



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

Union
syndicale
Solidaires

Comité Central d'Entreprise SNCF

Séance du 14 septembre 2005.

Déclaration SUD-rail :

Déclaration préalable.

La mise en place du gouvernement Villepin a correspondu à de nouveaux coups portés aux salarié-e-s : contrat nouvelle embauche, mesures fiscales favorables aux couches les plus aisées, remise en cause de la progressivité de l'impôt, sanctions contre les chômeurs/ses, modification des seuils sociaux, poursuite des privatisations et aggravation des attaques contre les services publics. De plus, le pouvoir d'achat des salarié-e-s stagne, voire diminue.

Dans cette situation, la construction d'une riposte unitaire massive est à l'ordre du jour. L'Union syndicale Solidaires participera à la journée de grève interprofessionnelle du 4 octobre. Elle appelle les salariés, les chômeurs et les retraités à faire de cette journée un moment exceptionnel de mobilisation. Pour l'Union syndicale Solidaires, cette journée doit être le point de départ d'un processus de mobilisation de grande ampleur, dans la perspective d'une grève générale reconductible, permettant de faire céder le gouvernement.

S'inscrivant dans l'appel à une journée de grève et manifestations rassemblant salarié-e-s du public et du privé - appel lancé par toutes les organisations syndicales interprofessionnelles - la fédération SUD-rail entend créer les conditions d'une participation la plus large possible des salarié-e-s du secteur ferroviaire à cette journée qui s'annonce de grande ampleur.

La fédération SUD-rail appellera à la grève le 4 octobre et s'impliquera pleinement dans la réussite des manifestations interprofessionnelles. Nous serons dans l'action le 4 octobre parce que la dimension interprofessionnelle est indispensable face aux attaques du patronat et de son gouvernement, mais aussi pour mettre en avant des sujets, importants, qui nous concernent plus directement : l'emploi, les conditions de travail, les salaires, l'avenir du service public ferroviaire, ...

Les citoyen-ne-s ont clairement montré le 29 mai dernier, à travers l'exercice de démocratie directe que fut le référendum sur la constitution, leur mécontentement face à une construction européenne qui repose notamment sur la casse des services publics et ont exprimé leur refus du libéralisme qui fait passer les profits avant l'intérêt général.

Le gouvernement a refusé d'entendre cette exigence d'une autre politique : il poursuit la privatisation des services publics, qui sont pourtant le bien commun de toute la population. Ainsi, en parfaite adéquation avec les directives des « libéraux » européens, la privatisation du rail s'accélère.

Face à cela, nous devons agir pour faire respecter le choix des travailleurs-ses et des citoyenne-s. Ce sera aussi l'objet de la journée de luttés du 4 octobre.

Pour la défense des services publics, contre la privatisation des chemins de fer, nous nous mobiliserons aussi à Dugny, les 16 et 17 septembre.

Dugny, d'où part le premier train privé (*CONNEX*) autorisé à circuler sur le réseau ferré national français. Ceci depuis le 13 juin : ce jour là, les gaz lacrymogènes et les matraques des gendarmes mobiles ont dispersé les cheminot-e-s qui défendaient le service public et la sécurité ferroviaire.

D'autres trains de marchandises passent au privé (pendant que la SNCF est sommée de supprimer des milliers de ses trains de fret), et **CONNEX a reçu fin juin une licence pour le trafic « voyageurs »** (tandis que la SNCF organise la suppression de relations interrégionales).

- Les travailleurs/ses du rail, à travers de nombreuses luttes ont montré leur volonté de défendre le service public ferroviaire. **Les grèves des cheminot-e-s en France ont permis d'éviter que nous ne connaissions un chemin de fer aussi délabré, dangereux et cher que celui du modèle des « libéraux », la Grande Bretagne.**
- Les usagers connaissent l'exemple des secteurs déjà « libéralisés » : les patrons louent la « concurrence », parce qu'elle leur permet de **rogner sur les acquis sociaux des salarié-e-s, de dégager plus de profits.** L'intérêt des usagers, ils s'en moquent éperdument. D'ailleurs, dans un second temps la concurrence après avoir cassé le service public se regroupe, et impose des tarifs plus chers, toujours pour augmenter les profits de quelques uns !
- Quant aux enjeux écologiques, à l'aménagement du territoire, à la gratuité pour les chômeurs/ses et précaires, etc., ce n'est pas le souci d'une entreprise privée !

Le gouvernement favorise son camp : celui des actionnaires des sociétés privées, une minorité qui s'enrichit en exploitant les salarié-e-s, en cassant les services publics, en détruisant l'environnement. **Salarié-e-s et usagers des services publics, ont des intérêts communs qui sont tout autres.**

Les 16 et 17 septembre NOUS DIRONS Stop au train de la privatisation !

Notre action contre la privatisation des chemins de fer s'inscrit dans l'ensemble des initiatives de défense des services publics prises par les organisations syndicales, collectifs unitaires, associations, ...Santé, éducation, transport, eau, électricité, poste, ... chacun-e y a droit !



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 14 septembre 2005.

Déclaration SUD-rail :

Accord « prévoyance » pour le personnel contractuel.

Cet accord recouvre de nouvelles dispositions pour le personnel contractuel, en matière d'indemnisation en cas d'arrêt maladie, d'invalidité et de couverture complémentaire en cas de décès. C'est le fruit de longs mois de négociation, mais surtout de lutte des personnels contractuels.

Ce n'est qu'un pan du dossier qui, pour SUD-rail, ne sera bouclé que lorsque véritablement les droits égaux seront de mise. L'absence de plan titularisation des salarié-e-s maintenu-e-s dans la précarité, le maintien de la clause de préférence nationale pour accéder au statut, mais aussi des inégalités de droits qui demeurent entre « contractuels » et « cadre permanent » font que ce combat continue.

La direction a refusé que cet accord soit étendu au remboursement des soins (consultations, médicaments, dents, lunettes...). SUD-rail et la majorité des fédérations syndicales ont dénoncé cette position qui contraint les personnels à adhérer à une mutuelle s'ils souhaitent obtenir un remboursement correct des actes médicaux.

La direction a confirmé qu'elle ferait la demande d'ouverture des cabinets médicaux SNCF dans le cadre de la médecine de soins au ministère de la Santé. Nous ne pouvons que nous satisfaire de cette décision si elle arrive à son terme. Il faut toutefois noter que cette mesure est prise dans un contexte très défavorable puisque de nombreux cabinets médicaux SNCF sont en cours de fermeture ou sous cette menace et que, dans ces conditions, très peu de contractuel-le-s pourront en profiter.

Il s'agit donc bien d'un système obligatoire auquel tous les contractuels vont devoir cotiser. Les nouvelles dispositions seront cofinancées à hauteur de 80% pour l'entreprise et 20% par les salariés. Une nouvelle cotisation salariale, entre 5 et 18 euros selon les calculs de la direction, sera donc mise en oeuvre dès lors que cet accord de prévoyance sera en application.

La question du délai de carence était, pour SUD-rail, un enjeu central de ces négociations. Nous avons rappelé fortement qu'il était inacceptable que les contractuel-le-s subissent un délai de carence plus important que leurs collègues du cadre permanent. Au final, la direction a refusé d'aligner les personnels contractuels sur les agents du Cadre Permanent qui, selon les cas, ont une retenue de 25% du salaire pendant les 4 premiers jours. Toutefois,

ces jours de carence sont réduits à 4 jours à 50% du salaire, soit l'équivalent de 2 jours de retenue maximum (au lieu de 3)

Nous le redisons, cet accord prévoyance n'aurait pu voir le jour sans l'importante mobilisation des personnels concernés. Cet accord constitue une avancée de la couverture sociale des personnels contractuels, sur le délai de carence, aussi en terme de couverture décès et invalidité. C'est à ce titre que nos syndicats se sont prononcés pour la signature de cet accord.

Pour autant, nous continuons à demander la suppression de la clause de nationalité, bien sûr, mais aussi l'égalité dans le traitement des délais de carence entre "cadre permanent" et contractuels, l'accès aux cabinets médicaux par tous les contractuels.

Enfin, puisque nous parlons du personnel contractuel, la fédération SUD-rail souhaite mentionner deux difficultés qui durent : celles liées à l'application de l'accord « départ anticipé » (repris dans le RH 909) pour lesquelles nous avons eu l'occasion d'intervenir plusieurs fois et il reste des situations à débloquer, celles liées aux nouvelles mesures en matière de notation (création d'une classe D et pourcentages supplémentaires) que nombre d'établissement ont bien du mal à mettre en œuvre ... près d'un an après !



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 14 septembre 2005.

Déclaration SUD-rail :

Accord "intéressement".

La fédération SUD-rail déplore l'entêtement de la direction SNCF à vouloir mettre en place un système d'intéressement dont le principe même met en cause le service public et la sécurité ferroviaire qui demeurent le cœur de notre activité professionnelle.

Le système imaginé par la direction repose sur les résultats annuels de l'Excédent Brut d'Exploitation, « les bénéfiques » dégagés. Mais ces « bénéfiques » sont payés par les cheminot-e-s dont on détériore les conditions de travail, par les chômeurs/ses et les précaires qui ne peuvent être embauché-e-s à la SNCF parce qu'on supprime des milliers d'emplois, par les usagers qui supportent les retards fréquents, les fermetures de gares, de lignes, de trains.

Nous refusons de cautionner la mise en place d'un système qui prévoit de ne reverser qu'une infime partie des économies réalisées sur le dos des salariés, et qui ne peut fonctionner qu'en acceptant toujours plus de contraintes. Nous refusons d'être « intéressé-e-s » à la politique d'abandon des trafics jugés moins rentables, d'économies sur les achats, les emplois et les salaires.

Cet alignement sur l'Excédent Brut d'Exploitation est cohérent avec l'objectif financier de la direction d'augmenter fortement l'EBE pour permettre l'autofinancement des investissements. Mais cette recherche effrénée d'un EBE dépassant le milliard d'euros est à l'origine de la politique de blocage salarial et de réduction des effectifs développée ces dernières années.

Les résultats de l'entreprise dépendent de facteurs et de choix politiques qui, dans l'organisation actuelle de la société, ne sont pas du ressort des cheminot-e-s.

L'EBE, c'est quoi ? C'est ce qui reste dans les caisses quand on a déduit des produits toutes les dépenses nécessaires. Pourquoi la rémunération des cheminots varierait-elle selon ces résultats alors que nous ne maîtrisons rien dans le coût des péages payés à RFF, nous ne maîtrisons pas plus l'évolution du coût des matières premières, de l'énergie ?

Ce que nous supportons, ce sont les suppressions d'emplois et la modération salariale. La direction pense-t-elle que nous demanderons plus de suppressions d'emplois et moins d'augmentation générale pour avoir un intéressement (un tout petit peu) plus élevé ?

Quand bien même un agent du matériel réparerait-il plus d'essieux, un agent du transport assurerait-il la circulation à l'heure de plus de trains, ... si les péages payés à RFF continuent de croître, si le coût des matières premières augmente ... l'Excédent Brut d'Exploitation en subira les conséquences ... et l'intéressement aussi !

La mise en place de l'intéressement contribuera à accentuer la mesure de l'efficacité de l'entreprise à travers les seuls critères financiers, en faisant disparaître l'aspect essentiel qu'est la réponse aux besoins sociaux, la qualité du service public.

« *A la SNCF, le salaire moyen n'est pas très élevé* » c'est l'argument que Monsieur Pépy a le culot de mettre en avant pour appuyer la mise en place de l'intéressement. Non seulement « le salaire moyen n'est pas très élevé », mais des milliers de cheminots ont des salaires de misère, certains ont encore des coefficients salariaux inférieurs au SMIC : et c'est de la responsabilité de la direction !

Les cheminots veulent des salaires plus élevés. Nous voulons être rémunérés pour le travail effectué, pour nos qualifications, pour notre utilité sociale, ... pas « récompensés » par un intéressement qui exclut les retraités, ne compte pas pour le calcul de la retraite de chacun, permet à la direction de ne pas payer les cotisations sociales pourtant indispensables à la survie des régimes de retraite et de protection sociale.

La direction a prévu de dégager une somme pour la mise en place de l'intéressement. La fédération SUD-rail demande que celle-ci soit utilisée pour une augmentation générale des salaires, pour tous les cheminot-e-s, actifs/ves et retraité-e-s.

Alors que les dix plus hautes rémunérations de l'entreprise ont progressé de 22% en 2004 par rapport à 2003, une augmentation générale des salaires par une autre redistribution des richesses demeure la seule réponse réelle, sur le fond.

Autour de ce projet d'accord, beaucoup de communication est faite sur un "montant socle" de 100 euros. C'est un mensonge, le principe même du système c'est que le montant minimum assuré est de ... 0 ! Car, pour que l'intéressement se déclenche, il faut que l'objectif de l'EBE soit atteint (et que le résultat courant soit positif).

Pour illustrer, l'EBE tant vanté de 2004 (1147 millions d'euros) a permis de se retrouver juste en dessous de l'EBE de 1999 (1174 millions d'euros) ... après des années d'EBE à 756 millions (2003), 713 millions (2002), ... des années où l'intéressement aurait été de 0. Pourtant, nous avons autant travaillé ces années là !

Pour les « bonnes années » ... 17 millions d'euros, cela représente 100 euros annuels par cheminot (chiffre fourni par la direction) ... c'est-à-dire 0,31 euro d'intéressement aux résultats de l'entreprise par jour (traduction non fournie par la direction)

Sur les "critères bonifiants", la fédération SUD-rail réaffirme que faire entrer la sécurité et la régularité dans le calcul de la rémunération des cheminot-e-s, est un projet dangereux. La « qualité du service » est un critère totalement subjectif. Quant au quatrième, la direction a beau l'appelé « efficacité », c'est bien la productivité puisqu'il s'agira chaque année de faire baisser le coût du Km/train !

Exonération des cotisations sociales, exclusion des retraités, versement aléatoire avec aucune somme minimale garantie, ... la direction a bien des raisons de préférer l'intéressement aux mesures salariales générales.

C'est pour cela qu'année après année, logiquement, elle transfèrera des sommes prévues pour les salaires vers l'intéressement. Bien sûr, elle affirmera toujours le contraire car, hypocritement, la loi interdit ce transfert ... qui est invérifiable dans les faits !

Alors, faut-il accepter l'intéressement « *parce que c'est toujours bon à prendre* » ? Oui 100 euros, voire plus (ou moins !), c'est toujours bon à prendre. Mais rappelons tout d'abord que le système proposé ne garantit nullement un versement annuel.

Et le choix ne se pose pas ainsi : La direction a prévu de débloquer au minimum 51 millions d'euros (17 millions d'euros par an), plus si on tient compte des coefficients majorateurs et des critères bonifiants.

Signer cet accord c'est décider d'imposer le transfert de dizaines de millions d'euros de nos salaires vers l'intéressement, avec toutes les conséquences évoquées plus haut.

SUD-rail propose de refuser ce chantage, de nous unifier pour exiger que ces sommes fassent immédiatement l'objet de mesures générales pour nos salaires, et donc aussi pour les pensions des retraité-e-s.

C'est d'autant plus urgent que, déjà, la direction Clientèles met en place « son » intéressement pour les vendeurs/ses VFE, et va présenter un autre intéressement pour les vendeurs/ses Transilien.

Concernant la gratification exceptionnelle de 160 euros par agent au titre de 2004 : **La direction a une attitude lamentable lorsqu'elle affirme que cette proposition « fait partie de la négociation pour la mise en place de l'intéressement ».**

C'est scandaleux ... et ça ne rime à rien : **SUD-rail prend note du reversement aux salariés de l'entreprises d'une infime partie de ce qui leur a été soustrait suite aux mauvais accords salariaux de ces dernières années.** SUD-rail met en garde la direction de la SNCF sur l'énorme responsabilité qu'elle prendrait en voulant retirer aux cheminots ces 160€ si l'accord intéressement n'était pas signé.



Comité Central d'Entreprise SNCF
Séance du 14 septembre 2005.

Déclaration SUD-rail :

Trains Inter Régionaux.

Aux ordres des pouvoirs publics demandant l'équilibre des comptes, la SNCF cherche des économies partout. Elle considère aujourd'hui qu'il y a 3 types de relations voyageurs : les commerciales dites "rentables" (TGV et certains "corail"), les trains de service public TER dont les comptes s'équilibrent avec les subventions régionales, les autres qui coûteraient trop chères... et dont elle veut se débarrasser si personne ne paie le déficit. Le projet est clair, et il avance petit à petit !

En 2003, la SNCF a proposé aux régions traversées par 4 relations "corail" parmi les plus déficitaires (Lille-Strasbourg, Nantes-Bordeaux, Nantes-Lyon et Bordeaux-Lyon) d'engager une refonte des dessertes. Elle souhaitait découper certains trains à long parcours et les remplacer par une succession de trains TER pris en charge par un conventionnement des régions concernées. Ainsi, avec l'accord des régions concernées, le Lille-Strasbourg s'est réduit à Hirson-Metz, puis la SNCF annonçait, pour les 3 autres relations, de très fortes diminutions de dessertes.

Le tollé des régions a imposé un moratoire (c'est-à-dire tout de même quelques suppressions de dessertes résorbant la moitié des déficits) et la mise en place d'un groupe de réflexion Etat/Régions/SNCF.

En novembre 2004, la SNCF a créé une activité TIR (Trains Inter Régionaux) regroupant plus d'une vingtaine de relations ensuite sortie, en janvier 2005, de sa branche Voyageurs France Europe (VFE qui gère aussi les TGV, les autres "Corail" dont Teoz, les relations internationales...) pour les transférer à sa branche Transports Publics. Elle espère un équilibre financier grâce à des contributions des collectivités publiques, dont elle estimait le montant à 155 millions d'euros.

Pendant l'été 2005, la SNCF annonce un projet de suppression de 10 trains Corail par jour à partir de décembre 2005 sur les lignes Quimper-Nantes- Bordeaux-Toulouse, Nantes-Lyon et Caen-Le Mans-Tours qui, selon elle, lui coûtent 20 millions d'euros par an.

Les élus locaux, des partis politiques sans mémoire hurlent à la provocation. L'Etat verrait bien les conseils régionaux mettre la main à la poche. Puis la SNCF recule en assurant que rien n'est encore décidé.

SUD-rail a dénoncé ces suppressions et fait remarquer que :

- Les régions, majoritairement de gauche, dénoncent le désengagement réel de l'état de ses missions de services publics et d'aménagement du territoire, oubliant au passage que ce n'est que la poursuite d'une politique menée depuis 20 ans...
- L'état cause toujours de développement du ferroviaire, mais n'en donne pas les moyens à l'entreprise publique. Au contraire, il lui impose un équilibre des comptes. Il poursuit sa politique de décentralisation de compétences de l'état vers les régions sans effectuer les transferts de financements nécessaires.

SUD-rail demande le respect de l'égalité des citoyen(ne)s :

- Le droit au transport par le développement des transports ferroviaires de voyageurs dans toutes les régions et la gratuité pour les populations défavorisées.
- Le développement de l'entreprise nationale de service public SNCF et non l'arrivée des opérateurs privés.
- Une entreprise publique SNCF qui utilise les bénéfices des relations rentables pour payer le déficit des autres, qui offre un transport de qualité avec de bonnes dessertes afin de répondre aux besoins des usagers.
- Un gouvernement qui respecte la loi en versant une subvention publique permettant la «juste rémunération de la SNCF afin de couvrir les coûts des transports».

Développement du ferroviaire, aménagement du territoire, sécurité, droit au transport... restent de la responsabilité des pouvoirs publics.

SUD-rail insiste sur son attachement au caractère national de ces relations :

- par principe : ces trains assurent un aménagement du territoire national et c'est à ce niveau que peut être garantie l'égalité entre tous les usagers,
- par réalisme : les relations Nantes-Lyon et Quimper-Toulouse transportent 150 personnes en moyenne, qui parcourent 150 à 200 km. Sur les 25 relations, 15 concernent 3 régions ou plus, ce qui en rend peu probable une gestion cohérente si elle est éclatée par région.

Bien sur, la fédération SUD-rail avec les fédérations CGT, UNSA, CFDT, FO, FGAAC, CGC, appelle au rassemblement organisé devant le siège de l'entreprise, le 21 septembre, jour du Conseil d'Administration, pour exiger :

- Le maintien des lignes ferroviaires transversales et radiales ;
- La prolongation du moratoire sur l'avenir des TIR ;
- La tenue d'une table ronde nationale avec l'ensemble des acteurs concernés ;
- L'engagement d'un plan de relance et de développement des lignes d'intérêt national, d'aménagement du territoire ;
- Le développement du service public.