

février 2014



che minots



1 VOTE
1 VOIX



LA VOIE du SERVICE PUBLIC



retrouvez

la vraie info sur le **la cgt** des cheminots





© Fédération CGT des cheminots - PL

LA CGT REVEN- DIQUE

- La pérennisation et l'amélioration du Statut et du régime spécial des cheminots de la SNCF.
- Que le Statut soit la référence dans le monde ferroviaire.

UNE VOIX, UN VOTE, UNE VOIE POUR DE BONNES CONDITIONS SOCIALES

Le niveau des conditions sociales des personnels est déterminant pour l'efficacité et la qualité du service public, et ce particulièrement dans le système ferroviaire.

Ce sujet est au cœur des visées gouvernementales de déstructuration des services publics. La libéralisation du transport de voyageurs vise, aussi, à baisser sensiblement le « coût » du travail pour satisfaire les appétits des libéraux et accroître les intérêts financiers des entreprises et de leurs actionnaires.

Sous la locution « *harmonisation des conditions sociales* », le gouvernement, la SNCF et plus largement le patronat des entreprises ferroviaires privées entendent ainsi détricoter le Statut des cheminots de la SNCF, estimant qu'il coûte cher et ne répond pas aux exigences des marchés. C'est oublier que les devoirs, exigés par le service public et que les cheminots s'engagent

statutairement à accomplir, sont à l'origine de l'ensemble des droits sociaux applicables à chaque agent, comme les facilités de circulation notamment.

Les règles statutaires de la SNCF garantissent plus que des conditions sociales : elles sont les barrières de protection du niveau de sécurité des personnes et des circulations ainsi que de la qualité de la production.

Seul le Statut permet de mettre les intérêts de la Nation et de la population au-dessus de toute autre considération. Continuité de service et sécurité ferroviaire sont, rappelons-le, l'alpha et l'oméga de cette mission. La préservation du Statut est donc un enjeu pour l'ensemble du monde ferroviaire.

Un engagement sans faille de tous les cheminots va être nécessaire pour gagner le maintien de leur Statut et des conditions sociales de haut niveau dans l'ensemble du monde ferroviaire.

CHEMINOTS INTERACTIFS

Les articles accompagnés d'un flashcode, ou QR code, vous permettent d'accéder directement à l'intégralité de l'intervention sur la thématique.

En flashant ici, vous accédez au site de campagne des élections CE/DP du 20 mars 2014 de la SNCF : www.cheminotcgt.info

Pour pouvoir flasher les QR codes, votre smartphone ou tablette doit être équipé du lecteur flashcode. Téléchargez-le gratuitement : www.flashcode.fr/telecharger/



La Fédération CGT des cheminots a élaboré une proposition complète, qui maintient l'unicité économique, sociale et technique au sein d'une seule entité.

Chères et chers collègues,

EDITO

UN VOTE, UNE VOIE, CELLE DU SERVICE PUBLIC!

L'année 2014 fera date dans l'histoire du chemin de fer national. Au même titre qu'en 1938, l'année de la création de la SNCF, ou qu'en 1983, quand celle-ci est devenue une entreprise 100 % publique, une réforme de grande envergure est envisagée par le gouvernement. Réformer notre système ferroviaire est certes nécessaire. Les cheminots, avec la CGT, affirment depuis 1997 que la création de RFF est une aberration. Source de trop de dysfonctionnements, cet artifice élaboré pour cacher une dette publique est à l'origine de la dégradation de notre réseau ferré.

La proposition gouvernementale actuelle, visant à éclater notre système ferroviaire en trois entités indépendantes, n'est pas de nature à régler les problèmes.

Dans un système en réseau guidé comme le nôtre, il est inefficace, voire dangereux, de séparer la roue du rail. D'autre part, ce projet de loi ne traite ni la dette ni le financement, si ce n'est par la productivité et la contraction de l'offre de service public.

De ce fait, ce seraient les cheminots qui financeraient le système par une régression de leurs conditions sociales, de vie et de travail. De plus, comment admettre qu'au regard des enjeux environnementaux et économiques le gouvernement n'intègre pas dans ce projet de réforme des pistes pour développer le report modal de la route vers le rail pour le transport de marchandises ?

C'est pourquoi la Fédération CGT des cheminots ne se contente pas de combattre le projet de loi gouvernemental. Elle a élaboré une proposition complète, conforme aux lois et règles en vigueur en France comme sur le plan européen et qui maintient l'unicité économique, sociale et technique au sein d'une seule entité. Notre projet permet de traiter la dette et apporte des solutions pour financer la régénération et le développement du réseau. Il permet aussi de maintenir et d'améliorer les conditions sociales et de travail pour tous les cheminots. Enfin, il s'appuie sur les travaux de la commission économique du CCE pour porter au débat les 3 conditions et 20 propositions visant à développer le fret ferroviaire.

Lors des élections CE/DP à la SNCF, voter CGT, ce sera non seulement donner de la force à tous les militants qui s'engagent pour défendre vos intérêts individuels et collectifs, mais aussi défendre la SNCF, le service public ferroviaire et, en lien avec ses valeurs, notre statut social et nos conditions de travail.

Le 20 mars 2014, voter CGT c'est gagner « La voie du service public » à la SNCF.

Gilbert Garrel
secrétaire général



Les politiques mises en œuvre depuis des années pour réduire les moyens, tant humains que matériels, ne sont pas sans conséquences sur la qualité et la sécurité de la production ferroviaire.

UNE VOIX, UN VOTE, UNE VOIE POUR PLUS D'EMPLOIS !



© Georges Bartoli

La stratégie du « tout business », où le résultat financier prime sur la réponse aux besoins de service public, a aussi de graves effets sur la sûreté des cheminots, puisque le nombre d'agressions ne cesse de croître.

Pourtant, la direction a supprimé plus de 10 000 emplois depuis 2007 dans l'ensemble des services et prévoit 2 453 suppressions supplémentaires dans le cadre du budget 2014.

La SNCF privilégie la productivité et le dumping social dans les établissements. Elle a de plus en plus recours au travail précaire (intérimaires, CDD) et emploie des alternants sur des postes du cadre permanent. Ce qui n'empêche pas que de nombreux cadres d'organisation dans les établissements ne sont pas couverts et que les moyens humains et matériels manquent tous les jours sur tout le territoire et dans tous les métiers, quel que soit le grade.

La CGT dénonce ces choix, appelle les cheminots à agir et interpelle régulièrement la direction dans les instances représenta-

LA CGT REVEN- DIQUE

- Le calcul et le respect des cadres d'organisation en lien avec la charge de travail dans les établissements.
- L'objectif de tendre vers une parité hommes/femmes à l'embauche.
- L'embauche au cadre permanent des agents contractuels volontaires qui remplissent les conditions, en prenant en compte l'ancienneté et le déroulement de carrière.
- La restriction du recours à la sous-traitance et aux activités confiées au privé aux seules productions ou activités non réalisables techniquement par des cheminots de la SNCF.

Pour la CGT, l'emploi au Statut est un élément déterminant de développement de la SNCF.

tives du personnel, locales ou nationales : cette politique de l'emploi fragilise les collectifs de travail, empêche d'assurer la charge en proximité et dégrade les conditions de vie et de travail des cheminots dans leur quotidien.

Dans le cadre des emplois d'avenir à la SNCF, la CGT a agi pour que les jeunes (700 à ce jour) soient embauchés au cadre permanent à l'issue de leur contrat (le référentiel n° 0976 sur le sujet le prévoit).



La dégradation des conditions de travail des cheminots génère de la souffrance au travail.

la
cgt

FÉDÉRATION
DES CHEMINOTS



UNE VOIX, UN VOTE, UNE VOIE POUR DES CONDITIONS DE TRAVAIL DE HAUT NIVEAU

La souffrance au travail s'amplifie et demeure au cœur de la confrontation capital/travail.

Le patronat utilise la situation économique pour précariser les salariés et dégrader leurs conditions de vie et de travail. À la SNCF, Guillaume Pepy veut transformer l'entreprise, la culture cheminote, le sens même du travail. En effet, entre faire de la SNCF la championne du business mondial de la mobilité et répondre aux besoins de la population en matière de transport, il y a deux conceptions opposées qui changent radicalement le rapport des cheminots à leur travail.

Lorsque dans son projet « Excellence 2020 » le président de la SNCF dit que « les cheminots doivent faire 30 % de gain de productivité afin de dégager 1,3 milliard d'économies (hors Infra) », il considère que 30 % de notre travail est superflu, que 30 % du personnel est inutile. Du fait de tels propos, nous sommes donc en droit de nous sentir méprisés et d'estimer que notre travail n'est pas reconnu.

La dégradation des conditions de travail des cheminots génère de la souffrance au travail. En fonction du service, de la filière, elle peut prendre sa source dans la pression mana-

gériale, la surcharge ou l'absence de travail, la perte de repères métier ou réglementaires, la désorganisation du travail, un regroupement en plaque, des horaires de travail désocialisants ou l'absence de reconnaissance.

En cinq ans, nous avons eu connaissance de plus de 50 suicides parmi nos collègues, certains dans les emprises ferroviaires. Parmi les causes expliquant leur geste, certains évoquent leur souffrance au travail. Ces chiffres ne peuvent que nous inquiéter et nous engager dans l'action. Les mandats CHSCT¹ sont au fait de l'analyse des risques. Mais combien d'avis demeurent-ils ignorés par la direction ? Combien d'expertises restent-elles rangées dans les tiroirs ? La direction se cache derrière des entretiens exploratoires, elle « se débarrasse » des cheminots dans les EME² et les EDC³. Ils s'y retrouvent souvent isolés, comme abandonnés.

1 CHSCT : comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail.

2 EME : espace mobilité emploi.

3 EDC : espace développement cadre.



LA CGT REVEN- DIQUE

- D'agir pour que les risques professionnels soient considérés comme risques collectifs et non pas comme risques individuels. Le rôle qu'y tient l'organisation du travail doit être reconnu comme tel pour contraindre la direction à améliorer les conditions de travail.
- De mettre en place des moyens suffisants pour répondre aux besoins de service public, plutôt que d'augmenter la charge de travail et sa durée.
- De prendre en compte les études réalisées sur les risques psychosociaux et la qualité de vie au travail pour remettre l'humain au cœur de l'organisation du travail.

Pour la CGT, de bonnes conditions de travail s'obtiennent avec de réels moyens de proximité, permettant de garder tous ses repères dans nos métiers à Statut.



© Fédération CGT des cheminots - PL



**Pour recréer
une chaîne
de production
efficace,
il faut raccrocher
tous les maillons
qui ont été séparés.**

Les choix de gestion et les restructurations ont séparé les organisations et la production (RFF/SNCF, filialisations, sous-traitance, Fret/reste de la SNCF, circulation/escale, Voyage/TER, commercialisation/production). Cette situation provoque des surcoûts et des dysfonctionnements et, par conséquent, une dégradation de la qualité du service public.

Reconquérir cette qualité nécessite des moyens mais aussi des organisations plus réactives et plus proches des lieux où s'expriment les besoins. En effet, les gares, de fret ou de voyageurs, structurent des chaînes de production ferroviaire ouvertes sur les autres modes de transport, sur la ville, les services...

La CGT propose une organisation intégrée qui assure une complémentarité entre les services par la création d'établissements multiactivités en capacité de concevoir et de produire un service public ferroviaire de qualité attendu par les usagers.

Cela implique le regroupement de plusieurs métiers différents. L'efficacité est liée à la continuité entre les différentes étapes de la production, permettant de constituer des chaînes de ces services que sont la maintenance, la formation et l'exploitation des trains, l'information, la vente, l'accueil, l'escale, l'accompagnement... L'efficacité est renforcée par des références communes, l'existence partagée de savoirs tacites, une circulation des expériences et des réseaux informels de relations entre les cheminots concernés.



**UNE VOIX,
UN VOTE, UNE VOIE
POUR UN
SERVICE PUBLIC
EFFICACE !**



UNE VOIX, UN VOTE, UNE VOIE POUR DES AUGMENTATIONS GÉNÉRALES !

À l'instar de celle de l'ensemble des salariés, qui subissent une perte de pouvoir d'achat sans précédent, la situation salariale des cheminots à la SNCF est particulièrement préoccupante.

La revalorisation
significative
du "point 100"
est la seule solution
durable pour augmenter
le pouvoir d'achat
des cheminots.

Pour la CGT, le salaire doit être la juste rémunération de la force de travail et garantir les moyens nécessaires à l'existence de chaque salarié dans les conditions d'aujourd'hui, en dehors de tout autre élément de rémunération. La revalorisation significative du « point 100 » est la seule solution durable pour augmenter le pouvoir d'achat de tous les cheminots.

Pour rappel, le « point 100 » est le montant du coefficient hiérarchique 100 (soit 100 points de grille) qui correspond à la valeur de base de la grille salariale SNCF. C'est lui qui permet de déterminer tous les salaires de l'entreprise. C'est sur lui que repose le système salarial destiné à assurer un « juste » paiement des qualifications et donc, les augmentations générales lors des négociations salariales.

La dévalorisation continue du point 100 a tiré l'ensemble des salaires et pensions

LA CGT REVEN- DIQUE

- Une revalorisation générale de l'ensemble des salaires des cheminots permettant de porter à 1 700 euros brut le salaire minimum d'embauche.
- Un plan de rattrapage du contentieux salarial par des augmentations générales, avec + 6 % comme première étape.
- La transformation de la PFA* en véritable 13^e mois pour tous.
- La revalorisation des primes de travail, des gratifications de vacances et d'exploitation.
- L'indexation des pensions sur les salaires.

* PFA : prime de fin d'année.

vers une « smicardisation » de plus en plus importante des cheminots.

Depuis quelques années, la direction SNCF, avec l'aide des mêmes organisations syndicales qui refusent de se mobiliser sur la revalorisation du point de grille, a accéléré sa politique de rémunération individuelle. Aléatoire, variable, au « mérite », celle-ci (GIR, GEXCI, La Prime) ne contribue pas au financement de la protection sociale et s'effectue au détriment de véritables augmentations générales de salaires.

Au-delà d'une simple technique de rémunération, l'individualisation et la fragmentation de la politique salariale de la SNCF participent fondamentalement à la logique de libéralisation de l'entreprise publique et contribuent à affaiblir notre régime spécial de retraite et de prévoyance.



UNE VOIX, UN VOTE, UNE VOIE POUR DES ACTIVITÉS SOCIALES SOLIDAIRES ET DE PROXIMITÉ !

Une campagne électorale est toujours un moment de surenchères. Méfiez-vous de ceux qui vous promettent que, demain, ce sera « jackpot » pour tout le monde !

Arrêtons-nous sur deux mots antonymes : « solidarité », « *sentiment qui pousse les êtres humains à s'accorder une aide mutuelle* », et « individualisme », « *tendance à ne penser qu'à soi* ».

Si ces définitions nous renvoient à des marqueurs forts de notre société, elles éclairent aussi la conception de la CGT en matière d'activités sociales au sein des CE. Car, autant le dire franchement : avec un budget correspondant à 1,721 % de la masse salariale de l'ÉPIC SNCF, il est impossible aux CE et CCE de gérer des activités et de promettre des chèques en tous genres.

Inutile de se voiler la face : si chacun veut « sa part du gâteau » (je n'ai pas d'enfant, je ne pars pas avec le CCE), alors tout le monde devra se contenter de miettes !

Si 14 000 enfants et 13 000 familles ont pu partir en vacances avec le CCE durant l'été 2013, c'est parce qu'une partie des moyens ont été mutualisés. Seule la mutualisation a permis l'organisation de séjours en villages vacances pour les familles et de 480 séjours dans 43 centres de vacances pour les enfants avec des activités toujours encadrées par des animateurs diplômés, qui favorisent l'émancipation des enfants et des adolescents tout en leur apprenant à vivre ensemble.

Quant à la restauration, la totalité de la dotation actuelle des CE ne suffirait pas pour verser un ticket-restaurant de 3 euros par jour travaillé aux 150 000 cheminots actifs !

C'est à partir de ces constats que la CGT revendique une dotation équivalente à 3 % de la masse salariale des actifs et 1 % du montant des pensions, ainsi que la prise en charge des coûts fixes des restaurants par la SNCF, afin que les cheminots (actifs ou retraités) ne paient que ce qu'il y a dans l'assiette... c'est-à-dire moins de 3 euros !

Faites confiance à la CGT pour une société plus juste et plus solidaire !

