



# Mobilisation historique

## chez les horairistes 69,78%

### Le premier enseignement de la journée de mobilisation est : Sa Réussite !

Le 12 avril 2012, un rassemblement s'est tenu devant le siège de RFF, dès 10 heures du matin, une centaine d'horairistes sont venus manifester devant le siège de RFF leur refus au projet de co-localisation, mais ont aussi revendiqué l'amélioration de leurs conditions de travail et de leur parcours professionnel.

Avec près de 70 % de participation tous collègues confondus pour le périmètre de la DPS, et près de 40% au niveau national, nous atteignons une mobilisation dont la direction devra tenir compte.



Ce niveau de mobilisation a permis qu'une délégation représentative composée de la CGT, SUD et UNSA soit reçue par RFF et la DCF.

Lors de cette audience, la délégation CGT a rappelé le contexte dans lequel RFF avait plongé les agents de la DPS ces deux dernières années :

- ✗ La création du CDS/BH, positionné en concurrent de la DPS plutôt que comme un appui, avait été une très mauvaise décision. En effet, l'augmentation de la charge de travail avait créé une inadéquation Charge /Effectif, la décision d'embaucher 40 agents au CDS/BH plutôt qu'à la DPS a eu de fortes répercussions sur la production. L'usine à gaz montée par RFF est inapplicable puisqu'elle imposait de bloquer l'ensemble du graphique de circulation pendant deux mois chez RFF.

Les résultats sont catastrophiques, les explications de RFF le sont tout autant.

Je cite « Pour pouvoir décider et piloter la production, il faut déjà savoir produire ».

Une journée d'action avait déjà mobilisé plus de 40% des horairistes contre ce projet néfaste pour le plan de transport national déstabilisant la production horaire.

Puis vient l'époque des agents « volontaires » désignés d'office par la DPS et envoyés contraints et forcés à RFF afin de transmettre ces connaissances et compétences à RFF.

La mobilisation des horairistes avait empêché ce coup de force de la direction.

Puis vient le temps *des projets à consommer de préférence avant la date* ci-dessus.

Tout d'abord une **re-localisation** des horairistes après un audit Rolland berger, puis **le projet ORC** (suppression de la DPS), puis une **co localisation**, pour finir par le projet de **déménagement de la DCF** dans sa totalité (hors CNO).

La séquence de l'ensemble de ces projets n'excède pas six mois. Les conséquences sur la qualité de production horaire sont bien évidemment catastrophiques.

C'est dans ce climat de défiance généralisée que RFF appelle de ses vœux à une « véritable communion entre les horairistes de RFF et de la SNCF ».

Mais de qui se moque-t-on ?

Le traumatisme vécu par les horairistes de la SNCF ne s'est pas transformé en résignation, bien au contraire.

Leur mobilisation a permis de faire bouger la DCF sur :

- ✘ Une augmentation du cadre d'organisation de 26 agents sur la DPS pour 2011.
- ✘ Une modification de la forme des recrutements internes, avec des apports de régions limitrophes pour combler le Cadre d'organisation de la DPS.
- ✘ Un engagement après la construction du SA 2012 de ne plus bloquer l'ensemble des mutations.
- ✘ Un outil DISCO qui sera généralisé et commun aux horairistes.
- ✘ Un espace de concertation pour analyser et réaliser un REX sur 2011/2012,
- ✘ L'élaboration d'un cursus professionnel Horairistes avec une réelle formation Horairiste.

Même si RFF a réaffirmé le souhait de co-localiser les horairistes SNCF et RFF.

L'avenir du métier d'horairiste ne se dessinera pas sans nous et encore moins contre nous. Nos compétences restent primordiales dans l'élaboration du plan de transport.

La perspective d'une réunion tripartite avec le Ministère des transports demandé par les fédérations CGT, CFDT, UNSA et SUD reste d'actualité.

Une manifestation européenne sera organisée le 24 mai 2011, pour s'opposer à la refonte du 1er paquet ferroviaire. Les problématiques liées aux relations EF GI seront prégnantes dans ces débats européens, l'allocation de l'infrastructure aussi. La présence massive des horairistes, qui sont au cœur des contradictions libérales, dans les rues de Bruxelles sera de nouveau une étape importante dans la construction de mobilisations.

**Il est donc important de poursuivre le débat. La co-localisation n'est pas inéluctable, continuons notre mobilisation afin de pérenniser notre savoir faire au sein de la SNCF et de garantir à la nation un plan de transport robuste et fiable.**

Montreuil, le 14 avril 2011