



SECTEUR CGT CHEMINOTS REGION DE NANTES

DECLARATION CGT AU CER DU 25 JANVIER 2011

Monsieur le Président,

Avant d'entrer dans le vif du sujet, les élus CGT aux CER adressent aux cheminots leurs meilleurs vœux, pour une année 2011 qui s'annonce déjà, et ce à plus d'un titre, sous des auspices plus favorables à la lutte qu'à la négociation. Ils adressent également leur soutien au peuple Tunisien, qui est en passe de gagner son émancipation après 23 ans de régime totalitaire. Liberté nouvelle chèrement acquise au regard des meurtres perpétrés par l'autorité régalienne en réponse au soulèvement de la population, et qu'il va désormais falloir asseoir et pérenniser, ce qui n'est jamais le plus facile. Les difficultés relatives à la mise en place d'un Gouvernement provisoire en attestent, et démontrent également que le cynisme n'a pas de frontières, puisqu'il semble aussi aisé pour un homme politique Tunisien que français de changer de camp au gré des évènements et des opportunités.

RETRAITE - décret -

Pour les cheminots, cette nouvelle année commence donc comme la précédente s'est terminée, à savoir par un tour pendable du Gouvernement et de la Direction de l'entreprise.

Le CA extraordinaire de la CPRP convoqué unilatéralement le 07 janvier dernier sans que soient rencontrées au préalable les Fédérations des cheminots, démontre s'il le fallait, le crédit qu'accordent Gouvernement et Direction de l'entreprise aux engagements qu'ils prennent devant les Organisations Syndicales, mais plus largement à l'exercice du Dialogue Social.

Cette attitude et cette conception du Dialogue Social sont précisément les motifs qui ont amené la CGT à ne pas participer aux vœux du Président de la République, ce dont nous nous félicitons. Décision qui, si elle reste symbolique, marque clairement la volonté de la CGT d'être ni spectatrice, ni complice, d'une attitude et d'une politique Gouvernementale profondément rétrograde et antisociale.

Fondamentalement, le Gouvernement par son décret, et la Direction de la SNCF par son vote favorable, ont amputé le Statut des cheminots et littéralement remis en cause le Contrat Social qui les lie à l'entreprise. Pour preuve : recul de l'âge d'ouverture des droits de 55 à 57 ans (de 50 à 52 ans pour les Agents de Conduite), recul de l'âge d'annulation de la décote à 60 ans et 9 mois (55 ans et 9 mois pour les ADC), passage à 41,5 annuités de cotisations, augmentation du taux de cotisation salariale de 7,85 % à 10,55 %, suppression du dispositif de départ anticipé pour les parents de 3 enfants, et une attaque sans précédent sur les plus bas salaires et les plus basses pensions avec la modification des dispositions liées au minimum des pensions qui passe de 25 ans de service à 41,5 ans, etc...
!

Aujourd'hui, tant par la nature de ce décret que par les engagements non tenus, comme la validation des trimestres d'apprentissages des ex-apprentis et élèves, c'est une partie des acquis de 2007 qui sont, soit balayés d'un revers de la main, soit remis en cause. Quant au vote de l'entreprise sur ce dossier Monsieur Cohadon, qu'en est-il de la neutralité que vous avez ici même érigée en principe infrangible?

SALAIRES - NOTATIONS

Ces mesures, qui vont au-delà de la loi votée par les parlementaires le 10 novembre 2010, posent également en grand les questions de salaire et de déroulement de carrière. L'augmentation des cotisations juxtaposées à un contentieux salarial déjà élevé dans l'entreprise vont considérablement grever le pouvoir d'achat des cheminots actifs et retraités. Il y a urgence à ouvrir de véritables négociations sur les salaires, et pas une simple discussion sur le sujet comme le laisse entendre Guillaume PEPY. La CGT invite d'emblée la Direction à oublier toute idée de dividende en direction des cheminots. Cette disposition n'aurait pas pour autre conséquence que d'appauvrir un peu plus les salariés de la SNCF et fragiliser le financement de la CPRP. Un dividende salariale ne saurait compenser, même partiellement et à court terme, la baisse du niveau des salaires et des pensions. La CGT s'opposera, comme elle l'a fait par le passé, à tout projet allant dans ce sens et saura le cas échéant expliquer les motifs de son refus ainsi que les positions de chacun.

La CGT exige également que l'exercice des notations soit réalisé dans le cadre des dispositions prévues par la Statut, comme elle l'a rappelé il y a quelques jours par courrier à la Direction de l'entreprise. Il est inacceptable que la Direction décide unilatéralement de reporter les notations après les élections professionnelles, à une date connue d'elle seule. Il est tout aussi inacceptable de considérer les instructions qu'elle diffuse auprès de l'ensemble des établissements et qui visent à limiter l'augmentation de la masse salariale sous les prétextes fallacieux de « futur concurrentiel plombé par les dérives de dépenses du personnel et de productivité plus que consommée par les dérives de la masse salariale. » L'objectif national pour l'EPIC est clair, il s'agit de faire baisser de - 0.2 % à - 0.3 % la masse salariale sur le GVT positif 2011.

RETRAITES - taux T2 -

Enfin, ce CA avait une information relative à un projet de décret, visant à modifier le taux T2 destiné à financer les droits spécifiques du régime spécial de retraite des cheminots. Ce décret prévoit d'une part la baisse du taux à hauteur de 1,47 point (passant ainsi de 12,73% à 11,26%), mais également le transfert partiel voire total, de la prise en charge de ce taux par l'Etat en lieu et place des cheminots et de l'entreprise, en guise semble-t-il, de dédommagement au regard des augmentations de péages par RFF, mais surtout en réponse aux multiples interventions de G. PEPY, liées à la compétitivité de l'entreprise face à la concurrence intra-modale.

La CGT est résolument opposée à ce projet de décret qui accrédirait ce qui n'est aujourd'hui que contre-vérité, selon laquelle les contribuables paieraient les droits spécifiques des cheminots, et qui in fine aurait pour conséquence la suppression pure et simple de ces droits, au nom du sacro-saint principe d'équité.

Aujourd'hui, la seule obligation de l'Etat est de prendre à sa charge dans le cadre d'une contribution d'équilibre, les conséquences financières du différentiel démographique entre actifs et retraités. Cette obligation, cadrée par le règlement CCE n°1192/69 « relatif aux règles communes par la normalisation des comptes des entreprises de chemin de fer » a été adoptée le 26 juin 1969 et n'impose absolument pas la prise en charge du taux T2 par l'Etat. En revanche les 26 000 emplois supprimés ces huit dernières années par l'entreprise

impactent bien eux, la contribution d'équilibre versée par l'Etat. Pourtant, et bien que la Direction le nie, les actions initiées et portées par la CGT en avril 2010, ont permis de limiter les dégâts et d'imposer un niveau de recrutement nettement supérieur à celui initialement prévu.

EMPLOI - BUDGET 2011

Le bilan effectué par Monsieur NOGUE à propos du Budget emploi 2010 a confirmé une hausse du nombre de départs à la retraite par rapport au budget prévisionnel (4 300 en prévision, 5 615 réalisés), ainsi qu'un nombre inférieur « d'apports internes » issus du Fret (1350 au lieu des 2 000 prévus). Cette situation, combinée à la pression exercée par les cheminots en avril 2010, a contraint l'entreprise à ouvrir des négociations et à réajuster sa politique de recrutement pour en porter le nombre total à 3 443, dont 250 devrait être effectués au mois de janvier au titre de l'année 2010, quand le budget prévisionnel prévoyait une fourchette d'embauche comprise entre 1 300 et 1 800.

Pour ce qui concerne 2011, la direction a annoncé sa volonté de maintenir un rythme élevé d'embauches, à hauteur de 300 à 400 par mois, avec un point de passage à 2 600 embauches d'ici le mois de juillet et 3 500 en septembre. Néanmoins, si le point de départ 2011 est plus élevé qu'en 2010, le volume d'embauches prévu par la direction ne sera pas suffisant pour permettre de couvrir l'ensemble des CO, d'améliorer la qualité de service et les conditions de travail des cheminots. En effet, le nombre de départs pour 2011 est budgété à hauteur de 6 350 (dont 5 350 départs à la retraite) contre 4 500 recrutements seulement, soit une suppression de 1 850 emplois, dont 1473 au Fret (suppression de 30% des effectifs en 4 ans), 380 à l'Infra et 201 à SNCF Voyages.

Les grandes lignes du Budget 2011 étant désormais connues, quelles en seront les conséquences sur la Région des Pays-de-la-Loire ? La CGT attend de la Direction Régionale qu'elle présente très rapidement les notifications de recrutement, à l'inverse de ce qu'il s'est produit en 2010. La CGT réitère ses propos, les besoins en emplois sont criants, et la région ne saurait être le parent pauvre de ce budget 2011, et rester tributaire des établissements de la région parisienne. La question de l'emploi étant un sujet très sensible, ajoutée à celle du régime spécial de retraite des cheminots, elle ne manquera pas d'être source de conflictualité si d'aventure aucun effort n'était fait pour améliorer la situation.

METIERS

Sous l'impulsion de la CGT, les organisations syndicales représentatives ont d'ailleurs pris ces dernières semaines l'initiative de déposer un certain nombre de DCI nationales unitaires (Transverse, Exploitation, Services Communs, Fret) sur les questions d'emploi, de conditions de travail, de salaires, de pénibilité, etc... Ces DCI en ont amené et en amèneront d'autres, et ce avec la ferme intention de peser sur les choix stratégiques opérés par l'entreprise, notamment en matière de Fret où l'entreprise ose afficher un ridicule 22 GTK en guise d'objectif à réaliser pour 2011.

Les Tables Rondes production du 02 février, Salaire aux alentours du 15 février, quoique nous en attendions la confirmation, et « REX Réorganisations » dans la deuxième quinzaine de février devront tenir compte des revendications portées dans ces DCI. Elles devront acter des engagements en corrélation avec les attentes et les besoins des cheminots et marquer une véritable volonté de faire progresser leurs conditions de vie et de travail.

DYSFONCTIONNEMENTS

Ni les intempéries, ni les grèves ne peuvent expliquer les graves dysfonctionnements subis ces dernières semaines, tant par les usagers que par les cheminots. C'est bien la stratégie de démantèlement de la SNCF, entreprise publique de Service Public, qu'il est impératif de stopper, et la politique draconienne de réduction des coûts qui s'effectue en dépit de tout bon sens auquel il faut définitivement mettre un terme.

Le signal d'alarme est tiré par les usagers eux-mêmes, conscients qu'au-delà des effets de manche du Président PEPY, des grandes explications sur les phénomènes météorologiques, des augmentations de trafic, et de la faute à pas de chance, le mal est plus profond. Leur mécontentement, qui monte et s'organise au travers d'associations d'usagers, traduit parfaitement leur lucidité sur le sujet, et leurs exigences en termes de régularité des circulations, de confort et de sûreté. C'est parfaitement légitime au regard du prix qu'ils payent et du service qui leur est rendu. D'ailleurs dans ce contexte, la CGT affirme que les cheminots subissent une double peine, puisqu'ils doivent à la fois affronter le mécontentement quotidien des usagers ainsi que la politique de l'entreprise dont ils sont la principale cible.

Au regard de l'ire montante des usagers et de la large couverture médiatique dont elle bénéficie, « le plan de renforcement de la qualité de service sur 12 ligne sensibles » (Temps Réel N°04/11 du 20 janvier 2011) va être particulièrement décortiqué et suivi.

Pour ces 12 lignes, la SNCF « s'engage [...] à améliorer : la qualité de service et la régularité, de manière progressive, durable et significative ; la satisfaction des clients sur la régularité des trains et l'information en situation perturbée ». « Ce programme de renforcement de la qualité va être décliné en plans d'actions pour chaque ligne. [...] Ils impliqueront les clients, les décideurs locaux, les associations et le personnel de l'entreprise. »

La CGT prend acte des engagements pris par la Direction de la SNCF en rappelant que le management de chaque projet doit se faire dans la proximité, au plus près des acteurs du terrain ; qu'un état des lieux transparent, réel et sans tabou doit être élaboré ; que les solutions doivent être partagées par les différents acteurs (SNCF, RFF, AO et OS) ; qu'enfin le financement nécessaire à sa réussite doit être porté essentiellement par les acteurs responsables de l'aménagement du territoire.

Deux lignes reprises à ce plan nous intéressent directement : il s'agit des relations TER Paris-Chartres-Le Mans et TGV Le Mans-Tours-Paris pour laquelle un conciliateur devrait être prochainement nommé. La CGT demande donc à être pleinement informée de l'état d'avancement et du contenu des diagnostics de production pour ces deux lignes, puis des plans élaborés pour en améliorer la qualité. La CGT souhaite être consultée sur chacun de ces deux sujets, et attend de l'entreprise qu'elle prenne en compte les éventuelles remarques et propositions qu'elle pourrait être conduite à formuler.

Pour terminer cette déclaration monsieur le président, la CGT souhaiterait connaître le calendrier des réunions concernant les protocoles pré-électorales dans le cadre des élections CE/DP 2011.

Merci de votre attention.