



DÉCLARATION

Montreuil, le 06 septembre 2018

PLÉNIÈRE DU CE GARES & CONNEXIONS DU 29 AOÛT 2018

Monsieur le Président,

Mesdames, Messieurs,

A l'échelle planétaire, 2018 est la troisième année la plus chaude que nous ayons connue, après 2016 et 2017. On reste bien dans un contexte de réchauffement global avec des records qui sont battus. Et cela va devenir de plus en plus fréquent dans le monde, à mesure que le réchauffement climatique va se mettre en place. La communauté scientifique alerte à nouveau sur les conséquences dramatiques de ces épisodes de chaleur de plus en plus fréquents, et de plus en plus accentués.

Un record absolu de chaleur a été battu en Suède, près du cercle polaire, le 17 juillet dernier avec 32.5°C ! Également, on note des températures supérieures à la normale de l'Irlande aux pays Baltes, au Japon, en Grèce, en Sibérie ou Los Angeles, avec des dizaines de morts, notamment liées à des incendies géants.

La France n'est pas épargnée ! D'ici 2025, nous aurons des températures-record de 2 à 3 degrés plus chaudes qu'elles ne le sont actuellement. Aujourd'hui, les températures-record tournent autour de 42, 43 degrés en France. A l'échelle d'une dizaine d'années, elles pourraient arriver à 45 degrés. Et si le réchauffement climatique n'est pas maîtrisé, on pourrait aller au-delà de 50, voire 55 degrés dans certaines régions de l'Hexagone, dès la deuxième moitié de ce siècle.

En décembre dernier, pour la première fois, une étude publiée dans le « Bulletin de la Société Américaine de Météorologie » concluait que le réchauffement était le seul responsable du record de chaleur global pour 2016 et d'une canicule extrême en Asie.

Nous pouvons remercier ceux qui ont fait échouer l'écotaxe sur les poids lourds, ceux qui ont supprimé l'aide à l'achat de vélos à assistance électrique et refusent un plan vélo digne de ce nom, ceux qui promeuvent la libéralisation des transports par car, ceux qui préparent un budget 2019 d'austérité pour les transports en commun, ceux qui ont organisé la casse du fret SNCF, ceux qui contribuent à fermer des lignes de train, ceux qui réduisent l'offre trains souvent sans aucune concertation avec les élus locaux, etc.

La démission, hier, du Ministre de la Transition Ecologique, Nicolas Hulot, démontre bien l'intérêt mineur que portent Macron et son gouvernement au problème crucial et vital qu'est la transition écologique. Il est facile d'imaginer que la planète saura se rappeler à nous chaque été ; et également à chaque pic de pollution déjà plusieurs fois évoqués par la délégation CGT lors de précédentes déclarations.

Toutefois, nous pouvons, encore, tous, quel que soit notre grade dans l'entreprise, apprécier les congés payés instaurés en 1936 grâce au Front Populaire. Mais nous ne sommes pas tous égaux. Chaque année, ce sont près de 22 millions de Français - soit un citoyen sur trois - qui ne peuvent pas partir en vacances. Parmi eux, 3 millions d'enfants.

Il est à noter que cette année, encore, les vacances proposées à nos enfants par le CCGPF ont été un succès.



Cette période permettant une certaine prise de recul n'a pas occulté la longue grève printanière.

Et le 27 juillet à l'appel de la seule CGT, ce sont plus de 600 Cheminotes et Cheminots qui se sont rassemblés devant le siège de Maintenance et Travaux, où se tenait un Comité d'Établissement extraordinaire avec, pour seul ordre du jour, la radiation des cadres d'un agent syndiqué à la CGT pour avoir allumé une torche à flamme rouge un jour de grève. La teneur du dossier disciplinaire ne permet pas d'y déceler un autre motif.

La Direction de l'entreprise s'inscrit donc dans une logique revancharde à l'égard des militants de la CGT, pour tenter de museler une fois de plus ceux qui luttent. Cette attitude n'est malheureusement pas isolée à cette seule Direction.

Dans la foulée, le rassemblement s'est déplacé devant le siège du Groupe Public Ferroviaire, où se tenait un Conseil de Surveillance. L'ordre du jour, le plan stratégique de l'entreprise, a permis, si besoin en était, de matérialiser l'opposition des cheminots à cette mauvaise réforme et l'exigence de réécriture d'une nouvelle loi. Il consacre aux activités une autonomie croissante et vise à transformer brutalement la SNCF en une entité d'un groupe de transport mondialisé où le mode ferroviaire et le caractère public deviennent ultra-minoritaire. Un texte dans la droite ligne des réformes successives et qui parachève la casse de l'entreprise publique SNCF. Un projet de plan stratégique qui, s'il reste en l'état, est aux antipodes des revendications exprimées et des propositions portées par les cheminotes et les cheminots depuis de nombreux mois.

Un projet qui ne permettra pas de faire de la SNCF une entreprise en capacité de répondre aux besoins de la population en matière de transport ferroviaire voyageurs et marchandises.

Gares et Connexions, n'est pas en reste ! C'est une nébuleuse !

La gestion et l'exploitation des Gares sont confiées par la loi à une filiale de SNCF Réseau. Mais les arbitrages sont loin d'être achevés et les ambitions de « décentralisation de l'exploitation des petites et moyennes gares » interrogent.

Il est évident que des réponses devront rapidement être apportées sur les sujets de mode de fonctionnement, d'organisation, d'effectifs, de lignes hiérarchiques, de périmètres d'intervention, de missions, de gouvernance, de transferts d'actifs, pour ne citer que ceux-là.

Et une année supplémentaire ! La Direction SNCF signe et persiste : 0% d'augmentation générale pour les cheminots pour la 4ème année consécutive.

Pourtant, les moyens pour augmenter les salaires existent :

Le groupe SNCF a dégagé un bénéfice net de 1,36 milliard d'euros en 2017 dont 80 % sur le seul périmètre du Groupe Public Ferroviaire, soit 1,1 milliard d'euros ;

En 2017, salaires, investissements et impôt sur les sociétés déduits, chaque cheminot du GPF a donc rapporté 7.500 € de bénéfices nets.

Selon le président Pépy, la grève des cheminots coûte 20 millions d'euros par jour. Ce qui signifie que lorsque les cheminots ne sont pas contraints de se mobiliser contre le patronat et le gouvernement, ils créent chaque jour 20 millions d'euros de richesse, salaires déduits.

La productivité est en hausse constante du fait de la hausse de la qualification et de la technicité des métiers.

Le GPF a perçu depuis 2013 près de 1 milliard de Crédit d'Impôt Compétitivité Emploi, avec pour effet direct le gel des salaires et la suppression de plus de 6.000 emplois.

La posture de la direction n'est pas acceptable. Et l'ensemble des Organisations syndicales ne s'y est pas trompé en quittant la table ronde salariale sur un constat de désaccord profond.

L'annonce dans la presse de la création d'une SEMOP pour l'aménagement de la gare du Nord à l'horizon 2024 avait fait grand bruit courant juillet. Des informations complémentaires avaient été apportées alors par la direction. Le dossier présenté aujourd'hui soulève à nouveau des interrogations que la délégation CGT ne manquera pas de vous exposer le moment venu. Toutefois, à vouloir rentabiliser à outrance les projets de développement, les gares ferroviaires se transforment en véritables centres commerciaux rejetant les espaces ferroviaires en arrière-plan, car jugés moins rentables financièrement. Ainsi, nous constatons que les surfaces commerciales de la Gare du Nord seraient multipliées par 5 alors que celles consacrées à la circulation et à l'accueil des voyageurs ne le seraient que par 2,5.

Ce qui interpelle aussi est le montage juridique choisi pour assurer le financement des 600 M€ de travaux. Habituellement, l'entreprise passait des conventions d'exploitation, des autorisations d'occupation temporaires avec des « partenaires » pour assurer tant le financement des travaux que l'exploitation des surfaces commerciales.

La CGT, par l'intermédiaire des administrateurs salariés CGT au conseil d'administration de SNCF Mobilités, s'est opposée à la mise en œuvre de cette SEMOP. D'autant plus que la SNCF s'est positionnée sur le seuil minimal de participation dans la SEM alors que la loi l'autorise à détenir jusqu'à 85% des parts.

Alors OUI, la Gare du Nord (et la SNCF de manière générale) a besoin d'investissements pour améliorer le confort des voyageurs, la qualité de service et la régularité. Mais cela ne doit pas être le prétexte pour transformer une gare en centre sportif, culturel et commercial.

La CGT sera très vigilante sur la suite de ce dossier et plus particulièrement sur le contrat final qui sera soumis au vote des administrateurs en octobre 2018.

Monsieur Le Président,

Mesdames, Messieurs,

Je vous remercie de votre attention.