

Montreuil, le 28 août 2018



PLÉNIÈRE DU CE CIRCULATION DU 30 AOÛT 2018

Monsieur le Président,

AQUARIUS

En refusant d'accueillir le navire humanitaire AQUARIUS, la France démontre à nouveau le repli qu'entraîne une politique libérale qui favorise les discours clivants et fascisants.

Pourtant, la solidarité internationale est un marqueur historique fort de l'histoire du peuple français, n'en déplaise à une extrême-droite qui n'en a jamais été et n'en sera jamais le porte-parole.

141 réfugiés de zones de guerre errant en mer sur un bateau qui porte, avec d'autres, l'honneur du continent européen : la voici la « submersion » qu'agitent comme une muleta les professionnels de la haine et de la négation de l'humanité.

Les déclarations honteuses, comme le silence gouvernemental qui ne l'est pas moins, illustrent parfaitement l'état dans lequel l'ensemble des peuples de Méditerranée sont enfermés : entre les partisans d'une Europe forteresse et ceux du repli national.

Cette mer commune qui a été le vecteur de tous les échanges entre ses nombreux peuples au cours de l'Histoire est devenue le cimetière des inégalités nord-sud.

Une nouvelle définition des échanges entre les rives méditerranéennes est nécessaire. Elle doit être basée sur la coopération, la solidarité et le partage, aux antipodes de la politique d'austérité, ultra-libérale, néocoloniale et guerrière qui plonge le bassin méditerranéen dans la violence, la pauvreté et la misère qui nous rongent actuellement.

Cependant, sourdes à cette urgence, la France et l'Europe sombrent dans la haine libérale.

Depuis le 1er juillet, l'Autriche exerce pour 6 mois la présidence tournante du Conseil de l'Union Européenne.

Pour rappel, le parti conservateur OVP est arrivé en tête des dernières élections législatives autrichiennes.

Aussi, cette position institutionnelle permet aux forces nationalistes d'exercer une pression renforcée sur le contenu de l'agenda politique européen.

« L'Europe qui protège » est le mot d'ordre de cette présidence.

Les migrants sont directement visés, tout comme les droits sociaux, environnementaux et de la consommation.

EN FRANCE

Pendant ce temps-là, en France, alors que la baballe fait exulter les foules, les salariés, les retraités et les privés d'emploi subissent de plein fouet les mesures du vassal libéral du Medef et actuel locataire de l'Élysée.

Le tarif du gaz a augmenté de 7,5%, celui du gasoil de 15,6%.

Le SMIC, les retraites et le point d'indice des fonctionnaires sont gelés.

La CSG augmente pendant que la désindexation des pensions se prépare en coulisse.

On meurt dans les EHPAD et dans les couloirs des urgences.



Les aides sociales sont rabotées de tous côtés, voire purement et simplement supprimées.

Les minima sociaux sont sans cesse remis en question et revus à la baisse sur fond de flicage accru des allocataires.

On envoie la police mater les grèves.

Tout mouvement social est sauvagement réprimé à la gazeuse, à la matraque et même à la grenade.

La machine à broyer le modèle social est en marche. Aux manettes, le grand capital et ses vassaux.

Avec la réforme du code du travail, supposée favoriser l'emploi, celle à venir sur la protection sociale vise notamment à glisser progressivement de la retraite par répartition à la retraite par capitalisation.

Ainsi, une réforme des retraites d'ici 2019 avec, notamment, la disparition des régimes spéciaux, dont celui des cheminots, fait l'objet de bilatérale qui débiteront en septembre.

ACCIDENT DE GÈNES / INFRASTRUCTURE TRANSPORT

Monsieur le Président, les conséquences de cet intégrisme libéral sont multiples.

Sans faire de raccourcis faciles et sans aucune intention déplacée de manœuvrer l'actualité, l'accident du viaduc de Gênes doit nous alerter sur cette politique.

Bien-sûr, la CGT tient d'abord à faire part de son soutien aux familles des victimes et aux personnes qui ont été blessées directement comme indirectement par la chute du viaduc et ses conséquences.

Une fois de plus, la recherche de profits maximums par une entreprise privée s'est faite au détriment de la sécurité et de la réponse aux besoins de la population.

Ce viaduc, qui a été confié par l'Etat Italien en gestion à la société ATLANTIA, est le symbole même que la privatisation des infrastructures d'un pays n'apporte rien. Au contraire, elle amène une dégradation de la sécurité et du service rendu.

ATLANTIA, entreprise transnationale, déploie ses activités dans de nombreux pays, dont la France, s'affranchissant de ses engagements auprès des Etats pour augmenter les profits distribués à ses actionnaires.

Nous pensons qu'en Italie comme en France et dans le reste de l'Europe, les secteurs structurants (routes, chemins de fer, aéroports, fonction publique, éducation ...) doivent rester dans le giron du service public financé à la hauteur

de ses besoins pour répondre aux exigences de progrès et de sécurité.

La CGT, et ce n'est pas nouveau, exige que les secteurs publics soient financés pour à la fois en assurer le développement et l'avenir, mais aussi le maintien en bon état des infrastructures déjà existantes qui, par manque de financements, se dégradent.

LOM

D'autant plus que pour les besoins de transports, le ministère de l'environnement, dans une étude prospective, prévoit une hausse de 86% à l'horizon 2050.

Dans ce contexte, il serait inconscient que l'Etat ne cherche pas les conditions d'un report modal vers le ferroviaire en complémentarité entre tous les modes et non en concurrence, afin d'endiguer le cercle vicieux de la dégradation écologique et sociale.

Les premières orientations de la LOM (Loi d'Orientation des Mobilités) ont été dévoilées le 20 juillet dernier par la ministre des Transports, et devrait être abordée en Conseil des Ministres en septembre.

Pour l'heure, des ressources nouvelles pour le financement des infrastructures routières et ferroviaires ne sont pas acquises, alors que de récents rapports confirment leur dégradation avancée.

Le projet de loi de mobilités pourrait rendre payant l'usage de certains axes routiers, comme les routes nationales, les routes départementales et même les voies communales, voire d'instituer des péages pour accéder aux centres villes. 4000 à 6000 km de lignes ferroviaires pourraient disparaître faute de financements.

DRR ET TARIFICATION

D'ailleurs, le DRR 2019 reflète parfaitement cette intention de sacrifier le réseau capillaire.

En effet, pour la première fois, la redevance circulation est différenciée selon qu'il s'agit des lignes du réseau structurant (pour lesquelles est inclus un coût direct de renouvellement) ou des lignes du réseau capillaire (pour lesquelles le coût direct de renouvellement n'est pas inclus).

De plus, 78% des dépenses de renouvellement de SNCF Réseau ne sont pas incluses dans la redevance de circulation.

Il en est de même pour 82% des coûts d'exploitation et 90% des coûts d'entretien.

A la lumière de ces chiffres, il est évident qu'un désengagement de l'Etat dans le financement des infrastructures condamne les lignes UIC 7 à 9 mais aussi certaines lignes UIC 2 à 6.

Ce sont des régions entières qui seront enclavées et in fine désertées.

Pour illustrer ce dernier propos, 80% des lignes du Limousin sont menacées et bien d'autres régions sont dans la même situation.

RÉFORME DU FERROVIAIRE

C'est aussi tout le sens de la mobilisation des cheminots contre la réforme du système ferroviaire portée par le gouvernement et la Direction.

D'ailleurs, jamais une Direction n'aura autant contribué à la destruction de l'entreprise et à la disparition du réseau ferroviaire.

Pourtant, même si la réforme est votée, la lutte n'est pas terminée.

Nous continuons de porter les revendications reprises à la plateforme revendicative unitaire pour imposer une autre réforme considérant la sécurité, l'aménagement du territoire, les usagers et les cheminots.

La réforme du gouvernement introduit un GIP (Groupement d'Intérêt Public) dans le domaine de la sécurité et de ses procédures.

L'UTP ne cache pas ses vellétés en la matière.

Monsieur le Président, en tant que représentant de SNCF Réseau, adhérent à l'UTP, nous aimerions connaître votre position sur les éventuelles prérogatives de ce GIP et les conséquences pour les cheminots de votre périmètre et la sécurité.

CABALE ET SANCTIONS

Sans revenir sur les caractéristiques du mouvement social qui se poursuit et l'ampleur de la mobilisation qui démontre le refus massif des cheminots de se voir imposer cette mauvaise réforme, la Direction s'illustre par la multitude de coups bas qu'elle distribue.

Bien-sûr, nous évoquons l'acharnement illégal de la Direction à sanctionner financièrement les cheminots à travers le décompte des jours de grève, pour les dissuader de se mobiliser.

Cette attitude a rompu définitivement les liens entre le COMEX et les cheminots, et notamment ceux de l'encadrement.

Mais la Direction va encore plus loin dans sa volonté de nuire.

Elle a aujourd'hui engagé une véritable cabale envers les cheminots qui se sont mobilisés, et notamment les militants syndicaux qu'elle juge comme moteur dans le mouvement.

Ainsi, dans les EIC, les sanctions pleuvent pour des faits anodins.

En Auvergne, en Languedoc Roussillon, en Hauts de France, en Rhône Alpes... partout en France, les cheminots subissent cet acharnement.

D'ailleurs, une fois encore, l'EIC Hauts de France s'illustre dans cette pratique en sanctionnant durement des militants sans véritablement fondement.

Le Directeur de cet EIC va jusqu'à l'obstination absurde.

Il va jusqu'à refuser les déclarations d'intention individuelle de participation à la grève en prétextant que le fax de la Direction fonctionne mal.

Acculé dans ses retranchements sur les questions d'emploi et de manque d'effectif, la Direction de l'EIC Hauts De France ferme des lignes plutôt que de répondre aux revendications.

Monsieur le Président, nous vous demandons de vous exprimer en séance sur ces pratiques et notamment celles en cours sur l'EIC Hauts de France.

Il est clair que lorsque l'on perd sur les idées, il ne reste plus que la sanction pour tenter d'imposer une opinion.

Mais d'ores et déjà, sachez que toute la CGT répondra à cette cabale.

CSE

D'ailleurs, sur le sujet du dialogue social, vos intentions de museler les organisations syndicales sont manifestes.

Elles transpirent dans les négociations autour des CSE qui nient la proximité nécessaire de ce dialogue.

Nous vous rappelons qu'en la matière, la CGT continue de porter le projet unitaire.

Au-delà de la mise en place des CSE, les intentions de la Direction quant au devenir des CPC, et notamment la CPC TM, nous interrogent.

En effet, la réforme de 2014 devait assurer les moyens de conserver et de contrôler la transversalité le métier et la filière.

Nous souhaitons connaître votre position sur ce point.

CCN

Parallèlement à la réforme du système ferroviaire en cours, les négociations de branche autour de la classification et la rémunération des métiers s'accroissent.

Compte tenu du contexte évoqué précédemment, ces négociations relèvent d'une importance capitale pour le système ferroviaire, la sécurité, les usagers et les cheminots.

Le 18 Septembre 2018 doit se tenir une CMPN, essentielle et déterminante pour notre avenir.

Elle doit être placée sous le contrôle et la pression des cheminots afin que l'UTP, le MEDEF Ferroviaire, plie sous nos revendications.

Sans aborder tous les champs de cette négociation, nous souhaitons évoquer l'aspect métier et connaître votre position sur l'obstination de l'UTP et de SNCF Réseau à créer un titre ou un CGP horairistes alors même qu'il s'agit d'un métier qui s'inscrit dans un parcours professionnel et qui n'existe qu'à SNCF Réseau.

Bien-sûr, dans le même temps, la volonté du Président JEANTET d'ouvrir l'outil SIPH aux entreprises ferroviaires et aux AOT ne nous aura pas échappée.

De là à y voir des intentions d'externalisation de certaines tâches, il n'y a qu'un pas.

NOUVEL R'

Monsieur le Président, venons-en à Nouvel R'.

Si Nouvel R' présente une certaine intégration de la production (un pilotage commun et territorialisé des EIC, Infrapole et Infralog) au sein de Réseau, l'objectif purement économique de cette construction condamne toute notion de production ferroviaire intégrée dans une entreprise SNCF unique.

En effet, dans cette organisation, la production n'est construite que dans le cadre de Réseau.

Nouvel R' renforce le morcellement du système ferroviaire en excluant SNCF Mobilités de l'organisation de la production.

SNCF Mobilités est réduite à un rôle d'acteur économique, « un client » comme les autres EF (Entreprises Ferroviaires).

Pour ce qui est des conséquences sur la production au quotidien, cette approche conduit inévitablement à des organisations parallèles (Mobilités et Réseau), peu complémentaires qui fragilisent davantage les interfaces dans le système ferroviaire.

Alors que les Directions Réseau et Mobilités ne cessent, à travers leurs communications, de marteler leur objectif commun de « regagner la robustesse du système ferroviaire », cette structuration met en relief une ambivalence qui pèse sur la production et sur le « produit train ».

En effet, de la construction horaire jusqu'au départ du train, en passant par la gestion de la circulation et des travaux, tous participent au « produit train », à une même production ferroviaire qui ne peut se satisfaire du mauvais ajustement des pièces de ce puzzle ferroviaire.

De plus, le découpage territorial et par axe de Nouvel R' répond davantage aux vellétés marchandes ou économiques qu'aux besoins de production, entraînant de fait la création d'un système ferroviaire sclérosé et à plusieurs vitesses, dont l'imbrication des territoires n'est pas garantie.

D'ailleurs, même l'auteur de « City Booster » qui, a priori, n'est pas un « dangereux militant CGT » s'interroge sur la pertinence de Nouvel R' en termes de production ferroviaire.

Quant à la formation, Nouvel R' consacre le principe d'une formation initiale recentrée sur les fondamentaux métiers.

Exit une formation initiale complète pour laisser place à une formation utilitariste, réduite à l'employabilité immédiate.

SALAIRES

Monsieur le Président, la conduite de la politique et de l'organisation de l'entreprise est à l'image du mépris de la Direction lors des négociations salariales.

En méprisant les questions salariales, la Direction méprise les cheminots.

Les cheminots, quel que soit leur collège, hormis les membres du comité exécutif, subissent le gel de leurs salaires depuis 2014 alors qu'ils produisent davantage de richesses chaque année.

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.

Soyez certain que ce mépris aura une réponse à la mesure avec la mobilisation des cheminots.

TRAVAUX

Pour finir, nous souhaitons aborder l'épineuse question de la charge travaux et de l'exploitation des postes au regard du plan de performance que vous affichez.

Pendant 10 ans, près de 1600 chantiers devront être réalisés parallèlement à un objectif d'amélioration de l'exploitation du réseau.

Vos objectifs de productivité, repris dans le plan de performance, prévoient une réduction des effectifs, entraînant quasi mécaniquement une augmentation exponentielle de la charge de travail.

Pourtant, la charge de travail actuelle, liée à la multiplication des travaux, est d'ores et déjà sous-évaluée par la Direction.

Pour la CGT, l'organisation des travaux et les conditions de travail en situation nominale doivent faire l'objet d'une réelle prise en compte des besoins des cheminots.

Les conséquences sur la sécurité d'une approche minimaliste de l'organisation des travaux et les conséquences des suppressions d'emplois sont lourdes.

A l'aune du volume de travaux et des objectifs de « robustesse », il est donc urgent d'agir.

Je vous remercie de votre attention.