



DÉCLARATION

Montreuil, le 20 juin 2018

PLÉNIÈRE DU CE GARES & CONNEXIONS
DU 31 MAI 2018

Monsieur le Président, Madame la Directrice des Ressources Humaines,
Mesdames, Messieurs,

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

Cette participation massive à la VOT'ACTION, organisée unitairement par les organisations syndicales représentatives, est la preuve que les cheminotes et les cheminots sont concernés par l'avenir de l'entreprise et du ferroviaire. Le sens de leur engagement traduit leur exigence d'un travail de qualité au service de nos concitoyens, usagers et chargeurs.

Ce vote réalisé en un temps record, malgré des consignes hostiles venant du directoire du Groupe Public Ferroviaire, a été plébiscité par les cheminotes et les cheminots de tous collèges et de tous Statuts. Suite au refus de la direction de G&C d'autoriser les OS à organiser ce VOT'ACTION dans les enceintes du siège, celles-ci ont été dans l'obligation de modifier les modalités d'organisation de ce vote. En urgence, un vote en ligne a donc pu être fait afin que chacun et chacune puisse s'exprimer. Ce VOT'ACTION a également remporté un franc succès à G&C.

Nationalement, il convient de mettre en avant la participation notable de l'encadrement. Près de 45 % des maîtres et cadres se sont exprimés. Ce fait est d'autant plus remarquable que la haute direction de l'entreprise a tout tenté pour délégitimer cette opération dans ses communications et dans ses directives. La loi Travail a fait du référendum d'entreprise un élément clé des politiques des directions d'entreprises soucieuses de contourner les organisations syndicales représentatives. Disposition qui a été présentée comme une avancée démocratique. Elle devient nettement moins désirable quand ce sont les représentants des salariés qui initient eux-mêmes un référendum et invitent les salariés à s'exprimer sans aucun chantage à l'emploi.

De nombreuses mesures ont été prises par les hauts dirigeants pour faire pression en particulier sur les cadres, afin qu'ils ne puissent pas participer au vote. Cet autoritarisme n'a pas payé. Les cadres y ont participé, et l'ont même réclamé sur de nombreux sites. Des cadres dirigeants (DET : Directeurs d'Etablissement) qui avaient mission d'empêcher celui-ci, y ont eux-mêmes participé. Ce geste citoyen, réalisé par des dirigeants en proximité, traduit une défection grandissante dans l'encadrement. La Vot'Action a donné à l'encadrement une occasion unique de faire ce que la haute direction ne lui permet jamais : s'exprimer ! Cette aspiration à être considéré, à donner son point de vue, est vive.

Les résultats de ce VOT'ACTION sont sans appel : 95 % de votes CONTRE. La participation massive et le résultat sans ambiguïté sont des encouragements pour la CGT.

Le 25 mai, le Premier ministre recevait les organisations syndicales représentatives en bilatérale pour la seconde fois en 15 jours.

Une délégation de la Fédération CGT des cheminots accompagnée de Philippe Martinez, a donc été reçue à Matignon par le Premier ministre et la ministre des Transports. La délégation est revenue sur l'ensemble des thèmes revendicatifs en partant du contexte de lutte dans l'entreprise à l'appui du rapport de force après 22 jours de grève (le plus long conflit depuis 1995) ainsi que du résultat de la Vot'Action.



Le Premier ministre s'est dit très attentif à la situation affirmant, contrairement à la direction d'entreprise, ne pas contester le vote des Cheminots. Lors de la précédente réunion, les grandes lignes des annonces avaient déjà été faites. La CGT a donc demandé le contenu précis des décisions, sans toutefois obtenir toutes les réponses : reprise de la dette, investissements (besoins, montants, priorités...), amendements au Sénat (nature et portée), étude d'impact sur la transformation des EPIC en SA et coût du capital, volonté de maintenir la suppression du Statut malgré la fonte de son surcoût supposé (10 millions d'euros, soit 20 fois moins que le budget communication), recul de la volonté de concurrence par les Régions (la Bourgogne renonce à sa demande), dumping social, CCN de branche, cadrage et engagement du gouvernement dans des négociations à venir avec l'UTP, organisation de la production (ré internalisation et arrêt de la gestion par activité).

Sur la dette, le Premier ministre a annoncé la reprise de 25 Md€ en 2020 et 10 Md€ en 2022. Sur les investissements, 200 M d'€ supplémentaires/an seront affectés à la modernisation de l'infra. Notre demande de table ronde tripartite (début juin) avec le Gouvernement, l'UTP et les organisations syndicales a été acceptée, même si le Premier ministre semble vouloir la limiter aux questions sociales. Ces annonces sont à mettre évidemment au crédit de la lutte en cours, notamment la reprise d'une partie conséquente de la dette par l'État et l'organisation d'une table ronde début juin. Elles sont liées à la stratégie de lutte dans la durée. Pour autant, elles sont très loin des attentes des cheminots !

Aujourd'hui, la dette de SNCF Réseau s'élève à plus de 47 milliards d'euros. Elle est composée d'emprunts obligataires privés et publics français et étrangers à taux fixe et variable (compris entre 0 et 4 % d'intérêt). La dette n'est donc pas une et une seule, mais est très diversifiée, publique, privée, en devises étrangères, avec des durées et des modalités de remboursement différentes. Sur la reprise partielle de la dette de SNCF Réseau par l'État (la branche Mobilités n'étant pas concernée), plusieurs scénarios existent. Aujourd'hui, aucun n'a été choisi !

Le passage en Société Anonyme, même à capitaux 100 % publics incessibles, transformerait la garantie effective et réelle de l'État en garantie implicite, donc virtuelle, et provoquerait une hausse des taux d'intérêts. De ce fait, certains emprunts publics ne seraient plus possibles. La reprise partielle de la dette par l'État dégagerait, selon la direction, 1 milliard d'euros de disponibilités ; autant d'argent disponible peut-être

pour des embauches supplémentaires au Statut, l'amélioration des conditions de travail, les salaires... ! Mais de quelle reprise de dette parle-t-on ? La dette ancienne avec des taux d'intérêts élevés ? La dette récente avec faible taux ? La dette en devises étrangères ? La dette publique ou privée ?

Tout ceci doit encore être arbitré et arrêté par Bercy et des engagements fermes doivent être pris par l'État. Rien n'est réglé pour l'instant, malgré l'annonce de la reprise partielle de plus de 3 milliards d'euros par an, la dette va continuer de croître (notamment par l'augmentation des intérêts). De même, les leviers de productivité conditionnés à la reprise de cette dette ne sont pas encore connus (refonte des métiers ? Poids du digital ?), nous pouvons craindre que les emplois et les conditions sociales des cheminots soient une nouvelle fois la « variable d'ajustement ».

Ainsi, pour la 12ème période de grève qui s'est achevée hier matin, les cheminotes et les cheminots restent toujours mobilisés et déterminés.

En effet, près de 700 cheminots étaient présents devant le Sénat ce 29 mai, ainsi qu'une multitude d'initiatives sur tout le territoire. Alors que le processus législatif engagé depuis le passage du texte et le vote à l'Assemblée Nationale le 17 avril, le débat public se poursuit au Sénat à partir du 29 mai, en vue d'un vote prévu le 05 juin.

Egalement, les Organisations Syndicales représentatives au sein du Groupe Public Ferroviaire ont été reçues tour à tour par les Sénateurs du groupe Communiste Républicain Citoyen et Écologiste (CRCE), puis par des Sénateurs du groupe socialiste.

Les organisations syndicales étaient accompagnées de délégations de syndicalistes de différents pays européens, souvent cités comme des modèles ou exemples à suivre en matière de libéralisation ferroviaire. Les intervenants des différentes délégations (Belgique, Luxembourg, Espagne, Grande Bretagne, Italie, ETF et ITF) ont pu évoquer leurs expériences sur les effets de la libéralisation qui ne rejoignent en rien les promesses d'avenir radieux relayées le gouvernement.

Elles ont pu témoigner des impacts de l'ouverture à la concurrence sur les droits sociaux, le dumping social, la dette, le financement du secteur, la sous-traitance, la qualité de service...

L'Allemagne, qui est souvent citée en modèle et qui avait vu sa dette reprise intégralement en 1994, est confrontée à une contraction du réseau passant de 41500 à 33000 km, des tarifs qui ont

augmenté de 30 à 50% et une dette qui s'est reconstituée à hauteur de 20 milliards d'euros, et ce malgré des financements publics à hauteur de 16 milliards d'euros....

En Espagne, c'est l'éclatement de l'opérateur historique en une multitude d'entreprises et de filiales, l'explosion de la sous-traitance de la maintenance de l'infrastructure et du matériel roulant, et un dumping social à tous les étages, ainsi que des suppressions massives d'effectifs.

En Belgique, c'est une baisse drastique des financements publics, des lignes menacées de fermeture surtout en zone rurale et une réforme du régime des retraites annoncée pour cette année...

En Italie, c'est la séparation du gestionnaire d'infrastructure et de l'exploitant, qui génère des surcoûts de l'ordre de 20%, une réduction du nombre de trains et une concentration des moyens sur les Lignes à Grande Vitesse.

Au Luxembourg, même si le Fret a été libéralisé et qu'une filiale (CFL Cargo) a été créée, la société demeure publique et l'ensemble des services ferroviaires sont conventionnés par l'Etat par délégation de Service Public.

En Grande-Bretagne, c'est une concession qui vient d'être renationalisée et un soutien affiché de 70% de la population à cette perspective en raison de l'explosion des tarifs et de la dégradation de la qualité du Service.

De leur côté, les Sénateurs du groupe CRCE ont réaffirmé leur opposition à cette réforme tant sur la forme que sur le fond, et leur soutien aux revendications exprimées par l'intersyndicale. Ce soutien se traduit par une centaine d'amendements sur un total de 250, portant notamment sur le cœur de la réforme, à savoir : l'ouverture à la concurrence, le changement de statut de l'entreprise et l'abandon du recrutement au statut.

La CGT a eu l'occasion de réaffirmer, une fois de plus, son opposition à cette réforme, en phase avec la grande majorité du corps social cheminot, comme l'a révélé le résultat de la « VOT'ACTION ». Nous avons également rappelé que cette réforme ne contient pas d'objectifs de report modal en phase avec les engagements des Grenelles de l'environnement, n'aborde pas l'organisation de la production, ni la manière de renforcer le Service Public Ferroviaire.

Au final, et avec des centaines de cheminots rassemblés sous leurs fenêtres, les sénateurs ont pu mesurer leur détermination à poursuivre l'action, y compris au-delà du vote solennel prévu le 5 juin 2018.

Concernant les points des ordres du jour, en responsabilité, la délégation CGT participera à l'intégralité du CE extraordinaire, ainsi qu'aux consultations à l'initiative du secrétaire au CE ordinaire. Monsieur le Président, à l'issue de ces points et vu le contexte du dialogue social au sein de la branche et du GPF, avec notamment la retenue des jours de repos alors que la justice n'a pas encore été rendue, la délégation CGT quittera la séance.

Monsieur le Président, Madame la Directrice des Ressources Humaines,

Mesdames, Messieurs,

Je vous remercie de votre attention.