

RÉVOLUTIONNAIRES

NPA
RÉVOLUTIONNAIRES
TOURS

SNCF : **A nous, cheminot·e·s !**

Les affreux cheminots vont-ils de nouveau prendre la France en otage pendant les fêtes de fin d'année ? À peine les directions syndicales ont-elles mis dans le paysage la possibilité d'une grève reconductible à compter du 12 décembre que les grands médias, comme à leur habitude, répétaient en boucle la même vieille rengaine. Il serait si dommage de parler du fond et que les gens comprennent les motifs de la grève, la soutiennent... ou pire encore s'y associent !



Pourquoi une telle volonté de morceler le système ferroviaire et les cheminots ? Bien sûr, des affaires de gros sous ! Avec sa politique d'austérité salariale pendant près de dix ans et 2000 suppressions de poste par an, la SNCF est devenue la compagnie ferroviaire la plus rentable d'Europe. Pourtant, pour les gouvernants et les patrons du secteur du transport, ça ne va pas assez loin : ils voient dans l'actuelle

Le démantèlement du rail

Dans les huit prochaines semaines, 6000 cheminotes et cheminots sont promis au transfert dans des entités autres que la SNCF. Parmi ceux-là, les 4 500 agents de Fret SNCF qui travaillent au transport de marchandises. Gouvernement et direction prétendent hypocritement que cette décision de transférer ces cheminots dans deux filiales distinctes (avec au passage 500 suppressions de postes) n'est pas la leur et qu'elle serait une sanction de la Commission européenne. C'est pourtant eux qui depuis 30 ans organisent la suppression de milliers d'emplois dans le fret ferroviaire et mettent toujours plus de camions sur les routes : le plus gros transporteur routier de marchandises, Géodis, est une filiale à 100% du groupe...SNCF !

Côté transport de voyageurs, l'ouverture à la concurrence et les premiers appels d'offres régionaux arrivent : des centaines de cheminots en Picardie et en PACA basculeraient soit dans des filiales SNCF, soit dans des filiales du groupe Transdev (selon l'entreprise à qui les conseils régionaux ont attribué les marchés). Dans les quinze prochaines années, les 70 000 cheminotes et cheminots de SNCF Voyageurs sont voués à être transférés en filiales. En cas de refus, licenciement automatique !

réglementation du travail un frein à leur appétit de gains de productivité. Le passage des cheminots en filiales a pour ambition de détricoter coin par coin et bout par bout cette réglementation. Ce qui est recherché par tout le patronat du secteur à travers l'ouverture à la concurrence des transports et le démantèlement des monopoles SNCF et RATP, c'est l'augmentation de la charge de travail, les suppressions de postes, le gel des rémunérations : en un mot, l'intensification de l'exploitation.

Construire nos AG !

Les directions syndicales cheminotes appellent à une journée de grève nationale « ultimatum » jeudi 21 novembre, avant la grève reconductible à compter du 12 décembre. La manière dont elles présentent les enjeux de la grève obscurcissent le fait que les cheminotes et cheminots ont les mêmes problèmes que tous les travailleuses et travailleurs : salaires, emplois. D'ailleurs les négociations annuelles obligatoires (NAO) qui se tiendront le 20 novembre s'annoncent bien maigres.

Dans le mouvement qui vient, les cheminot·e·s devront prendre leur grève en main. Pour qu'il se passe quelque chose, il faudra bien que chacun apporte sa pierre à la mobilisation, là où il est, avec ses idées et sa participation aux actions menées.

Le 15/11/2024



**On a besoin de thunes !
400 euros tout de suite !**

La direction SNCF a rencontré plusieurs fois les fédérations syndicales pour préparer les NAO (Négociations Annuelles Obligatoires) de 2025.

Elle mine le terrain en annonçant déjà une série de prétextes pour ne pas augmenter les salaires à la hauteur des besoins des cheminots, alors que l'entreprise fait des bénéfices.

Pour obtenir de vraies augmentations, nous n'avons rien à attendre de ces discussions de salon mais plutôt de notre mobilisation. La direction connaît déjà par cœur nos arguments, et elle ne se gênera pas pour faire la sourde oreille. Mais elle regardera de près notre détermination.

C'est possible !

En septembre 2023, aux États Unis, les travailleurs de l'automobile, General Motors, Stellantis et Ford, ont obtenu 25 % de hausse des salaires sur 4 ans en un mois de grève.

**Virer Bardella des gares,
c'est un début mais ça ne suffit pas !**

La régie *MediaTransports*, filiale de la SNCF qui gère l'affichage publicitaire dans les gares, a annoncé qu'elle renonçait à promouvoir le torchon de Bardella face à la mobilisation de nombreux cheminots.

C'est une bonne nouvelle que de ne pas voir sa tranche dans nos gares !

Maintenant, pas question non plus de supporter ses potes de CNEWS en continu dans les lieux de découché et de coupure. Le repos, c'est entre nous, c'est pas avec les fachos

Région Centre Val de Loire :

la privatisation du TER est d'actualité

Le 30 juin 2022, à Orléans, les élu·e·s de la NUPES y compris deux élus de la France Insoumise au Conseil Régional n'ont pas voulu entendre les revendications des cheminot·e·s grévistes et ont voté la privatisation complète du TER pour 2031.

Cette gauche veille de très près les objectifs qui ont été signés dans ce contrat de plan.

Pour être retenue dans le cadre des appels d'offres, ils ont établis une série d'objectifs atteindre à la SNCF pour être compétitive : taux d'absentéisme, taux de performances dans les ateliers, taux de perception chez les ASCT, autonomisation des usagers par la fermeture des guichets.

Fret :

toujours dans le viseur des capitalistes

Quelle hypocrisie de la commission européenne, que de dénoncer les 5 milliards de subventions au fret entre 2007 et 2019 comme un problème, alors que le gouvernement Macron arrose de 200 milliards par an le patronat Français !

Michelin : la partie reste à Joué !



Michelin a beau avoir réalisé 1,1 milliard d'euros de bénéfice au 1er semestre 2024, sa direction poursuit les fermetures de sites. Après avoir fermé deux usines en Allemagne l'an dernier, les sites dans le collimateur sont Cholet (1000 salariés en CDI), Vannes (300 salariés) et Joué-lès-Tours (150 salariés) qui a déjà subi en 2013 la suppression de 700 emplois et la fin de l'activité de pneus poids lourds. En ripostant tous ensemble, et avec les salariés de l'automobile visés aussi par des fermetures de sites et des suppressions d'emplois, il y aurait de quoi empêcher ces destructions d'emplois.