



# LES CHEMINOTS EXIGENT

## LA PRISE EN COMPTE DE LEURS REVENDICATIONS

**Edito**

### “VACCINONS-NOUS A L’ACTION COLLECTIVE !”

D’une année à l’autre, nos dirigeants sont toujours atteints du virus libéral qui les pousse à conduire la SNCF sur des voies dangereuses. Le budget 2010 de la SNCF est révélateur de ce point de vue. L’EPIC SNCF, ses cheminots et leur statut sont de plus en plus dilués et affaiblis dans un Groupe où le libéralisme économique est le fil conducteur, où le business et la finance prennent le pas sur l’intérêt général ! Malgré l’enfumage médiatique, à l’instar des stratégies gouvernementales et sarkoziennes, la Direction de la SNCF, Président en tête, ne peuvent plus masquer les incohérences, les carences et la vraie nature des politiques qu’ils poursuivent.

Les intempéries hivernales ont, et sans nier les effets réels de la neige et du froid sur les conditions de transport, démontré la nocivité des stratégies et de la gestion engagées au pas de charge ces dernières années.

Dans ces conditions, la réduction des moyens notamment humains avec 21 500 emplois supprimés depuis 2002, l’empilement des restructurations, le dépeçage de Fret SNCF entraînent une désorganisation de la production ferroviaire sur l’ensemble du réseau.

C’est un crève-cœur pour les cheminots qui voient leur travail anéanti et l’opinion publique s’interroge légitimement sur les réelles causes de ces dysfonctionnements en cascade.

La vague 3 d’un sondage CSA commandité par la direction de la SNCF a mis en exergue à l’automne 2009, que 71% des cheminots craignent que l’entreprise finisse découpée en filiales et éclatée. Une majorité de cadres ne croit plus à « DESTINATION 2012 » et conteste de plus en plus sa finalité. Par ce sondage, les cheminots valident les analyses et actions de la CGT.

En appui des luttes locales, régionales, spécifiques débouchant sur des résultats non négligeables, nous proposons de construire un mouvement de grève unitaire TOUS SERVICES pour le 03 février 2010 conçu comme un ultimatum lancé au Président Guillaume PEPY.

**AYONS CONFIANCE AU TOUS ENSEMBLE !  
POUR GAGNER PLUS, IL FAUT LUTTER PLUS !**

**Didier LE RESTE**  
*Secrétaire général*

La transformation de la SNCF et du groupe s’accélère au rythme de la mise en œuvre du projet « Destination 2012 », lancé en 2008 par le président PEPY. Ce projet, destiné à augmenter le chiffre d’affaires de 50 % et à multiplier par 2 le bénéfice, consiste à finaliser l’autonomisation des branches de la SNCF et à développer les marchés du groupe.

Le budget 2010 permet de faire un premier bilan : l’EPIC ne représente plus que 59 % du chiffre d’affaires, la dette passe de moins de 7 milliards à plus de 10 milliards d’euros et 3 600 emplois sont prévus de disparaître.

Dans la branche Fret, devenue « SNCF GEODIS », les activités hors ferroviaire se développent, le trafic ferroviaire et les capacités de production de l’EPIC s’écroulent, tandis que le résultat des filiales explose. Le nouveau plan fret consiste désormais à éliminer le wagon isolé et à filialiser à terme le trafic massif. Pour la CGT, sans nier la concurrence ou la crise, les mauvais résultats sont étroitement liés à l’organisation de la production, à la stratégie de la Direction du FRET et aux suppressions d’emplois au FRET, en 2009, 1 700 emplois ont été supprimés. Le budget 2010 prévoit la suppression de 2 600 emplois supplémentaires.

**Cette situation catastrophique n'est pas inéluctable, la CGT a des propositions concrètes mais arrêtons « destination 2012 » pour empêcher les autres branches de s'organiser sur ce modèle.**

Avec la montée dans le capital de **KEOLIS**, la branche proximités deviendra-t-elle "**SNCF KEOLIS**" avec les mêmes conséquences ? Déjà, les évolutions d'organisation de certains établissements, regroupant tous les métiers au service exclusif du TER avec des UO par lignes, préfigurent les futurs transferts de charges dès l'ouverture à la concurrence que la direction appelle de ses vœux.

Quant aux **trafics grandes lignes**, la Direction prévoit la réduction de l'offre, inscrite au budget 2010 par une baisse du chiffre d'affaires de 2,3 % avec une augmentation de celui d'ID TGV de 4,3 %. Là aussi, l'organisation de la branche par axes dessine un autre équilibre entre l'EPIC et les filiales. La direction de la SNCF voit d'un bon œil des transferts de charges de travail vers les filiales pour réduire la masse salariale de l'EPIC.

Pour l'exploitation du réseau, ce budget prévisionnel acte le démantèlement de l'EPIC avec la création de la branche "**Gares et Connexions**" et la scission de la **Branche INFRA** avec la Direction des Circulations Ferroviaires et 21 Etablissements Infra

Circulation. La CGT rappelle une nouvelle fois, qu'hormis la création d'une direction des circulations ferroviaires, la loi n'impose pas cette organisation. Il s'agit bien d'une décision d'entreprise en lien avec ses propres orientations.

Enfin, concernant **l'entretien et la maintenance**, l'Infra est confrontée à une augmentation des charges de travail avec les demandes de RFF et développe la sous-traitance et la mobilité forcée en créant trois **Territoires de Production** pour maintenir des gains de productivité importants, essentiellement par les suppressions d'emplois. Le budget 2010 prévoit la suppression minimum de 600 emplois à l'INFRA.

Il en est de même pour le domaine **Matériel** qui, avec le programme « performance 2012 » a déjà créé une filiale IMTS (Ingénierie Maintenance Train Solutions), préfère fermer des établissements et développer la sous-traitance plutôt que l'emploi de cheminots à statut.

Depuis 2002 à fin 2009, ce sont 21 500 emplois à statut qui ont été supprimés. Le budget 2010 dans le périmètre de l'EPIC prévoit 5 400 départs (4 330 départs à la retraite et 1 070 autres départs) et 1 800 embauches.

**Soit 5 400 départs pour 1 800 nouveaux recrutements = Moins 3 600 emplois à statut en 2010.**

**Rien n'est gravé dans le marbre au plan économique. C'est pourquoi, le développement de l'emploi à statut dans les établissements n'est pas une hérésie, mais une solution pour l'avenir du service public et des conditions sociales des cheminots. Des besoins concrets s'expriment dans l'ensemble des établissements de toutes les filières. C'est en proximité, sur les sites que nous devons contraindre la direction à recruter pour améliorer la qualité de service et les conditions de travail des cheminots.**



Les cheminots subissent aussi, comme les autres salariés, les effets d'une crise du système capitaliste dont ils ne sont pas responsables.

Ainsi, aux politiques libérales du gouvernement et aux choix de la Direction SNCF qui engagent l'avenir même du service public ferroviaire, s'ajoute la question fondamentale du pouvoir d'achat des cheminots actifs et retraités.

De plus en plus de cheminots sont confrontés à la précarité, aux fins de mois difficiles, à l'impossibilité de se loger.

On assiste depuis près de 30 ans à une « smicardisation » des salaires des cheminots.

**Pour la CGT, le salaire doit être la juste rémunération de la force de travail garantissant les moyens nécessaires à l'existence de chaque salarié dans les conditions d'aujourd'hui, en dehors de tout autre élément de rémunération aléatoire et individuel.**

Salaire minimum à la SNCF à 1 363 € brut (soit à peine un peu plus de 20 €/mois au dessus du SMIC), lourd contentieux salarial depuis 1982, dévalorisation du paiement des qualifications, austérité salariale, campagne de culpabilisation, contribuent à alimenter une stratégie visant à individualiser et flexibiliser la rémunération pour intégrer les cheminots aux finalités de la politique de la Direction.

L'entreprise fait donc le choix, depuis plusieurs années, de réduire la part du salaire fixe statutaire pour accroître la part du salaire aléatoire, variable et individualisé au détriment du financement de notre caisse de retraite et de prévoyance.

En 2009, les GIR, GEXCI et autres primes aléatoires ont représenté plus de 50 millions d'euros ! Cette orientation est une fausse solution pour un vrai problème de pouvoir d'achat des cheminots !

Les moyens existent pour répondre à nos revendications. Ainsi, entre 1981 et 2008, les dépenses de personnel ont baissé de 16.1% alors que la productivité par cheminots a augmenté de 82%. A qui cela a-t-il bénéficié ?

Autre exemple, depuis 1997 la hausse des péages à RFF représente l'équivalent d'une augmentation des salaires de plus de 21 % ou de près de 35 000 emplois !

**Nous sommes donc bien face à un véritable choix politique et les cheminots sont fondés et légitimes à exiger et à imposer par le rapport de forces une revalorisation significative de leurs salaires !**

# REVENDEICATIONS C.G.T.

- ➡ **Maintien du wagon isolé et des triages, arrêt des projets de filialisations ;**
- ➡ **Abandon des établissements infra circulation et des établissements mono activités ;**
- ➡ **Création d'établissements multi activités ;**
- ➡ **Réinternalisation des charges de travail dans l'EPIC ;**
- ➡ **Arrêt des suppressions d'emplois ;**
- ➡ **Régularisation au statut de tous les cheminots sous contrats CDD/CDI ou intérim ;**
- ➡ **Une revalorisation générale de l'ensemble des salaires des cheminots permettant de porter à 1 600 euros bruts le salaire minimum d'embauche ;**
- ➡ **La transformation de la Prime de Fin d'Année en véritable 13<sup>e</sup> mois ;**
- ➡ **Un accès gratuit à tous les trains, dans le cadre des facilités de circulation.**

Pour imposer des négociations à la Direction de la SNCF, par rapport à ces exigences, **la Fédération CGT des cheminots a proposé aux autres organisations syndicales une grève de 24 heures, tous services, le 3 février 2010.**

**Cette action doit être de haut niveau.** Si la Direction reste sourde aux revendications, dès le lendemain, la CGT proposera aux autres fédérations syndicales de cheminots, le dépôt d'une nouvelle DCI.

Montreuil, le 15 janvier 2010