

## **Pénibilité du travail au Matériel : Le gouvernement refuse de signer le décret reconnaissant la pénibilité de 6 nouveaux métiers**

**Au début des négociations, seuls 9 métiers du matériel ont été reconnus par la direction SNCF:**

- Maintenance frein
- Maintenance mécanique
- Maintenance thermique
- Opérateur chaudronnerie
- Soudage
- Aménagement intérieur
- Manutention
- Visiteur fret
- Mouvement matériel

Il aura fallu 9 mois pour qu'elle y ajoute les métiers suivants :

- Opérateur peinture
- Opérateur bois et autres matières
- Agents équipe installations outillage
- Opérateurs maintenance tuyauterie

Les différentes interventions des représentants SUD Rail auprès de la direction nationale et des directions locales ainsi que les différentes pressions que les cheminots de ces métiers ont pu exercer (notamment après que les électriciens et les dépanneurs aient menacés de « ne brancher que les fils ») ont fait évoluer la position de la direction SNCF.

**En décembre 2008 la direction a été obligée de rajouter 6 métiers dans sa liste des métiers pénibles.**

Mais aujourd'hui, il reste de nombreux travaux dont la direction ne veut pas reconnaître la pénibilité, comme l'astreinte neige et le relevage, mais aussi les métiers de DPX ou ADPX maintenance et mouvement, les répartiteurs...

**Cela ne suffisait pas à la direction et au gouvernement, attachés tous deux à limiter au maximum les modestes mesures accordées aux cheminots pourtant très éloignées de nos revendications et de nos attentes.**

C'est d'abord la direction RH qui décide que les primes de 15 et 25€ doivent être proratisées au nombre de jours de présence dans le mois; ce qui est scandaleux! Malgré de multiples interventions de SUD-Rail le problème n'est toujours pas réglé, des divergences sur le sujet existent visiblement entre la direction du matériel et la DRH. Nous en sommes aujourd'hui à l'épisode gag : prime fixe pour le matériel mais variable pour la DRH.



## **C'est maintenant le gouvernement qui refuse de signer le décret qui reconnaîtrait la pénibilité des six derniers métiers dont la pénibilité était actée par la SNCF à l'issue des négociations :**

- Opérateur de maintenance climatisation
- Opérateur de maintenance usinage
- Opérateur de maintenance dépannage
- Opérateur de maintenance électrotechnique
- Opérateur de maintenance système
- Opérateur flux logistique

Le courrier de SUD-Rail au ministère le 10 décembre 2009, nos interpellations au CA de la CPRP (Caisse de Prévoyance et de Retraite du Personnel) en janvier, à la réunion du groupe de travail pénibilité le 11 du même mois n'ont reçu que des réponses dilatoires qui renvoient la signature de ce décret aux calendes grecques: attente de la finalisation des négociations pénibilité entre le MEDF et les syndicats, étude de l'impact financier de la mesure...

## **Les multiples interventions de SUD Rail ont permis cependant d'acter plusieurs points positifs:**

- la direction versera aux agents concernés les primes de 15 et 25€ prévues
- Elle leur permettra l'accès à la CPA pénibilité.
- Elle n'exigera pas à ceux d'entre eux qui partent en retraite dans le 2<sup>ème</sup> semestre 2011, le délai de prévenance de 6 mois pour la demande de CPA et étudiera les cas individuels.

**Mais la CPRP, maintenant autonome, n'est plus tenue de prendre en compte les décisions de la SNCF mais est totalement régie par les décrets ministériels.**

**Elle refuse donc de prendre en compte les 15€ ou 25€ dans le calcul de la retraite tant que le décret ne sera pas paru et refuse toutes mesures rétroactives.**

Un courrier du directeur de la caisse nous informe en effet que la CPRP s'en tiendra strictement aux métiers figurant dans le 1<sup>er</sup> décret. Cela démontre bien les conséquences pour les cheminots de l'autonomisation de la CPRP, autonomisation que SUD Rail a combattu tant par la lutte que devant le conseil d'état.

**Seule, la mobilisation des cheminots concernés peut maintenant leur permettre d'obtenir justice et contraindre le gouvernement à reconnaître la pénibilité de nos métiers, les contraintes du service public et à répondre aux revendications.**



La non réponse aux revendications sur la reconnaissance de la pénibilité est une résultante de la politique de la direction et du gouvernement mais aussi la conséquence de certaines conceptions de la lutte et du syndicalisme.



Durant le conflit de Novembre-décembre 2007, Seul SUD-Rail est resté fidèle au mandat des assemblées générales et à revendiqué tout au long de ces négociations :

- le maintien de la référence aux 37 ½ années de cotisation pour une retraite à taux plein.
- Le refus de tout système de décote.
- Le maintien des bonifications pour les futurs Agents De Conduite.
- La péréquation de toutes les mesures salariales sur les pensions des retraités.

**Aujourd'hui la réalité montre que ceux qui préconisent un syndicalisme de salon pour régler les problèmes en dehors des luttes et de l'intervention des salariés se trompent et trompent les cheminots**

- **La contre réforme frappe lourdement et ce dès cette année:** un agent position 14 ayant 36 ans d'ancienneté, partant au mois d'août 2010 à 55 ans perd **142€ par mois** sur sa pension (comprenant le 10ième échelon, la pénibilité et la prime de travail dans la PFA).
- **On n'a toujours pas compris comment** le passage à 41 ans pour une retraite à taux plein pouvait améliorer la situation des agents qui rentrent dans l'entreprise à 28 ans. **Abandonner la référence aux 37 1/2 annuités pour une retraite à taux plein a été une faute politique et une capitulation.** D'autant que cet abandon est basé sur un mensonge: d'après l'INSEE un jeune rentre en moyenne dans la vie active à 20 ans et 2 mois et non à 25 ou 28 ans.
- La retraite à 55 ans devient une impossibilité pour un jeune de moins de 40 ans: Une position 15, 37 ans d'ancienneté toucherait en 2025 l'équivalent de **1142€ nets par mois!**

## **Dès le début des négociations sur la pénibilité SUD-Rail a mis en avant plusieurs revendications:**

- ⇒ la prise en compte de la pénibilité dès l'embauche, en refusant les discriminations injustes et arbitraires qui privent certains cheminot-e-s des mesures déjà très insuffisantes accordées par la direction.
- ⇒ L'arrêt des réductions d'effectifs et de la remise en cause de la réglementation du travail.
- ⇒ La prise en compte de toutes les formes de pénibilité notamment celles liées au stress entraînées par la dégradation des conditions de travail, à l'organisation, au contact avec le public et aux contraintes engendrées par la course à la productivité.
- ⇒ La reconnaissance de la pénibilité des métiers et des contraintes du service public, par la réduction du temps de travail et l'octroi de bonifications pour la retraite.
- ⇒ Les moyens, les effectifs et les investissements nécessaires pour mettre en œuvre les équipements modernes qui permettraient de réduire la pénibilité et de répondre aux multiples revendications formulées dans les réunions de DP et CHSCT.

## **Pour SUD-Rail, il fallait négocier cette question de la pénibilité rapidement pendant la lutte et sous le contrôle des cheminots à partir des revendications ci dessus.**

Nous avons proposé une reconnaissance globale des métiers du matériel en créant un seul métier **d'opérateur de maintenance et de réparation du matériel ferroviaire** et en découpant celui ci en plusieurs spécialités.

Malheureusement, nous avons été bien seuls sur ces positions comme nous avons été bien seuls pour la prise en compte des années d'apprentissage pour le calcul de la retraite.

D'autres, pour donner l'illusion du dialogue social et justifier la reprise du travail ont préféré rentrer dans le jeu de la direction en proposant la multiplication des réunions... Tout cela a permis à la direction et au gouvernement de gagner du temps, d'éloigner le débat des cheminots et s'est traduit par la situation actuelle:

- des métiers et des formes de pénibilité (stress; contact avec le public; astreinte) non reconnus.
- Des moyens très insuffisants mis en œuvre pour reconnaître et réduire la pénibilité .

Des leçons sont donc à tirer pour les prochaines actions sur les retraites car certains veulent déjà renouveler leur numéro de « dialogue social » pour nous imposer de nouveaux reculs de société sur cette question.

**Non à la « négociation » des reculs sociaux.  
Défendons nos retraites et notre statut par la lutte  
sous le véritable contrôle des cheminots et à partir de leurs  
revendications.**