

R PARTI COMMUNISTE FRANÇAIS **Rail.com**

JOURNAL DES CHEMINOTS COMMUNISTES

mars 2010 N°48

CONSTRUISONS LE FRONT POPULAIRE DU XXI^E SIÈCLE

En quelques jours, la contestation de la politique de Sarkozy est montée d'un cran.

Il essuie un double coup de semonce. Le premier dans les urnes avec les élections régionales, le second avec les luttes qui se développent.

Nous sommes des millions à lui dire stop !

Rien d'étonnant : sa politique est de plus en plus impopulaire. Comment pourrait-il en être autrement !

Il sert les intérêts de quelques-uns, ceux de sa bande du Fouquet's. Pendant ce temps, l'immense majorité trinque. Il renfloue les banques et le fait payer au peuple.

Il casse les services publics et veut imposer la vente à la découpe de la SNCF pour offrir les secteurs les plus rentables aux opérateurs privés.

Il veut diminuer encore un peu plus les pensions des retraités pour continuer à multiplier les cadeaux aux grandes entreprises.

Le vote de ces deux derniers week-ends, les mobilisations qui se développent depuis plusieurs semaines, sont autant de sources d'espoir.

Enfin peuvent être réunies les forces pour lui faire mettre un genou à terre. N'attendons pas 2012 pour continuer à marquer des points.

C'est aujourd'hui qu'il faut poursuivre les luttes et combattre ces logiques qui augurent une société terrible pour nos enfants.

C'est aujourd'hui qu'il faut construire un autre avenir. C'est aujourd'hui que se construit le front populaire du XXI^e siècle.

Nous, communistes, nous sommes décidé à poursuivre nos efforts. Nous mettons sur la table des propositions qui répondent aux enjeux de la crise actuelle et qui tracent les contours d'une autre société.

Nous travaillons à construire des rassemblements pour créer un rapport de force qui permette de mettre en oeuvre ces propositions élaborées ensemble.

Cette ambition, nous vous invitons à la partager et à agir avec nous.

La SNCF s'engage sur les voies du dumping social

Alors que 19 conventions TER sur 20 ont été reconduites récemment avec les régions pour des durées de six à dix ans, la direction de la SNCF se prépare à négocier une convention collective pour les cheminots du TER.

Quelles sont les raisons qui la poussent à formuler aujourd'hui de telles propositions ?

S'agit-il de faire pression sur le comité Grignon, qui doit rendre bientôt son rapport sur les modalités d'ouverture à la concurrence du transport régional et transilien ?

La direction explique que l'application du RH0077 entraîne « un surcoût de 30 % » par rapport aux opérateurs privés. Elle veut aligner le droit du travail applicable aux cheminots sur celui du privé qui est nettement moins favorable aux salariés.

L'enjeu est de taille car la SNCF entant faire profiter sa filiale Kéolis de l'argent public des régions au détriment de l'entreprise publique. Avec les cheminots frappés par le dumping social, les usagers seraient les grands perdants en termes de prix, d'offre et de qualité de service.

Le président Guillaume Pépy devrait avoir le courage d'assumer publiquement qu'avec cette politique de filialisation il trace les pointillés d'une vente à la découpe des activités de la SNCF.

Les filialisations d'aujourd'hui sont les privatisations de demain.

La Cour des Comptes s'en prend aux cheminots

« Temps de travail inférieur à la durée légale, hausses de salaires trop rapides, trop d'embauches, facilités de circulation... » dans son rapport annuel, la Cour des Comptes se met au service du gouvernement contre le service public et la sécurité du trafic.

Son rapport annuel note un écart de productivité du travail de 30% entre l'entreprise publique française et ses concurrents. En cause: un coût moyen par agent trop élevé, un nombre d'heures travaillées par jour inférieur à celui des autres entreprises ferroviaires européennes, et, plus globalement, des effectifs encore trop nombreux.

La Cour estime que l'un des enjeux cruciaux pour la SNCF est donc d'harmoniser son cadre social avec celui de « droit commun » qui s'applique aux opérateurs privés. A savoir les conventions collectives que le patronat des transports tente de négocier à minima avec l'aval de la direction SNCF.

Retraite : la bataille est engagée

Le Président de la République a décidé d'engager une nouvelle réforme du système de retraite en 2010 avec à la clef une nouvelle attaque contre les droits des salariés actifs et retraités.

Pour les cheminots, un nouvel allongement de la durée de cotisation, la modification du calcul de la pension en supprimant la référence aux 6 derniers mois ou un recul de l'âge de départ, auraient des effets catastrophiques sur le niveau des pensions.

Pourtant, preuve est faite aujourd'hui que cette logique économique ne fonctionne pas. Les réformes de 1993 et 2003, comme les attaques contre les régimes spéciaux en 2007, n'ont pas enrayeré le déséquilibre financier des caisses de retraite.

De plus, cet affaiblissement du pouvoir d'achat fragilise encore un peu plus l'ensemble du système.

Pourtant les moyens existent pour assurer à tous une retraite de haut niveau.

Notre niveau de productivité est un des plus élevés d'Europe. Malgré la crise, les entreprises du CAC 40 ont encore affiché des marges bénéficiaires énormes et les actionnaires ont encore perçu des dividendes records en 2009.

PETIT MODE D'EMPLOI POUR TUER LE FRET

Baptisé « Démarche, flux, dessertes : un projet, une méthode, des résultats attendus et une équipe » un document interne émanant de la direction SNCF décrit la stratégie qu'elle veut mettre en œuvre. Y sont évoqués ses « cibles » et « critères » d'abandon de trafics, sa méthode pour faire accepter ses choix par les chargeurs ainsi que les « précautions oratoires » à prendre pour limiter l'impact politique et médiatique de la restructuration.

À l'issue de son plan, dont l'essentiel doit être mis en œuvre au second semestre de cette année, la direction prévoit que la branche fret aura transporté 616 000 wagons en moins par rapport au 31 décembre 2008 :

- 361 000 en raison d'une cause « extérieure » (crise économique ou concurrence des autres opérateurs ferroviaires et surtout du transport routier),
- 255 000 wagons jugé non rentable et abandonnés par la direction SNCF.

Au final, malgré un gain de 103 000 « nouveaux flux », Fret SNCF s'apprête à perdre 513 000 wagons, soit un tiers du nombre total de wagons transportés en 2008.