

Les cheminot(e)s sont en grève, contre la régression sociale !

Depuis plusieurs semaines, le pays connaît une crise sociale d'ampleur qui se traduit par d'imposantes manifestations et des grèves dans les entreprises privées et la Fonction Publique.

Cette situation découle de la volonté politique du gouvernement et de sa majorité parlementaire de faire payer au monde du travail une réforme des retraites qui, si elle reste en l'état, constituera un recul social majeur pour les salariés et les futures générations.

Sans rentrer dans les détails, il est manifeste que le pouvoir a repris à son compte les projets libéraux du Medef dont le seul objectif est de ne pas toucher au partage actuel des richesses alors que celui-ci est particulièrement inégalitaire.

La réforme des retraites, est clairement le premier élément d'un projet de société ultra libéral que cherche à imposer le Medef par le biais du gouvernement. C'est dans cette logique idéologique de destruction de nombreux droits sociaux, que se place cette réforme, réforme par ailleurs déjà suivie de l'annonce de nouvelles remises en cause, telles que : la protection sociale, le droit de grève, le statut d'EDF.

Dans ce contexte général et malgré les dénégations du gouvernement, reprises par la direction de l'entreprise, une partie importante des cheminots ont compris qu'ils étaient concernés (l'article 3 du projet de loi est d'ailleurs explicite à ce sujet) et ont considéré avec la majorité de leurs organisations syndicales qu'il fallait être présents dans l'action interprofessionnelle.

Au sein de la SNCF, ce conflit, comme tout conflit long, va laisser des traces.

Le gouvernement et la direction ont cherché à s'appuyer sur les réflexes catégoriels et corporatistes pour tenter d'affaiblir le mouvement revendicatif.

Des discussions parfois tendues ont eu lieu sur le droit de grève. On aurait pu s'en passer en se référant à la jurisprudence de la Cour de Cassation.

La direction a incité l'encadrement à jouer les agents anti-grève, alors même que ce personnel aussi a montré qu'il refusait la remise en cause du régime de retraites.

Eviter toute surenchère répressive qui ne pourrait que raviver les tensions devrait être le souci de tous ceux qui veulent que la SNCF retrouve au plus vite un fonctionnement normal.

Il en est de même quant au projet - récurrent - de l'atteinte au droit de grève dans les transports, par la mise en place d'un service minimum.

Enfin, en ce qui concerne les pertes de recettes engendrées par la grève, il est bon de rappeler que la responsabilité du conflit revient au gouvernement, à sa volonté de passer en force, à son intransigeance, à son refus de tout dialogue.

Avec une autre conception du dialogue social, avec d'autres choix mettant à contribution toutes les richesses, le conflit n'aurait pas eu lieu.

Rapport de trésorerie et bilan financier 2002 : la SNCF est de plus en plus fragile !

Si ce rapport met en avant une sorte de construction de « mécanos financiers » pour trouver des fonds (y compris en organisant des jeux spéculatifs, en revanche ce qui prédomine c'est le bradage systématique de tous les actifs).

Sur le fonds cette stratégie comporte un risque dangereux pour l'entreprise, cette logique de cession d'actifs pour obtenir des liquidités n'aura qu'un temps.

SUD-rail a déjà averti : cette logique financière est de courte durée et rend l'entreprise publique extrêmement fragile.

L'autre élément important dans la présentation de ce dossier est la généralisation du système de leasing qui touche désormais de nombreux aspects : après les TGV, après certaines locomotives, après certains TER (PACA), il nous est expliqué que c'est le leasing s'étend aux matériels de ventes et de billets (ce qui aurait fait gagné à la SNCF 77 Millions de dollars).

Le document présenté confirme la suppression de la Clef car son taux est trop élevé (7%).

Enfin, des interrogations demeurent notamment en ce qui concerne : que ce passera t il quand les emprunts ne seront plus garantis par l'Etat ?

Régionalisation : pour SUD-rail le bilan est loin d'être positif !

Lors de la commission Régionalisation, nous avons eu d'importants échanges sur l'évolution de la propriété du matériel. SUD-rail a rappelé que le transfert de propriété du matériel n'est en rien rassurant pour l'avenir de la SNCF.

Il y a là, une possibilité directe de développement de la concurrence entre opérateurs ferroviaire. Cela s'inscrit dans la droite ligne de la volonté libérale de Bruxelles. Si la SNCF est considérée comme un outil public pour assurer le service public ferroviaire, la question du matériel ne se poserait pas de la même manière. Nous pourrions considérer que la SNCF et son matériel appartiennent à la collectivité donc également aux régions. Par contre, dès lors que l'on considère la SNCF comme simple opérateur ferroviaire, susceptible d'être soumis à la concurrence, alors là, la problématique de la propriété se pose différemment et on comprend mieux la logique de la régionalisation.

Enfin, nous sommes en désaccord avec M. Haenel (l'un des fondateurs de ce système, présent également au CA SNCF) : **la régionalisation est un système inégalitaire**, demain la problématique entre les régions riches et les régions pauvres se posera avec beaucoup plus de pertinence. Cela aura comme conséquence directe un déséquilibre de traitement entre les citoyens et porte un danger d'accentuation de la dégradation dans l'aménagement du territoire, par exemple la convention passée sur la région Midi Pyrénées montre une démarche de centralisation des dessertes en destination et à destination de la métropole toulousaine.

Enfin et surtout, dans ce dossier, c'est bien une logique de « **rentabilité sociale** » qui devrait être mise en place, être la référence et non la logique de rentabilité financière. Ceci signifie, qu'il faut que l'Etat donne les moyens financiers à la SNCF pour permettre un service de qualité, avec les moyens humains et matériels adéquats.

Pour contacter la représentante
SUD-rail au Conseil
d'Administration : j.pierre@sncf.fr