

RH0281 : Départ Volontaire, Cessation de fonctions des agents du cadre permanent La Direction organise sa réforme

**La rumeur court depuis des mois.
Confirmée lors du CCE du 13 Mai, la
direction modifie le RH0281.**

Ils continuent de faire....

la réforme avant la réforme.

Alors que de nombreux établissements de production sont en sous-effectif, que les agents ont déjà du mal à assurer le service public, que la Direction table sur une augmentation de la productivité d'au moins 2% dans le cadre de la réforme du ferroviaire, pour elle, l'objectif reste « la création des 3 Epics », son lot de reculs sociaux et le plan « excellence 2020 ».

Mettre en place des facilités de départ anticipé, alors que dans le même temps on annonce une suppression de 2500 postes dans l'EPIC pour 2014, c'est anticiper les suppressions massives souhaitées post-réforme du ferroviaire et se mettre en ligne avec le « plan de performance » qui prévoit 700M€ d'économie entre 2013 et 2015.

Le texte ne précise pas les services et les filières concernées, mais resterait applicable jusqu'au 31/12/2016... ce n'est donc pas un simple plan, cela s'inscrit dans une stratégie plus large.

La Direction aujourd'hui pour calmer la presse, mais aussi anticiper une réaction trop large de volontaires, affirme que cela ne concernerait que 100 à 200 cheminots. Elle indique que ces départs seraient principalement dans les fonctions support et les métiers du FRET. Mais qui pourrait encore le croire ?

Il n'y a pas de politique active et dynamique de l'emploi à la SNCF

La logique de la SNCF sur l'emploi ne fait que traduire un mensonge orchestré, quand les chiffres, eux sont dramatiques. Il y avait en 2002, 175 510 cheminot-es, 150 070 pour 2013. Il n'y a eu aucune pause dans la baisse des effectifs, contrairement à la propagande déversée par la direction de l'entreprise.

**Avant de rentrer
dans les détails et le « comment »,
la question du « pourquoi »
et « pourquoi maintenant » se pose.**

**CERTAINS CROIENT QUE ÇA
NE PEUT ARRIVER QU'AU
CINÉMA...**



VOUS POUVEZ CHOISIR DE LAISSER FAIRE...

Nous, nous avons choisi
de nous défendre et de lutter !



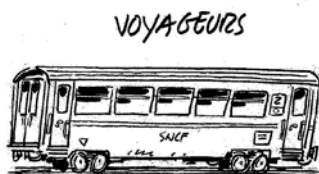
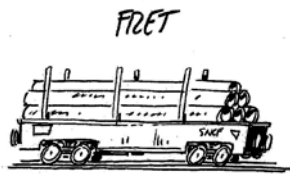
**Sans aucun doute, c'est un
véritable plan social qui se
prépare à la SNCF.**

La SNCF invente l'EIM, un sas vers le chômage.

L'EME, l'EDC sont devenus le seul dénominateur commun d'un EPIC qui éclate au profit de branches et domaines qui n'ont que faire de la gestion des « ressources humaines ». La Direction les fusionne et crée les EIM, ajouté à l'application du RH0281, la direction se dote d'un vrai levier pour supprimer les postes et envoyer les cheminots pointer au chômage en attendant la pension de retraite ...

Ce dispositif est volontairement opaque... pour être sélectif.

Départ volontaire...quel drôle de terme peut-on parler de volontariat ? ...oui, nombre de cheminot-es veulent partir parce qu'ils n'en peuvent plus.... **Les contre-réformes des retraites successives ont aggravé le sort des salarié-es avec le recul de l'âge effectif de départ à la retraite et le dispositif scélérat de l'âge pivot.** En prenant la décision de ré-activer ce dispositif, la direction de la SNCF met en évidence les difficultés liées au prolongement des carrières.



Ne nous trompons pas sur ses intentions, la santé des agents, elle s'en moque.... La direction vise une fois de plus la raison économique, dans une logique de baisse des effectifs et de réduction des coûts.

Dans ce registre, jeunes et vieux sont discriminés, certain-es seront encouragé-es à partir, pendant que les nouveaux embauchés de plus en plus souvent hors statut le seront à des salaires et des conditions inférieures...

Comme le précise la direction dans son texte, elle se laisse libre choix de « déterminer », pour chaque entité (par qualification, par métiers et par unité d'affectation) et seulement dans des établissements et « catégorie d'emplois » désignés en sureffectif, les agents concernés par le dispositif.

Il ne faudra pas compter sur la transparence, car bien que la direction ait acceptée le principe de la consultation des instances ad-hoc, tout se fera en catimini selon une procédure de « consultation ou de consultation/information » et toujours sous couvert d'une démarche individuelle à l'EIM.

Ce dispositif vise à diminuer la masse salariale en faisant sortir des effectifs les plus anciens des fonctions particulièrement visés, soit les fonctions support, le Fret et la filière commerciale, donc sur les PR les plus élevées toute en accroissant la productivité de celles et ceux qui restent.

La direction veut donc faire payer 2 fois la note aux cheminots, victimes des contre-réformes des retraites par l'allongement des carrières et alors que cet allongement correspond aussi à une hausse de la masse salariale, la direction veut donc aussi faire payer ce « surcoût » par les cheminot-e-s en augmentant leur productivité. Et, au passage, cela lui permet d'anticiper également la réforme du ferroviaire, notamment en taillant dans les effectifs des fonctions support.

Ce système ne remet en cause ni l'âge d'ouverture des droits à la retraite, ni l'âge pivot et encore moins la durée de cotisation.

Les agents contractuels sont complètement exclus de ce dispositif.... Les agents qui, on ne sait ni comment, ni pourquoi pourront en bénéficier recevront une indemnité forfaitaire complétée d'une indemnité supplémentaire selon les cas, ou bien alors juste une indemnité supplémentaire.

La fédération SUD-Rail ne pourra pas apporter son soutien à ce dispositif car il ne remet absolument pas en cause l'existant, c'est à dire toutes les conséquences néfastes des différentes contre-réformes des retraites essayées par les cheminots depuis 2007.

Ce n'est pas de productivité supplémentaire dont les cheminots sont en attente, ni de destruction d'emplois et encore moins de souffrance au travail mais bel et bien d'une organisation du travail respectueuse de leur santé et cohérente avec les règles de sécurité.

Indemnité forfaitaire	
Ancienneté dans l'entreprise	
De 4 à moins de 15 ans	12 mois de salaire + 1 mois par année au-delà de 4 ans
Au-delà de 15 ans et jusqu'à l'ouverture des droits à la retraite*	1 mois de salaire par année restant à faire jusqu'à l'ouverture des droits à la retraite avec un maximum de 15 mois de salaire
Départ à l'ouverture des droits à la retraite	Néant (seulement l'indemnité supplémentaire)
A cela s'ajoute une indemnité supplémentaire de départ volontaire	
Après l'âge pivot**	6 mois de salaire
56 ans jusqu'à veille de l'âge pivot	12 mois de salaire
54 ans et 6 mois jusqu'à la veille des 56 ans	Cumul indemnité forfaitaire + indemnité supplémentaire = 18 mois de salaire
Moins de 54 ans et 6 mois	Cumul indemnité forfaitaire + indemnité supplémentaire = 24 mois de salaire

*Ouverture des droits à la retraite= âge auquel on peut partir en retraite

** âge pivot= âge auquel s'annule la décote

Et les facilités de circulation ?

Oui, mais pas dans les mêmes conditions pour tout le monde...

Les agents de moins de 52 ans (48 ans et 1 mois pour les ADC) perdent leur droit aux facilités de circulations. Leur cas sera ré examiné lorsqu'ils liquideront leur pension à condition d'avoir 15 ans de service ininterrompus.

Au-delà de 52 ans (48 et 1 mois ADC), sous réserve d'avoir au moins 15 ans de service, et de percevoir les allocations chômage, les facilités de circulation sont maintenues.

Pour les agents de la qualification F et au-delà, sous réserve d'avoir 25 ans de service et d'être titulaires de l'honorariat, conservent les facilités de circulation des agents en activité.

Ce n'est pas moins d'agents qu'il faut pour développer le service public, au contraire!

Recruter et non supprimer des emplois

Améliorer le service public, la régularité et la sécurité demande le maintien des contrôleurs à bord des trains, des agents en gare et le recrutement de cheminots au statut pour assurer la production quotidienne et l'information des usagers.

Préserver l'environnement et favoriser l'aménagement du territoire.

Développer le train en réponse aux besoins des usagers apporte une double solution sur les enjeux environnementaux et énergétiques ainsi que sur les déplacements domicile-travail, pour lesquels la recherche doit être de les limiter, et de les sécuriser.

Relancer le transport de marchandise par Fret SNCF.

Cela va dans le sens de l'intérêt général et environnemental.

L'embauche des contractuels atteint 25% des embauches à la SNCF. Dans le même temps la direction de la SNCF veut apporter la garantie du maintien du statut des cheminot-es en vantant une réforme qui n'a d'autre objectif que de baisser la masse salariale et reporter l'emploi sur le régime général. L'attaque du statut se fait au travers de cette politique ! **CCN ou pas, la direction attaque le statut des cheminot-es**



Gouvernement et MEDEF, dans leur course à l'austérité générale pour tous les travailleurs-euses, poursuivent leur logique de casse de l'emploi, de baisse du pouvoir d'achat. Les patrons de la SNCF prennent toute leur part dans cette politique qui conduit le service public ferroviaire au suicide !

La SNCF DECAPITEE

La réforme du système ferroviaire, vu par le patronat et la direction de l'entreprise n'a qu'un seul objectif, obtenir la mention : « EUROCOMPATIBLE », c'est-à-dire une fuite en avant vers la libéralisation totale des chemins de fer, la privatisation et la perte des droits collectifs des cheminot-es (réglementation, statut...)

Le terme employé de : « réintégration sous la forme de 3 EPIC ! » n'est qu'un leurre !

Si cette loi venait à passer, nos patrons, appuyés par les politiques libérales, n'auront plus qu'à couper l'EPIC de Tête, considéré inutile et couteux, pour mettre sous une concurrence acharnée les EPIC, réseau et mobilités...

Décapiter une SNCF, déjà bien affaiblie par une réforme interne avant la réforme, qui isole les activités, attaque le statut, diminue les effectifs... prépare à la privatisation !

SUD-Rail revendique une convention collective pour tous les travailleur-euses du rail, une convention dont le socle doit être la réglementation SNCF et le statut pour tous et pas seulement les salarié-es des Entreprise Ferroviaires rentrant dans le champ de l'UTP (Union des Transport Publics, le syndicat du patronat).

Ce n'est qu'à cette condition que nous contrerons le dumping social organisé par les lobbys économiques, qui orientent les directives européennes !

**LE 22 MAI, place de la Bastille à 13h30
TOUTES ET TOUS**

à la manifestation unitaire à l'appel de la CGT, UNSA et SUD-Rail

**Contre cette réforme
Pour une véritable SNCF unifiée
Pour une véritable politique de l'emploi
Pour un véritable service public**

