

PROFITS: SALARIÉS/ACTIONNAIRES  
JAMAIS CONTENTS !!



## COMPRENDRE

## L'INTÉRESSEMENT !

*Avec la cure d'austérité post-réforme ,  
une politique salariale inexistante  
et les multiples restructurations vécues par les agents,  
la prime d'intéressement est toujours bonne à prendre.*

Mais il convient de comprendre les mécanismes qui conduisent à attribuer une prime dite « d'intéressement » aux cheminots.

## LA PRIME D'INTÉRESSEMENT, C'EST DU SALAIRE EN MOINS !

Cette prime est financée sur les budgets salariaux au détriment des augmentations générales de salaire

*La Direction gagne beaucoup à encourager un système qui permet de ne pas verser un pourcentage conséquent de cotisations...*

112 millions d'euros utilisés pour La Prime et la GIR auraient permis une augmentation uniforme des salaires d'environ 750 euros bruts annuels par agent.

## LA PRIME D'INTÉRESSEMENT, C'EST DES DROITS SOCIAUX EN MOINS !

Après la durée de travail, la question du niveau des pensions de retraite est maintenant attaquée.

Cette prime, tout comme chaque gratification issue du système de salaires individualisés n'est pas soumise au versement des cotisations retraites et certaines autres cotisations sociales !

*La situation salariale des agents avec une perte de pouvoir d'achat de 6% en quelques années et 0% d'augmentation des salaires en 2015, fait que nos adhérents ont fait le choix de ne pas s'opposer à l'accord intéressement à la SNCF !*

*Pour autant, ce sont des augmentations du salaire qu'ils revendiquent !*

## **PATRONS, CFDT ET UNSA NE VOUS EXPLIQUENT PAS QUE L'INTÉRESSEMENT EST CALCULÉ AUSSI EN FONCTION DES PLANS DE RESTRUCTURATIONS DE L'ENTREPRISE !**

Il faut dire que pour la Direction, il n'y a que des avantages :  
une rémunération aléatoire dont on peut priver les salariés à  
tout moment,  
un chantage permanent à la productivité puisque pour que  
l'intéressement soit versé, il faudrait accepter toutes les réor-  
ganisations en cours.



La direction va faire de cette part variable et individuelle de rémunération  
un outil de management.

Plus les salaires sont bas, plus la part individuelle de la rémunération devient un  
élément déterminant dans le pouvoir d'achat.

En négociant 2 accords distincts et en écartant SUD-Rail et la CGT de la  
négociation à Réseau, UNSA et CFDT ont d'ores et déjà validé ces 2 entreprises  
et ont pris le parti de diviser les cheminots.

**A SUD-Rail nous ne divisons pas les cheminots,  
l'unité des agents reste notre priorité !**



**POUR UNE VRAIE POLITIQUE SALARIALE  
SUD-RAIL A DES IDÉES**

**AUGMENTATION UNIFORME ET NON  
PLUS EN POURCENTAGE !  
300 € MENSUELS IMMEDIATEMENT  
POUR TOUTES ET TOUS !**

**LA PRIME D'INTERESSEMENT, NOUS LA PRENDRONS,  
APRES 0% D'AUGMENTATION GENERALE EN 2015,  
LES CHEMINOTS ONT BESOIN D'ARGENT !  
MAIS L'INTERESSEMENT N'EST PAS LA SOLUTION  
CONTRE LA BAISSSE DU POUVOIR D'ACHAT !**

Ce n'est pas SUD-Rail qui le dit :

Une étude du Centre d'Etude de l'Emploi de novembre 2013 (cee-recherche.fr) démontre que là où des dispositifs d'intéressement sont mis en place, ils se substituent progressivement aux augmentations de salaires « entraînant ainsi une modération du salaire de base ». Cette étude confirme que ces dispositifs « ne sont pas sans conséquence sur le financement de la protection sociale », ou encore 3 universitaires de Lille1 qui ont publié dans « les notes de l'institut européen du salariat » une étude sur les salaires à la SNCF qui nous montre la voie prise pour faire céder les barrages visant à permettre l'entrée de la SNCF dans le cercle des entreprise du CAC 40...

*Mais ça, patrons et O.S « réformistes » ne vous l'expliqueront pas !*