



DÉCLARATION

Montreuil, le 25 Février 2016

PLÉNIÈRE DU CE GARES & CONNEXIONS DU 25 FÉVRIER 2016

Monsieur le Président,

La semaine dernière, le gouvernement a décidé de rendre public simultanément l'avant-projet de décret socle sur l'aménagement du temps de travail de la Convention Collective Nationale (CCN) de la branche ferroviaire, et des décisions sur l'avenir des Trains d'Equilibre du Territoire (TET).

Dans les faits, les deux annonces servent à préparer la libéralisation du transport ferré par une dégradation des conditions de travail des cheminots et une réduction de l'offre ferroviaire publique.

En effet, alors que le ministre s'alarme de la dégradation de la sécurité ferroviaire, l'avant-projet de décret induit mécaniquement un abaissement des conditions de travail pour l'ensemble des cheminots.

Dans son contenu, en permettant aux employeurs d'imposer aux cheminots des roulements insupportables, l'avant-projet du décret socle ne garantit pas un haut niveau de sécurité des circulations.

En limitant le nombre de salariés pouvant bénéficier d'un classement en travailleurs de nuit qui ouvre le droit à un Suivi Médical Renforcé, il n'assure pas la protection de la santé et de la sécurité des travailleurs.

Alors que seule la SNCF a des missions de service public, il impose la continuité de service à tous les salariés du ferroviaire.

Enfin, en excluant les conducteurs de trains de travaux et de tram-trains, les services de navettes de fret de proximité, il ne tient pas compte des spécificités des métiers.

Ce décret est à placer dans le contexte de destruction généralisée des droits des salariés avec en dernier fait du gouvernement, le projet de réforme du code du travail pour lequel la ministre réussit à faire l'unité syndicale contre elle.

La réglementation sociale du travail dans le domaine ferroviaire trouve son origine dans la sécurité des circulations. Vouloir la déconstruire aujourd'hui sous le seul prisme financier ne pourra avoir qu'un effet désastreux dont on commence à voir les prémices.

Une catastrophe par an depuis 3 ans et des quasi-accidents mensuels qui auraient pu générer des drames supplémentaires composent l'addition sévère de la productivité massive de ces dernières années (+ 36 % entre 2004 et 2013 selon le rapport DEGEST de février 2015). Un temps de formation, un temps de repos, ne sont-ils pas des BESOINS pour la sécurité comme pour le salarié ?

La CGT, dans ce sens prône le progrès continu des droits sociaux donc le passage aux 32 heures Elle revendique une application de la RTT qui génère des embauches pour faire reculer le chômage en France. Elle propose d'améliorer l'efficacité du service public au meilleur coût pour la collectivité par une organisation de la production basée sur la multi-activité. Enfin, elle défend une Convention Collective du ferroviaire de très haut niveau pour assurer la sécurité des circulations et pour que la concurrence ne se fasse pas sur le dumping social régressif.



Travailler moins et travailler mieux, au sens du service public, c'est l'enjeu de la période. Le décret socle instaure le « travailler mal et plus pour gagner moins ».

Pour ce qui est des TET, le Ministre a confirmé sa feuille de route du 7 juillet 2015 qui s'appuie sur le rapport du député Duron. Réduction de 2/3 des dessertes territoriales, transfert aux régions en leur faisant porter la responsabilité d'un abandon de certaines d'entre elles puisque les régions sont étranglées financièrement par la politique d'austérité imposée par le gouvernement.

Seuls deux trains de nuit continueront d'être financés par l'état. Mais comment peut-on dire qu'ils ne répondent plus aux attentes des voyageurs, quand on laisse la SNCF volontairement dégrader la qualité et la régularité de ces circulations ?

L'état refuse ses responsabilités d'AOT des TET et il a fait le choix de laisser au GPF une dette insoutenable qui ne peut être résorbée et qui ne sera au mieux qu'amoindrie et ceci par des mesures d'économies drastiques.

C'est ce qui se vérifie dans le budget du GPF de l'année 2016. Celui-ci apporte dans ses bagages son lot hélas habituel de suppressions d'emplois. Au global 1440 emplois, en effectif moyen, disparaîtraient ce qui non seulement confirme une trajectoire déjà tracée dans la SNCF depuis des années, mais l'amplifie sous la contrainte financière sciemment adoptée dans le GPF.

L'emploi en est une des variables d'ajustement qui se traduit par des suppressions, de l'externalisation et de la sous-traitance dans les trois EPIC.

Comment ne pas se révolter d'entendre de la part de la direction que l'on n'est pas en capacité d'anticiper sur les recrutements des conducteurs dans plusieurs régions ?

La priorité devrait être mise sur les embauches plutôt que de revoir sans cesse la structuration des établissements.

Car à peine la loi du 4 août 2014 transposée et déclinée que la direction du GPF reprend à plein régime ses projets de transformation des cadres de production. C'est sans doute sur ce plan-là, celui des réorganisations, qu'il fallait comprendre que la réforme ne devait rien changer.

Avant ou après la réforme, la même stratégie est en œuvre qui consiste à adapter l'entreprise publique au modèle concurrentiel porté par une Europe libérale et avalisée par les gouvernements successifs en France, et ce seront les cheminots, le service public et les usagers qui en paieront l'addition.

Création d'ESV à Mobilités, création d'Optim'Services à l'EPIC de tête, qui s'apparentent à une première étape avant l'externalisation des centres de services partagés.

Sous-traitance accrue à Réseau alors que les accidents des trois dernières années et les événements de sécurité remarquables sont en hausse l'an passé avec en tête ceux imputables au réseau. Ces faits devraient faire prendre conscience qu'il faut enfin changer de paradigme avant une autre catastrophe.

Concernant la sûreté, le contexte des récents attentats est devenu le prétexte au gouvernement pour passer rapidement par une loi à des évolutions majeures qui accélèreraient une séparation et externalisation de ces missions historiques.

Ce contexte dans lequel débute l'année, est à l'origine de la DCI unitaire CGT- UNSA- SUD-Rail- CFDT sur la CCN, l'emploi et les salaires. Les quatre organisations syndicales représentatives demandent :

- un engagement de la Direction à agir pour la mise en œuvre de négociations concomitantes du décret Socle, de la CCN, et de l'Accord d'entreprise devant déboucher sur un haut niveau social pour les cheminots. Ces négociations devront s'appuyer a minima sur le RH0077.
- la mise à jour de tous les Cadres d'Organisation basés sur l'analyse de la production, sur l'ensemble des établissements devant déboucher sur les embauches nécessaires pour la qualité et la sécurité des transports ferroviaires ainsi que l'amélioration des conditions de travail des cheminots.
- Une véritable négociation salariale avant la fin du premier trimestre.

Dans les gares, de moins en moins de cheminots et de plus en plus de commerçants, la règle est établie depuis quelque temps, la CGT la condamne et s'en est exprimée à plusieurs reprises dans cette instance. De plus, dans la note de conjoncture fournie aux membres du CE, quand on regarde vos choix faits dans le domaine de la restauration, on trouve les multinationales américaines du fast food Starbucks, Burger King et Mc Donald.

La SNCF pourrait proposer une autre facette de nos gares dans lesquelles aujourd'hui on ne trouve plus un buffet de la gare ou une brasserie. Ils sont remplacés par des grandes enseignes formatées telles que Mc Donald qui n'est pas exempt de reproches dans le traitement de ses salariés et pour ses pratiques de dumping social et d'évasion fiscale. Les salariés de cette entreprise luttent conjointement aux Etats Unis et en Europe contre ces pratiques. Il est regrettable que l'entreprise publique aide ce géant du fast food à se développer davantage.

Je vous remercie