée à toute remise en cause du droit de grève.**

**L'amélioration des droits syndicaux** : les droits d'intervention des élus doivent être mieux entendus et respectés, c'est une nécessité ! Les élus et mandatés doivent avoir un poids prépondérant, avec un éventuel droit de veto dans les orientations et les choix économiques et sociaux pris par l'entreprise !

Au même titre, le droit à la formation syndicale pour tous nos syndiqués est un enjeu majeur !

Nous déplorons depuis quelques années une augmentation des discriminations syndicales de la part de nos dirigeants... les exemples ne manquent pas ! **Nous n'aurons de cesse de combattre ces pratiques !**

### *L'emploi, la formation, les salaires... Au cœur de l'enjeu !*

#### 1. L'emploi.

Au moment où les prévisions démontrent que les besoins de transport vont considérablement augmenter, où l'exigence du rééquilibrage rail/route s'affirme de plus en plus, dans un contexte d'augmentation des prix pétroliers et de baisse constante des réserves d'énergies naturelles, la SNCF, à cause de moyens humains et matériels insuffisants, ne peut y répondre.

Il en est ainsi de l'évolution des effectifs de cheminots qui connaît une baisse significative. La direction revient à de vieilles recettes, à savoir utiliser **le personnel comme variable d'ajustement du budget**, méthode aux effets néfastes sur le devenir de notre entreprise. Elle reconnaît aujourd'hui ne plus être en capacité d'embaucher, à cause principalement de son organisation interne, mais aussi au manque d'attractivité du métier de Cheminot (salaires bas, périodes de travail décalées, travail SD&F, régime de retraite modifié qui allonge la durée des cotisations, donc le moment du départ, et baisse les pensions...)

**Pas plus hier que demain, la CGT ne se satisfera d'une baisse de moyens humains. Et avec les cheminots, elle déterminera les conditions pour s'y opposer !**

**D'autant plus que les suppressions d'effectifs font peser de graves menaces sur notre caisse de prévoyance qui doit rester un modèle de protection sociale.**

Concrètement sur le site du Havre plusieurs dossiers :

#### ✓ Voies de ports.

Un dossier lourd de conséquences pour l'emploi et qui touche l'ensemble des filières.

Après la création de RFF et la période transitoire assurant la SNCF comme gestionnaire d'infrastructure délégué des ports, un appel d'offre a été ordonné par les tenants du libéralisme, afin d'écarter l'entreprise publique et ses cheminots, de l'exploitation, de l'entretien et de la maintenance des infrastructures des voies ferrées installées sur le domaine portuaire public.

Cet appel d'offre, valable de 3 à 5 ans à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2012, transfère l'entretien et la maintenance de ces voies et postes, et inscrit dans les actes des décisions politiques qui vont à l'encontre des conditions de sécurité, des

conditions sociales de haut niveau, des conditions de services rendus aux acteurs économiques et usagers du mode ferroviaire. Il n'est que le début d'une volonté politique de se séparer complètement du Service Public ferroviaire, sur un site que l'on sait économiquement viable avec une forte volonté de développement du Port, afin de livrer l'entièreté des profits à des intérêts privés et financiers.

**La CGT s'engage** à continuer la mobilisation des cheminots sur ce dossier, sur la base du travail et des propositions du syndicat, c'est-à-dire, à défaut du maintien dans le giron de RFF des 255 Kms de voies, l'obligation de RFP à prendre la SNCF comme unique GID.

Pour ce faire, le syndicat CGT des Cheminots du Havre s'engage à développer des convergences de lutte avec les salariés portuaires, pour que le Port du Havre, domaine public, reste exploité par des entreprises publiques avec des salariés à statuts et conditions sociales de haut niveau.

#### ✓ **Port 2000.**

Un défi pour la région, la France, l'Europe et le service public !

Un projet aussi important n'est pas sans **conséquence sociale** et petit à petit on se rend compte de la mise en place de **stratégies économiques et sociales favorisant des opérateurs privés ou des filiales**, où le statut des salariés n'est pas un modèle du genre.

**Le syndicat CGT doit** continuer à se battre pour montrer que la SNCF et son personnel à statut ont toute leur place et leur pertinence au sein du trafic portuaire.

**Le syndicat CGT doit** lutter pour éviter un désengagement du service public ferroviaire, gage de sécurité, de qualité de service, de réponse aux besoins de transport des entreprises et de la population et garantissant aux personnels un statut social de haut niveau en matière de salaires, de garanties d'emplois, de formation, de qualification, de retraite et de protection sociale. A l'heure où l'ensemble des acteurs économiques et sociaux débattent de la nécessité de la place prépondérante du ferroviaire dans le transport des marchandises et du développement durable.

#### ✓ **Arrivée de la concurrence**

La **concurrence, largement expérimentée pour le Fret**, affaiblit un peu plus notre entreprise historique déjà malmenée par la concurrence déloyale de la route. Mais elle n'est qu'un prétexte pour la direction et le gouvernement pour faire du « dumping social » !

L'arrivée des nouveaux entrants sur le réseau ferré national n'est pas gage de développement ferroviaire, comme nous le répètent sans cesse les libéraux. Pour preuve, depuis l'arrivée de cette concurrence en 2003 en France, la part modale du ferroviaire ne cesse de baisser, et ce dans un contexte où le nombre de tonnes transportées croît de manière significative, et ce, malgré la crise...

Les tenants du libéralisme qui prétendent que l'affaiblissement des coûts salariaux et des règles d'utilisation des personnels, sont des éléments à relancer l'activité ferroviaire, se trompent et mentent honteusement !

Ajoutons les multiples exemples d'incidents qui se multiplient aujourd'hui sur l'ensemble de la France, principalement liés à des règles d'utilisation des personnels en dehors de tout entendement et au manque de formation et d'expertises des personnels, où le seul critère d'exigence se situe au niveau comptable !

**Ces dossiers qui ne doivent pas faire oublier le quotidien des sections techniques :**

- Respect du Statut
- Respect de la réglementation du travail (repos, congés, RU etc....)
- Amélioration des conditions de travail

**Des gammes à répéter sans cesse, un quotidien important en matière de défense d'emplois.**

## **2. La formation.**

La formation au poste de travail est devenue la seule logique pour les agents de toutes les filières. Elle est souvent dispensée sur le terrain par un autre agent titulaire du même poste qui n'a ni le temps, ni la formation, ni l'expérience pour l'assumer.

**Pour la CGT il faut développer une structure régionale forte permettant d'impulser et conduire la formation. Des agents formateurs seraient des experts métiers de chaque filière placés sur la qualification F au minimum.**

D'autre part, les délégués du personnel doivent mieux prendre en compte l'analyse du SPF (Schéma Prévisionnel Formation) et faire le lien avec la commission emploi/formation du Comité d'Entreprise pour peser sur les choix de l'entreprise.

De plus, par formation, il faut aussi entendre les possibilités pour le salarié de s'enrichir d'expériences ou d'acquisition de connaissances différentes du domaine ferroviaire, option prise en charge par l'accord formation signé par la CGT en 2005, qui institue le DIF (**D**roit **I**ndividuel à la **F**ormation). Aux délégués de faire connaître aux cheminots les possibilités dans le domaine de la formation et à veiller à ce que la SNCF l'applique dans le respect des règles de cet accord, c'est-à-dire sans détourner ce droit à son profit pour dispenser des formations relevant purement du domaine professionnel !

### 3. Les salaires et pensions.

Le mécontentement reste important sur les salaires et pensions. Les revendications portées par la CGT sont:

- ✓ Pas d'hypothétique « carotte » comme l'intéressement ou la participation, La « Prime » ou la GIR, mais bien une augmentation générale des salaires et des pensions.
- ✓ Salaire d'embauche brut à 1700 euros minimum pour un agent recruté sans diplôme ni qualification.
- ✓ Un rattrapage du contentieux salarial cumulé depuis 1982 avec augmentation générale de 6% comme première étape.
- ✓ Un calendrier permettant d'intégrer dans le traitement les points restants de l'indemnité de résidence pour améliorer le taux de remplacement. (engagement de 1968)
- ✓ La péréquation intégrale des mesures d'amélioration des primes de travail.
- ✓ Un véritable 13<sup>ème</sup> mois, ce qui passe par l'inclusion de la prime moyenne de travail dans la PFA, pour les agents du cadre permanent et tous les contractuels.
- ✓ L'alignement des salaires des zones de résidence 2 et 3 sur ceux de la zone 1.
- ✓ Le relèvement de la pension de reversion de 54% à 75%.
- ✓ Refus de primes au mérite et de notations au choix.

**Le maintien du pouvoir d'achat des cheminots actifs et retraités et le paiement de leur qualification, tant à l'embauche qu'en cours de carrière, passe obligatoirement par un relèvement substantiel de la valeur du point de la grille.**

**Le syndicat CGT s'engage** contre toute individualisation de la rémunération. GIR, GEXCI et autres primes qui ne visent qu'à contourner les garanties collectives de notre système salarial et divisent les cheminots, afin d'éviter à la direction d'apporter une réponse positive aux revendications d'augmentations générales des salaires.

#### Régime de prévoyance et de retraite :

**Le syndicat CGT réaffirme** que le recul imposé par la loi Fillon en 2003, commencé en 1996 par Balladur, qui s'est prolongé en 2007 par l'attaque des régimes spécifiques, et en 2010 à nouveau sur l'ensemble des régimes, n'a rien réglé pour le régime général et qu'une réforme favorable à l'ensemble des salariés reste à conquérir, et **s'engage** à œuvrer pour la défense et l'amélioration de notre statut et de notre régime spécifique !

#### Syndicalisme spécifique: quelles orientations ?

Le service public ferroviaire est confronté à un environnement en profonde mutation : globalisation de l'économie, libéralisation dans l'espace européen, gouvernement au service du MEDEF, collectivités décentralisées...

Une construction européenne élaborée pour justifier du démantèlement des opérateurs publics historiques, au nom du dogme libéral de la libre concurrence : les « paquets ferroviaires » ; les instances européennes poussent à généraliser la concurrence pour le Fret et le trafic Voyageur.

Pilotage interne en évolution par « tubes » d'activité : TER, Transilien, Corail Inter Cité, France Voyage, Infra, Fret... qui pose les questions de l'unicité, de la synergie et de la péréquation entre activités de l'entreprise.

Des conséquences catastrophiques: réduction des effectifs, croissance des activités largement handicapée, investissements nécessaires compromis, entretien insatisfaisant du réseau, abandon de trafic relevant de l'intérêt général, pression sur compte d'exploitation entraînant la dégradation de l'emploi, des salaires, des outils de production, et de la qualité de service.

Toutes ces mesures semblent ouvrir la voie à la filialisation et privatisation. Elles exigent que nous portions une réelle alternative.

Ces transformations conduisent aussi à une augmentation de la zone d'action des dirigeants, maîtrises ou cadres, se retrouvant en difficulté dans leur relation d'encadrant et de moins en moins en capacité d'assurer la qualité de production et de la sécurité.

Bien qu'ils adhèrent de moins en moins aux choix stratégiques de l'entreprise, ils hésitent encore à s'engager pleinement dans des actions revendicatives, mais dans un même temps sont capables de se mobiliser sur certains enjeux de société (Retraites...) et liés à leur métiers (EALÉ, Horairistes, Informaticiens).

Tous ces éléments génèrent un sentiment de mal-être qui s'est traduit par une participation massive aux élections professionnelles de 2011 où la CGT s'est conforté en tant que 1<sup>ère</sup> organisation syndicale à la SNCF, où la CGT reste largement la 1<sup>ère</sup> organisation syndicale dans le collège maîtrise, et la 2<sup>ème</sup> chez les cadres.

Il faut donc gagner le rapport de force avec les ICTAM et les impliquer dans l'action syndicale, surtout dans cette période de grand débat social sur l'avenir des services publics, des retraites, de la protection sociale, du développement durable...

### **Quelles propositions de la CGT pour mobiliser les agents de Maîtrise et les Cadres ?**

La CGT revendique :

- le droit de critique et de refus (en termes de droits, sécurité, santé...) sans sanction ⇒ manifeste pour la réalisation sociale des cadres
- l'opposition à la casse du service public et d'imposer par l'action d'autres choix
- l'opposition au démantèlement de l'entreprise intégrée, avec des propositions alternatives
- le respect de l'accord 35h dans les 2<sup>ème</sup> et 3<sup>ème</sup> collèges, avec une prise en compte réelle de la charge de travail.

L'image de la CGT s'est modifiée. Le syndicalisme rassemblé que nous proposons fait ses preuves. L'accord sur la représentativité nous impose d'être à la hauteur de la place que les salariés donnent à notre syndicalisme.

Toute la CGT doit s'impliquer complètement, pour son propre développement, dans cet enjeu du syndicalisme spécifique, à l'heure où la sociologie de l'entreprise a considérablement évolué, où l'encadrement représente près de 50% des Cheminots de la SNCF et encore plus si on y inclut notre champs syndical qui doit s'ouvrir aux filiales et aux autres entreprises ferroviaires. Le syndicat CGT doit être un véritable lieu de vie, où les personnels des 2<sup>ème</sup> et 3<sup>ème</sup> Collèges peuvent y prendre toute leur place. C'est ce qui favoriserait de nouvelles conditions pour donner envie de se syndiquer. Faire évoluer nos pratiques, c'est convaincre que le syndicat est utile !

**C'est pour cette raison que le syndicat CGT des Cheminots du Havre ont créé une section syndicale spécifique, à même de porter l'activité revendicative spécifique envers les cheminots de l'encadrement.**

**Le syndicat CGT du Havre s'engage** à développer des actions de proximité pour définir avec les agents d'encadrements leurs revendications et leurs propositions, en tenant compte des sites et des spécificités, aller à leur rencontre et les inviter à rejoindre le syndicat CGT, le meilleur lieu pour s'exprimer, élaborer des revendications et choisir les formes d'actions.



## **CONCLUSION**

Les résultats de la CGT dans l'ensemble du monde salarial nous donnent confiance et nous incitent à redoubler d'efforts.

Les cheminots ont conforté la CGT dans sa position de première organisation syndicale, et ce n'est pas rien !!!

Malgré la charge de travail et les difficultés que cela comporte, cette confiance en la CGT doit nous motiver, redonner confiance aux militants et à la future équipe dirigeante.

**Sachons nous montrer dignes et porter haut les revendications des cheminots !**

**Impulsons une politique des transports publics répondant :**

**→ aux besoins de tous les usagers et chargeurs**

**→ aux enjeux d'aujourd'hui et de demain**

**Exigeons que les moyens financiers accordés à la SNCF soient d'un tout autre niveau pour améliorer l'emploi, les conditions sociales et favoriser l'essor économique et industriel !**

**La CGT, avec les cheminots, sera présente pour contester, proposer, agir et négocier pour le développement de la SNCF et la défense des intérêts des cheminots.**

**Vive le 33<sup>ème</sup> Congrès du Syndicat CGT des Cheminots du Havre !  
Vive la CGT !**



**Se syndiquer**

*c'est pas obligatoire*

**c'est juste essentiel !**