

N° 90
Juin 2018

Prix : 1 €

FSU 52

Fédération Syndicale Unitaire de la Haute-Marne

CHAUMONT PPDC

P4

LA POSTE
DISPENSE DE TIMBRAGE

déposé le 27 / 06 / 2018

U.

F.S.U.

ENGAGÉ-ES
AU QUOTIDIEN

Trimestriel, N°CPPAP 0121S07692 ISSN 1271-3570
Dépôt légal n° 278 - Année 1996 - Imprimé par nos soins
Directrice de la publication: Catherine Jacques
FSU 52, 24 avenue du Général Leclerc 52000 Chaumont
Tél : 07 81 21 94 68 Mel : fsu52@fsu.fr Site : fsu52.fsu.fr

SOMMAIRE

Page 1 Pétition pour le respect
de nos droits

Page 2 Cheminot-e-s :
Distinguer le vrai du
faux !

La FSU 52 déménage...

Après 5 mois sans local (Des infiltrations ont rendu la toiture dangereuse et nous ont obligé-e-s à quitter dans l'urgence la Maison des syndicats au mois de janvier.) la municipalité de Chaumont a enfin pu nous reloger, au 24 avenue du Général Leclerc. Pour le SNUipp-FSU 52 et la FSU 52 qui y étions installés c'est un grand soulagement.

Pour autant, tout n'est pas encore en place et, si nous avons trouvé une solution pour imprimer le bulletin de mars, il ne nous est pas possible de vous envoyer celui de juin par la Poste. Nous nous en excusons et reprendrons l'envoi du bulletin papier dès le mois de septembre.

Signez la Pétition pour le respect de nos droits : PAS TOUCHE AUX CAP ET CHSCT !

Sur le site fsu.fr

Le gouvernement a présenté aux organisations syndicales représentatives ni plus ni moins qu'un projet de « suppression du paritarisme » afin de faciliter une « déconcentration managériale » de la Fonction publique.

Il envisage une possible disparition des CHSCT (comités hygiène, sécurité, conditions de travail) en les fusionnant avec les CT. La disparition des CHSCT ouvrirait la porte au non respect par les employeurs publics de leurs obligations en matière de santé et sécurité au travail.

Il a l'intention également de supprimer les compétences des représentants des personnels dans les CAP (commissions administratives paritaires) en prévoyant de ne plus les consulter sur :

- les projets de mouvement des personnels,
- L'établissement des listes d'aptitude et des tableaux d'avancement annuels nominatifs,
- certaines sanctions disciplinaires...

Cela donnerait davantage de marge de manœuvre aux chefs de service et d'établissement. Cette volonté gouvernementale de contourner les élus des personnels est en contradiction avec le statut qui prévoit notamment que les fonctionnaires participent, par l'intermédiaire de leurs représentants, à leur gestion collective et à l'organisation des services publics.

Ces orientations sont en rupture avec le travail réalisé actuellement par les représentant.e.s et les élu.e.s des personnels pour améliorer les conditions de travail, garantir l'égalité de traitement, proposer des améliorations et protéger les personnels de l'arbitraire de hiérarchies ou des erreurs de l'administration.

MAL PAYÉ-E
MÉPRISÉ-E
PRÉCARISÉ-E
ASSEZ !

U
F.S.U. ENGAGÉ-ES
AU QUOTIDIEN

Cheminot·es - Distinguer LE URRI du FAUH !

Depuis 1997 et la création de Réseau Ferré de France, la SNCF est toujours plus segmentée, pour casser le corps social cheminot et pour suivre les privatisations.

Aujourd'hui, Macron pousse au bout la logique de rattachement de la SNCF. Partout en Europe, les recettes qu'il veut appliquer produisent

la disparition de lignes, l'explosion des prix, la vétusté des installations et des trains, la disparition du fret. C'est toute la population qui paie triple-ment l'addition :

- financièrement, par l'impôt territorial induit,
- par sa santé altérée,
- par la pollution générée.

Pour y arriver, il accable les cheminot·es, les faisant passer pour des privilégiés.

Pour nous, le train n'est pas qu'un moyen de locomotion, c'est un service public, un outil essentiel à la transition écologique. La bataille du service public ferroviaire est d'abord une bataille pour l'égale.

L'intonx

LES INFOS VÉRIFIÉES

Les effectifs de la SNCF sont pléthoriques et datent d'une autre époque !

FAUH
1950 : 450 000
1980 : 254 000
2016 : 154 000

FAUH

La dette ferroviaire est principalement due au désengagement de l'état pour financer les lignes à grande vitesse. La SNCF a dû emprunter sur les marchés étrangers, souvent à la demande de l'état, à des taux importants. La SNCF n'arrive à rembourser que les intérêts et non le capital. La dette de la SNCF est détenue par des fonds mais aussi des banques telles que Goldman & Sachs, Natixis...

LA DETTE EST CELE DES CHEMINOT·ES !

LA SNCF EST RUINÉE !

La SNCF est régulièrement bénéficiaire : 567 millions d'euros en 2016. En 2017, le résultat net récurrent s'élève à 679 millions d'euros, dont une partie gagnée grâce à la forte productivité déglagée par les cheminot·es. La SNCF gagne de l'argent. Ses bénéfices sont fortement convoités par le secteur privé. Rappelons aussi que le chiffre d'affaire du groupe SNCF s'élève à 33,5 milliards d'euros en 2017 (dont un tiers est réalisé à l'international). Tous les ans, les Autorités Organisatrices versent à la SNCF autour de 5 milliards d'euros pour assurer les prestations TER et Francilien. Gros marché à prendre !

FAUH

FAUH

LE SERVICE PUBLIC COÛTE CHEZ AU COMMISSAIRE !

Cela coûte plus cher en Grande Bretagne où le rail est privatisé depuis 23 ans.

Cheminot·es - Distinguer LE URRI du FAUH !

LA PRIVATISATION AVEC LA CONCURRENCE FAIT BAISSER LES TAUX ET PROFITE DONC AUX USAGERS !

FAUH
L'équivalent du pass Navigo coûte 450€ à Londres, 250€ à Rome, 132€ à Madrid contre 75€ à Paris ! En Angleterre, le prix moyen des billets a augmenté de 114 % depuis le recours aux sociétés privées. Il a triplé sur certains itinéraires !

FAUH

LE STATUT DES CHEMINOT·ES FAIT D'EUX DES PRIVILÉGIÉS !

Le statut « Statut des relations collectives entre la SNCF et son personnel » (consigné dans un document numéroté RH0001), ainsi que la réglementation du travail à laquelle il renvoie, ne sont rien d'autre qu'une déclinaison du Code du travail adaptée à la nécessité de faire circuler les trains 24h sur 24, 365 jours sur 365, en toute sécurité et dans un confort maximal, quelles que soient les circonstances. Si la qualité du service s'est considérablement dégradée ces dernières années, c'est donc ailleurs que dans le statut qu'il faut en chercher la cause, notamment dans les suppressions d'emplois par non remplacement des départs en retraite. Si le statut était si avantageux, comment expliquer que La SNCF ne trouve pas de conducteurs·trices, pas d'ingénieur·es... 2 % seulement des candidats à la conduite des trains arrivent en fin de formation.

LES CHEMINOT·ES SONT TOUJOURS EN CONGÉ !

Code du travail en prévoit trente, soit deux de plus. Les cheminot·es étant tenus à la même durée du travail que toutes les autres salariées, 35h hebdo, ils/elles ont droit à des jours de RTT lorsqu'ils/elles dépassent les 7 heures quotidiennes. De la même façon, les cheminot·es ont droit à des jours de repos compensateurs lorsqu'ils/elles travaillent la nuit, les dimanches et les jours fériés. Ils/elles peuvent en effet travailler jusqu'à 26 week-end, six à sept jours fériés et 65 nuits par an.

FAUH

Le statut des cheminot·es prévoit un congé annuel de 28 jours ouvrables. Le

FAUH

Une aiguilleuseuse avec 2 ans d'ancienneté et une agente administrative avec 18 ans d'ancienneté ont respectivement perçu 1289,66€ net et 1690,91€ net en janvier 2018. Une agente de maintenance des TGV, métier reconnu pénible par décret ministériel (dont l'ancienneté n'est pas visible), a gagné 1 362,71€ en février 2018. Il/Elle est en roulement décalé 2x8 matin/soir, c'est-à-dire qu'il/elle se lève à 4h30 une semaine et rentre à 23h chez lui la semaine suivante.

LES CHEMINOT·ES SONT TRÈS BIEN PAYÉS AVEC DES CONDITIONS DE TRAVAIL « TOUT CONFORT » !

LA SNCF ÇA SE PAIE 700 EUROS PAR FRANÇAIS·E !

SNCF profite à la bourse. Les intérêts de cette dette s'élèvent chaque année à 1,5 milliards d'€.

FAUH

L'évasion fiscale, c'est 1600 € par français·e et par an ! Par ailleurs, la dette de la