



# GEL DES SALAIRES

**Le 17 décembre 2014, la consultation du CCE sur le budget prévisionnel 2015 de la SNCF a dû être reportée.**

**D'une part, les documents ne sont pas parvenus à tous les élus du CCE.**

**D'autre part, les éléments fournis ne prenaient pas en compte la partie Infra.**

**Cette consultation du CCE a eu lieu le 07 janvier 2015 et celle du CA le 08 janvier 2015.**

**Dans ces deux instances, les représentants des salariés ont voté contre le budget à l'unanimité.**

## CHRONIQUE D'UNE RÉFORME NON FINANCÉE

Dès le début, la CGT alertait sur la nécessité que la loi prenne en compte le règlement de la dette du système, mais aussi les besoins de financement du réseau. Les premiers budgets présentés mettaient en exergue des marges financières en retrait par rapport à 2014

L'Etat a donc exigé de la direction de l'entreprise qu'elle inscrive dans son budget des marges financières au moins égales à celles de 2014. L'entreprise s'est empressée d'obtempérer, tout en reportant sur l'Etat la responsabilité des suppressions d'effectif.

L'injonction de l'Etat se concrétise de manière dramatique pour les cheminots, mais aussi pour les usagers du ferroviaire qui vont être confrontés à une dégradation du service rendu. En effet, 555 emplois supplémentaires seront supprimés sur Mobilités et le solde positif sur la partie Infra n'est plus que de 500 embauches. Au global, la SNCF pourrait perdre plus 2000 emplois en point de sortie au 31 décembre 2015, qui viendraient s'ajouter aux 13 000 suppressions d'emploi réalisées depuis 2007.

Les plus fortes baisses programmées étant enregistrées à SNCF Voyages (- 1066), dans les fonctions communes (- 999) et au fret (-450).

## L'ABANDON DU FRET

Pour Fret SNCF, la fuite en avant perdure avec la poursuite du plan « Efficacité Industrielle et Développement » et son lot de suppressions d'emplois, d'évolution des métiers et la polyvalence mettant en péril les parcours professionnels des agents, ainsi que la remise en cause des organisations du travail. Dans le même temps, la direction affiche une volonté de faire progresser l'objectif de tonnes / kilomètre transportées à 19,5 GTK contre 19 GTK en 2014. Elle développe le dumping social intra-groupe via les filiales, en remettant en cause la réglementation du travail au mépris des règles de sécurité

Sur la partie Infra, le besoin est estimé à 1500 emplois supplémentaires pour couvrir la charge de travail (hors remplacement des départs en retraite). Pour combler le manque d'effectif, la direction compte sur un développement sans précédent du recours à la sous-traitance mais aussi sur l'abandon de milliers de kilomètres de lignes capillaires.

## **UNE MASSE SALARIALE SOUS FORTE TENSION :**

Au-delà des baisses d'effectif, la direction a indiqué, lors du Conseil d'Administration du 08 janvier dernier, vouloir contenir de manière plus drastique l'évolution de la masse salariale au sein du futur groupe public ferroviaire.

**Alors que la négociation salariale est une obligation des employeurs, la SNCF a déjà indiqué qu'il n'y aurait aucune augmentation générale de salaire en 2015.**

Si elle a indiqué ne pas vouloir remettre en cause les dispositions statutaires concernant le déroulement de carrière des agents, elle a aussi précisé que le nombre de niveaux à attribuer était de sa compétence et que sa seule obligation était de respecter le délai de séjour maximal prévu dans le statut. Côté qualification, elle a rappelé que, pour elle, l'attribution se faisait en fonction du nombre de postes vacants, avec la possibilité de réviser la qualification du poste !

## **L'ARGENT EXISTE, POUR LES CHEMINOTS, C'EST L'AUSTÉRITÉ !**

La direction souhaite ouvrir, dans le courant de l'année 2015, des négociations EPIC par EPIC sur la mise en place de l'intéressement.

Il y aurait donc de l'argent dans l'entreprise pour doubler le montant de la Prime, négocier l'intéressement, et non pour augmenter les salaires des agents, et donc le financement de notre régime de protection sociale ! On ne construit pas sa vie sur des rémunérations aléatoires.

Le budget 2015 est la traduction concrète d'une réforme du système ferroviaire qui est non-financée.

La SNCF va verser 148 millions d'€ de dividende à l'Etat pour l'exercice 2014 (450 millions versés en trois ans). Elle a perçu 160 millions de Crédit Impôt Compétitivité Emploi (CICE). Alors que le cumul de l'ensemble des primes individuelles (GIR / La Prime) versées se chiffre à plus de 100 millions

La direction veut faire payer la réforme aux cheminots, au détriment de leurs conditions sociales, de vie, de travail.

Après s'être battus sur le contenu de la loi, les cheminots devront à nouveau agir pour gagner une autre mise en œuvre de la loi du 4 août 2014. Le projet de la direction présenté aux élus du CCE et dans les CHSCT aggrave la portée de la loi en consacrant encore plus la gestion par activité et financière du futur GPF SNCF.

La CGT porte une autre proposition de structuration du système ferroviaire, d'organisation du travail et de la production.

**Ensemble, il nous faut nous mobiliser pour imposer une autre mise en œuvre de la réforme, des moyens pour assurer de meilleures conditions de vie et de travail des cheminots ainsi qu'un service public SNCF de qualité et sûr.**

**Rendez-vous le 29 janvier 2015 pour une grande manifestation nationale.**

