

Luttes sociales

JOURNAL D'INFORMATION DU SYNDICAT

PARIS *Sud* EST

Non au licenciement des 2 collègues de Paris Nord

Depuis le 6 juillet, les ADC de la ligne Paris/Beauvais exercent leur droit de retrait contre la mise en place de l'ANS (Accompagnement Non Systématique) sur cette ligne.

Cette lutte est emblématique, **car demain c'est bien la suppression des contrôleurs sur les TER, comme des chefs de service des petites gares, qui est en jeu.** Car l'un des leviers pour financer la réforme du ferroviaire est clairement la suppression de postes de cheminots. Face à cela les cheminots exercent légitimement leur droit de retrait.

Le tribunal des prud'hommes de Creil, par sa décision du 21 octobre a d'ailleurs rappelé à l'ordre la SNCF en constatant que les droits de retrait exercés sont légitimes et justifiés.

Qu'à cela ne tienne, la SNCF menace maintenant de licencier deux cheminots qui s'étaient pris la tête avec des briseurs de grève venus d'autres régions. C'est d'ailleurs insupportable de voir cette généralisation d'agents qui viennent briser les mouvements. La grève de juin, avant-hier, le droit de retrait sur Paris/Beauvais aujourd'hui, USP la semaine dernière. Franchement on se demande dans quelle époque vivons-nous.

Les 2 collègues passent en Conseil de Discipline pour radiation des cadres le 5 novembre.

Le 30 octobre prochain un grand rassemblement est organisé devant le siège social de la SNCF. SUD-Rail sera présent, solidaire et en colère de la tournure que prennent ces événements.

Si d'aventure la direction venait à licencier ces 2 collègues, c'est à n'en pas douter vers un mouvement de grève qui pour le coup ne se limiterait pas à la région de Paris nord auquel la direction devrait s'attendre.



www.sudrailpse.org



www.facebook.com/sudrail.pse.3



www.twitter.com/SUDRailPSEoffic

PARIS
Sud
Rail
EST

L'EEV ferme des guichets de ventes, ce n'est pas grave car... la SNCF multiplie les commerces en gare

A l'allure où vont les choses il sera bientôt plus facile de se couper les cheveux, d'acheter un parfum ou un DVD en gare, plutôt qu'un billet de train.

A chaque fois que la direction ferme un guichet, un commerce ouvre ses portes.

Il paraît que c'est le progrès. Deux heures de queue afin d'acheter son billet de train en gare, ce serait cela l'avenir, ce serait ce qu'attendent les voyageurs...

L'exemple des travaux aux Fresques est de ce point de vu là caricatural. **Nous allons passer de 29 guichets, Fresques et Estérel réunis, à 22 guichets. Esterel va définitivement fermer pour laisser la place à des...magasins.**

Alors que la tolérance des voyageurs au moindre retard se traduit de plus en plus par des réflexions désobligeantes quand ce n'est pas tout simplement des insultes.

Sur l'EEV les agressions d'agents se multiplient, **32 depuis le début de l'année et encore combien d'agents ne prennent même plus la peine de relever ce type d'agression tellement elles deviennent la règle.**

Il faut dire qu'à force de s'évertuer à nous faire passer pour des privilégiés, tantôt trop payés, tantôt trop grévistes, de plus en plus de voyageurs se lâchent littéralement.

La réorganisation des chantiers de vente en gare de Lyon sera une catastrophe.

SUD-Rail, lors des différentes DCI a fait des propositions, il serait sage que la direction les prennent en compte.

20.1

C'est en milliards d'euros le montant de la fraude aux cotisations sociales. La principale raison est le « *travail au noir* ». A titre de comparaison le « trou » de la sécurité sociale devrait être de 13.4 milliards d'Euros en 2014.

Parallèlement, d'ici 2016, le nombre d'inspecteurs et de contrôleurs du travail devrait baisser de 15%.



Les salariés du nettoyage du site de Paris gagnent sur leurs revendications:

Ils ont fait 6 jours de grève. 6 jours dans le but d'obtenir une augmentation de leur pouvoir d'achat et l'embauche des intérimaires. 6 jours de manifestations en gare, de coups de sifflet, de prise de tête avec certains agents venus briser leur grève.

Pourtant la grève aurait pu être beaucoup plus courte. Pour cela il aurait tout simplement fallu que la direction d'USP négocie avec les représentants des grévistes. Car nous en sommes hélas là dans ce secteur, nous en sommes à devoir obliger la direction d'une entreprise de négocier avec les grévistes.

Alors dans ce dossier nous ne saurons jamais le rôle qu'aura joué la direction régionale SNCF, il n'en demeure pas moins que cela aurait pu, cela aurait dû, se régler bien plus vite et d'une toute autre manière.

Mais il est vrai que le recours à la sous-traitance, s'il permet de baisser les coûts, nous laisse, lors des conflits sociaux, bien impuissant.

SUD-Rail a mis son outil syndical au service des grévistes, 6 jours après, de véritables négociations ont été ouvertes et le travail a repris.

Non les cheminots ne sont pas trop payés

Le conseil d'administration a commandé un rapport sur l'évolution de la masse salariale à la SNCF. **Ce rapport qui devait rester confidentiel est comme par hasard sorti largement dans la presse.** Le Figaro et le journal les Echos en ont fait les choux gras avec des titres bien explicites : « *la SNCF compte moins de cheminots, mais paie plus de salaires* », « *A la SNCF, la masse salariale progresse quand les effectifs reculent* ».

S'il est vrai que l'effectif a baissé de 22.000 cheminots entre 2003 et 2013, s'il est également vrai que la masse salariale a augmenté de 1.4 milliards d'euros, ce que ne dit pas la presse, c'est que le Chiffre d'Affaire de l'EPIC SNCF est passé lui de 14.7 milliards à 20.35 milliards d'euros.

Par conséquent si l'on rapporte la masse salariale au CA, elle représentait 52.57% en 2003, elle n'en représente plus que 44.95% en 2013, soit une baisse de 7.5 points en 10 ans.

Par ailleurs il est absolument normal que la masse salariale ait tendance à augmenter avec les années. D'abord car l'augmentation des salaires, aussi petite soit-elle fait naturellement augmenter celle-ci. Il faut ajouter à cela la prolongation des carrières suite aux réformes des retraites de 2007 et 2010. **En effet les plus de 55 ans, c'est-à-dire les agents en fin de carrière, donc les mieux rémunérés, sont passés de 2.6% à 10% de l'effectif.** Enfin si l'on comptabilise l'augmentation des travaux sur les lignes gonflant de fait les Eléments Variables Soldes des agents travaillant de nuit et les WE, nous avons bien l'explication de cette hausse de la masse salariale. **Hausse encore une fois toute relative car ramenée au CA, nous voyons bien que celle-ci a tendance à baisser.**

En revanche, pas une ligne sur la rémunération imposable allouée aux membres du comité exécutif de la SNCF qui s'élève à 6 millions en 2013 contre 4,8 millions en 2012. 25% d'augmentation en un an.

Le salaire mensuel des 10 plus hautes rémunérations de l'entreprise a augmenté de 130% depuis 2002. Le montant global des 10 plus hautes rémunérations de l'entreprise a progressé 10,46% en 2013. Aucun autre cheminot n'a connu une telle augmentation...

S'il y a scandale dans la rémunération des cheminot-e-s, c'est bien celui-ci.

1

C'est en milliards d'Euros le cout de l'arrêt de l'écotaxe.

- 800 millions d'euros d'investissement matériel
- 160 millions de loyers du siège de Metz non payés

sans compter le coût du plan social pour 170 salariés d'écomouv.

C'est un scandale politique car avec l'augmentation du prix du diesel de 2 centimes par litre ce sera encore aux consommateurs, de devoir mettre la main au portefeuille.

Cette augmentation de 2 centimes ne permettra pas de financer les grands projets ferroviaire.



Délégation au Comité

d'Établissement

Régional S.N.C.F.
Paris Sud Est

Bachir BENAÏSSA
E.C.T. Paris Sud-Est

Yacine KHELLADI
E.T. Paris Sud Est

Fabrice PEYREGA
E.L.T.D.R

Laurent DUFOURNAUD
E.T. Paris Sud Est

Jérémie NOIROT
Infra PSE

Christophe HUGUET
TSEE Villeneuve

Thierry HUVE
E.E.V. Paris Gare de Lyon

Sébastien NORIS
TSEE Villeneuve

Fabien VILLEDIEU
E.T. Paris Sud Est

Représentante Syndicale:

Samantha MARTINEZ MEDI-
NA
E.E.V

La cour des comptes, veut réserver les lignes TGV aux plus riches et pour les autres veut développer le bus

S'il est vrai que la politique du tout TGV a clairement montré ses limites, il n'en demeure pas moins que les préconisations de la cour des comptes son à tomber à la renverse.

Alors que le coût des sillons est passé de 920 millions en 1997 à 3.44 milliards en 2013, ce ne serait pas vraiment là, la principale cause du déficit, mais... la faute aux cheminots trop bien augmentés. Alors même que les banques se sucent tous les ans sur le dos de la SNCF et de ses salariés, que les entreprises du BTP ont transformé la SNCF en vache à lait à roulettes et bien non ce seraient les 0,5% d'augmentation de salaire au 1 juillet 2014 qui plomberaient les comptes du TGV...

La cour des comptes préconise la libéralisation du trafic des bus au niveau national. Si nous comprenons bien que les bus pourront devenir les futurs concurrents de la SNCF et donc des Trains d'Équilibre du Territoire, nous ne voyons pas comment, cela améliorerait les comptes des TGV.

Celle-ci souhaite également la suppression des dessertes secondaires.

Pour résumer le rapport de la cour des comptes, cet organisme financé par l'argent public, il faudrait :

- Limiter les augmentations de salaires des cheminots
- augmenter les prix des billets de TGV
- supprimer des dessertes TGV
- développer les lignes de BUS internes.

En clair limiter l'accès des TGV aux plus riches et laisser le bus pour les plus pauvres.

Privatisation d'Eurostar

Eurostar a été filialisé en 2009. Aujourd'hui 55% de ses parts appartiennent à la SNCF, 5% à la SNCB et 40% au gouvernement britannique. Ce dernier vient d'annoncé sa volonté de vendre ses parts afin de réduire son déficit. **Entrainant de faite la privatisation d'Eurostar, 5 ans après sa filialisation.**

Cette annonce survient au moment même où la SNCF va filialiser Thalys.

Au rythme où certains s'évertuent à casser le service public ferroviaire, il faudra sûrement moins de 5 ans pour privatiser cette société également. Ces 2 sociétés ont pourtant été financées par l'argent public. Aujourd'hui rentables, il est scandaleux de les vendre au privé. **Lorsqu'on voit les difficultés du gouvernement français face au scandale de la privatisation des autoroutes, on serait en droit d'attendre une autre politique.**

Mais en dehors de ce scandale politique, cette privatisation aura également des conséquences pour les salariés d'Eurostar. **Actuellement plusieurs centaines de cheminots sont détachés à Eurostar, que vont t'ils devenir, quelle garantie auront-ils pour leurs conditions de travail et de rémunération.** Nous savons d'expérience que la privatisation d'une compagnie publique s'accompagne inexorablement de la remise en cause du statut de ses travailleurs.