

Un contexte de réforme ferroviaire décisive pour les ADC.

Les premières rencontres ont commencé autour du « *cadre social harmonisé* » et au-delà de l'événement, ce ne sont que les premiers contacts officiels entre l'ensemble des partenaires sociaux représentatifs dans la branche et l'Etat, autour d'un accord de méthode et d'un calendrier de négociations de la commission mixte paritaire... Dès le 4 février, une seconde rencontre est à l'ODJ... SUD-Rail y sera présent.

Déjà, les positions se précisent.

Forcément, les nombreux représentants du patronat (dont la SNCF et les représentants de Pepy) veulent repartir de zéro ou sur la base d'une convention collective au rabais qui ferait la part belle au dumping social (104 RP, 25 CA, 2 rhr de suite, taquets...). *Pour nos patrons, hors de question de transcrire la réglementation et le Statut SNCF, pourtant appliqué par près de 160 000 cheminots à l'ensemble des autres travailleurs du rail, qui représente à l'heure actuelle moins de 5000 salariés.*

Il faudrait, en effet, trouver au minimum 500 à 600M€ de gain de productivité sur les cheminots pour financer la réforme et les 3 Epics voulu par Pepy/Cuvillier.

Et certaines peuvent étonner...

Sur l'ensemble des Organisations Syndicales représentées, et qui se sont exprimées, certaines restent muettes sur leurs intentions, d'autres prennent la posture, à ce stade du maintien de la réglementation SNCF (*sans évoquer le statut*), très peu, comme SUD-Rail, revendique une extension complète du statut et d'une réglementation SNCF améliorée. Mais déjà, une organisation, que l'on ne peut plus qualifier de syndicale, représentée à la SNCF, se range aux cotés du patronat et appelle la réforme de ses vœux, avec un décret socle, sur la base de la CCN... *Faire ce choix, c'est déjà accepter le plus grand recul social pour les cheminots qu'ils aient pu connaître depuis les contre-réformes des retraites !*

L'heure de mettre cap au SUD !

Nous allons entrer dans la période de la campagne électorale pour les élections professionnelles de Mars à la SNCF, et au-delà des discours « électoralistes » et des promesses, il ne faudra pas oublier, au moment de mettre le bulletin dans l'urne, **que certains qui vont réclamer vos votes sont favorables à la réforme ferroviaire sur les bases fixées par nos patrons...**

et ce sera à chaque cheminot de faire son choix.



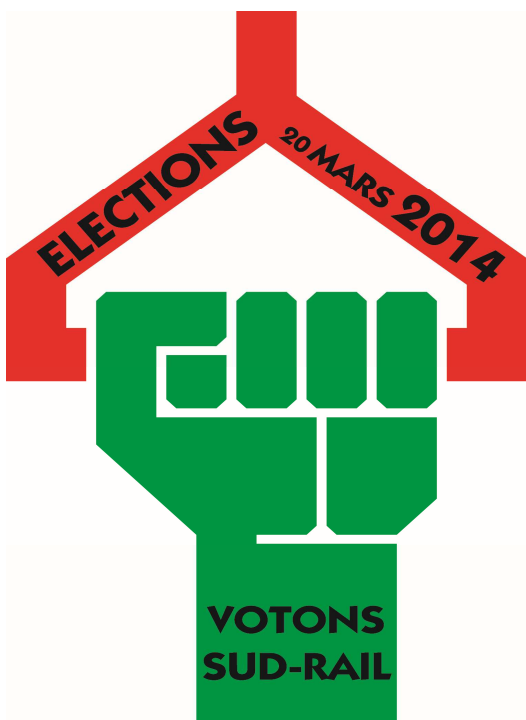
Mettre Cap au SUD, c'est refuser la régression sociale !

Obtenir une vraie réforme c'est mettre fin au dumping social entre les travailleurs comme ça a pu être en grande partie réalisé autour de la convention des électriciens et gaziers. Il faut étendre la réglementation en vigueur et le statut cheminot à l'ensemble des travailleurs du rail. **C'est possible, ce n'est pas chimère... il faudra juste l'imposer aux patrons !**

Même à la SNCF, nos dirigeants ont tranché et se lâchent, comme le DRH du groupe dans les infos de Janvier qui dit déjà que le nombre de repos à la SNCF est trop important.

Alors, choisir la voie du Progrès social

C'est soutenir la position SUD-Rail d'un statut unique des travailleurs du rail.



Mettre Cap au SUD, c'est dénoncer un budget 2014 encore « d'austérité » .

En 2014, ce sera, hausse de la productivité, suppressions des effectifs...

- Pourtant En 2013, le travail des cheminots aura permis de dégager 1,9 Milliard d'excédent brut d'exploitation.
- La masse salariale ne représente plus que 42,3% du chiffre d'affaires prévu en 2014 ...jamais ce chiffre n'a été aussi bas.
- La direction prévoit une augmentation de 480M d'euros du chiffre d'affaire en 2014.
- Le budget prévoit la suppression de 2500 agents en 2014

Somme toute des paramètres à rendre heureux n'importe

quel banquier. Mais non, pour que nos dirigeants poursuivent leur politique destructive, il faut faire encore plus, ils viennent donc expliquer que :

⇒ Les gains de productivité réalisés sur le dos des ADC, mais aussi sur le niveau de sécurité, sont largement absorbés par la hausse du coût des péages. *Ils oublient de dire que le poids des frais financiers et des structures pèsent de plus en plus dans le budget.*

⇒ « la hausse du coût moyen par agent » plombe les comptes, *alors qu'elle est la conséquence directe des contre-réformes sur les retraites de 2007 et 2010 que cette même direction ont appuyés.*

Un vrai exercice de mauvaise foi, mais qui finit **TOUJOURS** par : « les agents vont devoir faire des efforts ». Pour la branche Proximités c'est « développer la polyvalence » du personnel, tandis qu'à Fret, on entend systématiser « la poly-compétence » et le « faire plus avec moins »...

Certains « top managers » feraient bien mieux de se rendre sur le terrain pour voir l'état du système plutôt que de continuer à analyser des chiffres bien loin des réalités...

Pour la filière traction et les ADC, l'hémorragie continue, en 2014, la direction vise une baisse d'effectif qui devrait avoisiner les 200 TB... Hors IDF, les mises en stage se feront au compte-goutte et partout la productivité va continuer à augmenter, les conditions de travail se dégrader.

A SUD-Rail, on n'oublie pas que le chiffre d'affaires de la SNCF, c'est les cheminots et les ADC qui le font ... Pas les comptables !

Mettre Cap au SUD, c'est exiger une autre répartition des dividendes de notre travail !