

REVENDIQUER PLUS POUR GAGNER PLUS DE SERVICE PUBLIC

LE FRET

- Exiger la réouverture des 28 gares FRET supprimées en Région pour relancer le wagon isolé.
- Reconquérir les petits chargeurs qui se sont tournés vers le routier, et redynamiser l'activité ferroviaire dans les zones diffuses du territoire régional.
- Relancer les activités de débranchement du Mans et de Nantes Blottereau, et du triage d'Angers.
- Créer des comités de défense des triages avec les cheminots, usagers, chargeurs et personnalités politiques.
- Relancer la présence du FRET SNCF sur le port de ST Nazaire, et proposer des offres multi produits.
- Relancer une politique volontariste FRET sur l'axe Caen/Tours, notamment avec le port du Havre.

L'INFRA

- Relancer une politique de maintenance globale sur tous les axes de la Région.
- Relancer une politique de financement des embranchements pour garantir un développement durable du wagon isolé en Région dans les zones diffuses.
- Revoir à la hausse le nombre des brigades EVEN et des emplois de maintenance pour assurer une veille de qualité du réseau régional.
- Moderniser d'urgence les axes interrégionaux (Caen-Le Mans-Tours, Quimper-Toulouse, Nantes-Lyon) compte tenu de leur utilité en matière d'aménagement du territoire.
- Financer un programme INFRA régional répondant au désengorgement de la portion Le Mans/Nantes et aux enjeux régionaux de proximité.

LE VOYAGEUR

- Défendre l'idée d'un cadencement TER pour faciliter le quotidien des usagers.
- Augmenter l'offre des dessertes sur les zones Nord et Est de la région pour rééquilibrer les trafics TER.
- Développer l'atelier du Mans avec de nouvelles charges de maintenance TER.
- Améliorer la tarification multimodale sur l'ensemble de la Région.
- Lutter contre la spécialisation par produit (VFE ou TER) qui rigidifie l'organisation et l'articulation des trafics, qui cloisonne les responsabilités et les cheminots, et qui fragilise l'unicité de la SNCF.
- Développer l'offre corail des transversales (Caen-Tours; Quimper-Toulouse; Nantes-Lyon) qui participe à l'aménagement du territoire et apporte une complémentarité aux relations TER et TGV.

LES MÉTIERS ET L'EMPLOI

- Relancer une politique d'embauches ambitieuse pour faire face à l'augmentation des trafics grandes lignes et à l'augmentation des trafics régionaux (1 départ à la retraite = 1 embauche au statut).
- Réaffirmer notre savoir faire en revendiquant des métiers transverses, qualifiés et au statut, garants d'une sécurité optimisée et d'un service public ferroviaire de qualité.
- Requalifier les postes par le haut compte tenu des nouvelles technologies.

En votant CGT le 24 mars prochain, vous exigerez davantage de moyens humains et financiers pour lutter contre l'augmentation des dysfonctionnements et l'éclatement de l'entreprise intégrée... pour un meilleur fonctionnement du Service Public SNCF



Encore plus forts

Le 24 mars 2011

Je vote cgt

FÉDÉRATION DES CHEMINOTS

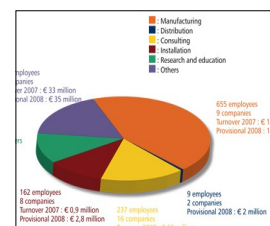
Secteur cheminots région de Nantes

ELECTIONS DP/CE DU

JEUDI 24 MARS 2011

L'ECONOMIQUE DU CER

EDITO



REVENDIQUER PLUS POUR GAGNER PLUS

La réponse au développement du Service Public SNCF passera nécessairement par la mobilisation des cheminots, et la construction d'un rapport de force élargi aux citoyens.

Le comité d'établissement régional (CER) est une instance avant tout économique pour laquelle l'entreprise a l'obligation de fournir des informations relatives aux financements, aux réorganisations, aux charges de travail, et aux emplois. Le CER qui n'a qu'un rôle consultatif ne peut donc pas, faute de nouveaux droits, s'opposer aux orientations libérales de l'entreprise. L'alternative de la CGT consiste par conséquent à mobiliser les cheminots pour opposer d'autres orientations à une entreprise qui fait le choix délibéré de diluer la SNCF au sein du groupe, en poursuivant l'écroulement des effectifs, des charges de travail, et la vente du patrimoine.

La période 2009/2011 s'est traduit par l'accélération des restructurations imposées dès 2008 par Pépy avec *Destination 2012*. C'est la dédicace des agents aux produits, la mise en place d'établissements répondant pour la plupart aux besoins des activités. C'est aussi l'isolement de l'activité FRET, ce qui n'a pas empêché la CGT de continuer à agir avec les cheminots et les élus politiques notamment sur le site de Thouars.

Au cours de ce mandat, la CGT a soulevé toutes les incohérences d'une politique conduite sur l'autel du résultat comptable où le social n'a plus sa place. L'espace mobilité emploi (EME) et l'espace développe-

ment des cadres (EDC), sorte de Pôles Emplois internes, ont généré un mal être, voire un stress de plus en plus perceptible avec comme conséquence une augmentation de l'absentéisme de 4,5 % nationalement, et des procédures Prud'hommes en augmentation de 30%.

Sur fond de dysfonctionnements de la SNCF, la CGT s'est illustrée sur le front de l'emploi et des charges de travail. Septembre 2009, c'est un grand rassemblement à Thouars pour sauver le FRET SNCF et l'emploi au statut, en présence de personnalités politiques. La CGT a remis le couvert dès janvier contre la mise en place de Logistra. C'est aussi la bataille contre la suppression des guichets gare SUD du Mans avec les usagers, tracts et pétitions à l'appui. Ce sont les mobilisations exceptionnelles contre la fermeture des ateliers du Mans, avec l'appui des politiques, et l'aide de la municipalité pour rechercher avec la direction SNCF une solution d'avenir au site Manceau. Grâce à la CGT, le site ne ferme plus. Ce sont plusieurs actions FRET menées à Nantes Etat, sans oublier les actions reconductibles d'avril et octobre 2010, où la CGT a joué son rôle pour la revalorisation des salaires, l'emploi, la défense de la protection sociale, grâce à des propositions alternatives.

La CGT va poursuivre les mobilisations pour exiger un Service Public SNCF de qualité, pour les besoins des usagers.



REPONDRE AU SERVICE PUBLIC PAR OPPOSITION AU BUSINESS, À LA CONCURRENCE, ET AU DUMPING SOCIAL



“La SNCF” n’est plus. Prononcez tout simplement “SNCF”. C’est une nouvelle marque de fabrique, un moyen de valoriser un groupe composé de plus de 900 filiales en plus de l’EPIC, dilués dans 5 branches d’activités : SNCF Voyages, SNCF Proximités, SNCF Géodis, INFRA, et Gares et Connexions. Ces branches ont été conçues prioritairement à partir d’une logique managériale et comptable en diluant tous nos repères historiques. Le cheminot au statut devient l’ennemi à abattre, celui qui plombe les comptes de l’entreprise à cause des grèves, celui

qui ne travaille pas assez, celui qui s’accroche à ses privilèges. Les 400 rencontres du moment provoquées par l’entreprise ne sont pas anodines. Ne tombons pas dans le piège, il y a d’autres solutions que la CGT va continuer à porter avec les cheminots, les politiques et les usagers.

L’entreprise veut faire éclater tous nos repères pour paraître s’adapter, mais s’adapter à quoi ? A la concurrence, celle qui va sauver l’entreprise, mais de quelle entreprise parle-t-on ?

SNCF VOYAGES

La création de l’établissement TGV sur notre région est un moyen de rattacher un peu plus le cheminot à une activité. Celle-ci recherche de nouveaux relais de croissance à cause entre autre des péages RFF en très forte augmentation.



L’activité se spécialise par axe, elle veut agir encore plus sur le volume des effectifs et la masse salariale pour dégager plus de marge. Vigilance sur les

métiers commerciaux et à l’Escale qui pourraient faire l’objet d’externalisation de prestations, voire de rattachement à de nouvelles entités au nom de la concurrence libre et non faussée.

Nous devons faire la différence à partir de l’incohérence des organisations et des dysfonctionnements constatés dernièrement pour reconquérir les tâches et les missions transverses vendues au privé. Nous devons revendiquer un volume d’effectif en nombre suffisant pour faire face à l’augmentation des trafics.

La CGT agira encore pour l’emploi, et la défense des lignes transversales régionales qui doivent contribuer à l’aménagement du territoire.

SNCF PROXIMITES

Le 1^{er} avril 2010, la direction régionale a créé l’établissement TER. C’est là encore un moyen de dédier les personnels à une activité en vue de se préparer à la concurrence. Il faudrait modifier les conventions TER/SNCF mais la CGT s’y opposera.

L’Europe n’impose pas la concurrence pour les trafics TER, mais le gouvernement veut passer en force. Les régions politiques auront donc toujours la possibilité et la responsabilité de continuer à travailler avec la SNCF.

La CGT va travailler pour contraindre la SNCF à

dégager les moyens humains nécessaires à la qualité du service, et responsabiliser l’Etat pour assurer la pérennité des financements décentralisés.

Côté tram-train, la CGT a dès le début condamné la création d’une entité dans laquelle on enferme de plus en plus les cheminots (tous rattachés au TER, sauf les CRTT), qui pourrait servir de laboratoire pour répondre à un éventuel appel d’offre.



SNCF GEODIS

L’heure n’est surtout pas à la résignation quand la CGT fait la démonstration que SNCF Géodis a fait les mauvais choix.

Dans une Union Européenne à 27 Etats, la France est le Pays (avec l’Espagne) où la part du FRET SNCF a le plus reculé. Au 2^{ème} rang européen en 2000 avec 55 GTK, la France a perdu 30% de ses trafics entre 2000 et 2008.

Il n’y a pas de fatalité à avoir fermé 28 gares FRET sur la région, pas plus qu’il n’y a de fatalité à avoir abandonné le trafic de wagons isolés quand 7 entreprises européennes se regroupent pour sa relance. Il n’y a pas de fatalité à avoir supprimé en partie l’ac-

tivité des triages de Nantes, Le Mans et d’Angers, et à s’être retiré des ports de la région. Au 1^{er} semestre 2010, le chiffre d’affaire du groupe SNCF a été acquis pour la 1^{ère} fois à plus de 50% grâce au FRET routier. Le 10 mars 2011, la CGT avec les cheminots, a mené des initiatives décentralisées (la nôtre s’est déroulée à Tours) avec les élus politiques, les associations, pour créer des comités de défense des triages. Nous réaffirmons haut et fort que le FRET SNCF doit être reconnu d’utilité publique.



INFRA

La création de 3 territoires nationaux de production au 1^{er} janvier 2010, nous éloigne de la logique de proximité. Après la fusion des 2 EVEN en 2009, l’Infrapôle, qui a récemment reconfiguré les brigades, tend à réaliser de substantielles économies en personnel. L’INFRA s’industrialise comme le FRET. 5 nuits consécutives, c’est le choix pour l’entretien des axes les plus rentables (voies UIC 1 à 4). Cela s’opère au détriment des voies à faible trafic (voies UIC 7 à 9, voire 5 à 6) qui se caractérisent par une baisse des indicateurs de qualité du réseau régional. Une future convention de gestion

avec RFF va voir le jour fin 2011. On sait déjà que 4000 kms de lignes sont sur la sellette. Dans un contexte où l’Etat engage de plus en plus de financements privés pour les LGV et que certaines opérations de maintenance seraient compromises, la CGT va continuer à alerter sur la vétusté du réseau régional pour réclamer d’avantage de moyens humains et financiers afin de ne pas livrer l’INFRA aux appétits de la concurrence.

Des potentialités de développement existent en région avec la transversale Caen/Tours, la réouverture de Niort/Fontenay le Comte, Le Mans/ La Flèche, Laval/Mayenne, ST Hilaire de Chaléons/Paimboeuf.

GARES ET CONNEXIONS

C’est la 5^{ème} branche (la petite dernière du groupe SNCF). Créée en 2008, l’objectif répond avant tout à la valorisation financière des espaces dans les gares.

G&C projette de réduire les espaces de vente des guichets en baissant le chiffre d’affaires de 35 à 15% en 2015 pour faire monter le chiffre d’affaire internet à 60%. G&C veut aussi augmenter les espaces commerciaux, pour développer de nouveaux services pour les nouveaux entrants.



Au sein de cette branche, les métiers risquent de bouger, voire de glisser vers des entités plus indépendantes à l’image des EIC. Le groupe SNCF y trouverait même un intérêt à utiliser des filiales en vue de la concurrence voyageur. La CGT restera particulièrement vigilante sur les questions de l’emploi dans la filière commerciale, dans une période où les usagers sont livrés de plus en plus à eux-mêmes.