



Un gouvernement et une réforme ferroviaire au service des patrons !

En envoyant les flics contre les ouvriers d'Aulnay et de Goodyear, Hollande et son gouvernement ont clairement montré dans quel camp ils étaient : celui du patronat et des licenciés. Avec la transposition par la loi de l'Accord National Interprofessionnel signé par le Medef et la CFDT, ils leur facilitent même le travail : limitation du recours aux prud'hommes, chantage à l'emploi pour faire passer baisse des salaires et augmentation du temps de travail, simplification des licenciements économiques. En fait, le gouvernement Hollande applique les mêmes recettes que Sarkozy : chasse aux Roms et aux sans papiers, stigmatisation des musulmans, mise en place d'une TVA « sociale », projet de réforme des retraites, affaire Cahuzac...

En ce qui concerne les cheminots, il ne déroge pas à la règle. La réforme du ferroviaire qui s'annonce s'inscrit dans la même logique que les Assises du Ferroviaires lancées par Sarkozy : casse de l'entreprise publique, libéralisation du rail, mise en concurrence des cheminots du public et du privé, des cheminots au Statut et des contractuels. Cette réforme va s'articuler autour de deux axes : éclatement de la SNCF en trois entreprises, et mise en place d'un « cadre social harmonisé ».

Explosion de l'entreprise publique !

Les premiers éléments de la réforme mettent en avant la volonté d'exploser la SNCF en trois entreprises. La première entreprise serait le gestionnaire d'infrastructure unifié (GIU), qui regrouperait RFF (donc la gestion des sillons et des horaires) avec les 50 000 cheminots de l'Infra-circulation et de l'Équipement. Cette entreprise concentrerait toute la gestion du réseau, c'est-à-dire les activités non rentables nécessitant des investissements publics... mais elle serait censée s'auto-financer grâce aux péages ! C'est aussi sur elle que se concentrerait la plus grosse partie de la dette du ferroviaire. La seconde entreprise concentrerait le reste des activités de la SNCF (les activités de « transporteur »), pour certaines rentables et donc facilement privatisables. La troisième entreprise ne serait qu'une coquille vide, occupée par les directions Stratégie et RH.

Cet éclatement de la SNCF en 3 entreprises aurait des conséquences dramatiques : d'un côté, cela dégraderait encore le fonctionnement global du système ferroviaire et ferait encore augmenter le coût des péages, de l'autre,

cela diviserait encore un peu plus les travailleurs du rail et affaiblirait notre capacité à riposter ensemble.

Destruction de la réglementation du travail

Le second volet de la réforme du ferroviaire consiste en la création d'un cadre social harmonisé, c'est-à-dire d'une convention collective commune aux cheminots du privé et du public. Son but est simple : abroger le RH077, jugé trop « rigide » et donc trop « coûteux ». Alors qu'en réalité, le RH077 nous impose déjà une flexibilité abusive : semaines de 6 jours, repos journaliers réduits... Mais la direction de la SNCF répète la vieille rengaine de la baisse du « coût du travail » et se pose sans cesse en victime d'un dumping social organisé par la concurrence.

La seule chose que nos cadres omettent de nous dire, c'est que la principale concurrente de la SNCF, c'est la SNCF elle-même à travers ses filiales de droit privé. Spheris pour l'équipement, VFLI pour le Fret, Itiremia pour l'accueil : rares sont les activités de la SNCF qui ne sont pas soumises à la concurrence d'une filiale du groupe SNCF... On comprend mieux pourquoi, la seule harmonisation envisagée par la SNCF est celle qui se fera par le bas, c'est à dire en alignant les conditions de travail des 150 000 cheminots du public sur celles des 3 000 cheminots du privé plutôt que le contraire.

Il va falloir se battre !

A travers cette réforme, ils veulent nous diviser. Pour résister, nous devons construire l'unité des travailleurs du rail sur une même plate-forme revendicative : le seul cadre social harmonisé qui vaille, c'est l'extension du RH077 et du statut à tous les cheminots du privé comme du public ; le seul GIU qui vaille c'est un retour au monopole public du ferroviaire, avec expropriation de toutes les entreprises ferroviaires dans une seule et unique SNCF.

Cela passera par une grève massive, reconductible, active, et dans toutes les entreprises ferroviaires. Les cheminots qui nous ont précédés se sont battus pour améliorer leurs conditions de travail, pour limiter la concurrence entre les ouvriers, pour gagner un statut commun. A nous de les imiter !

Chantage patronal à Montigny-les-Metz

A Metz le 26 mars 2013, près de 2000 cheminots se sont rassemblés à l'appel de la CGT et de SUD-Rail contre la fermeture des ateliers « essieux » de Montigny-les-Metz. En novembre 2011, la direction de la SNCF avait tenté de privatiser ce site. Elle voulait le céder à l'entreprise privée Valdune qui posait cependant une condition : le transfert des cheminots du site ! Ces derniers ne sont pas laissés faire et ont refusé de se laisser vendre comme du bétail.

La direction joue désormais la carte du chantage : privatisation ou fermeture. Ce n'est pas son coup d'essai : les effectifs de cet atelier se portaient auparavant à plus de 1700 salariés, tombé à 200 en 2003, ils ne sont plus que 80 aujourd'hui. De 2007 à 2012, la direction a supprimé 1300 emplois en Lorraine. L'affaire de Montigny-les-Metz est un cas d'école : c'est la première fois que la direction tente une telle privatisation.

Par la présence de camarades de toute la France, les cheminots se sont montrés à la fois solidaires des collègues de Montigny mais ont également compris qu'il fallait stopper ce genre d'attaque dès maintenant avant qu'elles ne se généralisent.

La réforme du ferroviaire qui s'annonce permettrait de généraliser ce genre de pratique en éclatant l'EPIC en trois entreprises distinctes. Luttons aujourd'hui pour le maintien des ateliers de Montigny, et demain contre la réforme du ferroviaire.

Ils ont perdu 150 wagons, nous recherchons 30 000 emplois !

La direction du Fret lance le branle-bas de combat : haro sur les 150 wagons perdus qui pourrissent quelque part sur les 30 000 km de voies du réseau ferré, cachés parmi des milliers d'autres. De plus, l'heureux gagnant de ce jeu de cache-cache, se verra verser une prime de 82,10€ brut.

Derrière le ridicule de la situation, c'est un drame social et humain qui se joue, celui des suppressions de postes à la SNCF : s'ils sont à la recherche de leurs wagons perdus, nous sommes encore à la recherche des 30 000 postes supprimés par la direction depuis 10 ans.

Dans sa course au profit, la direction cherche à réduire les coûts en réduisant le nombre de cheminots et en augmentant la productivité. Et avec la réforme ferroviaire, elle veut aller encore plus loin dans cette logique... Alors, la prochaine fois, elle perdra quoi : des postes d'aiguillage ? des ateliers ? des trains remplis de voyageurs ?

Winter is coming !

Pourquoi le récent « épisode neigeux » s'est-il traduit par une telle pagaille et de nombreux trains supprimés ? Parce que les directions de la SNCF et de RFF ainsi que les gouvernements successifs, ont d'autres préoccupations que le service public : il faut « être plus rentable, faire des économies, être compétitifs... ».

Conséquence : il n'y a plus assez de cheminots pour réchauffer les aiguilles, déneiger les quais, entretenir les voies, les opérations de maintenance des trains sont de plus en plus espacées, le réseau et les infrastructures sont laissés à l'abandon depuis des années... Et les campagnes de « communication » ne font plus illusion : les trains ne roulent plus !

Pourtant, après la pagaille de décembre 2010, des préconisations avaient été faites : réchauffer et nettoyer les aiguilles à titre préventif, démarrer les engins en stationnement pendant plus de 4 heures, maintenir en alerte les agents de maintenance, du matériel, les agents des gares... Si elles n'ont pas été respectées, c'est parce que la direction se moque du service public et des usagers, et méprise les cheminots. Nous avons besoin de trains non supprimés, à l'heure, de cheminots au service des usagers dans les gares et dans les trains, d'un service public ferroviaire capable d'assurer sa mission même... en hiver !

A Chypre comme en Grèce, une « aide » empoisonnée

A Chypre, face aux protestations de la population, le gouvernement et ses mentors de l'Union Européenne et du FMI ont renoncé à taxer tous les comptes en banque. Le nouveau plan serait-il plus doux ? Taxer les comptes au dessus de 100 000 € ne vise plus la paye ou les maigres économies de salariés. Certes. Mais les mesures d'austérité sont toujours là.

Les milliardaires Russes ou britanniques qui ont de multiples comptes à Chypre auront, eux, probablement bien des moyens de s'envoler vers d'autres paradis fiscaux avant d'y perdre vraiment des plumes. Par contre déjà la fermeture d'une des deux banques du pays entraînera une première fournée de licenciements (les employés de banque manifestaient récemment contre cette menace). Et on parle de mise en faillite possible de nombreuses PME... licenciements encore à la clé.

Comme en Grèce, en Irlande ou au Portugal, les manifestants chypriotes savent qu'il va leur falloir redoubler d'énergie pour refuser de faire les frais de la crise.

Vive la grève des PSA Aulnay !

Plusieurs centaines d'ouvriers grévistes de l'usine de PSA Aulnay entre dans leur onzième semaine de grève contre la fermeture de leur usine. La direction refuse toujours d'ouvrir des négociations avec les salariés. Elle a embauché une centaine de vigiles et demande chaque jour à des cadres d'autres sites du groupe de se rendre à Aulnay alors qu'aucune voitures ne sort depuis plusieurs semaines pour provoquer les grévistes.

Mais cela n'entame pas la détermination des grévistes. Grâce à l'argent que les PSA ont récolté ces dernières semaines lors des collectes de solidarité, la grève continue. Un exemple à suivre pour tous ceux qui sont en proie aux licenciements, aux restructurations et aux suppressions de postes.