



## **Pas de remise en cause du droit de grève, ni par le gouvernement ni par la SNCF !**

A ce jour, il est difficile de savoir quelle forme prendra le projet du gouvernement sur le service minimum. Une loi cadre est annoncée pour l'été. Elle ferait obligation aux entreprises de transport, dont la SNCF, de négocier avec les autorités organisatrices (régions et STIF) une obligation de « service minimum ». Fillon parle d'un trafic normal 3 heures le matin et 3 heures le soir. Compte tenu du temps de préparation du matériel, cela revient à interdire le droit de grève à de nombreux/ses cheminot-e-s. C'est aussi faire comme Thatcher, imposer le vote à bulletin secret pour pouvoir poursuivre une grève.

### **Le véritable objectif est de réduire la capacité de mobilisation de secteurs qui résistent au libéralisme.**

En France, malgré un taux de syndicalisation trop faible, les résistances au modèle libéral sont fortes. Des pans importants de l'économie ne sont pas encore totalement passés à la moulinette libérale. C'est le cas de l'Education Nationale et de la SNCF, par exemple. Le projet politique de Sarkozy et du MEDEF est d'appliquer en France les recettes ultra-libérales à tous les secteurs. Ils savent qu'en 1995, Juppé a du reculer parce que la grève à la SNCF était populaire, on parlait d'ailleurs de grève par procuration.

Le véritable objectif du service minimum est donc d'amoindrir les capacités de résistance des cheminot-e-s pour ensuite supprimer notre régime de retraite, avant d'annoncer de nouvelles régressions pour tous.

### **La grève permet les avancées sociales !**

Notre opposition au service minimum est à replacer dans ce contexte politique. Il n'y a jamais eu aussi peu de grève à la SNCF depuis 10 ans, nous sommes à moins d'un jour par an et par cheminot ... et force est de constater que nous ne sommes pas dans une période d'avancées sociales pour les cheminot-e-s, de renforcement du service public ferroviaire pour les usagers !

#### **Car les grèves permettent des avancées sociales importantes.**

- C'est la grève de 2003 qui a permis le maintien, jusqu'à ce jour, de notre régime de retraite.
- C'est la grève de 1995, qui a permis d'éviter la fermeture de 6000 km de lignes et, déjà, la remise en cause de notre protection sociale.
- C'est la grève 1986 qui a permis l'abandon d'une grille totalement « au choix », et par exemple d'améliorer les conditions d'hébergement des conducteurs.

#### **Des associations d'usagers contre le service minimum :**

La fédération des usagers des transports et des services publics (FUTSP) vient de déclarer que « le service minimum n'est plus la priorité des priorités pour les usagers. La dégradation de la qualité des transports constitue désormais le sujet de préoccupation n°1 des usagers. ».

Ils estiment que « le nombre trop important de pannes, retards et trains annulés régulièrement sur certaines lignes, notamment en banlieue parisienne, fait que les usagers sont quotidiennement bloqués dans les transports, non pas à cause des grèves, mais essentiellement à cause d'incidents techniques liés à la vétusté du matériel et à son mauvais entretien ».

Voilà qui rejoint les préoccupations de nombreux/ses cheminot-e-s !

**Partout dans le monde, c'est par la grève qu'ont été obtenues les principales avancées sociales : réduction du temps de travail, droit à l'avortement, salaires garantis, retraites, protection sociale, conventions collectives, etc. La grève est un droit fondamental qu'il faut défendre.**

## Droit de grève :

### Non aux pressions et à la quasi réquisition du personnel d'encadrement.

Lors des récents conflits sociaux, la direction SNCF a ouvertement appelé les maîtrises et cadres à jouer les briseurs de grève, les jaunes. Cela lors de mouvements internes à la SNCF, mais aussi lors de grèves dans des entreprises de nettoyage par exemple. SUD-Rail condamne fermement ces méthodes. Aujourd'hui, la direction SNCF va plus loin encore, en tentant de normaliser cette atteinte aux droits des salarié-e-s.

Car la remise en cause du droit de grève, ce n'est pas seulement le projet du service minimum du gouvernement, c'est aussi tout le dispositif interne de la SNCF appelé « cellule service public, charte de l'accompagnateur occasionnel de train de voyageurs ». Il s'agit de mettre en place un système de remplacement des contrôleurs/ses (ASCT) grévistes, basé sur la mobilisation de tout l'encadrement y compris les jeunes cadres.

### Pour la direction, le service public est une priorité absolue ...les jours de grève.

Dans cette charte de « l'accompagnateur occasionnel », il est écrit que l'agent volontaire pour remplacer les grévistes s'engage à « tout mettre en œuvre pour reporter d'éventuelles obligations professionnelles ». Il est aussi invité à faire du prosélytisme en « faisant connaître la démarche à son entourage professionnel ».

Côté formation, c'est carrément l'autogestion ! Il peut « programmer, s'il le juge nécessaire et quant il le juge nécessaire, en lien avec un ECT, un accompagnement de train, sur le matériel pour lequel il est formé, avec un membre de l'encadrement ECT ».

De son côté la SNCF, s'engage à ce que pour les agents qui choisissent le beau métier de briseur de grèves, ce soit « une priorité un jour donné par rapport à d'autres missions professionnelles ».

Il est créé au sein de la DOI (Direction des Opérations Industrielles) une Cellule Service Public Nationale chargée de coordonner ce dispositif anti-grève. Chaque Région et Direction Centrale est également dotée d'une cellule de ce type. **La bonne nouvelle c'est que, malgré tout ce dispositif, les cheminots ne se précipitent pas pour jouer les briseurs de grève. Pépy attend 1000 volontaires, il n'y aurait que 170 inscrits dans cette cellule.**

### Les jeunes cadres quasi réquisitionnés !

Dans le cadre de leur formation/intégration, la SNCF a décidé de rendre obligatoire pour tous les Jeunes Cadres la formation « d'agent d'accompagnement occasionnel ». Plus grave encore, en cas de conflit dans un ECT, ils n'auraient le choix, où qu'ils se trouvent, qu'entre deux possibilités : se mettre en grève dans le cadre du préavis qui couvre les agents concernés et ceux appelés à les remplacer ou alors remplacer les grévistes.

Pour SUD-Rail ce sort réservé aux Jeunes Cadres est inadmissible et doit être abandonné. De fait, il ne leur laisse pas le choix de la neutralité. On leur demande de prendre parti, et on imagine ce qui pourrait advenir d'un Jeune Cadre non commissionné et qui se mettrait en grève.

### Remplacer des grévistes n'est pas un acte neutre.

Pour SUD-Rail, cette volonté d'impliquer l'encadrement contre les grèves revient à considérer que ce droit constitutionnel ne le concernerait pas.

Déjà toute la politique de management, au travers des EIA, évalue l'adhésion à la stratégie de l'entreprise, comme s'il n'était plus possible pour un cadre, d'être en désaccord et de l'exprimer par la grève.

Pour SUD-Rail, cette organisation anti-grève, traduit une accélération dans la politique de l'entreprise. Comment comprendre cette priorité alors que le nombre de jours de grève diminue ? En écho aux propos de Sarkozy, il s'agit de délégitimer aux yeux des cheminot-e-s toute action de contestation de sa politique. Elle confirme qu'une société de plus en plus libérale tolère de moins en moins d'opposition.



Fédération des syndicats de travailleurs du rail  
17 boulevard de la libération - 93200 - Saint Denis  
Tel 01 42 43 35 75 - Fax 01 42 43 36 67  
federation-sudrail@wanadoo.fr  
www.sudrail.org  
Liaison nationale Encadrement

