



BUREAU REGIONAL MIDI-PYRENEES
20 AVENUE DE LYON -31500 TOULOUSE
TEL: 45 10 29 OU 05 61 62 80 40
FAX : 05 61 62 82 30

e-mail INTRANET : cgt-midi-pyrenees@syndicat-sncf.org
e-mail INTERNET : ufcm.secteur.toulouse@magic.fr

Compte Rendu des DP cadres des 20 sept et 24 oct. 2007

Edito

Avec 2 cadres sur 3 régionalement et 1 cadre sur 2 nationalement, l'action du 18 octobre dernier restera comme celle des plus forts taux de grévistes jamais atteints.

Nous avons alerté le Directeur Régional sur le rôle qu'il exige de certains d'entre nous sur le dossier du régime spécial. En effet, le contenu des exposés va bien au-delà d'une simple présentation des règles ou des conséquences financières de la réforme.

Malgré l'unanimité des organisations syndicales à dénoncer ces contenus, le Directeur s'est refusé à une quelconque prise en compte de nos griefs, démontrant par là la conception du dialogue social de l'Entreprise : une écoute polie suivie ... de rien !

Il s'agit maintenant de penser à la suite, les organisations syndicales se sont réunies le 31 octobre, elles ont décidé de déposer un préavis commun pour le 13 novembre, ci-joint.

Au-delà de la cacophonie amplifiée par les déclarations contradictoires entre le président et Xavier Bertrand, il faut souligner :

- ↪ pour ce qui est du régime spécial des cheminots, il n'y a aucun problème de financement des conditions de départ avancées, en effet, c'est la SNCF seule qui finance le paiement des pensionnés avant 60 ans,
- ↪ les 2,6 Mds d'Euros que l'Etat verse, ne sont qu'une compensation démographique, le paiement se base sur un départ à 60 ans

En clair, nous ne coûtions rien au régime général, ni à personne d'autre pour ce qui est du départ avancé. La tactique gouvernementale est bien de faire passer la réforme des régimes spéciaux avant celle du régime général, programmée en 2008, pour ne pas se retrouver avec tous les salariés mobilisés.

Car il faut souligner qu'aucune des réformes (1993 comme 2003) n'a réglé de manière durable le financement des retraites. A chaque fois, les réformes décalent le problème dans le temps, c'est d'ailleurs ce que vient de confirmer la commission de garantie des retraites qui recommande un allongement à ... 41 années de cotisation pour tous dès 2012.

Dans l'ensemble de ces lois, ce sont les jeunes qui font les frais, par une double peine : ils rentrent de plus en plus tard dans les entreprises et seront fortement pénalisés par le système de décote.

Il est essentiel de rappeler qu'il n'y a pas de problème de financement mais seulement un choix de société à mettre en œuvre avec en particulier la prise en compte du coût réel du chômage dans les choix de financements.

Le pays est toujours en croissance, il suffit de consacrer une part infime de celle-ci au financement des retraites, comme cela a été fait depuis 60 ans, date de création du régime général avec très peu de retraités à l'origine et beaucoup plus maintenant.

C'est pour ces raisons que la CGT toute entière travaille à une mobilisation de l'ensemble des salariés pour mettre en œuvre d'autres choix, pérenniser les financements, obtenir la retraite à 60 ans pour tous, avec en particulier la validation des années d'études et de chômage (et non pas le rachat de ces années d'étude) et le maintien des régimes spéciaux.

La prise en compte de la pénibilité sur des critères objectifs, pour tous les métiers, dans toutes les corporations, était un engagement de la réforme Fillon de 2003. Ce dossier doit avancer !

L'augmentation des salaires reste aussi une revendication commune et centrale.

Vos délégués

Transport-Commercial

Anne-Marie
Denat

Thierry
Braconnier

Michel
Barbaste

Francis
Clerc

Equipement

Alain
Collet

Patrick
Tranier

Philippe
Robin

Hervé
Pages

Gilles
Laffargues

Jean-Marc
Rambeau

Philippe
Baita

Didier
Cousserand

Jean-Marc
Rambeau

Services Communs

Evelyne
Rochy

Véronique
Etienne-
Moulinier

Michel
Darbas

Matériel -Traction

Jean-Louis
Alby

Pascal
Tregan

Pendant ce temps, l'entreprise continue d'avancer :

- **Le plan Fret** continue et la comédie du Grenelle de l'Environnement ne remet pas en question le transfert sur la route avec 1 million de camions supplémentaires.

- **L'emploi et les métiers dans l'entreprise**, le manque d'effectifs contraint les cadres à devenir des « répartiteurs de misère ».

Dans ce domaine, il est à noter que l'entreprise traverse de grandes difficultés pour attirer les jeunes diplômés et se réfugie derrière des salaires de départ comparables aux autres entreprises, donc qui ne prennent pas en compte les exigences du service public (3x8, astreintes, mobilité ...).

Le plus inquiétant, c'est que l'entreprise ne cache pas la possibilité de lâcher des moyens financiers sur des paiements aléatoires (genre intéressements) alors que les plus jeunes cadres souffrent des bas salaires aggravés par l'abandon d'une politique volontariste de loyers à bas prix.

Pour illustrer ces propos, sachez qu'un jeune cadre en début de carrière ne peut plus louer un appartement s'il est affecté sur une grande métropole et que son travail exige une proximité, il se voit contraint de rester en foyer de célibataires

Vous trouverez ci-dessous les commentaires aux questions que nous avons posées au Directeur :

Avenir de l'Ingénierie

Après l'audience du 18 juillet 2007, la délégation UFCM CGT a demandé la mise à jour des compétences aux PRI de Bordeaux, Toulouse et Limoges.

Le document remis n'était même pas complet.

La crainte que le PRI de Bordeaux finisse par absorber celui de Toulouse se fait de plus en plus criante, on se demande même si le plan Rail (investissements du Conseil Régional sur les infrastructures) n'a pas fait que retarder cette échéance ?

Conduite des CTT

Certains dirigeants de l'entreprise se sentent pousser des ailes depuis que la loi sur le service minimum a été votée.

C'est ainsi qu'à l'ETMP, le Directeur d'établissement déclare qu'un CTT est soit gréviste, soit mécanicien, tournant ainsi le dos aux référentiels dans ce domaine.

Nous avons demandé au Directeur d'intervenir pour qu'on en reste aux exigences applicables. Aucun CTT n'est obligé d'accepter de conduire en dehors des cas prévus.

M. le Directeur Régional a déclaré que seuls les volontaires remplaceront les mécaniciens et a pris l'engagement que les non volontaires n'auront pas à souffrir d'une quelconque mesure de discrimination pour les notations.

Interrogé sur le paiement de cette prestation, en particulier pour savoir si la mesure proposée à l'Etablissement Traction de Clermont Ferrand, à savoir le paiement forfaitaire d'une journée de remplacement à 250€, lui paraissait normale ? il a répondu que cette somme lui paraissait exorbitante mais qu'il fallait bien récompenser !!

Etrange, dans toute entreprise, on trouve facilement des euros, dès qu'on peut trouver les moyens d'affaiblir un mouvement social !

Remplacement des ASCT

L'entreprise a, depuis longtemps, mis en place un système de remplacement des ASCT. D'abord limité à l'encadrement des ECT, l'utilisation de cadres « volontaires » a été élargie à l'ensemble des services.

Mais depuis plusieurs mois, l'entreprise met la pression pour augmenter le nombre d'agents habilités ; c'est ainsi que les jeunes cadres sont « obligés » de suivre cette formation et qu'il nous remonte plusieurs anecdotes de collègues que l'entreprise « force » à remplir cette mission.

Après des débuts hasardeux, il s'avère que l'entreprise a pris toutes ses précautions pour que l'ensemble des exigences réglementaires soit mieux respecté, par rapport à l'arrêté d'aptitude en particulier (aptitudes médicales et psychologiques, recyclages annuels).

Par contre, les exigences de la mission, même en acceptant de se limiter à celles ayant trait à la sécurité, nous semblent très en recul par rapport à ce qu'on demande à un ASCT.

Ceci étant dit, du point de vue éthique, la pression managériale est inadmissible. D'autant plus qu'en cas de conflit, les tensions seront forcément grandes avec les usagers, comme avec le personnel ASCT en grève.

Bien entendu, le Directeur a nié l'évidence et maintenu que l'entreprise se limitait encore et toujours à du personnel « volontaire » !

Reçue en audience à la DRH nationale, l'UFCM CGT a dénoncé la pression managériale, les risques importants en terme de sécurité pour des missions nécessitant une grande expérience. Nous leur avons soi-disant appris qu'il était courant que des cadres fassent un TGV Paris - Montpellier après une journée de travail normale.

Nous alertons les collègues qui acceptent ce genre de missions, l'entreprise se couvre en respectant au mieux les minima qui relèvent de sa responsabilité et laisse seuls les collègues cadres assumer.

Ceci est bien à mesurer à l'heure où on parle de « réaffectation » du personnel dans le cadre de la loi sur le service minimum que l'entreprise entend bien mettre en œuvre. Cette prescription de la loi n'est pas applicable sans une adaptation de notre réglementation RH.

Vous comprendrez donc que nous mettrons tout en œuvre pour entraver ces évolutions, même si nous ne refuserons pas de participer aux rencontres avec l'entreprise pour être informés de ses volontés de et dénoncer toutes modifications aux différents référentiels RH.

Even 2008

Le projet ultra productif de fusion des Even laisse de nombreux « laissés pour compte », dont certains ne savent même pas ce qu'ils vont devenir au 1^{er} janvier prochain.

De l'avis général, les effectifs prévus sont largement insuffisants pour exercer correctement les missions, qui, pour l'essentiel, n'évoluent que fort peu et que même les audits ASNO reconnaissent comme déjà insuffisants.

Pour accompagner ces difficultés auxquelles il faut ajouter une mise à jour des référentiels dévoreuse d'énergie, le projet entérine des déqualifications générales, ce qui va se traduire par un déroulement de carrières désastreux (certainement pour récompenser les efforts !).

Une pétition est en cours, signez là.

Encore plus grave, plusieurs collègues nous signalent qu'on ose leur demander de se chercher, eux-mêmes, un poste alors que le leur est supprimé. Le Directeur s'est engagé à ce que ce genre de propos soit exclu !

Offres de postes

Les missions de « Chef de projet retraites » ont, semble-t-il, fait perdre de vue les engagements de la Direction. Plusieurs collègues non retenus n'en ont même pas été informés. Ce genre de désordres avait bien diminué ces derniers temps, tenez nous au courant.

LES FEDERATIONS SYNDICALES DES CHEMINOTS

CGT – CFDT – FO – CFTC – SUD-Rail – UNSA – CFE/CGC

Les Fédérations Syndicales des cheminots se sont réunies le mercredi 31 octobre 2007 pour analyser la situation à la SNCF et les réponses du Gouvernement à l'issue des bilatérales sur la réforme des régimes spéciaux de retraite.

Sur la réforme des retraites, comme sur les dossiers touchant à l'avenir du Service Public SNCF, aucune réponse n'a été apportée par le Gouvernement et la Direction SNCF.

En refusant d'entendre le message délivré lors du mouvement du 18 octobre dernier par 75,6% des cheminots, Gouvernement et Direction SNCF font le choix d'un conflit plus long. Ils en portent l'entière responsabilité.

Les cheminots rejettent massivement cette réforme qui se traduirait par un allongement du temps de cotisation et une baisse du niveau des pensions, c'est travailler plus longtemps pour gagner moins en retraite. Qui peut l'accepter ?

En effet, avec cette réforme c'est l'instauration d'une double peine :

- Avec le système de décote, la pension à terme sera diminuée de 25% pour une même durée de travail ;
- Avec la désindexation des pensions sur les salaires, (cette mesure appliquée au régime général, a engendré en 15 ans un écart de 20% entre l'augmentation du pouvoir d'achat des actifs et des retraités).

Avec la mise en place d'un double statut pour les nouveaux embauchés, le gouvernement joue la division des anciens contre les jeunes.

Les cheminots exigent le maintien et l'amélioration de leur régime spécial de retraite et de ses droits. L'augmentation du pouvoir d'achat et le développement de l'emploi à statut sont étroitement liés à cette exigence.

Notre action est convergente avec celles des autres salariés des régimes spéciaux. Elle s'inscrit aussi dans la défense du régime de retraite par répartition de tous pour lequel le Gouvernement annonce déjà l'allongement à 41 ans de la durée de la cotisation.

Sur le Fret SNCF, le Gouvernement et la Direction restent sourds aux revendications des cheminots et de la population.

Gouvernement et Direction SNCF doivent arrêter la casse du Fret SNCF qui va à l'opposé des ambitions affichées pour le ferroviaire dans le Grenelle de l'environnement. Ils doivent donner les moyens pour maintenir et développer les infrastructures, les gares, les emplois s'y attachant.

Au regard du refus du Gouvernement et de la Direction SNCF de répondre aux revendications des cheminots, les Fédérations CGT – CFDT – FO – CFTC – SUD.Rail –UNSA – CFE-CGC ont décidé d'appeler à nouveau les cheminots à la mobilisation conformément à leur engagement lors de l'interfédérale du 22 octobre dernier.

Dans ce cadre, les fédérations CGT– FO – CFTC – SUD.Rail – UNSA – CFE-CGC déposent un préavis national de grève, pour une durée illimitée reconductible par période de 24h00, à partir du mardi 13 novembre 2007 à 20h00. D'autre part la Fédération CFDT, après avoir délibéré avec ses instances, n'exclue pas le principe de rejoindre l'appel commun.

Paris, le 31 octobre 2007