



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



Comité Central d'Entreprise SNCF
Séance du 30 mars 2005.

Déclaration SUD-rail :

Déclaration générale

Les comptes 2004 de l'entreprise

Les comptes 2004 affichent un résultat courant positif de + 128 millions d'euros, alors que la direction prévoyait un résultat négatif de - 91 millions d'euros. Rappelons qu'en 2003, le résultat arrivait à - 204 millions d'euros.

Ce redressement repose essentiellement sur les suppressions d'effectifs, d'emploi de cheminots et la dégradation de leurs conditions de travail ainsi que sur la diminution de la qualité des services apportés aux usagers.

La course à la rentabilité financière et l'obsession de la recherche de l'autofinancement a amené la SNCF à supprimer 4 924 emplois, en 2004.

La forte progression (plus de 50%) de l'Excédent Brut d'Exploitation qui passe de 757 millions d'euros en 2003 à 1 147 millions en 2004 indique la **forte augmentation de la productivité des cheminots.**

Ce redressement se produit malgré des décisions politiques défavorables à l'entreprise avec une augmentation continue des charges :

- la facture énergétique augmente de 74 millions d'euros
- les péages, en augmentation de 14% en un an, atteignent désormais 2 411 millions d'euros.

La qualité des services aux usagers en pâtit : la SNCF a réduit ses circulations afin de pallier à ces augmentations.

Pour SUD-rail, la présentation des comptes 2004 est l'occasion de réaffirmer qu'il faut des choix politiques différents pour la SNCF entreprise de service public ferroviaire. Ces choix doivent prendre en compte les besoins des usagers, de l'aménagement du territoire, ... et de l'ensemble des travailleurs/ses du rail qui font fonctionner le chemin de fer.

Les salaires

Parmi ces besoins, il y a la nécessité d'une revalorisation des salaires et pensions. Les propositions salariales avancées lors de la « négociation » salariale de février dernier (0,6% au 1er février et 0,4% au 1er juillet 2005 d'augmentation générale des salaires) sont très insuffisantes.

Comme d'autres fédérations, SUD-rail a interpellé la direction de l'entreprise sur la nécessité de rouvrir rapidement des discussions sur la question des salaires. Sans revenir sur l'ensemble de notre cahier revendicatif, SUD-rail considère qu'il faut prioriser les points suivants :

- **Salaires minimum d'embauche à 1300 euros nets.**
- **Augmentation uniforme de 250 euros pour tous les cheminot-e-s.**
- **Prime de vacances égale à 1300 euros, pour tous.**
- **Relèvement du minimum de pension à 1300 euros nets, relèvement de la pension de réversion à 80% de la pension de référence, avec le rétablissement de la péréquation intégrale et automatique des pensions sur les salaires.**

Par presse interposée, la direction a fait savoir qu'elle envisageait d'aller au-delà des 1% annoncés. A travers une réunion avec les organisations syndicales, elle pourrait annoncer des mesures concrètes : ce serait mieux, à tout point de vue !

Mais nous parlons bien de mesures salariales, dans le cadre d'une négociation sur l'évolution collective des salaires. L'accentuation de l'individualisation qui affaiblit la force des salarié-e-s face à la direction ou encore la mise en œuvre d'un « intéressement » qui va à l'encontre du service public et exonère l'employeur de cotisations sociales indispensables, serait une fort mauvaise réponse.

Le déroulement de carrière

Autre dossier qui mérite une attention particulière, celui du déroulement de carrière.

Lors de la séance du CCE du 9 mars, la délégation SUD-rail indiquait « *Puisque nous sommes en période de notations, nous saisissons cette séance du Comité Central d'Entreprise pour dire à la direction que dans de très nombreux établissements les propositions faites sont source d'un fort mécontentement.*

Mécontentement dû dans de beaucoup de cas aux pratiques arbitraires qui aboutissent à des veto en nombre considérable là où c'était l'exception il y a peu, à un non respect de l'ancienneté pour des raisons purement idéologiques. Mécontentement dû dans tous les cas au nombre de propositions, et cela est en lien direct avec la politique salariale de

l'entreprise. Et ce ne sont pas les propositions faites sur ce plan il y a quelques semaines qui vont arranger les choses, bien au contraire ! »

Cet avertissement, resté sans effet du côté de la direction, s'est traduit pas un certain nombre de conflits ... qui auraient pu être évités en négociant, donc en ne restant pas figés sur les propositions initiales pour des motifs purement idéologiques. La direction a fait un choix autre, cohérent car c'est une orientation politique qu'elle veut faire passer ... mais par cohérence il serait bon aussi quand on choisi l'affrontement de ne pas se lamenter des conséquences dans les médias !

Autre point relatif au déroulement de carrière qui nécessite que des mesures soient prises rapidement : **la situation des agents non agents de conduite bloqué-e-s à D/2/18.** La fédération SUD-rail demande une nouvelle fois que la direction fasse des propositions à ce sujet, que des négociations s'ouvrent avec comme perspective l'ouverture vers la position 19.

La sûreté

La nouvelle agression d'une contrôleuse, cette fois sur la région de Reims, rappelle que les problèmes de sûreté ne sont pas réglés, loin de là. La direction SNCF n'est pas l'unique responsable de cette situation, due en grande partie à la crise sociale ... générée par la politique que défend cependant la direction SNCF !

Sur le train Chalindrey/Reims, une contrôleuse a été violemment agressée. Une fois de plus, il s'agit d'une agression envers un agent travaillant seul. Sans l'intervention d'un agent de maîtrise de l'ECT et d'un agent de la SUGE, qui n'étaient pas en service, il semble que l'agression aurait eu des conséquences encore plus graves. **Cela repose le problème de l'équipement des trains par un seul agent d'accompagnement. La fédération SUD-rail revendique avec toujours plus d'insistance un minimum de deux ASCT par train de voyageurs.**

Les propositions de la direction en matière de sûreté, issues de la table ronde de crise en janvier suite au viol d'une contrôleuse de Toulouse, ne sont pas à la hauteur des situations de danger que vivent sur le terrain un grand nombre de cheminot-e-s. **Il faut dégager les moyens humains nécessaires à assurer la sécurité du personnel.** Ce genre de mesures s'inscrit dans la recherche du développement du service public ferroviaire, c'est le contraire de ce que le gouvernement, la commission européenne, la direction SNCF mettent en œuvre.

Les directives européennes

Nous sommes intervenus assez longuement lors de la séance du 9 mars sur les dangers des directives européennes constituant le « 3^{ème} paquet ferroviaire », coup d'accélérateur de la concurrence sur le réseau ferré.

Alors qu'aucun bilan de l'application du premier paquet n'a été effectué, alors que le deuxième n'est pas transposé dans les législations nationales, un troisième paquet est en cours d'adoption. Ce 3^{ème} « paquet ferroviaire » est politiquement dans la même lignée que les deux précédents. C'est toujours plus vite plus loin dans la libéralisation du secteur des transports ferroviaires.

L'ensemble des textes dit « paquet ferroviaire » qui organisent la libéralisation du secteur ne constitue pas, une politique des transports de développement soucieuse de l'intérêt du plus grand nombre, de l'environnement, de l'aménagement du territoire européen. Ces textes sont avant tout la déclinaison du dogme politique libéral qui veut que toute activité soit source de profits pour des groupes industriels et financier privés.

C'est cela que la commission transports du Parlement Européen s'apprête à adopter le 19 avril à Bruxelles. La fédération SUD-rail redit son opposition totale à ces textes.

Le premier train privé fret

Début avril devait circuler le premier train fret privé. Sous couvert de problèmes techniques cette mise en service serait retardée à mai ou juin selon la direction régionale de Metz/Nancy. Il serait bon d'avoir des précisions sur ce sujet, le « mystère », les « rumeurs » n'étant pas une forme de gestion très saine, et Monsieur Pépy ayant pris l'engagement d'une réunion consacrée au fret, avant la première circulation de ce train.

Le fond du problème est bien entendu le plan « anti-fret » qui par sa politique d'élagage des trafics « non rentables », d'augmentation des tarifs, de modifications des dessertes poussent certains industriels dans les bras du privé.

Les gouvernements qui se succèdent depuis le premier « paquet ferroviaire » ont tous affirmé, haut et fort, que l'ouverture du marché fret serait une chance pour le ferroviaire car la répartition intermodale se ferait au détriment de la route. Aujourd'hui, à quelques jours de la circulation du premier train de fret ferroviaire privé, force est de constater que nous avons raison, que ces affirmations étaient des mensonges.

Le trafic attribué à CFTA Cargo, filiale du groupe CONNEX, est un trafic de chaux de 200 000 tonnes, perdu par la SNCF. Ce n'est donc pas un nouveau marché qui est capté par CFTA Cargo mais bien une perte de trafic pour la SNCF.

Par ailleurs, sans doute en remerciement du versement des 800 millions d'euros autorisés par

la commission européenne pour le fret, la SNCF doit immédiatement collaborer à la mise en place des orientations européennes de libéralisation du secteur ferroviaire.

Ainsi, la SNCF met à disposition de CFTA Cargo l'Unité de Formation de Rennes pour que cette filiale de CONNEX forme ses conducteurs de trains en vu d'un trafic entre l'Est de la France et l'Allemagne. Nous dénonçons l'attitude de la direction qui, à ce jour, refuse de répondre aux questions sur le niveau de sécurité, les compétences métier, les conditions de contrôle des agents de conduite issus de ces formations.

C'est l'entreprise ferroviaire qui certifie ses conducteurs (conduite, psychologique, médical) ... Dans l'attente de la formation de ses conducteurs, il semble que CONNEX envisage de faire circuler ses trains avec des conducteurs de la SNCB ... Là encore des précisions s'imposent ! Nous rappelons toutefois que la libéralisation du trafic fret intérieur, même anticipé par rapport aux directives européennes n'est prévue que pour janvier 2006 !

La fédération SUD-rail réaffirme son opposition à cette nouvelle étape de la privatisation, et appelle à une action d'ampleur, la plus unitaire possible, pour s'y opposer.

Bruxelles, le 19 janvier

C'est contre ce type de processus que près de 80 000 personnes ont manifesté à Bruxelles le 19 mars. SUD-rail et l'union syndicale SOLIDAIRES étaient présents, pour dire non au libéralisme, non à la privatisation/disparition des services publics, non à la constitution européenne qui fait de ce système économique une règle qui se veut immuable, oui à la construction d'un monde et donc d'une Europe où « social », « égalité », « fraternité », « liberté » seraient pas seulement de jolis concepts mais surtout une réalité.

Les manifestations interprofessionnelles du 10 mars

L'ampleur des manifestations du 10 mars a dépassé celle du 5 février dernier. Les mouvements de grève ont été importants dans le secteur public, par exemple à la SNCF, mais aussi dans le secteur privé où de nombreux débrayages ont eu lieu.

La question du pouvoir d'achat était encore au centre des revendications, mais c'est bien un malaise beaucoup plus profond qu'ont exprimé des centaines de milliers de manifestant-e-s. **Alors même que les profits augmentent et sont distribués à quelques nanti-e-s, c'est la volonté d'un autre partage des richesses qui s'est exprimée dans la rue et dans les entreprises.**

Ces manifestations et ces grèves exprimaient aussi un refus ferme de l'allongement du temps de travail, de la remise en cause des droits sociaux et étaient un appui à la défense des services publics.

Face à l'entreprise de démolition sociale organisée par le gouvernement et le MEDEF, la mobilisation doit continuer ! L'union syndicale Solidaires appelle les salariés dans les entreprises, les administrations, les services publics à se réunir par secteur mais aussi dans des cadres interprofessionnels pour décider du renforcement à donner à cette journée réussie de mobilisations. Elle s'est adressée à toutes les organisations syndicales pour que dans l'unité, elles agissent en ce sens.

Les salarié-e-s des C.E. et du C.C.E.

Nous le disions précédemment, il y a au sein de la SNCF des cheminot-e-s qui ont un coefficient salarial inférieur au SMIC. Cette situation se retrouve, et en proportion plus forte, parmi les salarié(e)s des CE et du CCE.

Un mouvement national et unitaire est engagé depuis le mois d'octobre pour contraindre le collège employeurs, mandatés par les secrétaires de CE, à ouvrir de véritables négociations. Il aura fallu attendre 6 mois pour qu'une réunion soit convoquée.

A l'appel des fédérations SUD-rail, CFDT, FO, CFTC et des délégué(e)s Candidats Libres et Tous Ensemble du CCE, et de plusieurs sections CGT, les personnels des CE/CCE sont à nouveau mobilisés ce mercredi 30 mars, jour où se réunit la Commission paritaire qui décide notamment des mesures salariales. Ils exigent de leurs employeurs que leurs revendications soient prises en compte :

- ➔ des mesures concrètes pour les **bas salaires**
- ➔ la **disparition des coefficients d'embauche inférieurs au SMIC**, minimum vital pour qu'enfin chaque salarié bénéficie d'une véritable augmentation
- ➔ une **discussion immédiate sur l'ensemble de la grille des salaires** avec une véritable reconnaissance des compétences et des qualifications,
- ➔ la **sauvegarde des emplois**.

Les personnels mobilisés refusent les provocations du collège employeurs qui, après 6 mois de mobilisation, propose de passer d'un coefficient minimum d'embauche inférieur au SMIC (114), à un coefficient d'embauche inférieur au SMIC (119). Cela dans une « entreprise » gérée par des syndicalistes, au nom des cheminot-e-s ! Quand bien même, pour faire croire qu'il y a négociation, une nouvelle proposition serait faite pour passer à 120, cela ne réglerait rien : **le minimum, le SMIC « officiel », même pas celui revendiqué par les organisations syndicales c'est le coefficient 125 !**

Les personnels des CE/CCE en grève rappellent que la direction SNCF porte une responsabilité écrasante dans cette situation, puisqu'elle refuse d'augmenter la dotation aux Activités sociales à 3% de la masse salariale et 1% des pensions, malgré les demandes unanimes des fédérations syndicales de l'entreprise. **Mais les personnels des CE et CCE ne sont nullement responsables de cet état de fait, et ils/elles n'ont donc pas à en subir les conséquences.** Ils rappellent aussi que cette faiblesse de la dotation de la SNCF ne doit pas masquer les choix faits par les gestionnaires.

Le 10 mars, salarié-e-s du public et du privé nous étions ensemble dans la rue pour exiger de meilleurs salaires. La fédération SUD-rail propose de commencer par supprimer les coefficients salariaux inférieurs au SMIC ... là où ce sont des syndicalistes qui décident : dans les CE et au CCE !



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



Comité Central d'Entreprise SNCF

Séance du 30 mars 2005.

Déclaration SUD-rail :

CNC, Novatrans, privatisation du transport combiné, externalisation de la direction « système d'exploitation et sécurité » ... et dialogue social !

La délégation SUD-rail saisit cette séance plénière du CCE pour interpellier la direction de l'entreprise, à partir de deux exemples précis qui marquent bien les limites de l'importance que celle-ci dit accorder aux instances représentatives du personnel, en C.C.E. particulièrement, à la fameuse notion de « dialogue social » avec les organisations syndicales.

Le transport combiné

Le premier point concerne le transport combiné. A l'ordre du jour de cette séance figure une « *information sur le transport combiné* ». **Aucun document n'a été remis aux membres du C.C.E.** pour préparer ce débat, pas une ligne ! Un comité de surveillance de la CNC se tenait hier après midi, un Comité d'Entreprise de la CNC se tient aujourd'hui même dans les mêmes conditions : **pas la moindre information préalable des représentant-e-s du personnel, des organisations syndicales !**

Pourtant, les informations existaient : il ne fallait pas compter sur la direction, il fallait lire le journal « *Les échos* » d'hier. Le secrétaire d'Etat aux transports, M. Goulard, y dressait de manière fort détaillée son plan, censé « *redresser le transport combiné* » !

L'externalisation de la Direction déléguée

« système d'exploitation et sécurité »

La Direction déléguée de la SNCF « *système d'exploitation et sécurité* » en charge de la réglementation de la sécurité ferroviaire sera bientôt en dehors de la SNCF.

C'est ce que demande le ministre des transports G De Robien dans un courrier daté du 8 mars 2005 adressé à un chargé de mission. L'objectif est de mettre en place une agence de sécurité ferroviaire indépendante des entreprises ferroviaires et des gestionnaires d'infrastructure. C'est dans ce cadre que le gouvernement veut créer immédiatement un service technique de la sécurité des transports ferroviaires auprès du ministère avec la **mise à disposition fonctionnelle de la direction déléguée « système d'exploitation et sécurité » de la SNCF.**

Pour SUD-rail c'est un élément de plus dans l'éclatement de l'entreprise. Ce qui fait le caractère intégré de la SNCF c'est que l'exploitation et l'infrastructure sont dans les mêmes mains, c'est aussi vrai pour le système de sécurité. Il n'est pas possible que le ministère impose ses vues sur un tel sujet sans que les instances de la SNCF en soient saisies. **La fédération SUD-rail condamne là encore cette orientation, qui est grave de conséquence y compris en matière de sécurité.**

Une telle décision n'a pas été prise du jour au lendemain. La direction savait, elle a caché l'information aux représentant-e-s du personnel, aux organisations du syndicales, donc aux cheminot-e-s.

Ces deux exemples démontrent bien que, parce que la direction sait ce qu'est le rapport de forces, lorsque des décisions importantes engageant l'avenir sont prises, elle s'assoit sur la pseudo amélioration du dialogue du social qui ne l'intéresse que pour limiter les grèves, la capacité d'action collective des cheminot-e-s.



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



Comité Central d'Entreprise SNCF
Séance du 30 mars 2005.

Déclaration SUD-rail :

CNC, Novatrans, privatisation du transport combiné

La délégation SUD-rail intervient à partir du seul document de travail disponible pour préparer ce débat : l'article du journal « Les échos » du mardi 29 mars.

Le contenu est édifiant. Passons rapidement sur l'introduction, constituée de phrases convenues du style « *c'est un mode de transport moderne, respectueux de l'environnement et très utile* ». Tout le reste des propos et des décisions va à l'encontre de ces intentions hypocrites. Le plus simple est de citer :

- « *nous avons décidé de renoncer au point nodal de Villeneuve St Georges* »
 - « *l'arrêt du transit par le point nodal va conduire à la réorganisation du plan de transport de la CNC et donc à la suspension de certaines dessertes* »
 - « *les trafics seront regroupés sur 6 terminaux au lieu de 11. Clermont-Ferrand, Tours, Grenoble, Hendaye et Toulouse ne seront plus exploités ; à compter du 15 juin prochain, ces liaisons ne seront plus proposées dans les plans de transport de la CNC et Novatrans* »
 - « *notre pari est de reconstruire un modèle économique pertinent dans une perspective de concurrence élargie, avec l'idée que de nouveaux opérateurs, tant de traction des trains que de gestion des terminaux, vont pouvoir créer des liaisons* »
 - « *l'objectif est d'optimiser la gestion du terminal pour les manœuvres ferroviaires sur le terminal, notamment la mise en forme des trains. Dans ce but RFF lancera des appels d'offres pour sélectionner l'opérateur unique du marché. Appel d'offres auxquels la SNCF pourra répondre* »
 - « *nous voulons spécialiser la CNC essentiellement sur le portuaire, et Novatrans plutôt sur le continental. Leur capital sera ouvert à de nouveaux actionnaires. Pour la CNC, on travaille à l'entrée d'au moins deux armateurs. Chez Novatrans, l'idée est de faire monter les chargeurs, mais les négociations sont moins avancées qu'à la CNC. Nous avons donné à la SNCF jusqu'à la fin de l'année pour restructurer le capital de ses deux filiales* ».
- ➔ Disparition du point nodal de Villeneuve.
 - ➔ Fermeture de 5 terminaux sur 11.
 - ➔ Suspension de dessertes.
 - ➔ Recherche d'entreprises privées pour la gestion des terminaux, et pour la traction des trains.
 - ➔ Appels d'offres pour rechercher un opérateur qui assurera la formation, la manœuvre des trains.
 - ➔ Ouverture du capital, pour la CNC à des armateurs privés, pour Novatrans à des chargeurs privés.

Tout cela, M. Goulard n'a pas dû le décider tout seul dans son coin pendant le week-end de Pâques !
La direction SNCF ne pouvait pas ignorer de tels changements !

La fédération SUD-rail condamne catégoriquement ces orientations. Nous appelons à une riposte d'ampleur, car l'attaque est extrêmement grave. Ces décisions, présentées au CCE par M. Véron, sont le prolongement du plan fret. La question de fond est celle des choix politiques ; mais la direction SNCF n'est pas neutre : par son attitude, ses orientations, ses décisions, elle appuie la libéralisation, la remise en cause des services publics, les privatisations et, en l'occurrence le bradage du fret ferroviaire.