

**CERTAINS VEULENT LA DESCENDRE  
NOUS, ON LA DEFEND !**



# DÉCLARATION

Montreuil, le 22 juin 2018

**PLÉNIÈRE DU CE CIRCULATION  
DU 31 MAI 2018**

Monsieur le Président,

61% des cheminotes et cheminots ont participé à l'opération VOT'ACTION. C'est un succès !

Les fédérations CGT des Cheminots, UNSA-Ferroviaire, Sud-Rail et CFDT Cheminots ne peuvent pas commencer cette réunion du CE Circulation sans évoquer le climat social au sein de l'Entreprise.

Nos Organisations Syndicales ont pris la décision d'organiser un « Vot'Action », puisque la Direction de l'entreprise n'a pas eu le même courage que celle de la compagnie Air France qui en a organisé un en interne.

Il faut dire que le résultat n'aurait pas été dans le sens voulu par l'exécutif et le parlement, bien au contraire.

Pourtant, la Direction de l'entreprise a pesé sur l'expression des cheminots.

Ainsi, il est de notoriété publique que la Direction de l'entreprise a ordonné aux dirigeants de tout faire pour ne pas nous faciliter la tâche :

- Refus de mettre à disposition des locaux de l'entreprise pour le « Vot'action »
- Refus de nous fournir le listing des salariés, etc.

Compte tenu de la participation à ce « Vot'action », il est évident que les salariés de notre entreprise sont attachés à la SNCF et à son avenir.

91 000 votants, dont 95% sont CONTRE la réforme imposée par le gouvernement, soutenue par la direction de l'Entreprise SNCF.

Nous sommes bien loin des 70% de salariés, qui, selon le Président PEPY, « seraient d'accord » avec la Réforme.

Pour avoir nous-mêmes participé à ce « Vot'action », nous vous confirmons qu'un grand nombre de salariés, de tous collèges, se sont exprimés.

Monsieur le Président, il est évident qu'il y a une grosse fracture entre la Direction de l'Entreprise et ses salariés, qu'ils soient opérationnels et managers.

Il y a peu, de nombreux Directrices et Directeurs des Directions Territoriales SNCF Réseau s'inquiétaient pour l'avenir, inquiétude renforcée par la forte mobilisation de son encadrement.

Nous ne pouvons que souscrire à ce sentiment.

Entre le treizième et le quatorzième épisode de grève, notre CE, comme tous les autres, est face à un moment charnière dans les décisions qui seront prises pour l'avenir du Ferroviaire Français.

Nous ne savons pas ce qui sortira du chapeau des Sénateurs, mais leur sensibilité et la proximité d'une fonction attachée au terroir, à leurs concitoyens, aux corps sociaux, pourrait paradoxalement modifier un tantinet la loi.

Et ce tantinet est d'autant plus important au regard du calendrier de la CMP, Commission Mixte Paritaire.



Monsieur le Président, le Premier Ministre a reçu une nouvelle fois en ce vendredi 25 Mai 2018 les Organisations Syndicales.

Lors de ces rencontres, il a été annoncé :

- une reprise de la dette à hauteur de 35 Milliards par l'Etat, alors que c'est la sienne !
- une reprise échelonnée de celle-ci sur 2020 (25 MILLIARDS €) puis 2022 (10 MILLIARDS).
- une augmentation de la contribution d'Etat de 200 Millions par an, la faisant passer ainsi de 3,6 à 3,8 Milliards.

Sur la dette, nous sommes toujours dans l'expectative sur la soutenabilité de la trajectoire financière de SNCF.

En effet, même si la reprise partielle de la dette à hauteur de 35 milliards est une annonce qu'il faut mesurer, elle n'entraîne pas, de fait, un avenir serein, ni pour l'Entreprise ni pour le système ferroviaire.

Après cette reprise partielle de dette, les intérêts annuels à payer seraient de l'ordre de 500 millions d'euros mais beaucoup d'incertitudes demeurent sur la trajectoire en fonction des niveaux de péages et donc des recettes de SNCF Réseau.

Les annonces de productivité supplémentaire à SNCF Réseau pour tenter de résorber le reste de la dette et de ses intérêts ne sont pas acceptables.

Ainsi, en l'état actuel de la réforme, le gouvernement compte payer le solde de la dette sur le dos de ses salariés.

Nous le rappelons, cette dette n'est pas celle des cheminots !

Même l'Etat Allemand en 1994 l'avait compris en reprenant l'intégralité de celle-ci !

Quant aux volets sociaux, nous verrons dans quelle mesure ils seront amendés à la sortie du texte final.

Ainsi, toutes les OS ont réaffirmé certaines nécessités, à savoir :

- - rester dans le préavis unitaire,
- - participer aux rassemblements communs qui s'imposeront comme celui dernièrement devant le Sénat.

Rien n'est donc terminé.

Nous sommes encore là et déterminés contre l'ouverture à la concurrence car ce choix ne permet pas de proposer une solution viable et pertinente pour le système ferroviaire et pour ses utilisateurs, alors que les enjeux

environnementaux et énergétiques s'imposeront de plus en plus ces prochaines années.

Tous les exemples que nous connaissons vont dans ce sens.

L'Angleterre vient de renationaliser une ligne (Londres/Edinbourg) suite au retrait de l'opérateur STAGECOACH/VIRGIN.

Quant aux coûts, certains affirment que nos agents sont 30% plus chers tandis que d'autres évoquent plutôt 7 ou 8%.

Il faudrait commencer à s'entendre sur la réalité des chiffres.

Mais surtout, il faudrait nous expliquer comment 180 Km en TER en France coûtent 27 Euros (Bordeaux-Bayonne), alors qu'en Allemagne au départ de Munich une même distance en équivalent TER coûte 37 Euros, en Italie au départ de Florence cela coûte 35 euros et enfin en Angleterre au départ de Londres, cela revient à 45 euros ?

Comment une entreprise 30% plus chère peut-elle proposer des prix de transport 30% moins chers ?

Un delta de 60%, ce n'est pas rien.

Ainsi confrontée à la réalité des chiffres, la stratégie de désinformation du gouvernement et de la Direction SNCF se révèle.

Nous sommes contre la fin des recrutements au Statut. Sa fin programmée prochainement devrait permettre d'économiser 100 millions d'euros par an selon le jeu des milles « Bornes », montant qui se réduit à ... 10 millions par an pendant 10 ans quelques jours plus tard !

Quelle belle démonstration de la compétence et de la connaissance du sujet de la part de l'ancienne responsable de la stratégie de la SNCF !

100 millions sur 10 ans pour une entreprise dont le chiffre d'affaires avoisine les 30 milliards par an ... on voit bien l'ampleur et la pertinence du sujet appréhendé mais surtout l'idéologie poussée à son plus haut niveau !

Pour l'ensemble des OS, il s'agit d'un simple marqueur politique qui permet aux gouvernants de donner des gages au monde de la finance et aux populistes de tous poils.

Nous sommes opposés à la transformation de l'entreprise en SA.

D'ailleurs en 2014, le Président PEPY expliquait, lui-même, que cette construction n'était pas pertinente pour l'avenir du ferroviaire.

Comme quoi, les girouettes se mettent toujours dans le sens du vent.

De plus, sous cette forme juridique, les emprunts ne se feront plus à des taux privilégiés (garantie d'Etat), entraînant mécaniquement une augmentation du remboursement de 1,5 milliard à minimum 2,5 milliards de la dette par an.

Nous réaffirmons notre attachement au maintien des recrutements au Statut.

Il offre des garanties tant pour le salarié que pour l'entreprise, donc pour le système ferroviaire.

C'est également un levier de recrutement et de fidélisation dans un monde où le changement et le mouvement sont présentés comme des éléments positifs, mais qui nuiront aux intérêts d'une entreprise à forte technicité comme la nôtre.

Le maintien du statut pour celles et ceux qui l'ont ne permettra pas de sécuriser les parcours professionnels de ces derniers.

Quant « aux gardes fous » que le gouvernement prétend mettre en place pour les titres de la SA SNCF, même si la notion d'incessibilité était actée dans la loi, elle n'interdira pas une privatisation ultérieure via une augmentation de capital, comme cela a été fait pour d'autres entreprises publiques ou par une déconstruction législative.

Nous revendiquons la mise en place d'une convention collective de haut niveau pour protéger l'ensemble des salariés du secteur.

Monsieur le Président, pour terminer, la réforme du ferroviaire qui nous est proposée va inéluctablement provoquer la fermeture de nombreuses petites lignes.

D'ailleurs, plus aucun doute ne demeure quant aux effets destructeurs de cette réforme qui pèseront sur le transport ferroviaire et l'aménagement du territoire.

Ces fermetures vont avoir un impact important sur les effectifs de nos métiers.

Et ça se passera demain !

Sur ce point, Monsieur le Président, quel avenir proposerez-vous aux cheminots des EIC où l'activité des lignes et des postes d'aiguillages sont menacés ?

Quel service public ferroviaire pour tous ces usagers à part peut-être ... YPERLOOP y compris dans cette jolie région dénommée Limousin !

Merci de votre attention.

