



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



Salaires, emploi, service public... Se mobiliser pour gagner

La crise du système financier international va être l'occasion de nouvelles attaques contre les conditions de vie des salariés. Elle s'ajoute à la remise en cause des 35h, et la généralisation de la précarisation des conditions de travail, dans le privé certaines entreprises s'empressent de supprimer les RTT ! Le pouvoir d'achat est en berne alors que les profits de quelques uns se portent bien. La SNCF ne voit que par le business et la Poste est menacée de privatisation. Dans le privé, les licenciements se multiplient

Pour Solidaires et SUD-Rail, le mouvement syndical doit de toute urgence relever la tête. En mai et juin 2008, la division et l'éparpillement des journées d'action n'ont pas permis de faire reculer le gouvernement sur la remise en cause des 35h.

Pour Solidaires ce ne sont pas les revendications qui manquent et un appel à la grève et des manifestations réunissant secteurs public et privé, avec des perspectives pour la suite est une condition essentielle pour que la mobilisation réussisse. Pour l'instant, on en est loin ! A la SNCF, la CGT et SUD-Rail ont déposé une DCI (demande de concertation immédiate), en fait, 2 DCI séparées pour dire les mêmes choses à la direction, la CGT n'ayant pas voulu la déposer en commun avec nous. C'est dommage. Le 7 octobre, nous serons présents dans les manifestations unitaires (CGT, CFDT, CGC, UNSA, FSU et Solidaires) pour rappeler que les urgences sociales ne pourront être satisfaites sans un mouvement d'ampleur.

Augmenter les salaires, une urgence !

Tout augmente, sauf les salaires ! Salarié du public ou du privé, la question du pouvoir d'achat nous touche tous. L'augmentation des prix sur 1 an atteint 3,6% (plus de 6% pour les produits alimentaires) mais les salaires à la SNCF n'ont augmenté que de 1,1% pour l'année 2008. G. Pépy prétend que « *le coût moyen d'un agent a augmenté de 4,5% en un an* ». Il y ajoute les promotions, les 200 euros de dividende salarial, et les mesures pour accompagner la contre réforme des retraites. Pour SUD-Rail, ces mesures ne touchent qu'une partie des cheminots. De plus, les 10 plus hauts salaires ont grimpé de plus de 16% l'an dernier. **La seule mesure juste, c'est une augmentation uniforme des salaires pour faire face à l'augmentation du coût de la vie. Depuis 20 ans, la répartition de la richesse produite s'est faite en faveur des entreprises (+10 points) au détriment des salaires. SUD-Rail évalue cette perte de salaire des cheminots depuis 20 ans à 250€ par mois.**

C'est une des revendications que nous porterons lors des négociations salariales qui vont s'ouvrir en octobre 2008.

La direction va aussi engager des négociations pour modifier la grille des salaires. SUD-Rail revendique un salaire minimum d'embauche permettant de satisfaire les besoins: 1350€ nets (1532€ pour un emploi qualifié) et un écart constant entre chaque positions (67,5€) et 13,5€ par année d'ancienneté en lieu et place des échelons d'ancienneté.

Crise financière : crise du système capitaliste !

La crise financière qui secoue les bourses de la planète agit comme un révélateur de la folie du système économique actuel. Le gouvernement américain va injecter plus de 1000 milliards de dollars pour sauver des banques qui ont spéculé et perdu dans un pays où plus de 45 millions de personnes n'ont pas de protection sociale ! Socialisation des pertes, privatisation des profits, voilà la logique libérale !

Comme le dit l'association ATTAC : « *Les salariés sont sacrifiés sur l'autel du capital. Il faut renationaliser les secteurs clés du monde bancaire et arrêter de flexibiliser le marché du travail. C'est parce que la position des salariés est affaiblie partout dans le monde que les marchés peuvent galoper à bride abattue* ». Un avertissement qui vaut pour la direction SNCF qui ne voit l'avenir de la SNCF que sous le signe de la concurrence et du business. Mais aussi pour le syndicalisme qui doit être porteur d'une double besogne : défendre les revendications immédiates des salariés et agir pour une transformation profonde de la société. C'est en tout cas l'objectif de SUD-Rail.

Le réseau ferré doit être remis en état !

La multiplication des incidents caténaires ces derniers temps ne doit rien au hasard. C'est bien l'état du réseau qui est en cause. Le gouvernement, RFF et la SNCF portent l'entière responsabilité de cette situation. Bussereau, le secrétaire d'Etat au transport, peut taper du poing sur la table, c'est bien son gouvernement qui organise la baisse des impôts pour les plus riches (15 milliards par an !), autant d'argent qui serait bien plus utile pour les transports. La séparation entre RFF et la SNCF est un frein à l'entretien du réseau, car cela génère des coûts et des délais supplémentaires. Enfin, la SNCF est uniquement préoccupée par le business, y compris à l'Infra. Les cycles de maintenance des caténaires ont été réduits de 20%, et 8% des effectifs caténaires ont été supprimés entre 2002 et 2008. Il y a quelques années on nous annonçait la suppression des ralentissements, il n'y en a jamais eu autant : plus de 2000km en 2008 !

Sous les effets de la crise écologique et énergétique, la demande de train augmente fortement, ainsi le trafic TER devrait être

multiplié par 4 d'ici 2030. Mais ce besoin de transports propres ne pourra pas être satisfait dans l'état actuel du réseau. En 2005, un audit suisse signalait que le réseau français était un des plus vieillissants d'Europe. Il chiffrait les besoins supplémentaires pour sa remise en état à 600 millions d'euros par an pendant 20 ans. Depuis cette date, personne ne s'est engagé sur un financement d'une telle durée. Dans le journal Les Infos, Pépy estime que ni les usagers ni les contribuables ne peuvent être mis à contribution, et donc que c'est à la SNCF de mieux gérer ses moyens. Comme si une autre répartition des richesses ne permettait pas de mettre à contribution les énormes profits de ...Total, par exemple.

Il faut en finir avec le bricolage, le service public ferroviaire a besoin d'un réseau en bon état. SUD-Rail réclame de toute urgence un plan de remise en état du réseau. C'est de la responsabilité de l'état, notamment par une autre politique fiscale, de le financer.

Non à la « verticalisation » de la SNCF !

La direction s'apprête à réorganiser la SNCF. Le fonctionnement actuel serait complexe, peu transparent et un frein au développement de la SNCF. A qui la faute ! La direction veut aller « *au bout de la logique de branche industrielle* » alors que c'est bien cette logique de gestion par activité qui est responsable de la désorganisation actuelle de la SNCF. Désormais, tout n'est que contrats et procédures entre les cheminots des différentes activités.

La réorganisation du fret préfigure ce qui va se passer dans le reste de l'entreprise. Chaque branche gèrera en direct son personnel, son matériel et ses installations, fera son business et utilisera ses propres filiales pour contourner le statut des cheminots. Elles pourront même se faire concurrence entre elles ! Les régions ne resteront que pour l'activité Proximités. Chaque branche décidera « de ses propres implantations territoriales ». De fait, c'est la fin des régions comme maillon d'organisation entre le niveau local et national, c'est une menace pour l'emploi et l'aménagement du territoire.

Par ailleurs, cette organisation verticale favorise les possibilités de filialisation ou privatisation de parties des activités

Pour SUD-Rail, ce fonctionnement vertical de la SNCF, pour le business, autour des branches (VFE, Infra, Fret, Proximité) doit être rejeté. Ce qui fait la force de la SNCF c'est un fonctionnement intégré ou les cheminots d'un même métier mettent leur savoir faire au service de trafics de voyageurs ou de marchandises. Un tel fonctionnement permet même une meilleure complémentarité des personnels et matériels.

Le service public, lui, réclame une organisation intégrée.

Conditions de travail au fret, la direction veut passer en force

En juin dernier face à la mobilisation, la Direction a du reculer sur la remise en cause du RH 0077 qui régit l'utilisation du personnel de conduite. Aujourd'hui, elle change de méthode, elle demande 4000 mécanos volontaires pour être détachés dans les zones fret. En échange d'une compensation financière, ils devront accepter davantage de flexibilité. Très peu ont accepté. Peu lui importe, elle considère qu'elle a ouverte une brèche et veut faire acter dans le RH 077 cette régression sociale. Nous refusons ce diktat