



DÉCLARATION LIMINAIRE

Montreuil, le 10 Mars 2015

PLÉNIÈRE DU CCE DU 10 MARS 2015

Monsieur le Président,

Mesdames et Messieurs les élus,

La moitié du patrimoine mondial est confisquée par 1% de la population qui ne recule devant rien pour protéger son trésor.

Les pompiers pyromanes Merkel/Hollande jouent les chantres de la paix tout en continuant à vendre des armes de destruction humaine au grand ravissement des russes, ukrainiens, égyptiens... Le patronat continue son offensive antisociale au service d'actionnaires en gavage continu pendant que les salariés sont sommés de se serrer la ceinture chaque jour un peu plus. L'austérité ne connaît pas de cessez-le-feu !

Les plus aisés creusent en Suisse pour aller enterrer des magots fiscaux. En agissant ainsi, ils dépossèdent sciemment les plus fragilisés de moyens indispensables à la cohésion sociale, au financement des services publics et de la solidarité nationale.

En attendant, l'extrême droite gagne du terrain. En France, le FN compte les points et se réjouit de la décomposition des frontières avec l'UMP. Des élections départementales à haut risque se profilent dans moins de quinze jours. Qu'importe, les instituts de sondage préparent les Français à 2017 en faisant du trio Valls, Sarkozy, Le Pen leurs favoris d'un jeu dangereux.

Que dire de ce peuple « effronté » qui ne se suffit pas d'un vote. Il ose en plus se mobiliser face aux menaces d'une troïka avide de s'affranchir du désir des Grecs de retrouver la liberté de pouvoir décider et construire son avenir.

Si ce qui se passe en Grèce n'est transposable nulle part ailleurs, l'espoir qu'il peut propager à des millions de salariés européens claquemurés dans les carcans financiers mortifères de la construction européenne inquiète aux plus hauts sommets des États serviles.

Après l'attentat de Copenhague qui rouvrent les plaies encore béantes de ceux proférés en janvier dernier en France, le monde politique se mobilise à nouveau.

La CGT condamne ces actes odieux tout en appelant à ouvrir les yeux sur ce qui peut favoriser ces comportements terroristes, fanatiques. S'indigner ne suffit pas. Multiplier les lois répressives et liberticides n'endigue rien.

Ces attentats interrogent le contenu et le sens politique.

Quand les haines et les peurs sont érigées en tactiques politiques pour en définitive accentuer l'austérité sur la plupart des populations des régions du Monde c'est la démocratie qui recule. Ce sont les libertés qui sont bafouées !

L'urgence est à imposer d'autres choix et non à menacer les citoyens qu'ils vont devoir s'habituer à vivre avec le terrorisme. L'urgence est à une autre répartition des richesses, au service du progrès social pour tous, de la conquête de droits et de libertés et non à soustraire à nos enfants le droit de vivre aussi bien, voire mieux, que les générations actuelles.

Le 18 février dernier sur le parvis des Droits de l'Homme et ailleurs en France, ils étaient nombreux, à l'appel de la CSI (Confédération Syndicale Internationale), à donner une leçon de liberté d'expression à ces dirigeants politiques et patronaux internationaux qui ne cessent, Hollande et Gattaz en tête de l'escamoter.



L'entrave au droit d'expression des salariés par la grève dans les entreprises, la criminalisation des conflits sociaux et du syndicalisme fluctuent à mesure que l'ultralibéralisme progresse.

Le silence assourdissant du Gouvernement français suite à l'interpellation de Bernard THIBAUT au nom de l'OIT (Organisation Internationale du Travail) lui demandant d'intervenir pour faire respecter le droit de grève et les normes internationales du travail est éloquent.

C'est bien la preuve que pour certains la liberté d'expression s'arrête où commence celle du capital.

Les cheminots ont pu mesurer en juin 2014 à quel point le droit de grève est attaqué. Gouvernement et Direction de la SNCF ont refusé toutes formes de négociation allant dans le sens des revendications pour une autre réforme du système ferroviaire. Ils ont préféré le passage en force par la procédure d'urgence pour les uns. Quant aux autres, nos dirigeants d'entreprise, leur seul objectif fut de fustiger les grévistes, d'appliquer des mesures de rétorsion et de mobiliser des gilets rouges pour remplacer les cheminots dans l'action. Comme quoi, les attitudes de la Direction SNCF ne sont que le reflet de celles du MEDEF et des patrons de multinationales.

S'appuyant sur la loi portant réforme du système ferroviaire, la Direction décrète la non-représentativité de la CGT sur SNCF réseau ! C'est un déni de démocratie scandaleux !

Comment qualifier, par exemple, le chantage fait à des cheminots sur leur déroulement de carrière vis-à-vis de leur engagement à la CGT qui s'est affirmé en juin 2014 en opposition au projet de la direction et du gouvernement sur la réforme du ferroviaire ?

Voilà qui interroge : liberté d'expression, statut, réforme ferroviaire... la direction SNCF veut-elle cautionner la discrimination syndicale ? Comment fait-elle en sorte que le Statut (RH0001 chapitre 1) qui signifie cette liberté d'expression soit respecté ?

Cette exigence de démocratie sociale nécessite là aussi une réelle volonté au-delà des slogans.

Ainsi et pour illustrer le propos au travers d'un exemple national, la question du théâtre traversière lieu de culture unanimement reconnu et qui est actuellement remis en cause, la Fédération CGT des Cheminots renouvelle sa demande : soit la conservation du théâtre, soit la construction d'un théâtre neuf sur un terrain appartenant à la SNCF situé en petite couronne.

Devant le risque que le projet de loi Macron ne soit pas voté à l'Assemblée Nationale, le gouvernement a dégainé le 49-3, empêchant le vote.

Après avoir choisi d'inscrire dans la loi les propositions du MEDEF avec notamment la libéralisation des autocars, sans concertation ni négociation avec les acteurs sociaux, le gouvernement passe à nouveau en force en contournant la représentation nationale. Encore un déni de démocratie !

Les salariés perçoivent de plus en plus la nocivité de ce projet de loi et les reculs pour leurs droits. Ils l'ont notamment manifesté le 26 janvier et dans de nombreuses luttes en ce début d'année 2015. L'échec du gouvernement à faire voter un tel texte est une première victoire pour les salariés, que nous allons amplifier.

Au lieu de passer en force, le gouvernement ferait mieux d'entendre les salariés. Des alternatives aux politiques d'austérité existent. Pour créer des emplois, il faut agir pour une réindustrialisation de notre pays et le développement des services publics, pour une autre répartition des richesses, pour l'augmentation des salaires et des pensions.

Loin de se résigner, 15 000 cheminots actifs et retraités sont venus manifester à Paris le 29 janvier dernier, avec le soutien et la participation de plusieurs associations d'usagers.

Ils ont exigé l'ouverture de négociations concernant la réforme du ferroviaire, l'emploi, les salaires et les conditions de vie et de travail des cheminots.

Le gouvernement et la direction de la SNCF, à tous les niveaux, tentent de mettre en œuvre la loi du 4 août 2014 dans la précipitation, voire par un nouveau passage en force comme en juin 2014. Mais à vouloir tout bâcler, des décisions hâtives et unilatérales sont prises et créent du mécontentement chez les cheminots. Pour la CGT, il est urgent d'ouvrir des négociations sur l'ensemble des sujets qui préoccupe et mobilise les cheminots.

Que ce soit la réforme des rythmes scolaires, celle sur le ferroviaire et maintenant le projet de loi « pour la croissance et l'activité », toutes ces mesures sont dictées par les politiques d'austérité européennes, imposées par les technocrates de Bruxelles, soutenues et mises en œuvre par le gouvernement français.

Dans ce contexte, ce sont les salariés qui subissent les suppressions d'emplois, la précarisation, les gels des salaires et des dégradations conséquentes de leurs conditions sociales, de vie et de travail au quotidien.

Les usagers ne sont pas en reste, confrontés à des hausses exorbitantes de tarifs en même temps qu'à une casse organisée des services publics qui met en péril l'accès aux besoins fondamentaux, comme l'éducation, l'énergie, le logement, la santé, l'eau, les transports. Pour le ferroviaire, cette politique entraîne une dégradation de la sécurité et de la sûreté des circulations pour les usagers et les cheminots.

Force est de constater que dans ce quinquennat, de réforme en réforme, la même logique persiste celle du désengagement de l'État, du non-financement, et ceci sur le dos et au détriment des salariés de ces entreprises et des usagers !

La CGT a fait des propositions, dans un cadre contraint, en s'appuyant sur un aspect essentiel : comment « faire un train » en toute sécurité et de façon efficace ? Ces propositions sont présentées et débattues avec les cheminots aux plans régional et local.

La direction et le gouvernement doivent ouvrir de véritables négociations en tenant compte de nos propositions alternatives.

Pour les usagers et les élus, les sujets de mécontentement ne manquent pas.

Malgré les tentatives de déstabilisation, malgré la volonté de la direction et du gouvernement de la mettre hors-jeu sur le dossier de la réforme, la CGT demeure la force incontournable qui mobilise, propose et fait naître l'espoir de renverser l'ordre établi.

La Fédération CGT des cheminots est engagée dans un large déploiement sur l'ensemble du territoire pour aller à la rencontre des cheminots, des usagers, des populations et des élus de la République pour débattre, les informer et faire connaître nos propositions pour atteindre « La voie du service public SNCF » ! En ce moment même, les cheminots agissent d'ailleurs par la grève à l'appel de la Fédération CGT !

Après les parutions des décrets définissant les missions des trois EPIC, nous réitérons notre demande d'engager des négociations sur la structuration du système ferroviaire que vous entendez mettre en place, n'hésitant pas à employer la méthode du passage en force. En témoigne votre décision unilatérale de consulter le CCE dit « extraordinaire » ce 10 mars 2015.

Le budget de la SNCF, tel qu'il a été présenté après les arbitrages de l'Etat, fait apparaître une nouvelle destruction d'emplois dans tous les métiers et particulièrement au fret, dans le secteur de la vente et de l'accompagnement des trains, comme sur les services communs.

Ces dix dernières années ont vu disparaître 25 000 emplois cheminots au statut, la productivité a augmenté de plus de 30 %, entraînant une dégradation des conditions de travail (fermetures de gares, de guichets, mise en place de l'EAS et de l'ANS, externalisation de missions, sous-traitance, etc.). Ces mesures se traduisent par une baisse de la qualité et de la sécurité du transport ferroviaire. Ce constat est conforté par le rendu d'expertise du cabinet DEGEST qui avait été mandaté par les 4 organisations syndicales représentatives.

Concernant les salaires, la détérioration des déroulements de carrière sur les trois degrés (positions de rémunération, contingents de niveau et qualifications), bradés contre le versement d'un dividende salarial de 100 €, le gel des salaires annoncé pour cette année 2015, ne sont pas à même de régler le pouvoir d'achat des cheminots, contrairement à ce que vous et certaines OS voudraient nous faire croire.

D'ailleurs, vous n'êtes même pas en capacité de tenir votre annonce du versement de cette prime sur la paie de février.

Il en va de même pour les cheminots retraités qui voient leur pension gelée, des pensions de réversion ne permettant pas de vivre décemment, le sujet récurrent de la prise en compte des années d'apprentissage non traitées et des attaques continues concernant leur droit au versement de la pension au trimestre à échoir.

Depuis plus de 3 ans, les cheminots retraités, par leurs puissantes mobilisations, ont gagné, jusqu'à maintenant, le maintien du versement trimestriel de leur pension, même si celui-ci est fractionné.

Reconduit par décret pour l'année 2015, il est de nouveau remis en cause par le gouvernement.

Par cette décision, le gouvernement poursuit sa démarche d'un alignement des droits du régime spécial sur le régime général dans la perspective d'une réforme globale des retraites de l'ensemble des salariés.

Le 12 mars 2015, l'occasion est donc donnée à l'ensemble des cheminots de rappeler au gouvernement ses engagements.

L'urgence de l'augmentation des pensions sera aussi au cœur de cette journée de mobilisation. L'absence de revalorisation pendant 30 mois, cumulée aux dernières mesures fiscales par exemple la fiscalisation de la majoration enfants ou la modification des références pour le calcul de la CSG, de la CRDS, de la CASA et de la cotisation assurance maladie, auront des conséquences dramatiques sur le pouvoir d'achat de nombreux cheminots retraités.

Dans le même temps, au motif de rétablir l'équilibre financier des régimes ARRCO et AGIRC, le patronat envisage de reculer à 67 ans l'âge d'accès à une pension complète pour le régime général !

Les organisations syndicales CGT — UNSA — SUD-Rail et la FGRCF appellent les cheminots retraités, actifs et leurs ayants droit à participer massivement au rassemblement national à Paris le 12 mars 2015

Dans un entretien paru dans le quotidien, « Les Échos », Guillaume Pépy prétend pouvoir faire baisser les prix des billets de train, à la condition d'imposer plus de productivité aux cheminots. Un cynisme inacceptable qui livre en pâture les cheminots comme responsables de tous les maux du système ferroviaire !

Depuis 2007, la direction de la SNCF a fait des gains de productivité de 30 % en supprimant des milliers d'emplois. Pourtant le prix des billets n'a cessé d'augmenter et comme en 2007 elle continue de considérer qu'il existe un différentiel de productivité de l'ordre de 30 % par rapport aux entreprises privées... une course aux profits sans fin !

Dans la même période, la SNCF a versé pas moins de 1,274 milliard d'euros à l'État sous forme de dividendes ! Quand la productivité augmente et que les dividendes explosent on peut légitimement se poser la question de ce qui pèse sur l'augmentation des tarifs pour les usagers... en l'occurrence ce sont clairement les dividendes, l'endettement, l'augmentation de la TVA et du prix des sillons les responsables !

« Le déficit du Système Ferroviaire est plus ou moins égal chaque année aux sommes que lui prélèvent les marchés financiers sur la dette » comme le souligne le rapport DEGEST.

Quand G. Pépy pointe ce qui coûte, il se garde bien d'aborder certains sujets :

- Plan d'économie « Ulysse », un contrat avec IBM qui aura finalement coûté plus de 150 M€ !
- Siège SNCF : la vente du siège de Mouchotte que nous sommes pourtant contraints de louer pour 9 ans nous aura coûté à terme 12,5 M€... sans compter la location du nouveau siège à Saint Denis (6 M€/an)... pire avec la réforme il faudra 3 sièges (1 par EPIC)... !
- La réforme avant la réforme plusieurs dizaines de millions d'euros déjà dépensés...
- La SNCF a touché 170 M€ au titre du Crédit d'Impôt Compétitivité Emploi (CICE), censé améliorer la productivité. Pour en bénéficier dès 2014 elle a fait un emprunt dans une banque privée qui va coûter 10 M€ ! Le CICE est financé par une augmentation de la TVA depuis 1er janvier 2014, qui impacte à la hausse les tarifs des billets... CQFD sur la compétitivité !

La direction fait allusion à un modèle social SNCF privilégié qui coûterait trop cher... Mais quel est donc le modèle « plus rentable » ?

Que ce soit sur la route ou sur le ferroviaire notre premier concurrent, c'est le groupe SNCF. FRET SNCF est en passe de perdre un contrat avec TOTAL au profit... de VFLI une de nos filiales...

Les transporteurs routiers font appel, quant à eux, à de la main-d'œuvre de pays étrangers (exemple pays de l'Est de l'Europe) dans les conditions du pays d'origine (pour la CEE)... Est-ce cela un cadre social harmonisé de haut niveau ?

Les cheminots en grève en juin 2014 auraient coûté 180 millions d'euros à la SNCF selon la direction... ils rapportent donc des centaines de millions d'euros quand ils travaillent... en quoi sont-ils un coût ?

Le transport est un droit et doit être garanti au même titre que les autres services publics (eau, énergie, santé, culture...). La logique marchande, qui prévaut chez tous les libéraux s'oppose frontalement à l'intérêt général et au service public. La politique menée par nos dirigeants depuis des années conduit inexorablement au report modal sur la route et à la hausse du budget transport pour les usagers !

L'équation financière, sociale et environnementale imposée aujourd'hui par les promoteurs de la loi du 4 août est insupportable pour les cheminots, pour les usagers, pour les populations !

La Fédération CGT des Cheminots n'a cessé de le marteler en 2014 : « pas de réforme du ferroviaire sans financement et sans le FRET ». Pour les promoteurs de la loi, la réforme devait moderniser le service public ferroviaire, pour le rendre plus efficace et moins coûteux... sans rien changer pour les cheminots !

Lors du conflit social des cheminots en juin 2014, le Premier ministre et le président de la SNCF qualifiaient la grève « d'irresponsable » et « d'incompréhensible ». La direction n'hésitant pas d'ailleurs à diffuser un spot publicitaire intitulé « Y'en a marre ! ». D'autres signaient « un pacte de modernisation »...

Une organisation syndicale déclarait en juin 2014, alors que les cheminots étaient en grève : « Il faut rassurer les cheminots... À travers l'accord que nous avons signé (NDLR avec le gouvernement) nous avons réussi à peaufiner le texte... qui renforce le pacte social des cheminots !... »

Notons que le décret 2015-141, qui fixe les dispositions de mise en œuvre de la Loi du 4 août et abroge le décret 50-637 du 1^{er} juin 1950, donne les prérogatives à la seule direction d'entreprise (**sans présence de l'État**) pour présider « la commission du statut particulier et fixer l'ordre du jour »... la commission n'étant plus mixte donc plus tripartite, le statut particulier des cheminots n'est plus différent d'un accord d'entreprise.

La commission Mixte Paritaire, en charge de la construction de la Convention Collective Nationale de la branche ferroviaire, vient de clôturer la négociation du premier volet sur le champ d'application. La CGT est intervenue fermement pour que toutes les activités ferroviaires telles qu'elles sont exercées aujourd'hui à la SNCF soient couvertes par cette convention collective. Pourtant, le risque lié au cumul des conditions (activité ferroviaire et détention d'un titre de sécurité) reste un point de blocage. La Fédération CGT des cheminots a adressé un courrier au ministre des Transports pour aboutir à une convention collective de haut niveau pour les cheminots en conformité avec la promesse du gouvernement en juin dernier. Une interrogation demeure également dans cette négociation quel est le mandat de la SNCF au sein de l'UTP, cela n'a fait l'objet d'aucune information ou consultation dans les IRP, ni au CA, tout au plus avons-nous lu les déclarations de G Pépy dans la presse... encore un bel exemple de démocratie sociale ! Monsieur le Président, vous ne manquerez pas de nous éclairer sur la position de la direction sur le champ d'application de la future CCN, et des interventions engagées le cas échéant auprès du ministère.

Le rapport d'expert pour le CCE qui sera présenté à l'occasion de cette plénière, lève le voile sur les choix qui sont opérés dans le cadre de la réforme :

« Diminution de la taille du réseau sur les lignes UIC 7 à 9 au moins 7500 kms pour faire des économies substantielles ; des risques accrus de remise en cause de la pérennité des lignes les moins circulées et les trafics considérés non rentables (TET, TER hors zones denses, FRET, etc.) ; 1,5 Md€ de gains opérationnels à faire ; des économies fortes sur l'emploi, le cadre RH et les salaires... des enjeux de mobilité, d'astreinte, de polyvalence ; la direction semble vouloir remettre en cause le dictionnaire des filières ; accélération de 25 à 60 % du rythme de suppression des effectifs (de SNCF mobilités) soit environ 10 000 Équivalents Temps Pleins entre 2015 et 2020 ! »...

Lors du Conseil d'Administration, la Direction SNCF annonce le gel des salaires en 2015, c'est une première dans l'histoire de la SNCF. La démonstration, d'une réforme ferroviaire uniquement financée par la baisse de la masse salariale (salaires, emplois, qualifications), la hausse de tarifs et la baisse de l'offre de service, est faite. A contrario, elle propose un dispositif d'intéressement pour limiter ce qu'elle nomme « la dérive salariale ».

L'intéressement est un palliatif qui soulage ponctuellement ce pouvoir d'achat. Il s'adosse à une dégradation des conditions de vie et de travail des salariés.

Le rêve de tous patrons est de créer des rémunérations aléatoires en fonction de leurs gains et donc d'asservir les salariés.

Le niveau d'intéressement dépend donc de la baisse des salaires et de l'emploi. Il ne finance pas la protection sociale, ne compte pas pour la retraite, mais reste imposable.

La CGT exige l'ouverture de négociations pour une augmentation générale des salaires immédiate et la prise en compte des besoins des cheminots.

La Fédération CGT des Cheminots propose un projet alternatif complet pour développer le service public SNCF, le FRET SNCF avec des solutions pour l'organisation de la production, pour le financement, pour développer une réelle complémentarité entre les différents modes de transports.

Combattre et réduire le chômage, permettre la création d'emplois en changeant de politique économique, préserver les droits et tous les régimes sociaux, garantir et promouvoir le service public, augmenter les salaires, les retraites, les pensions et les minimas sociaux, constituent des priorités sociales, de surcroît en période de crise.

Réunies le 17 février 2015, les organisations syndicales CGT, FO, Solidaires et FSU affirment leur détermination pour faire aboutir ces revendications et lutter contre l'austérité et ses impacts destructeurs tant socialement, économiquement que démocratiquement.

Le « pacte de responsabilité », la rigueur budgétaire, la réforme territoriale, nombre de dispositions du projet de loi libérale « Macron » ainsi que plusieurs décisions des pouvoirs publics et du patronat aggravent la situation des salarié(e)s, des retraité(e)s et des chômeurs (ses).

De nombreuses luttes et mobilisations syndicales sont d'ores et déjà engagées dans les entreprises, les services publics et les secteurs professionnels.

Pour faire converger ces revendications et exiger du gouvernement et du patronat qu'ils y répondent, les organisations syndicales CGT, FO, Solidaires et FSU s'engagent dans un processus de mobilisation. Conscientes de leur responsabilité, elles invitent les retraité(e)s et les chômeurs (ses) à se mobiliser et appellent l'ensemble des salarié(e)s, du public et du privé, à une journée de grève interprofessionnelle et à manifester le 9 avril 2015.

Les cheminots y seront ! Parce qu'ils sont concernés par l'austérité générale, parce que la réforme du ferroviaire est une réforme d'austérité, pour porter leurs revendications en matière d'emploi, de salaires, de conditions de travail et bien sûr pour une autre réforme du ferroviaire.