

## Echos du 3<sup>ème</sup> GT Fret Métiers Sédentaires du 23 avril 2008

### La Direction isolée face à l'unité des organisations syndicales

Pour ce 3<sup>ème</sup> groupe de travail consacré à l'évolution des métiers des agents sédentaires travaillant au Fret, la Direction avait fait parvenir aux organisations syndicales son projet de réécriture du RH0077.

Ce document est révélateur de l'état d'esprit de la Direction : casser toutes les attaches du personnel à l'entreprise intégrée SNCF !

Rétablissons quelques vérités face au discours que la Direction veut faire passer auprès des cheminots via ses forums, son blog Internet et qui est asséné aux agents par l'encadrement.

**« La négociation en cours ne remet pas en cause les 35 heures. »**

**FAUX :** le calcul de la durée annuelle du travail pour les cheminots, qui ne peuvent avoir une durée calculée sur la semaine du fait de la continuité de l'activité du service public, prend en compte dans sa formule le nombre de jours de repos et de fériés. La suppression pour les agents travaillant pour le Fret de la possibilité de récupérer un férié travaillé par un repos compensateur ou l'annonce de la Direction que les repos non attribués seront payés forfaitairement, implique un allongement de la durée annuelle du travail. Les acquis de l'accord 35 heures sont donc remis en cause !

**« Les durées des repos sont inchangées. »**

**FAUX :** La banalisation des repos périodiques, repos supplémentaires et repos compensateurs ferait que des repos de natures différentes comme le RP et le RU se confondraient et passeraient de 36 h à 24 h.

**« Les nouvelles limites proposées définissent le cadre maximal de souplesse recherchée et n'ont pas vocation à être atteintes systématiquement. »**

**FAUX :** la volonté de modification du RH 0077 aurait pour vocation d'augmenter la productivité des agents et ainsi réduire le volume d'emploi. Chaque agent constate qu'actuellement la Direction cherche toujours à exploiter au maximum les taquets de la réglementation du personnel. Pourquoi en serait-il autrement demain !

**Exemples des nouvelles règles que la Direction voudrait appliquer aux agents du Fret :**

- ☞ GPT mini 2 jours sans l'obligation de l'accord de l'agent pour attribuer un dimanche ;
- ☞ GPT maxi 6 jours sans l'obligation d'être suivie d'un repos double ;
- ☞ DJS mini 4 heures au lieu de 5h30 actuellement ;
- ☞ DJS maxi 10 heures au lieu de 9h30 actuellement ;
- ☞ Amplitude maxi 12 heures et 13 heures une fois par GPT (+1 heure) ;
- ☞ Amplitude maxi en cas de déplacement isolé 14 heures (+1 heure) ;
- ☞ 40 repos périodiques doubles au lieu de 52 ;
- ☞ Notion de week-end étendue au dimanche / lundi ;
- ☞ Banalisation des repos (RP, RU, RC)
- ☞ Suppression des RCF (Repos Compensateur pour Férié travaillé) ;
- ☞ Plus de programmation pour les agents en roulement, le programme de travail peut être modifié la veille et pendant le repos pour les agents de réserve. C'est l'aliénation permanente des agents à l'entreprise !

Lors de cette 3<sup>ème</sup> réunion du groupe de travail, la délégation CGT a, dans une déclaration préliminaire, démontré que les règles actuelles du RH0077 n'étaient pas un obstacle à la souplesse d'affectation des moyens nécessaires dans une entreprise de service public. Par contre, la réglementation du personnel est un des éléments d'un ensemble social qui est la contrepartie des obligations de continuité de l'activité de la SNCF.

Le RH0077 trouve son origine dans l'accord 35 heures qui avait pour objectif d'améliorer le temps libre du personnel et les conditions de travail.

Le régime spécial de retraite des cheminots, la protection sociale, la surveillance médicale, la garantie de l'emploi, la rémunération, le déroulement de carrière, la réglementation du travail, sont un ensemble indissociable qui compense les obligations des cheminots vis-à-vis des contraintes du service public des transports ferroviaires et la sécurité des circulations.

Nous avons rappelé à la Direction que les difficultés que rencontre le Fret SNCF actuellement, trouvent leurs origines dans les dysfonctionnements de l'organisation de la production, dans l'affectation des moyens, dans la réactivité de l'information et des prises de décisions. Ces anomalies ont pour genèse le manque d'investissements dans les engins moteurs, notamment thermiques, dans la mise en œuvre des nouveaux modes de production, dans le cloisonnement de l'entreprise par activités, dans le manque de personnel sur certains sites de production.

La prétendue rigidité de la réglementation du personnel n'est donc pas la source principale des difficultés du Fret loin s'en faut. Pourtant, c'est à cette garantie collective que la Direction veut attaquer en premier lieu sans prendre en compte les dommages que cette déréglementation va entraîner pour les conditions de vie et de travail des agents, mais aussi en terme de risques pour la sécurité du personnel et des circulations.

C'est avec la réglementation actuelle qu'en 2000, les cheminots ont pu réaliser le transport de 55,4 milliards de tonnes kilométriques. Le déficit du transport des marchandises n'était cette année là que de 89 millions d'euros. En 2007, l'activité Fret n'a transporté que 40 milliards de tonnes kilométriques pour un déficit de 260 millions d'euros. Est-ce la réglementation du personnel qui a provoqué cette situation catastrophique ou la

mise en œuvre du plan VERON et de son successeur? Ce n'est pas la conjoncture économique qui peut expliquer un tel repli puisque la demande de transport est toujours croissante, que les transporteurs routiers sont à la limite de leurs capacités et que la concurrence ferroviaire n'a pas la maîtrise de l'effet réseau comme la SNCF.

Dans le même temps, les décisions gouvernementales prises à l'occasion du « Grenelle de l'environnement » évoquent un report modal de 25% de la route vers le ferroviaire. Ce ne sera pas avec une contraction des moyens de production et une démotivation du personnel que ces objectifs pourront être atteints.

Les autres organisations syndicales ont repris dans leurs diverses interventions leur refus de voir la réglementation du personnel mise en pièce et ont soutenu les propositions de la CGT concernant la meilleure affectation du personnel entre agent en poste fixe et agent de réserve, la création d'un grand métier conduite allant du CRLO au conducteur de ligne, sur l'augmentation indispensable du salaire de base, sur le respect du périmètre des métiers.

Face à ce front commun des organisations syndicales, y compris la FGAAC présente une nouvelle fois à ce GT sédentaire, la Direction affiche sa détermination. « *Si je ne trouve pas d'accord avec les organisations syndicales pour modifier le RH0077, je prendrais mes responsabilités de Directeur* » affirme M. NADAL.

**Les organisations syndicales prendront elles aussi leurs responsabilités pour mettre en mouvement les cheminots et ainsi combattre l'éclatement de la SNCF, la remise en cause de leur vie professionnelle et vie personnelle.**

**Après la création de la famille Fret, les branches Proximité et VFE ont annoncé dans le journal interne « Les Infos » leur intention de créer elles aussi des familles.**

Après les préconisations de la Cour des Comptes de transférer les 55 000 agents de l'infrastructure (Transport et Equipement) à RFF ou dans une filiale, c'est ni plus ni moins que la mise à mort de la SNCF qui est en train de se préparer.

Face à cette situation, la Fédération CGT des Cheminots a convoqué une interfédérale et a provoqué le dépôt commun d'une DCI nationale.

**Les cheminots du Fret, mais aussi de tous les autres services, ne laisseront pas la Direction faire !**