

SUD-rail rencontre le président Louis Gallois

Avant la rentrée sociale, la Direction de la SNCF a l'habitude de recevoir chaque organisation syndicale. Après une brève introduction de M. Gallois, nous avons abordé les sujets d'actualité : « dialogue social », salaires, plan fret, accidents du travail et service public.

Le 6 septembre, la délégation de la fédération SUD-rail était composée d'Alain Cambi (Saint Etienne), Christian Mahieux (Paris Sud Est), Gilles Le Loupp (Paris Saint Lazare), Patrice Perret (Reims), Roger Zarini (Metz/Nancy).

« **DIALOGUE SOCIAL** »

La direction SNCF rappelle ses deux préoccupations :

- ➔ faire évoluer « l'accord » très minoritaire sur la prévention des conflits en cherchant la signature d'une majorité d'organisations syndicales.
- ➔ se préparer à la mise en place permettant une « continuité de service » que souhaite le gouvernement lors des conflits et commente les préconisations de la commission dite « Mandelkern » chargée d'avancer des propositions : difficultés techniques à assurer une continuité de service sans la présence de 90% des agents donc sans remettre de fait en cause le droit de grève ; l'obligation pour les grévistes de se déclarer 48h à l'avance permettrait d'augmenter de 15 à 20% le trafic.

Elle prépare un texte qui sera discuté lors d'une table ronde et affirme qu'un accord à la SNCF inciterait le gouvernement à adoucir la loi qu'il envisage...

SUD-rail réaffirme son opposition à toute remise en cause du droit de grève et le rejet, partagé par toutes les fédérations syndicales de cheminot-e-s, du « rapport Mandelkern ».

Nous rappelons nos nombreuses propositions pour améliorer le droit syndical, garantir le droit de grève, utiliser le préavis de 5 jours pour négocier réellement, légaliser des formes de grèves qui ne pénalisent pas les usagers, ... Comme nous l'avons déjà dit en avril dernier, répété en juin et en juillet, nous sommes prêts à en discuter avec la direction de l'entreprise ... reste à savoir si au-delà des effets d'annonce, celle-ci a véritablement l'intention et les moyens d'avancer.



SALAIRES

La direction SNCF rencontre chaque organisation syndicale afin, dit-elle, d'éviter le schéma classique : préavis de grève, échec des négociations, grève, discussions. Mais son absence de proposition est contradictoire avec l'intention affichée !

SUD-rail proteste contre la provocation de la SNCF qui, pour la première fois, n'applique pas les augmentations qu'elle a elle-même proposées, sous prétexte qu'une majorité de syndicats refuse de s'en satisfaire. Nous rappelons la perte de pouvoir d'achat de 2004 après les -2% de 2003, ce qui augmente encore le nombre de salarié-e-s en situation de pauvreté. D'ailleurs, la SNCF doit mettre en place des mesures spécifiques bas salaires afin de rester au-dessus du SMIC.

SUD-rail revendique une amélioration générale du pouvoir d'achat (250€ pour tous et aucun salaire en dessous de 1300€) et des mesures particulières pour celles et ceux qui ont les plus faibles rémunérations. SUD-rail est partie prenante de la démarche unitaire de sept des huit fédérations syndicales de cheminot-e-s.

PLAN FRET

La direction SNCF tente de nous vendre sa réforme : montrer à l'Etat les efforts de productivité pour recevoir une subvention de 800 millions d'€ ; maintien (en fait légère baisse) des trafics et des recettes. Elle négocie le plan de transport 2005 avec ses clients, notamment la filière bois qui doit accepter la fermeture de la moitié des gares afin de massifier et rentabiliser ce trafic !

SUD-rail met en évidence les trafics perdus, abandonnés car jugés moins rentables. Nous accusons les pouvoirs publics, qui parlaient de doubler et même tripler le trafic ferroviaire, de ne pas mettre leurs actes en conformité avec leurs discours.

L'avenir du fret dépend du choix de société, du nombre de camions souhaités sur les routes, du montant des coûts externes payés par les collectivités en pollution, nuisances...

SECURITE

La direction SNCF a remis un dossier analysant la plupart des accidents, afin de réfléchir sur leurs causes profondes. Elle affirme déplorer fortement les 8 morts de cette année, même si la situation était pire avant.

SUD-rail demande des mesures d'urgence améliorant les conditions de travail. Quatre travailleurs du rail sont morts au travail, quatre accidents mortels qui s'ajoutent à une liste déjà insupportable et à celle des très nombreuses blessures ou maladies dues au travail. Nous demandons le retour d'une formation à la sécurité pour tou(te)s, et non seulement aux dirigeants.

Mais SUD-rail insiste surtout sur la nécessité de repenser totalement la politique de l'entreprise en matière de sécurité : "la sécurité, première priorité", cela doit se traduire dans les faits. La direction doit affirmer que "lorsque la sécurité n'est pas assurée, la production n'est pas assurée".

Le rôle et la formation de l'encadrement doivent être revus. Faire du management la priorité, au détriment de la technique, du fonctionnel, c'est amoindrir la chaîne de sécurité, c'est mettre en porte à faux les Dpx sur qui retombent des responsabilités qu'on ne leur donne pas les moyens d'assumer correctement.

Il faut rompre avec la course à la productivité. Les récentes mesures (arrêté aptitude pour les cheminot-e-s, attaques contre la médecine du travail) vont dans le mauvais sens et c'est pourquoi nous les combattons. Il faut appliquer les règles statutaires de sécurité, ne pas les alléger encore avec le projet STORP.

SERVICE PUBLIC

La direction SNCF constate que les cheminot-e-s tiennent au service public et n'apprécient pas les remises en cause diverses qui se développent à l'extérieur. Elle s'engage dans sa charte de service public qu'elle a élaboré et proposera bientôt au Conseil d'Administration. Elle souhaite que les pouvoirs publics déterminent exactement les missions de service public et en assurent le financement.

SUD-rail insiste une nouvelle fois sur l'irresponsabilité du gouvernement qui ne prend pas de décision, impose à la SNCF l'équilibre des comptes ce qui revient à l'abandon des activités non rentables, donc des relations de service public.

Nous insistons sur les valeurs du service public que de nombreux usagers, associations, ... partagent et soutiennent, ce qui devrait permettre à un grand « lobby ferroviaire » de peser sur les décisions politiques : permettre à toute la population l'accès aux biens essentiels comme le transport ; assurer une cohésion sociale et territoriale quelque soit le lieu d'habitation ; prendre des décisions politiques pour l'aménagement du territoire, la défense de l'environnement, la sécurité... ; investir à long terme dans des infrastructure non rentables immédiatement.

Nous défendons le service public là où il faut : en agissant avec les associations, en interpellant le gouvernement, en rencontrant tous les conseils régionaux

CONCLUSION

Quelles conclusions la SNCF tirera-t-elle de cette rencontre, de celles avec les autres organisations syndicales ? Malheureusement, elle va appliquer ce qu'elle vient d'annoncer : tentative de parvenir à un illusoire accord sur la prévention des conflits et le service minimum, pas de proposition salariale avant une grève, poursuite du plan fret... Va-t-elle prendre en compte nos remarques pour diminuer les accidents, renoncer au projet STORP ? Haussera-t-elle le ton face au gouvernement ? Probablement non, si les cheminot-e-s, appuyés par les usagers, ne se font pas entendre assez fort.