



# Le Journal syndical des Cheminots de BOURGES

# COMPTE RENDU DU GROUPE DE TRAVAIL DU 27 JUIN 2005 SUR LA SITUATION DES AGENTS BLOQUES A D2 18

## *UN DEBUT DE REPONSE !*

Dès le début de la réunion, la CGT a rappelé que depuis la mise en place de la grille de rémunération en 1992, elle n'avait cessé de dénoncer les modalités de déroulement de carrière des agents du collège maîtrise, à savoir :

- ⊖ *La faible progression en nombre de points sur la qualification D ;*
- ⊖ *Un début de grille non motivant pour la qualification E acquise avec examen de barrage.*

C'est pourquoi la CGT depuis l'origine revendique la création de la position D2 19 ainsi que le début de la qualification E à partir de la position 18.

Tout au long de ces 13 années, la CGT n'a cessé d'alerter la direction SNCF sur le mécontentement qui existait parmi les cheminots.

**La Direction a annoncé les mesures suivantes :**

- **Création d'un supplément de traitement équivalent à celui de la position 19 pour les cheminots se trouvant sur D2 18 depuis au moins 5 ans et ayant plus de 50 ans ;**
- **Les titulaires de l'ex-examen de niveau 5 qui ne rempliront pas la condition des 5 ans sur D2 18, bénéficieront de cette mesure au moment de leur départ en retraite.**

Pour la direction, cette mesure s'appliquerait au 1<sup>er</sup> juillet 2005.

Sans pour autant répondre à notre revendication d'une position 19 sur la qualification D, la direction a dû tenir compte du mécontentement et des mobilisations dont la dernière le 2 juin 2005.

**Cette mesure sera liquidable (comptant pour la retraite). Elle aura un caractère d'automatisme, sera pérenne et non soumise au choix.**

Elle se traduira en brut sur la fiche de paie par un supplément :

- Ä **Sur le traitement : + 90,63 €uros**
- Ä **Sur l'indemnité de résidence – zone 1 : + 3,9 €uros**
- Ä **Sur la prime de travail – code prime 2 : + 6,24 €uros**
- Ä **Cette mesure s'appliquera sur la PFA.**

Pour la CGT, la revendication de la création d'une position 19 sur la qualification D demeure et reste à gagner. **Pour ces raisons, nous appelons à poursuivre la signature de la pétition CGT.**

**D'autre part, la prochaine négociation salariale du 5 juillet 2005 doit être l'occasion d'exprimer avec l'ensemble des cheminots les revendications pour l'amélioration du pouvoir d'achat des salaires et pensions.**

# FUSION EEX VIERZON – BOURGES – ORLEANS

## *OU VONT-ILS S'ARRETER ?*

Comme chacun le devine, la Direction n'a pas l'intention de s'arrêter en si bon chemin. Projet industriel oblige après la fusion des EVEN de Bourges et Vierzon, nous allons tout droit vers une fusion des EVEN d'Orléans et Berry-Sologne ainsi qu'un seul établissement traction sur la Région. La fusion des EEX n'est donc pas un acte isolé.

Les justificatifs, mis en avant, sont toujours les mêmes, soi-disant pour améliorer l'efficacité et le mode de fonctionnement. On a pu voir l'efficacité et le fonctionnement aujourd'hui après la fusion des EVEN de Bourges et Vierzon. Quant à la méthode, rien n'a changé : pseudo concertation, faux groupe de travail quand tout est décidé d'avance. En dehors de la fusion pas de discussions.

Dans le projet présenté aux O.S., on n'y retrouve aucune logique. Un saupoudrage afin que chacun puisse s'y retrouver.

Le futur siège de l'EEX à Orléans avec une arrière pensée de laisser dans le Berry une représentation SNCF de façade avec le siège des EVEN à Vierzon.

Une UO Fret basée à Bourges sans doute en raison du trafic céréalier important mais demain quelle efficacité avec un territoire de La Guerche à Patay et Pithiviers. Il est vrai que le plan VERON a déjà taillé dans le vif. A Bourges, une nouvelle réorganisation avec moins d'emploi à la clé ne nous laisse pas beaucoup d'espoir d'amélioration. Seuls les cheminots y laissent des plumes. Une UO Infra basée à Vierzon : nous savons tous qu'au

niveau de l'Infra, c'est la proximité qui est la plus efficace. Il est à craindre que les dysfonctionnements et incidents en tous genres se retombent sur les DPX qui ont les épaules larges, c'est bien connu. DPX que nous avons à l'époque, lors de leur mise en place, émis de grandes réserves en listant les dérives qui pourraient exister. Et bien, on en voit là, avec ce projet de fusion, une éclatante réalité.

Une UO Escalade basée à Vierzon : on peut penser là aussi que tout va retomber sur les DPX.

Une UO Ventes Voyageurs basée à Orléans : il est clair que le volume de vente d'une ville comme Orléans n'est pas comparable par rapport à Bourges et Vierzon. Les difficultés d'aujourd'hui ne vont que s'accroître d'autant qu'il ne resterait qu'un seul poste de Formateur Commercial Voyageurs pour l'ensemble. Il est vrai qu'avec le plan de suppression de 2.330 emplois dans le périmètre vente des 165 gares classées VFE, il ne va pas rester grand monde à former.

En l'état, ce projet apporte-t-il une réponse au besoin des usagers, une meilleure qualité de service, de véritables perspectives de développement ferroviaire. Il est clair que la réponse est NON et n'apporte aucune solution d'avenir.

**CHEMINOT(E)S DE TOUT GRADE  
ET TOUTES FONCTIONS  
NE VOUS LAISSER PAS BERNER  
PAR CE GENRE DE PROJET.  
REAGISSEZ.**

### *Dernière minute*

#### **ILS OSENT ET ILS NE RECULENT DEVANT RIEN ! GRAVE !**

Nos dirigeants de l'EEX tentent de remplacer un agent sur un Poste d'AMVK au Poste C en gare de Vierzon (poste sécurité sur le dictionnaire des filières) par un CDD. Vous avez bien lu CDD. C'est la porte ouverte à la disparition de nos métiers sécurité. Ce que personne encore n'a osé faire en France, nos dirigeants locaux ne reculent devant rien. C'est bien le manque d'embauche suite au plan de suppression d'emploi des budgets 2004 et 2005 qui en est la conséquence. La Direction doit réviser son choix.

Lors de la C.D.I., si certaines O.S. étaient prêtes sous certaines conditions à accepter la proposition de la Direction, la Délégation CGT a opposé un **non ferme et catégorique**. Ce genre de précédent n'est pas négociable. Demain par manque d'emploi, on pourrait remplacer des agents dans les gares, dans les postes de sécurité par des CDD. **C'est inacceptable.**

A la fin de la réunion de concertation, l'ensemble des O.S. s'est rallié à la proposition de la CGT pour refuser ce genre de proposition.

**La CGT ne laissera pas faire et appelle les cheminots à faire pression sur la direction pour qu'elle revienne sur ce genre de propositions.**

A suivre.....

# REGLEMENT DU TRAVAIL

## Article 56 - Indemnité de sortie.

**56.1.** : Les agents de tous services, appelés pour remédier à un incident **en dehors des heures normales de service**, reçoivent pour chaque dérangement, une indemnité de sortie au **taux b**.

En outre, les agents équipant les wagons de secours ou les grues de relevage qui participent à un relevage de matériel déraillé sur voies principales ou sur tout autre point intéressant directement la circulation sur voies principales reçoivent une indemnité de sortie au **taux a** lorsque le départ a lieu **pendant** les heures normales de service.

Les taux **a** et **b** sont indiqués à l'annexe 6 de la présente directive (RH0372) [2005 : taux a : 2,47 €; taux b : 9,90 €].

**56.2.** : Les agents de la filière équipement, lorsqu'ils sont amenés, de leur propre initiative, à effectuer des sorties en application de procédures locales particulières, reçoivent l'indemnité de sortie majorée de 40 %.

## Article 57 - Indemnité journalière de conduite de véhicule automobile.

(PS2) à RH 0131

**57.1.** : Les agents des qualifications A, B et C reçoivent, pour chaque journée de travail au cours de laquelle ils sont désignés pour conduire pendant au moins **1 heure** une voiture automobile, un camion ou une camionnette appartenant à la SNCF, une indemnité journalière de conduite de véhicule automobile au **taux a** (2005 : 4,14 €). Cette indemnité peut être accordée aux agents de maîtrise matériel et agents de maîtrise matériel hors classe des sous-stations électriques ou désignés pour vérifier les chargements de transports exceptionnels ou vérifier du matériel accidenté, aux chefs d'équipe équipement, aux chefs d'équipe principaux équipement, aux chefs de surveillance des installations électriques et aux chefs de surveillance principaux des installations électriques.

-0-0-0-0-0-0-0-0-0-

## INFO CGT - REGLEMENTATION DU TRAVAIL

### **DIMANCHES + SAMEDI OU LUNDI ARTICLE 32 § VII DU RH0077**

**NOUS AVONS TOUS DROIT A 22 DIMANCHES (MINIMUM)  
+ SAMEDI OU LUNDI EN REPOS ET/OU EN CONGES DANS L'ANNEE<sup>1</sup>**

Il faut donc vérifier, à la fin de chaque mois, le cumul de ces Dimanches + Samedi ou Lundi, symbolisés WE dont la moyenne « idéale » mensuelle est de : (22 : 12 = 1,83).

12 de ces 22 Week-Ends doivent être constitués exclusivement de repos périodiques placés sur un Samedi + un Dimanche (hors Dimanche prise de nuit) [Art. 32 point V alinéa 5 du RH 0077].

### Remarque pour les agents de Réserve :

Le nombre de ces WE ne peut jamais être inférieur à 1 au cours d'un mois donné, puisqu'ils doivent bénéficier d'au moins un Samedi + Dimanche chaque mois civil.

---

<sup>1</sup> Les agents du régime a ont droit, eux, à 52 Repos Hebdomadaires le dimanche, accoté chacun à une journée de chômage (en général le samedi).

# LE 16 JUIN 2005, LES AGENTS DES EEX ONT SIGNIFIE A LA DIRECTION VOYAGEURS LEUR REFUS DE SA POLITIQUE COMMERCIALE

La direction voyageurs de la SNCF s'est toujours singularisée par sa volonté de transformer le service public de transport des voyageurs en activité commerciale lucrative. La création de la branche VFE d'un côté et de la branche Transport public de l'autre, lui donne plus d'aisance pour tenter de pousser plus loin sa logique marchande.

La direction VFE (ex Grandes Lignes) a annoncé au CCE du 9 février un plan de suppression de 2.330 emplois dans le périmètre ventes des 165 gares classées VFE.

Pour arriver à ses fins, elle met en place des stratégies :

- ⊖ Sous-effectifs dans les guichets qui allongent les files d'attente poussant les usagers vers les automates et dégradent les conditions de travail et de vie des agents ;
- ⊖ Suppression des guichets spécialisés « départ immédiat » dans les Nouveaux Espaces de Vente ;
- ⊖ Tarifs ou promotions réservés aux seuls canaux automatiques ou externes à la SNCF, suppression des réservations par correspondance ;
- ⊖ Mise en place d'une tarification téléphonique dissuasive et d'un serveur (36.35) repoussoir pour l'accès aux Centres Ligne Directe ;
- ⊖ Modification des règles d'après-vente et de régularisation dans les trains, pour réduire, voire supprimer les échanges et les remboursements ;
- ⊖ Généralisation du programme de fidélisation qui double les points fidélité des usagers qui utiliseront les canaux automatiques (Internet, automates).

Actuellement la direction accélère son programme de suppression d'emploi dans les CLD en voulant réduire le nombre des modules à 26 soit une disparition de 800 emplois sur les 1.320 actuels.

La diversification des modes de distribution peut être un atout pour mieux prendre en compte les attentes diverses des usagers : guichets, boutiques, CLD, Internet, envoi ou impression des billets à domicile, automates de vente.

**Par contre, les cheminots refusent la mise en concurrence interne de ces différents canaux dans un seul but économique, au détriment du service rendu aux usagers !**

Cette stratégie est mise en place notamment pour modifier les comportements des usagers qui, quand ils ont le choix, préfèrent le contact humain avec les vendeurs, reconnaissant ainsi notre professionnalisme et savoir-faire.

De plus, cette mise en concurrence alimente l'inégalité de traitement des usagers, qui n'ont pas tous un ordinateur et un accès Internet ou une carte de paiement pour utiliser les distributeurs.

Au delà du programme de réorganisation de la distribution, la direction voyageurs cherche la réduction de l'intervention des cheminots dans les autres services de son périmètre :

- Transfert des missions de l'escale vers la sous-traitante notamment avec sa filiale « Effia » ;
- Réorganisation des BCC/Caisses ;
- Centralisation de l'après-vente ;
- Réorganisation des agences commerciales « Groupes ».

**Les agents des Etablissements Exploitation refusent la stratégie de réduction de l'emploi et de maximalisation des recettes de la Direction VFE. Ils revendiquent une autre logique au service des usagers et des cheminots.**

Quant aux travaux programmés au bureau Voyageur de Bourges avec un déménagement à la hussarde (depuis un mois rien n'a bougé), ces choix rentrent bien dans la stratégie de la direction Voyageur.

Que dire du comportement du DUO Voyageurs sur le déménagement dans les locaux provisoires, lamentable et méprisant (conditions de travail déplorables, problème de santé pour certains agents, promiscuité difficile... etc....) et que dire des conditions d'accueil des usagers (Clients ?), tout aussi lamentable et méprisant.

Pour seule réponse, la fuite en avant, des aménagements de bout de chandelle. Pour se faire entendre que reste-t-il aux agents ? Le droit de retrait ? Comme pour les voies du triage.

Une fois de plus la Direction cherche l'affrontement plutôt qu'un dialogue constructif.

# TRANSPORTS

## **REGRESSION SOCIALE ET TOUT CAMION, ÇA SUFFIT ! POPULATIONS – USAGERS – SALARIES**

### **ÇA NOUS CONCERNE ! INTERVENONS !**

*De 1.607 à 2.228 heures, 22 jours de repos compensateurs en moins, soit un mois de travail en plus et une réduction de rémunération pouvant atteindre l'équivalent d'un mois de salaire (1.782 euros) par an.*

C'est la décision du gouvernement français profitant de la transposition de directives européennes pour légiférer dans sa logique du " travailler plus pour gagner moins " dans le routier marchandise :

- Il anéantit 10 ans de négociations sur fond de lutte de la profession pour améliorer ses conditions sociales.
- Il fait du transport routier marchandise à bas coût, sur le dos des salariés, l'axe prioritaire de sa politique d'organisation des transports.
- Il active un plan fret SNCF de repli et une réorganisation du transport combiné, basé sur la rentabilité économique, qui ont déjà amené (depuis 2004) : **Plus de 200.000 camions supplémentaires sur route !**

Ils seront conduits par des chauffeurs à qui on baisse le salaire et augmente le temps de travail, en même temps que leurs patrons reçoivent 1 milliard d'euros pour compenser le prix du gasoil !

- Il réduit aussi le budget de voies navigables de France, défiscalise les grands armateurs maritimes privés (400 M €/an), casse les compagnies, sociétés ou entreprises publiques de transport, se désengage des infrastructures sur le dos des collectivités locales.

#### **Dans le même temps :**

- 60 % des patrons routier usent de latitudes sur les réglementations et les imposent à leurs salariés par chantage à l'emploi ; sous tarifés, les transports évoluent sous le règne du dumping et favorisent les

délocalisations ; les coûts externes supportés par la société s'élèvent à 650 milliards d'euros par an en Europe, 83 % sont générés par la route ;

***L'avenir, celui du développement durable n'est pas dans cette voie. Arrêtons le massacre !***

Pollution - Maîtrise et économie d'énergie - Environnement et sécurité - Aménagement du territoire - Harmonisation sociale et emplois pérennes qualifiés :

Autant d'enjeux et de défis à relever par la société.

Elle doit s'en donner les moyens en confiant à la puissance publique maîtrise et régulation de l'ensemble du secteur pour :

- ⊖ Imposer une tarification à la réalité des coûts à charge de ceux qui profitent financièrement des transports ;
- ⊖ Activer une politique multimodale des transports et de l'équipement prenant corps autour de services publics forts et priorisant les modes les moins nuisants ;
- ⊖ Imposer le choix d'un mode en tenant compte des coûts externes (sécurité, économie d'énergie, environnement, pertinence sociale ...) ;
- ⊖ Imposer une réglementation sociale de progrès qui consolide les garanties statutaires et collectives, reconnaisse les qualifications, garantisse leur rémunération ;
- ⊖ Edicter des règles fortes avec les moyens de les contrôler et d'imposer leur application.

**LES TRANSPORTS : UN INTERET GENERAL STRUCTURANT LA SOCIETE,  
A METTRE HORS DE LA CONCURRENCE ET DU MARCHE.**

**HALTE AU DUMPING SOCIAL  
HALTE AUX NUISANCES ET A LA POLLUTION.**

**SIGNER LA PETITION MASSIVEMENT  
(DANS LES CHANTIERS)**