

Pour que ça change vraiment, AMPLIFIONS LES LUTTES MAINTENANT!!!

Les gouvernements changent mais les exigences restent. Et ce n'est pas les positions prises par les partis au pouvoir dans le nouveau gouvernement qui vont nous faire laisser un quelconque répit aux nouveaux locataires des ministères.

NOS EXIGENCES DEMEURENT POUR DÉVELOPPER LE SERVICE PUBLIC SNCF ET NOTRE STATUT, POUR CHANGER RADICALEMENT DE CAP POUR LE FRET notamment qui aujourd'hui est menacé d'existence. C'est vrai pour notre triage bien sûr dont l'annonce autoritaire et unilatérale, pour le 10 juin de tout tri signe la fin de l'activité fret sur notre site mais c'est vrai aussi pour le chantier multi-technique de Valenton, que les casses du Sernam (ancienne activité à part entière de la SNCF) et de Novatrans risque de porter là aussi un coup dramatique.

Tout projet de casse doit être gelé immédiatement ! La direction de la SNCF, si prompte à nous rappeler que c'est le gouvernement qui donnent les ordres, pour se dédouaner d'ailleurs de ses propres responsabilités, doit donc faire de même aujourd'hui alors que CONCERTATION et DIALOGUE SOCIAL sont sur toutes les lèvres.

Nous exigeons un moratoire sur la politique du fret sur le site ferroviaire de Villeneuve/Valenton. Nos propositions alternatives doivent être débattues et étudiées alors qu'elle sont partagées par de nombreux élus locaux.

Alors qu'est annoncé un « coup de pouce » pour le SMIC pour ne pas « déstabiliser les entreprises », **LA HAUSSE DES SALAIRES** reste une

priorité pour les cheminots. La CGT exige l'ouverture immédiate des négociations salariales pour 2012 et revendique un salaire minimum d'embauche de 1700€ (voir article page 2).

L'EMPLOI est un des points d'affrontements majeurs avec la direction de l'entreprise. Rappelons qu'en 2 ans c'est plus de 500 emplois qui ont été supprimés sur notre site ferroviaire entre la recherche de productivité au Matériel, à l'Équipement et avec la casse du triage de Villeneuve. Intérimaires et CDD servent de variable d'ajustement pour la direction, afin d'éviter l'embauche au cadre permanent, qui est la règle normale d'embauche à la SNCF. Les recours au RH254 (ex PS25) devient pour la direction du Matériel un objectif, chiffré à 40% des embauches !!! A l'instar de l'Équipement qui voit de plus en plus de tâches effectuées par des entreprises sous-traitantes privées, cette pratique se développe au Matériel. L'exemple, dans nos technicentres, du nettoyage mais aussi des IO avec l'entreprise OPTÉOR.

À la Traction, c'est la baisse de la charge fret qui impactent durement le niveau de l'emploi des agents de conduite. Ce sont les deux tiers des effectifs qui ont été supprimés en quelques années, depuis la spécialisation des roulements... aujourd'hui il reste à peine une centaine d'ADC sur notre site !!!

À l'Exploitation, c'est la casse du fret qui impacte tous les établissements (DF Combi-Express, EIC et DF Sol&Rail). À l'EIC, c'est la baisse des circulations et la fermeture totale du triage au fret, tout comme à Sol&Rail qui a vu passer les effectifs de baisser de plusieurs centaines avec l'arrêt du tri à la gravité. Avec l'arrêt

du tri à plat, c'est un 3*8 au relais qui restera, une équipe à la lampisterie et un 3*8 à Valenton. À Combi-express, c'est l'avenir qui est plus que compromis de Novatrans qui pèse aujourd'hui sur l'avenir du CMT.

À l'Équipement, dont les cheminots de la filiale sont appelés à se mobiliser nationalement par la grève le 7 juin prochain, ce sont les 4 morts depuis le début de l'année qui, dramatiquement, mettent en lumière le recours à la sous-traitance de masse, comme à la Voie où la seule finalité de nos dirigeants est de confier le travail au privé. C'est aussi la nécessaire remise à plat du S9 qu'il faut imposer au plus vite tant il est dangereux pour les cheminots. Sur notre site ferroviaire c'est l'avenir des brigades qui, avec l'arrêt du tri à plat, sont une nouvelle fois menacées fusions et/ou restructurations.

Au Matériel encore, c'est l'annonce du gel des embauches jusqu'au 1^{er} octobre qu'il faut combattre résolument. D'autant que ce sont les apprentis qui vont être les premiers à faire les frais de cette mesure. Ainsi, il est annoncé que leur embauche (dont très peu à Villeneuve) ne se ferait qu'au 1^{er} octobre et non au 1^{er} septembre comme il d'usage. Les fossoyeurs de nos performants CFA s'attaquent maintenant aux jeunes. Notre détermination à gagner l'embauche de tous les apprentis au 1^{er} septembre sera au cœur de notre rassemblement unitaire du 6 juin.

Quelques soient nos métiers, nos grades, nos filières, nos activités, la politique de la direction de l'entreprise nous impacte toutes et tous.

***Nous sommes tous concernés
Agissons tous ensemble !!!***

MERCREDI 6 JUIN 2012

RASSEMBLEMENT unitaire des Cheminots de Villeneuve/Valenton dès 9h devant le siège de l'ex-EVEN

SNCF : L'exigence d'une autre politique !!!



Sur proposition de la CGT, les fédérations syndicales de cheminots CGT – UNSA – SUD-Rail - CFDT ont décidé de s'adresser au nouveau gouvernement sous forme de deux courriers :

- **Un courrier s'adressant au Ministre du Travail sur l'exigence d'amélioration de notre système de protection sociale, de santé et de retraite.** L'ensemble des droits amputés par le gouvernement précédent par les différentes réformes menées à marche forcée, contre l'avis majoritaire des Français, doit être rétabli.
- **Un courrier s'adressant au Ministre délégué aux Transports touchant à l'avenir de la SNCF.** La politique menée à la SNCF par le précédent gouvernement, sous l'impulsion zélée de la direction, a affaibli de manière dramatique le service public SNCF et détérioré les conditions de vie et de travail des cheminots. Que ce soit sur le financement, l'organisation de la production ou les moyens alloués au système ferroviaire, une autre politique doit être menée. Cette dernière doit résolument être tournée vers l'intérêt des usagers et des cheminots. Pour cela, il faut stopper les orientations du précédent gouvernement dans le cadre des assises du ferroviaire préconisant l'éclatement du système ferroviaire, l'ouverture à la concurrence généralisée aux voyageurs et la remise en cause de 11000 km du réseau ferroviaire.

Dans ces deux domaines, le slogan présidentiel : « *le changement c'est maintenant !* » doit trouver sa traduction par des choix politiques alternatifs allant vers une amélioration du Service Public SNCF et des conditions sociales des cheminots.

Malgré ce contexte nouveau, la CGT constate que la Direction de la SNCF poursuit et accélère ses réorganisations, détruit 1 500 emplois en 2012, bloque les embauches, repousse les négociations salariales, etc...

Cette politique rétrograde se fait au détriment du service public, de l'entreprise intégrée, de la sécurité des agents et des circulations ferroviaires, des conditions de vie et de travail des cheminots.

Il est urgent que d'autres choix soient engagés.

A l'appui de nos propositions, dans le cadre des Etats Généraux du Service Public Ferroviaire, la CGT appelle les cheminots à se mobiliser pour imposer une autre politique économique et sociale à la SNCF.

À Villeneuve-Saint-Georges, rendez-vous donc mercredi 6 juin, dès 9h devant le siège de l'ex-EVEN à l'appel de la CGT et Sud Rail. **On lâche rien !!!**

LA DIRECTION SNCF REFUSE D'OUVRIR DES NEGOCIATIONS SALARIALES

IMPOSONS-LES !

Profitant du contexte électoral et de la posture d'accompagnement de certaines organisations syndicales, la Direction SNCF vient de répondre par la négative à la demande de la CGT d'ouverture de négociations salariales.

Cette posture politique, en cohérence avec des années d'austérité, entraîne tous les cheminots dans une spirale de perte de niveau de vie, d'autant plus inadmissible au regard de la dégradation sans précédent des conditions de travail.

Depuis 2007, les prix ont augmenté de +10.3%, alors que les cheminots ont bénéficié de +5.1% d'augmentation générale de salaire, soit une perte de pouvoir d'achat de plus de 5% !

Par exemple, pour un cheminot à la position de rémunération 15, cela constitue une perte de pouvoir d'achat de 1 149 € par an, soit plus de 88€ par mois !

Pour un cheminot à la PR 8, c'est une perte de 857€ et à la PR 24 de 1569€ !

Et certains osent affirmer qu'ils préservent le pouvoir d'achat des cheminots en signant des accords salariaux dictés par le Gouvernement FILLON, dans le cadre de la politique contractuelle et appuyés par la Direction SNCF.

Pour autant, c'est bien l'activité revendicative de la CGT sur la question salariale qui a contraint le Gouvernement de l'époque et la Direction SNCF à ne pas appliquer le gel des salaires dans l'entreprise, à l'instar de ce qui se fait dans la fonction publique depuis 2 ans.

Dans le même temps, le Gouvernement UMP a appuyé la stratégie de rémunération aléatoire, individuelle et non contributive au financement de la protection sociale, tels GEXCI, GIR, la Prime, le « dividende salarial »,... mise en oeuvre par la Direction SNCF.

Ainsi, le tandem Sarkozy/Pépy a attaqué le Statut des cheminots de front sur les droits et sournoisement en affaiblissant les ressources du Régime Spécial.

Avec un nouveau Gouvernement, la CGT n'entend pas en rabattre sur ses exigences légitimes en matière salariale !

+2.1%

C'est l'augmentation des prix sur un an avec +0.1% en avril, +0.8% pour le seul mois de mars et après un accroissement de +0.4% en février. A noter que la prévision d'inflation pour l'ensemble de l'année 2012 s'établit à ce jour à +2.4% et que les cheminots sont aujourd'hui soumis à l'austérité imposée par la Direction SNCF. A noter, les augmentations sur un an des légumes frais +9.9%, de la viande +3.2%, de l'énergie +5.3%, de l'eau de +2.3% et de l'habillement de +2.4%.

1700 €

C'est le salaire minimum de première embauche sans qualification revendiqué par la CGT.

Dès l'origine, le taux du SMIC revendiqué par la CGT a été lié à la réponse aux besoins élémentaires, le plus souvent incompressibles.

Au tout début, la CGT a pris comme base revendicative un budget type élaboré et adopté en 1953 par la Commission supérieure des conventions collectives.

Dès 1954, l'évaluation de ce budget type était de 21 à 31 % supérieure au SMIG.

Cette différence s'est maintenue : en 1970, le SMIC revendiqué par la CGT était supérieur de 27 % au SMIG légal, en 1982, l'écart était de 20 %, en 1992, de 30 %, en 2001 et 2002, de 21 %, en 2006, de 20 %, en 2008, de 21 %, en 2011, de 25 %.

Pour chacun des grands niveaux de qualification tels que définis ci-dessus, le salaire de base minimum garanti, pour la CGT, devrait être :

- Niveau BEP / CAP : 1,2 fois le salaire minimum de première embauche sans qualification, soit 2 040 € brut ;

- Niveau Bac : 1,4 fois le salaire minimum de première embauche sans qualification, soit 2 380 € brut ;

- Niveau BTS / Deug / DUT : 1,6 fois le salaire minimum de première embauche sans qualification, soit 2 720 € brut ;

- Niveau Licence / Maîtrise : 1,8 fois le salaire minimum de première embauche sans qualification, soit 3 060 € brut ;

- Niveau Bac + 5 / Ingénieur : 2 fois le salaire minimum de première embauche sans qualification, soit 3 400 € brut ;

- Niveau Doctorat : 2,3 fois le salaire minimum de première embauche sans qualification soit 3 910 € brut.

« Dividende salarial » : retour sur les grandes manœuvres !

Au-delà de l'appréciation sur ce type de rémunération par la CGT, dont les cheminots ont d'ailleurs constaté le caractère éphémère en recevant leur bulletin de paie du mois d'avril, il convient de mesurer la stratégie de la Direction SNCF et des organisations syndicales UNSA et CFDT, visant à remettre sur la table le dossier de « l'intéressement ».

Contrairement à ce qui s'entend, l'intéressement ne vient pas en plus des salaires.

Dans les différentes entreprises publiques où l'intéressement a été mis en place, les augmentations générales sont inexistantes.

Pourtant, la loi [article L441.4 du code du travail] stipule que les sommes versées au titre de l'intéressement ne peuvent se substituer aux éléments de rémunération.

Pour la contourner, les Directions d'entreprises n'hésitent pourtant pas à intégrer l'intéressement pour déterminer l'augmentation du pouvoir d'achat annuel.

Ainsi, il n'est pas anodin de constater que la Direction SNCF a décidé du dit « dividende salarial » lors du comité de suivi de l'accord salarial 2011, préfigurant ainsi sa future stratégie de mise en oeuvre de l'intéressement.

Ce choix idéologique aurait pour conséquences à la SNCF d'augmenter la part variable de la rémunération au détriment des augmentations générales ; de rendre incertain le pouvoir d'achat annuel des cheminots par le caractère aléatoire de l'intéressement ; de priver la protection sociale de ressources financières non négligeables.

Une chose est sûre, la CGT s'y opposera !