



CE Rhône-Alpes



Déclaration générale : séance plénière du 20 novembre 2014

Mme la Présidente,

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 échos en ont fait leurs choux gras avec des titres bien explicites : je cite « la SNCF compte moins de cheminots, mais paie plus de salaires », « A la SNCF, la masse salariale progresse quand les effectifs reculent ». Encore une publicité dont nous nous serions bien passés. Surtout qu'à y regarder de plus près les choses sont bien plus complexes que les slogans racoleurs de ces journaux. Car 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 CA 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 EVS 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.

La cour des comptes, veut réserver les lignes TGV aux plus riches et pour les autres veut développer le bus. Dès qu'il s'agit de sortir un rapport accablant la SNCF, la cour des comptes est là pour faire le sale boulot. Ces messieurs aux salaires de ministres qui expliquent en permanence aux salariés qu'ils devront se serrer la ceinture. Après un rapport remettant en cause les facilités de circulation des cheminots et de leur ayant droits, c'est au tour du TGV et de sa gestion. 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 sont à tomber à la renverse.

D'abord sur les 25 pages de rapport il y a à peine une seule ligne sur la hausse des péages et encore, afin de relativiser leur importance. Je cite : « la hausse des péages est certes un facteur important, mais il est loin d'être le seul : la hausse des coûts salariaux en est un autre ». Tiens tiens, une petite musique qu'on a de plus en plus l'habitude d'entendre en ce moment. En clair, alors que le coût des sillons est passé de 920 millions en 1997 à 3.44 milliards en 2013, et bien ce ne serait pas vraiment là, la principale cause du déficit, mais bien la faute à ces cheminots trop grassement 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.

Mais ce n'est pas tout, au moment où la SNCF va renégocier avec l'Etat la convention des TET, lesquels devraient connaître 309 millions d'euros de déficit en 2014 notamment dus au non respect par l'état de ses engagements, 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 TET, nous ne voyons vraiment pas comment, cela améliorerait les comptes des TGV. C'est pourtant la première mesure préconisée par la cour des comptes dans son rapport. Celle-ci souhaite également la suppression des dessertes secondaires. La cour des comptes n'arrive pas à comprendre pourquoi la SNCF, je cite « est réticente...à augmenter le prix des billets ». Ces messieurs vivent vraiment sur une autre planète, mais il est vrai qu'ils bénéficient de FC les exonérant de payer le train.

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 et développer les lignes de BUS internes. En clair arrêter de faire une politique de service public. Limiter l'accès des TGV aux plus riches et laisser le bus pour les plus pauvres. Et dire que ces messieurs sont payés avec l'argent du contribuable pour pondre des rapports aussi ineptes qu'éloignés des aspirations des voyageurs. Encore un rapport de la cour des comptes à ranger verticalement dans la poubelle.

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'annoncer sa volonté de vendre ses parts afin de réduire le déficit de l'Etat britannique. Entraînant de fait 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 aujourd'hui 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-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.

L'écotaxe devait taxer les camions afin de financer entre autres, les projets ferroviaires. Elle a été abandonnée définitivement au mois d'octobre. Une fois de plus ce gouvernement s'est plié aux exigences des patrons. Ferme face aux cheminots, aux intermittents du spectacle comme face aux pilotes d'avion, il est conciliant face aux patrons, petits comme grands. L'abandon de cette taxe est un scandale à plus d'un titre.

C'est un fiasco financier car l'Etat, donc les contribuables risquent de devoir rembourser plus d'un milliard d'Euros de dédommagement à la société Ecomouv. 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.

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

Enfin c'est une catastrophe publique, car l'agent récolté par cette augmentation de 2 centimes ne permettra pas de financer les grands projets de transport et notamment ceux du ferroviaire. Mais heureusement nous pourrons toujours compter sur la cour des comptes afin d'expliquer que c'est encore à cause des cheminots s'il est impossible de financer les grands projets ferroviaires, indispensables afin d'assurer le report modal de la route vers le rail.

Depuis le 6 juillet, les ADC de la ligne Paris/Beauvais exerçaient leur droit de retrait contre la mise en place de l'ANS sur cette ligne. Cette lutte était emblématique, parce que 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 ont fait usage légitimement de 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 étaient légitimes et justifiés. Qu'à cela ne tienne, la SNCF menaçait 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. Les 2 collègues sont passés en conseil de discipline pour radiation des cadres le 5 novembre et il semble que la direction ait décidé de revoir à la baisse les sanctions à leur égard.

Le 30 octobre dernier un grand rassemblement a été organisé devant le siège social de la SNCF. SUD-Rail était présent et solidaire face à la tournure qu'ont pris les événements. Car si d'aventure la direction avait persisté dans son intention de licencier ces 2 collègues, c'est à n'en pas douter vers un mouvement de grève qui pour le coup ne se serait pas limité à la région de Paris nord auquel la direction aurait dû s'attendre.

Nous terminerons cette déclaration par l'agression violente dont a été victime lundi soir une jeune ASCT de Lyon Part-Dieu. Sur les trains ou en gare, les agressions continuent de se multiplier sans que la direction ne les évite : il s'agit là d'un manquement en ce qui concerne l'obligation de résultat pour l'employeur quant à la protection de la santé et de la sécurité du personnel.

La délégation SUD-Rail