

Intervention AG du 23 Mars 2010

Lors du sommet social de la mi-février, le Président de la République a confirmé l'intention du Gouvernement de réformer les retraites cette année. Une question lourde d'enjeux pour tous les salariés, et particulièrement les Cheminots. Depuis déjà 3 mois, les médias se répandent sur le sujet, relayant largement les propos des libéraux au gouvernement et au MEDEF, avec notamment la remise en cause de l'âge légal de départ à la retraite, du nombre d'années de cotisation, **de la période permettant le calcul des pensions (6 mois à la SNCF)...**

Les Cheminots ne sont pas en dehors de la société, et d'ores et déjà on entend à tout va les chantages du libéralisme pour remettre en cause une nouvelle fois notre régime spécifique !

Il est à prévoir, à l'image de ce qui s'est passé en 2003, que la direction ne lésinera pas en matière de propagande pour apporter la douce voix qui voudrait que les cheminots ne soient pas concernés... Ne soyez pas dupes et rappelez-vous du 2^{ème} semestre 2007, où les Cheminots se sont retrouvés seuls à défendre leur régime particulier, face à une propagande gouvernementale en direction de la population, pour nous stigmatiser !

La table ronde sur les salaires a eu lieu ce 17 mars. Les propositions de la direction sont loin d'être satisfaisantes, et la CGT a refusé de signer cet accord au rabais ! En effet, la proposition de la direction est **une augmentation de 0,9% pour l'année 2010, en 2 phases, une à 0,5% au 1^{er} mars, l'autre à 0,4% au 1^{er} octobre.** On est bien loin de l'évolution de l'inflation sur les 12 derniers mois, qui font état de +6% de hausse en matière d'énergie, +0,8% sur les produits frais, +2,5% sur les loyers, +0,8% sur la santé...etc. Ça tend une nouvelle fois à diminuer le pouvoir d'achat des Cheminots. Dorénavant à la SNCF, le contentieux salarial se situe à hauteur de 20% de ce qu'il aurait dû être si l'on avait respecté l'évolution du coût de la vie depuis 1981.

Les retraites, les salaires, l'emploi et les services publics sont au cœur d'une série de conflits en France et chez nos voisins européens. Les salariés, les populations ne se résignent pas à payer les frais d'une crise dont ils ne sont pas responsables.

En France, les mesures prises par le gouvernement n'ont apporté aucune réponse aux urgences sociales. Allègements de « charges patronales », suppression de la taxe professionnelle, aides massives aux banques... n'ont fait que restaurer et conforter les profits des vautours de la finance, sans permettre une reprise de l'activité et une baisse du chômage. Et le patronat en redemande plus !

Quant aux services publics, le gouvernement persiste à supprimer massivement des postes indispensables à des missions utiles comme la santé, l'éducation, la recherche, la justice ... Loin de préparer une sortie de la crise, ces mesures alimentent tous les mécanismes qui nous y ont conduits. La gestion des entreprises emprunte les mêmes recettes : la pression sur les conditions de travail, les salaires, la précarité pour augmenter les dividendes aux actionnaires le plus vite possible.

Les organisations syndicales affirment que le gouvernement n'a apporté aucune réponse concrète sur l'emploi, les salaires, le pouvoir d'achat, les conditions de travail et les politiques publiques. Elles affirment leur volonté d'agir pour que le débat sur les retraites prenne en compte l'ensemble des questions, tant au niveau du privé que du public, notamment le niveau des pensions, l'emploi, le financement, la pénibilité, le code des pensions et la réduction des inégalités.

Les nombreuses actions revendicatives qui se sont déroulées durant toute l'année 2009, les grèves nationales tous services des 03 février et 23 mars 2010, ont démontré le niveau de mécontentement et d'exigences de l'ensemble des cheminots, particulièrement sur le site du Havre.

Les réorganisations et restructurations en cours, et celles programmées, créent un nombre de dysfonctionnements de plus en plus important. Elles provoquent mécontentement, inquiétudes, et soulèvent de grandes interrogations des personnels sur leur avenir.

Les cheminots havrais sont directement impactés par les choix politiques de la direction SNCF, dont ils peuvent chaque jour mesurer les conséquences au travers des évolutions structurelles de leur entreprise. Et les différentes annonces faites, celles à venir, ainsi que les différents bruits circulant sur les chantiers, sont loin d'être en mesure de rassurer les Cheminots sur leur avenir.

Au fret, la volonté dogmatique de la direction de transférer une partie du personnel vers un hypothétique Opérateur Ferroviaire de Proximité (ou Portuaire) en rognant au passage sur les garanties collectives, que sont le Statut et le RH 0077, ne passe pas. Les Cheminots Havrais l'ont déjà exprimé par les lettres de refus remises le 12 janvier 2010.

Dans le même temps, notre fédération a intercepté un document de la direction nationale fret qui travaille, en lien avec le gouvernement, **à une filialisation totale de l'activité Fret, une fois les élections régionales passées. C'est inacceptable !** D'autant plus quand nous savons qu'il y a une pertinence économique reconnue sur le site du Havre, à développer l'activité de transport ferroviaire de marchandises, en lien notamment avec le développement du Grand Port Maritime du Havre (GPMH).

En ce qui concerne la gestion, l'exploitation, l'entretien et la maintenance des voies ferrées portuaires et des installations s'y rapportant, établies sur le domaine public maritime et dénommées Réseau Ferré Portuaire du Havre depuis l'Arrêté du 23/02/2008, le GPMH se doit de lancer des appels d'offre, pour une mise en application au plus tard le 1^{er} janvier 2011. Même si nous sommes en désaccord sur cette répartition, nous actons que l'Autorité a légiféré sur ce transfert.

Il n'en reste pas moins que l'échéance approche rapidement, et que le moins que l'on puisse dire, c'est que la direction SNCF n'a pas l'air de s'en préoccuper. Et ça n'est certainement pas ce qui s'est passé sur le port de Dunkerque, où la SNCF n'a même pas daigné répondre par l'établissement public à l'appel d'offre global, qui est en mesure de rassurer les Cheminots. D'ores et déjà, de fortes inquiétudes se font jour !

Au TER, le président de la SNCF, M. Pépy, s'est répandu dans la presse pour négocier et faire appliquer à la SNCF une convention collective ferroviaire au rabais ! ADC, ASCT, Escale et Vendeurs sont concernés et très inquiets sur la remise en cause de leurs conditions sociales.

En ce qui concerne le service commercial voyageur, SNCF Voyages et Proximités continuent de supprimer massivement des emplois de vendeurs. Les sites du Havre et de Rouen sont déjà impactés suivront Breauté, d'Yvetot, Fécamp. Avec pour conséquence un service inadapté aux besoins des usagers.

Les cheminots de la filière commerciale voyageurs sont mécontents et exigent d'aller plus loin que les mesures prises en novembre 2009 au niveau national, sur la prime de travail équivalente au code prime 3, la reconnaissance de la pénibilité ainsi que les méthodes managériales fixant des objectifs inatteignables qui génèrent stress et souffrance au travail.

Chez les agents d'Escale, comme chez les ASCT, la dégradation de la qualité de service apportée aux usagers, due principalement aux réorganisations et restructurations qui ne cessent de faire baisser l'effectif, engendre un réel mal-être au travail, avec des situations parfois conflictuelles. Le moins que l'on puisse dire, c'est que le travail de ces agents est loin d'être reconnu à sa juste valeur !

A l'infra circulation, avec l'ouverture du raccordement de la « Brèque » prévue au 13 décembre de cette année, la direction réfléchit déjà à des suppressions d'emplois de l'ordre de

- 8 à - 17 agents, et également à des déqualifications de postes. Les agents sont fort inquiets quant à leur devenir sur le bassin d'emploi.

De plus, le cloisonnement imposé, à marche forcée, à tort par la direction à des répercussions accentuées pour ces agents en termes de cursus professionnel, de mobilité géographique ou fonctionnelle ou pour le déroulement de carrière. Les cheminots constatent que contrairement à l'affirmation de la direction, la mise en place de la DCF et des EIC change bien le contenu de leur travail et de leur avenir professionnel.

L'intensification du travail dans les postes impose également d'apporter des réponses sur une nouvelle revalorisation de la prime de travail pour les agents de la filière transport mouvement. La concentration des postes de commande complique également les opérations de remise de service. Nous revendiquons un recouvrement de 20 minutes pour que la remise de service entre deux agents ne se fasse plus sur le temps de repos d'un des deux agents. Ces temps de passage de service pourraient être cumulés pour donner lieu à des journées de repos compensateurs.

A l'Équipement, outre les voies de port, le manque d'effectifs est criant notamment à la voie, du fait, que le réseau ferré n'est pas assez entretenu, confirmé à chaque tournée « Mauzin », valeurs d'arrêt et interceptions de voies sont légions sur le site havrais. Ajoutés à cela, la dégradation des conditions de travail dans tous les services : augmentation du travail de nuit (multiplié par 2) et mobilité accrue du fait des restructurations (trois en deux ans).

Le transfert prévu par la direction **du service informatique SNCF vers IBM est inquiétant. Sur le site, ce sont 2 agents concernés, qui déjà ont une charge** de travail extrêmement élevée. Nous exigeons l'abandon du funeste projet ULYSSE et un contrôle du système d'information par l'EPIC SNCF pour assurer la pérennité de l'entreprise intégrée, de ses missions de service public et le maintien, voire l'augmentation de l'emploi sur le site.

En ce qui concerne l'activité Matériel sur le site du Havre, les organisations mises en place sont loin d'être satisfaisantes pour répondre véritablement à un service de qualité que l'on se doit de mettre en place pour les usagers comme les chargeurs.

A l'Agence Matériel Remorqué Voyageur (AMRV), la situation de l'emploi est critique et les cadres d'organisation souvent non respectés. Les projets en cours, prévoyant un développement de leur charge de travail, seraient réalisés avec le même effectif. Ça n'est pas acceptable !

Pour la PALOMA, l'ouverture n'est actuellement que ponctuelle, et le nombre d'emplois n'est donc pas à la hauteur de ce qu'il devrait être pour mettre en place une organisation adaptée aux besoins des entreprises ferroviaires et gagner en efficacité !

Concernant les Visiteurs, le transfert d'une partie conséquente de leur charge de travail vers les agents du transport de fret, est inadmissible. La reconnaissance à l'aptitude au transport (RAT) ne pourra jamais remplacer l'expérience et les savoir-faire des agents de la Visite. Il est fort à craindre de devoir constater des incidents de plus en plus nombreux en matière de sécurité des matériels. Les agents sont donc, et à juste titre, fortement inquiets sur leur avenir.

Si ces scénarii venaient à se réaliser, les conséquences sur l'emploi seraient catastrophiques ! Si nous ne décidons pas ensemble aujourd'hui des actions à mener au plus vite, demain, ça n'est pas moins de 250 Cheminots qui seront sacrifiés sur la place du Havre !

Nous vous proposons donc, dès maintenant, d'aller déposer une Demande de Concertation Immédiate, auprès de la présidente de la Commission Locale Multifonctionnelle, ainsi qu'auprès des différents établissements concernés.

A l'issue de la rencontre avec les directeurs d'établissements, nous vous inviterons à une nouvelle Assemblée Générale, afin de vous rendre compte des propos tenus par la direction, et d'avancer sur des actions concrètes à mener, si toutefois la direction ne prenaient pas en compte nos revendications !

Le Havre, le 23 mars 2010