



## MAÎTRISES ET CADRES

Montreuil, le 27 novembre 2014

### REFORME DU FERROVIAIRE

# LE FINANCEMENT DU SYSTEME FERROVIAIRE AU CŒUR DU DEBAT

**A l'heure des travaux pratiques de la déclinaison de la loi et malgré une communication répétant à l'envi que cette loi va « améliorer la production au quotidien », la Direction refuse toute discussion avec la CGT. L'UFCM-CGT se sent bien seule à vouloir aborder ce sujet essentiel pour les cheminots. Arbitrages, déclinaison territoriale, formation, parcours professionnels, santé, conditions de travail sont des sujets que la Direction refuse à la CGT ! Fortes de propositions, dont elle tient à vous présenter les grandes lignes, l'UFCM-CGT n'entend pas, elle, limiter son rôle à la gestion des Activités sociales ou au déroulement de carrière de ses permanents.**

La CGT a dénoncé l'absence d'un financement en phase avec les défis dès les premières présentations de la loi. Cela se traduit dès à présent par une série de mesures d'ajustement que les Dirigeants locaux : Directeurs, DU, DPX sont appelés à mettre en œuvre :

- EAS, ou plus honnêtement parlant : suppression du contrôleur, on parle maintenant de TGV doubles avec un seul contrôleur !
- Fermetures de lignes : c'est déjà le cas dans la Région Auvergne, en Midi-Pyrénées, etc.

M. PEPY veut y ajouter une réduction des avancements automatiques. L'UFCM-CGT rappelle sans cesse que les cheminots n'ont pas à faire les frais de l'irresponsabilité d'un gouvernement qui lance une réforme du ferroviaire sans régler la question du financement : qui parmi nous oserait annoncer à ses amis, ses enfants l'acquisition imminente d'un appartement sans en avoir réglé la question financière ? C'est pourtant ce qui a été fait ! Les cheminots ne sont pas responsables de cet état de fait ! Nos dirigeants, qui se sont déjà attribués leurs futurs postes, après des augmentations conséquentes, refusent toute discussion sur le sujet de la production que la CGT est seule à vouloir porter. Ils rejettent la simple idée de nous écouter, comme ils rejettent sur leurs Directeurs d'Etablissement la responsabilité de la déclinaison de leurs décisions. Aux dernières nouvelles, le COMEX n'est pas encore l'assemblée des actionnaires du futur GPF, ils ne sont que les dirigeants de l'entreprise. La récente mise en examen de la SNCF, après la catastrophe de Brétigny, n'a non seulement pas amené ceux-ci à retrouver le sens de l'intérêt général, mais a surtout favorisé le retranchement des premiers décideurs derrière une mise en accusation collective liée à la définition de la personne morale. Et leur stratégie de communication axée sur le fait que « *les Etablissements ne sont pas touchés, rien n'a changé pour vous* » nous conforte dans notre idée que la réforme n'a servi à rien pour ce qui est de la production au quotidien ...

### Les propositions de la CGT

C'est dans cet objectif que la CGT avance ses propositions.

La loi est maintenant votée, beaucoup de déclinaisons restent à mettre en œuvre. Nous avons considéré qu'il fallait constituer l'ossature de l'entreprise en partant des besoins de transport ; Fret ou Voyageurs.

La majorité des acteurs se plaint de l'absence de décideurs en capacité d'arbitrer ; depuis les élus des Autorités Organisatrices, jusqu'aux Dirigeants d'Unité, Chefs de Projet. C'est pour cette raison que nous proposons que l'EPIC de tête soit décliné sur le plan territorial ; mais à l'heure de redécoupages



## Haro sur le statut ! par Guillaume PEPY

M. PEPY n'a jamais caché son projet sur l'avenir du statut, mais de là à en annoncer ses premiers objectifs dans le Figaro, il y a un pas que chacun appréciera. Les déroulements de carrière souffraient déjà la double peine de la réforme des retraites et des restructurations perpétuelles. L'arrivée de salariés de RFF sert maintenant de prétexte supplémentaire. Voilà le moment choisi par notre fringant et médiatique PDG, dont le COMEX a vu sa masse salariale augmenter de 10 % en un an, conspuer des avancements « automatiques », qui étaient injustifiés au regard de l'inflation. Le choix symbolique du Figaro et le discrédit ainsi jeté sur l'ensemble de la population cheminote de la SNCF, surtout de la part d'un pur produit maison comme Guillaume PEPY, démontrent le peu de considération de ce dernier pour le personnel, et par ricochet sur l'avenir de l'entreprise dont la fidélisation et la motivation salarié(e)s sont un des socles essentiels.

administratifs, nous considérons que la priorité doit enfin être donnée à une définition en logique industrielle. Pour l'UFCM-CGT, l'EPIC de tête « territorial » doit mutualiser à la fois la Traction et le Matériel pour des raisons évidentes de synergie. Bien entendu, le pot commun socio-médical, activités sociales, etc. est à dimensionner sur les mêmes bases. Les parcours professionnels, la mutualisation seraient ainsi facilitées, sans buter sur des périmètres différents, qui les rendent étanches à toute coopération. Le caractère indissociable et solidaire des 3 EPIC prendrait ainsi corps et ne resterait pas cantonné à un vague concept éloigné des réalités du quotidien ... Nous proposons de même que chaque EPIC soit dimensionné sur ce même périmètre, pour retrouver une efficience qui fait aujourd'hui cruellement défaut. Nous pensons que sur chacun de ces territoires, l'ensemble des structures de chaque EPIC doit être rassemblé sous une seule autorité, ce qui renvoie à une forme d'Etablissement Multi-activités. Pour ceux qui douteraient de l'efficacité d'une telle organisation, sachez que c'est sur cette base que la SNCF a longtemps fonctionné avec des Directeurs de Région en réelle autorité sur l'ensemble des activités de son périmètre.

Nous tenons à informer les cheminots que l'ensemble de ces propositions est conforme à la loi, mais que notre ministre du transport et le COMEX considèrent que la SNCF n'existe qu'à travers la tête de ses organigrammes ! C'est certainement pour cette raison qu'ils refusent de nous écouter ! La proposition CGT présenterait en outre l'avantage d'un retour à des Instances de représentation du personnel en phase avec les lieux de production, le retour à une proximité dans ce domaine, dont le manque a fragilisé le rôle des représentants du personnel souvent confrontés à des territoires immenses.

## Haro sur le dialogue social

Les difficultés de production au quotidien sont le sujet principal porté par les cheminots auprès des représentants de la CGT. Pourtant, nous sommes les seuls à la porter devant la direction, d'autres semblant se contenter des activités sociales ... La Direction consent à nous cantonner sur un décalage de quelques jours de la date d'élections professionnelles. Ce n'est pas le rôle que nous entendons jouer. La publication récente du rapport d'expertise du cabinet APTEIS, mandaté par le CHS-CT après la tragédie de Brétigny, a souligné les causes humaines de la catastrophe. Y sont confirmés le manque de formation des acteurs locaux, les carences chroniques en moyens humains et des durées de travail hebdomadaires supérieures à 50 heures qui se banalisent, au vu et au su de toute la hiérarchie. Voilà des sujets que nous voulons aborder avec la Direction !

**Nous considérons que nous sommes toujours au service des cheminots et nous allons continuer à avancer des propositions en phase avec leurs préoccupations quotidiennes.**