



# RAPPORT INTRODUCTIF

Par Cyrille RENAUD

Montreuil, le 04 septembre 2018

**CONSEIL NATIONAL  
DES 04 ET 05 SEPTEMBRE 2018**

Cher-e-s Camarades,

Notre Conseil National a été reporté pour des questions d'actualité, mais cela nous permettra de mieux définir notre stratégie revendicative. A l'orée de la rentrée qui représentera le début de la 3e phase du combat que nous avons engagé contre la libéralisation du secteur ferroviaire, il doit nous permettre de tracer les perspectives d'actions que les cheminots attendent.

La direction fédérale espère que les congés payés ont permis à notre corps militant de se reposer, mais dans le même temps, que notre organisation a permis de maintenir une activité syndicale tout au long de l'été, comme nous l'avions convenu à la CE fédérale du mois de juin.

Le moins que l'on puisse dire, c'est que ces vacances étaient bien méritées pour recharger les batteries et sans être visionnaire, nous allons en avoir besoin très rapidement.

Dans un pays où nous comptabilisons malheureusement 22 millions de Français privés de vacances, nous tenons à remercier le CCGPF et notre Chalet Pierre Sémard d'avoir permis à de nombreux cheminots, notamment les grévistes et leur famille, au travers de dispositifs particuliers et solidaires, d'avoir pu partir en vacances cet été. C'est aussi ça la vision de la solidarité à la CGT !!!

Antonio Gramsci, philosophe italien et fondateur du parti communiste Italien, disait : « *Celui qui ne sait pas d'où il vient ne peut savoir où il va* ».

Revenons donc sur les 2 premières phases du conflit.

Lors de notre dernier Conseil National des 08 et 09 novembre 2017, nous affirmions : « Nous devons convaincre majoritairement les cheminots que l'action massive sera la clé du succès ».

A cette époque, cette mobilisation n'était pas gagnée. Et nous n'imaginions pas un instant que nous mènerions le plus long conflit de l'histoire récente de la SNCF.

Grâce au travail de notre organisation syndicale, ses militants, ses structures, nous avons gagné cette mobilisation.

Nous avons également réussi à travailler l'aspect qui nous avait manqué en 2014 et 2016, à savoir l'opinion publique.



Il nous faut néanmoins analyser les points forts et les points faibles du rapport de forces que nous avons construit afin de poursuivre la recherche de la victoire lors des prochaines étapes du conflit.

Car en effet, si le Gouvernement a marqué un point en réussissant à faire voter sa loi, il ne l'a pas fait comme il le souhaitait et il n'en a pas fini avec les cheminots et la réforme ferroviaire !

Revenons donc sur quelques étapes importantes de la bataille.

Durant toute l'année 2017, alors que la Direction multipliait les restructurations pour accroître la spécialisation par activité, et que nous savions qu'une réforme était en préparation, inspirée par la réécriture du règlement européen OSP en décembre 2016, la CGT était seule à agir.

Dans cette période, 4 interfédérales ont été organisées et aucun consensus n'a pu être obtenu, y compris sur la question des salaires ou celle des suicides.

La CGT a donc assumé seule la re-motivation des cheminots, leur re-mobilisation, notamment au travers de semaines d'actions décentralisées en régions. C'est ce que nous appelons la première phase dite « d'alerte ».

Sans avoir le contenu précis des attaques, il nous semblait indispensable de partir du mécontentement qui était assez généralisé, de la contestation de la situation dans les services, pour fédérer cette colère, dépasser le fatalisme ambiant et aller chercher plus largement un autre fonctionnement de la SNCF, en lien avec notre projet « la Voie du Service Public ».

Nous avons cherché à constituer des « plans d'urgence », autrement dit des cahiers revendicatifs locaux, élaborés le plus largement possible avec les cheminots, pour faire le lien entre exigences locales et nationales.

Cette démarche a été positive mais insuffisante puisque 150 syndicats sur 400 ont été en capacité de la mener pleinement.

Également, nous imaginions que les attaques auraient probablement un contenu social. Les facilités de circulation, les pensions et les notations étaient déjà dans le viseur de la Direction SNCF. Nous avons donc lancé la pétition nationale « Touche pas à mes droits » qui a recueilli plus de 42 000 signatures, soit l'un de nos meilleurs résultats.

En parallèle, nous avons mis à profit les analyses des différents mouvements précédents et organisé une interpellation des usagers.

C'est la diffusion de la première « Vraie Info » à 500 000 exemplaires qui a été la rampe de lancement du débat idéologique envers les populations.

Un colloque national avec les associations d'usagers s'est tenu au Théâtre Traversière à Paris, sous l'impulsion de la fédération le 05 octobre 2017.

Mais nous avons eu des difficultés à décliner localement cette initiative. Notre objectif de disposer de véritables cahiers des charges des besoins des usagers dans chaque région, pour les mettre en contradiction avec les mesures gouvernementales, n'a malheureusement pas été atteint.

Tout ce travail, avec ses insuffisances, mais surtout avec ses réussites, a préparé les conditions de la mobilisation.

Les hostilités ont été lancées officiellement par la publication du rapport du Conseil d'Orientation des infrastructures, présidé par M. Duron, et de celui sur l'avenir du transport ferroviaire, réalisé par M. Spinetta.

Sans aucune surprise, les conclusions des deux rapports allaient à l'encontre des défis qui nous sont posés en matière sociale, de reconquête des territoires, de santé publique, d'environnement et du service public.

Très rapidement, notre travail préparatoire a payé puisque le Gouvernement a été placé sur la défensive concernant les « petites lignes ». Pour désamorcer la polémique, il a annoncé qu'il continuerait à financer les contrats de plan Etat-Région.

Le rapport Spinetta, plus particulièrement, remis le 15 février 2018 au Premier Ministre, a interpellé vivement l'ensemble des cheminots sur leur avenir et celui de leur entreprise.

Cela a eu un effet dynamisant sur le travail revendicatif déjà engagé par la CGT depuis plusieurs mois. Nous sentions une amplification du mécontentement se transformant en une volonté d'agir de la part d'une grande masse de cheminots.

Cette situation a bousculé les autres organisations syndicales qui préparaient toutes, les cheminots à la concurrence : l'UNSA et la CFDT en la présentant comme inéluctable et réduisant le rôle syndical à la négociation d'un sac-à-dos social. SUD en portant l'idée d'un statut des travailleurs du rail qui intégrait la multiplication des opérateurs.

Mais les cheminots ont préféré s'emparer des propositions d'action de la CGT, grâce au travail de terrain de ses militants. Devant la participation qui s'annonçait massive à la manifestation nationale que nous préparions, l'ensemble des organisations syndicales nous a fait savoir sa volonté de se joindre à nous. Avant d'accepter, nous avons exigé une analyse collective du projet gouvernemental.

Bien que les appréciations et les stratégies soient différentes, tout le monde a été contraint de rejeter le projet de réforme, et l'unité syndicale s'est reformée sur cette base début mars 2018.

C'est donc bien en mobilisant les cheminots que nous avons gagné le syndicalisme rassemblé.

Le succès retentissant de la manif du 22 mars mettait sur de bons rails notre mouvement revendicatif.

Toujours dans l'esprit de lutter contre le fatalisme et de contrer les arguments du Gouvernement, la Fédération a élaboré un rapport CGT « Ensemble pour le FER », sorte de contre-pied au rapport Spinetta, qui reprenait notre analyse de la situation et nos propositions.

Il a permis d'afficher dans l'opinion publique et dans l'entreprise que la CGT était experte et porteuse d'alternatives. Il a également alimenté l'ensemble des structures CGT sur la situation du service public ferroviaire.

Nous avons notamment démontré que c'est l'Etat Français qui, en dernier ressort, allait faire un choix sur la mise en place ou non de la concurrence, donc qu'il était possible de choisir de ne pas instaurer la concurrence. Nous avons également porté très fortement la question du financement du mode ferroviaire et notamment de la dette.

Le gouvernement et la direction de l'entreprise se sont engagés dans un passage en force, en comptant sur leur puissance institutionnelle et médiatique qui devait essouffler rapidement le conflit.

Les différentes annonces du Premier Ministre de légiférer par ordonnances sur le changement de statut des entreprises du GPF, l'arrêt des embauches au statut cheminot et l'ouverture progressive à la concurrence du transport voyageurs, avaient pour objectif d'aller vite et d'opposer les cheminots aux salariés de droit privé et au reste de la population en dénigrant notre travail dans une opération grossière de cheminots bashing.

Cette méthode permettait d'occulter les véritables enjeux de cette loi nommée « pour un nouveau pacte ferroviaire », notamment la suppression de 9 000 km de lignes et plus globalement l'abandon du trafic ferroviaire public au profit des seuls trafics rentables et de la route.

La réforme fut soutenue en interne par le Président Pépy, n'hésitant pas sur les plateaux télévisés à appeler les cheminots à la raison, annonçant ouvertement que le conflit ne s'éterniserait pas et que les concertations à venir allaient engendrer des contreparties nommées le « sac-à-dos social ».

La CE fédérale de mars, après une analyse objective et réaliste de la situation et des discussions de terrain, confirmait qu'une tactique de grève reconductible « pure » telle qu'en 2014 et 2016, par période de 24H, ne correspondait pas à l'attente majoritaire

des cheminots. Il nous fallait également dépasser la première échéance du vote à l'Assemblée Nationale qui avait représenté un couperet pour le conflit de 2014.

Nous avons donc pris la décision de proposer aux organisations syndicales une démarche unitaire revendicative inédite en appelant à la grève deux jours sur cinq et en affichant un calendrier de 3 mois de grève.

Nous avons eu la confirmation unanime de l'intérêt de cette tactique avec la réunion de 300 secrétaires généraux de syndicat à Montreuil, le 16 mars 2018.

L'UNSA et la CFDT valideront cette démarche le soir même lors de l'interfédérale et acteront par la suite les huit points de la plateforme revendicative unitaire qui sont pour rappel :

1. La dette et le financement ;
2. La relance du transport de marchandises par fer ;
3. Statut de l'entreprise. La SNCF doit rester sous statut d'EPIC, propriété de la Nation, et non objet de tractations et de spéculation financière ;
4. L'organisation de la production ;
5. La ré-internalisation de charge de travail ;
6. L'ouverture à la concurrence ;
7. Les droits sociaux des cheminots ;
8. Les garanties sociales.

SUD se mettra en revanche en marge de l'unité et déposera à la fois un préavis de grève carrée de longue durée et un reconductible par période de 24h.

Il faut noter que l'attitude de SUD-Rail a été néfaste du 1<sup>er</sup> au dernier jour du conflit. Son objectif permanent était de mettre en difficulté l'intersyndicale car c'est le seul élément qui lui permettait de préserver son unité interne. A aucun moment, elle n'a fait de propositions ou organisé d'actions pour renforcer la mobilisation. Au contraire, elle a

en permanence focalisé les cheminots sur la forme de l'action plutôt que sur le fond pour faire de l'agitation dans les assemblées générales. Et nous avons vu ce que cette radicalité est devenue en juillet puisqu'elle a très rapidement abandonné la mobilisation... Si nous insistons sur ce sujet, c'est parce qu'il faudra démasquer cette imposture aux yeux des cheminots. Sur le fond, SUD est une organisation profondément réformatrice, au même titre que la CFDT et l'UNSA. Si elle regroupe quelques militants sincères, c'est à la CGT qu'ils doivent venir pour être utiles.

Tout au long de cette deuxième phase, le gouvernement et la direction de la SNCF ont multiplié les attaques envers les cheminots grévistes et plus particulièrement les militants de la CGT.

Mais notre tactique les a profondément bousculés. Pour y faire face, la Direction SNCF n'a trouvé qu'une stratégie : communication massive et sanction financière contre les grévistes. Pour cela, elle a modifié à 6 reprises le règlement et les consignes aux directeurs d'établissement, ce qui témoigne de sa panique initiale.

Ce manque de sérénité, couplé aux mensonges sur le système ferroviaire, aux attaques médiatiques injustes contre le travail des cheminots, et confronté aux arguments de la CGT, a eu pour conséquence de créer le doute dans la ligne managériale.

Des directeurs d'établissement et parfois régionaux ont refusé d'appliquer ces directives, et beaucoup de cadres n'ont pas voulu remplacer des cheminots grévistes.

La décision de justice en notre faveur et condamnant la SNCF sur l'entrave au droit syndical et au droit de grève, a accentué ce discrédit envers la direction de l'entreprise et a mis en porte-à-faux certains dirigeants d'établissement.

Ensuite, sans mesurer la rupture de confiance enclenchée entre lui et l'ensemble des cheminots de tous les collèges, le Président de la SNCF annonçait dans les médias que 80% des agents étaient favorables à la réforme.

La mise en place de la « VOT'ACTION » en un temps record, de manière unitaire, a une nouvelle fois bousculé la stratégie patronale. Sous l'impulsion de la CGT, nous avons organisé ce scrutin où plus de 60% des cheminots ont été rencontrés physiquement et se sont exprimés.

Le résultat de cette consultation où 95% de cheminots ont affirmé leur opposition à cette réforme, matérialise un désaveu cinglant envers le pacte ferroviaire et l'attitude méprisante de certains premiers dirigeants de l'entreprise.

Les cheminots venaient de faire mentir une nouvelle fois leur Président qui a essayé, dans un premier temps, de minimiser l'impact du résultat de ce vote pour enfin reconnaître sa défaite idéologique et son impuissance à convaincre de la pertinence de cette réforme ferroviaire au sein de la SNCF.

Parallèlement, le gouvernement, au travers de la Ministre des Transports, a tenté de nous donner l'image de jusqu'au-boutistes. Mais notre participation systématique aux concertations, qui étaient pourtant stériles, nos efforts pour maintenir l'unité, et nos critiques argumentées, nous ont permis de renverser la situation et de montrer un Ministère arrogant, sourd et sans argument.

Le gouvernement a été obligé de constater que la mobilisation ne s'effondrait pas après le 1er vote à l'Assemblée Nationale. Le Premier Ministre fut obligé de reprendre le dossier en main et de recevoir, à deux reprises, les fédérations syndicales.

A partir de ce moment-là, le rapport de forces a amené trois évolutions. Tout d'abord, le Gouvernement a été contraint de traiter la question de la dette, qu'il avait initialement renvoyée à la fin du quinquennat. Il a entrouvert la porte aux amendements des réformistes. Et il a amené le patronat à se mouiller dans les discussions.

En parallèle, toujours dans l'objectif de ne rien lâcher sur le fond de la réforme, il a lancé une contre-offensive de communication massive en envoyant ses députés sur le terrain et ses ténors dans les médias, pour vanter les mérites de la concurrence qui ferait baisser les prix, améliorerait la qualité, rouvrirait des

petites lignes. Cela a pesé sur l'opinion publique ainsi que sur certains cheminots.

Dans le même temps, le mouvement social global s'affaiblissait avec une deuxième journée d'action décevante des fonctionnaires et la même situation chez les retraités.

Au Sénat, le soutien de la droite majoritaire a également conforté l'absence d'opposition importante, malgré la bataille acharnée des sénateurs communistes.

Le vote solennel du 05 juin fut une formalité comme le vote définitif du 14 juin 2018 au Parlement qui acte la transformation du projet en loi.

Le moins que l'on puisse dire, c'est que pendant 3 mois nous avons porté très haut notre rapport de forces, nous avons rendu coup pour coup et nous avons souvent pris l'initiative.

Nous avons aussi connu un mouvement de solidarité inédit, notamment au travers de la démarche du collectif d'artistes qui a lancé la collecte financière de soutien, puis qui a édité le livre sur la bataille du rail. Que le mouvement social renoue le contact avec le monde de la culture est un signe extrêmement positif. Il faudra avoir une réflexion pour permettre plus largement ce genre de lien, notamment au niveau local.

Mais l'analyse a posteriori de la mobilisation nous montre aussi quelques points de faiblesse, notamment à l'Équipement, au Matériel, et dans les services communs où le 1er vote à l'Assemblée Nationale a eu un impact plus important que sur le reste des métiers. La Région Parisienne, bien que mieux organisée cette fois-ci, représente toujours un point de faiblesse alimenté par SUD et FO.

Pour autant, la Direction fédérale se doit de souligner l'engagement sans faille du corps militant pendant cette période. Au-delà de la mobilisation elle-même, et du relais des décisions fédérales, nous avons également noté un très grand esprit d'initiative avec la rédaction de multiples expressions CGT locales et régionales, ou encore une très grande imagination dans les actions

organisées quotidiennement. C'est un esprit que nous devons conserver et développer.

Cela a permis à 1 351 cheminots actifs, retraités de rejoindre la CGT depuis le début de l'année.

Oui, nous pouvons nous féliciter pour cet immense engagement. C'est ce qui fait l'originalité, la force et l'efficacité de la CGT. Et nous pouvons nous le dire, si la CGT n'existait pas, il n'y aurait eu aucun conflit de cette ampleur. Donc soyons fiers de notre outil et ayons à cœur de le développer. Montrons aussi que cette réforme est pour l'instant la seule sur laquelle le Gouvernement a pataugé.

Au final, notre mobilisation n'a pas permis de faire retirer le projet de loi, mais elle fait néanmoins évoluer 3 sujets :

Le gouvernement est désormais engagé sur la dette à hauteur de 35 milliards d'euros (soit 1 milliard d'euros d'économies pour la SNCF, selon la Direction) ;

La loi prévoit à nouveau une instance nationale dérogatoire au droit commun qui pourrait permettre de préserver le patrimoine social (colos, maisons familiales, etc.) et aussi de continuer à avoir une vision économique globale du système ferroviaire ;

Le patronat a été obligé d'intégrer la reconnaissance des diplômes et celle de l'ancienneté dans ses engagements sur les futurs mécanismes de classification et de promotion, ce qu'il refusait jusque-là.

Bien que ces éléments semblent modestes, ils confirment bien que le rapport de forces fait bouger les lignes. Si nous avions eu plus de syndiqués et une organisation plus forte, nous aurions mieux résisté et donc probablement obtenu plus, y compris une autre loi. Il est donc important de placer le renforcement comme enjeu central du rapport de forces.

Au-delà de ça, nous devons analyser la situation pour penser les phases suivantes et notre manière de construire un rapport de forces encore plus important.

Quelles étaient donc les forces en présence et comment pouvons-nous les faire évoluer ?

Tout d'abord, il y a eu nos forces.

Le 03 avril entre 30 et 80 % des agents d'exécution, entre 20 et 70 % des agents de maîtrise et entre 5 et 45 % des cadres étaient en grève (chiffres de la Direction).

Ce niveau est très important. C'est un point d'appui. Il était pourtant assez disparate, souvent en lien avec notre implantation dans les services. Nous devons conduire une véritable analyse « orga » dans les syndicats afin de mettre en place des plans de renforcement dans les zones faibles et trouver des moyens de les mobiliser plus largement les fois prochaines, notamment à partir de démarches revendicatives.

La tactique du « 2 sur 5 » a permis de ralentir l'érosion des chiffres, en particulier dans les zones où la CGT est bien implantée, mais ne l'a pas empêchée totalement. Le résultat de la *Vot'Action* ou de la « journée sans cheminot », qui sont des formes de témoignage du mécontentement, montre que les cheminots étaient disponibles mais qu'ils ne mesuraient pas la nécessité de leur implication régulière. Cela confirme donc que la forme, ou même les questions financières sont finalement assez secondaires.

C'est la conviction de la nécessité d'agir et de la possibilité de gagner qui est déterminante. La tactique y joue un rôle, mais c'est surtout la capacité de nos militants à faire passer des idées, à donner une grille de lecture des événements aux cheminots, qui est centrale. Il nous faudra réfléchir à un accroissement du niveau de la formation que nous donnons à nos militants pour les outiller, ainsi qu'au développement des espaces de débat dans nos syndicats pour échanger nos arguments et trouver des réponses à ceux que nous opposent les cheminots non convaincus. Et là encore, notre nombre est central.

L'impact du « 2 sur 5 » sur la production a été puissant. Dans ce domaine, le seul point faible à noter est la sous-traitance qui permet, malgré un très fort taux de mobilisation à l'exécution, de réaliser une partie des tâches dans presque tous les métiers. Nous devons mieux nous adresser

et travailler syndicalement en direction des salariés de la sous-traitance et des cheminots des entreprises ferroviaires privées, afin de renforcer l'implication de tous dans la grève ou autres formes de mobilisations, à partir de leurs propres revendications.

Du point de vue interprofessionnel, les premières actions des EHPAD, des fonctionnaires et des retraités ont été exceptionnellement fortes, ce qui a contribué à faire douter le gouvernement. Mais l'absence de rythme et la baisse de la mobilisation lors des actions suivantes, ont confirmé que l'opposition sociale restait, pour le moment, limitée.

Confrontée aux nouvelles attaques qui ont été annoncées pour la rentrée par le Gouvernement, la Confédération souhaite impulser une réponse sociale à la hauteur. Nous devons nous impliquer dans les actions proposées et aussi aider à la mobilisation des autres corporations, car le contexte social s'avère être un levier démultiplicateur du rapport de forces que nous construisons dans l'entreprise.

A ce titre, nous tenons à réaffirmer que la direction confédérale a été un appui permanent pour le conflit des cheminots. Les prises de position publiques de notre Secrétaire Général ont été un réel soutien et la recherche de convergence de luttes avec d'autres structures de notre organisation a été multiple.

Mais nous avons été confrontés à nos difficultés de fonctionnement dans les branches et les territoires. Les cheminots peuvent et doivent aider à tous les niveaux à dépasser ces difficultés.

Notre 52e congrès confédéral qui se déroulera à Dijon du 13 au 17 Mai 2019 ayant pour titre : « Au cœur du travail pour bâtir l'avenir » sera une occasion de débattre de cela. Mais c'est surtout dans la pratique, plus que dans les discours, qu'il faut nous améliorer collectivement.

Nous consacrerons un débat spécifique au Congrès Confédéral lors de notre prochain Conseil National de décembre qui se déroulera au Théâtre Traversière.

Ensuite, il y avait leurs forces.

Le gouvernement a bénéficié de la proximité des élections, ce qui lui donnait une certaine légitimité. Mais nous voyons bien que sa popularité s'effrite avec le temps, ce qui l'affaiblit d'autant.

Les affaires et les annonces de projets anti sociaux accélèrent le mouvement. Dernièrement, la démission de Nicolas Hulot, qui pointe le poids des lobbies et le rôle néfaste du libéralisme, en rajoute. Bien que l'on puisse juger sa démarche hypocrite au regard de son inaction sur le FRET ferroviaire et de son positionnement sur la réforme, les débats créés par son départ ne sont pas favorables au Gouvernement. Cet effet du temps est probablement ce qui a encouragé Macron à lancer très rapidement la réforme ferroviaire. Et cela signifie que dans les phases suivantes, le Gouvernement sera plus affaibli.

Il a aussi bénéficié du soutien de la droite et n'a pas eu d'opposition politique significative. Deux manifestations très généralistes les 05 et 26 mai en plus du 1er mai ont été organisées, avec quelques prises de parole sur la réforme ferroviaire, lorsque l'attention médiatique était forte du fait des actions syndicales. Mais aucun contre-projet significatif et aucune campagne d'ampleur n'ont été mis en œuvre, malgré un appel prometteur de 12 partis de gauche à s'opposer à la réforme ferroviaire du gouvernement en début de conflit.

Nous proposons donc de contribuer à travailler ce sujet dans le respect des prérogatives de chacun, en organisant un comité national de vigilance pour la défense du service public ferroviaire qui pourrait déboucher d'ici quelques mois sur une votation citoyenne exigeant que la réforme ne s'applique pas.

Le dernier élément, c'est l'opinion publique. Le Gouvernement a empêché son basculement en notre faveur par la multiplication de promesses dans la dernière période. Après une communication très technocratique sur le contenu de la loi, il a compris qu'il était en danger et est passé à la stratégie du mensonge tous azimuts. Que ce soit sur le surcoût supposé du statut, ou

surtout sur les bienfaits de la concurrence, il a rasé gratis en annonçant la baisse des prix, l'amélioration de la qualité, et même les réouvertures de lignes.

Il compte désormais sur la retombée de l'attention médiatique pour que les effets réels de la réforme passent inaperçus.

Il n'en demeure pas moins dans une situation un peu inédite : la loi n'entrera réellement en vigueur que le 1er janvier 2020, il doit donc tenir un an et demi. Mais dans le même temps, il doit préparer sa mise en œuvre, notamment en annonçant les évolutions des prochaines années, qui vont être en contradiction avec les illusions qu'il a créées. Il sera donc exposé à la critique et au mécontentement. Notre stratégie doit consister, par la mobilisation, à mettre en lumière les mauvais coups et attiser cette situation pour faire grandir le rejet de la réforme chez les cheminots et dans la population, avec pour objectif final qu'elle ne soit jamais effective.

L'annonce du plan stratégique d'entreprise, véritable plan social, la tentative de sabotage du FRET, les annonces de suppressions de dessertes TGV dans les villes moyennes, la suppression de lieux de vente, de CLD, sont autant de mauvais coups qui font déjà réagir.

L'abaissement, par l'agence de notation Fitch, de la note à long terme de SNCF Mobilités ayant une conséquence directe sur le financement des emprunts et des investissements, confirme également l'analyse de la CGT sur le changement de statut de l'EPIC en société par actions.

Enfin, le Gouvernement est pris dans ses contradictions financières et libérales. Pour ne pas assumer le coût d'un véritable report modal, il remet au goût du jour la hausse du prix acquitté par les usagers et l'abandon du financement des CPER par l'Etat dans le rapport sur l'Action Publique 2022 qui prépare la réforme de la fonction publique. Ce reniement, pour peu qu'il soit porté à la connaissance du public, peut raviver les craintes de la population sur les petites lignes et sur l'abandon du service public.

Et l'actualité apporte également son lot d'arguments.

La catastrophe qui s'est produite sur une autoroute italienne avec la chute du pont de Gênes, a fait plus de 40 morts et nous rappelle à tous que la priorité du capitalisme, c'est le fric.

La société Atlantia qui gère cette autoroute a versé des records de dividendes. Dans le même temps, cela faisait des années que cet ouvrage d'art était répertorié comme dangereux et aucuns travaux n'était prévu. Pour information, c'est cette société qui est sur les rangs pour le rachat d'Aéroport de Paris dans le cadre de sa privatisation. Sans commentaire.

Cette catastrophe pourrait-elle se produire en France ? On peut le craindre. Les indicateurs sont au rouge. Après le rapport de l'école polytechnique de Lausanne sur le réseau ferroviaire, l'audit du réseau routier confirme l'ensemble des alertes portées par la CGT. Globalement le réseau routier est dans un mauvais état.

2 000 km sont jugés dégradés. Près d'un tiers des ouvrages d'art nécessitent des réparations et dans 7% des cas, il y a risque d'effondrement.

L'Etat n'apporte pas les financements nécessaires à l'entretien, et une large partie des moyens est parasitée par les entreprises privées auxquelles il concède les infrastructures ou sous-traite les travaux.

Nous n'avons pas besoin d'une plus grande libéralisation ou de faire payer l'utilisateur en donnant la possibilité aux régions de créer des péages urbains.

Nous avons besoin d'une organisation des transports sous contrôle public intégral avec des moyens adaptés.

Pour rappel, le rapport CGT « Ensemble pour le FER » fait une proposition de financement de l'ensemble des infrastructures de transport au travers de l'utilisation de la TICPE.



La bataille est donc loin d'être terminée et la possibilité de faire échouer les 3 piliers de la réforme est toujours réelle, pour autant que les salariés maintiennent leur détermination.

Nous ne sommes pas naïfs. Nous savons que ce sera une bataille difficile.

Notamment parce qu'il va falloir convaincre à nouveau la masse des cheminots qui ont été très secoués par le vote de la loi et fatigués par 3 mois de conflit intensif, qu'il faut à nouveau se mobiliser. Mais notre processus revendicatif doit nous permettre de progresser dans ce sens, comme nous l'avons déjà fait en 2017. La lutte des classes ne connaît pas d'arrêt tant que le salariat existe.

Saisissons-nous de toutes les annonces, de tous les incidents, comme ceux de la gare de Marseille, de Montparnasse et Miramas pour démontrer que les bonnes réponses n'ont toujours pas été apportées.

Ayons aussi un travail spécifique en direction de l'encadrement. Les incertitudes, voire même les fractures qui se sont révélées pendant le conflit avec la stratégie du COMEX montrent que l'encadrement est bousculé.

Le positionnement, les propositions et l'action de la CGT ont été appréciés.

Objectivé comme des militants de la politique de l'entreprise, bien souvent l'encadrement n'a plus l'autonomie nécessaire pour mener à bien sa mission de gestion des compétences de réalisation et d'amélioration de la production ...

Nous sommes revenus dans un système pyramidal, entraînant des inégalités de traitement, la dévalorisation des diplômes et examens ainsi que les compétences d'expertises métiers.

L'autonomie figurant souvent en première ligne dans les fiches de poste, se résume à se débrouiller à faire plus sans moyens supplémentaires, et ceci coûte que coûte... Une simple demande d'adaptation des moyens même en cas de crise est considérée comme un acte de rébellion ...

Avec le management par les indicateurs et pour des objectifs de rentabilité financière à court terme, nous ne répondons plus aux besoins des usagers du service public de transport ferroviaire, mais aux attentes de « clients » ...

Et qui sont nos « clients » ? Les Autorités Organisatrices, les entreprises du GPF, les entreprises ferroviaires, les autres activités, les banques ... ?

Avec cette politique qui cultive la concurrence et l'individualisme, l'encadrement se retrouve souvent seul face à son désarroi ou son exaspération. Lors de nos tournées syndicales, nombreux sont celles et ceux qui nous font remonter que :

Faire toujours plus avec toujours moins, dans un contexte de complexification des tâches, d'alourdissement des circuits, des procédures et d'outils défailants, est un objectif (un « challenge » nous vendent certains) inatteignable.

Ne plus supporter la culpabilisation et le mal-être qui découlent de l'injonction paradoxale entre rendement quantitatif toujours plus élevé et exigence de qualité.

Ne plus accepter de subir tout cela pour au final rendre un service pour le moins dégradé à nos usagers.

Des portes se sont ouvertes durant ce conflit, nous avons marqué des points sur la bataille des idées auprès de l'encadrement, le Comex va bien sûr tenter d'en regagner, via son séminaire de rentrée. Nous devons donc faire un effort particulier pour rencontrer les maîtrises et cadres, porter notre projet et construire avec eux des revendications qu'il nous faudra porter lors de la campagne électorale ... Transformons l'essai !!!

Il faut noter que la Direction SNCF cherche à reprendre la main en envoyant le message qu'elle dispose toujours du pouvoir dans l'entreprise et qu'elle peut en abuser à sa guise.

Nous avons ainsi vu se multiplier les procédures disciplinaires pour des motifs futiles comme le manque de zèle à faire des PV en période de non grève, ou la non dénonciation d'une altercation entre deux collègues. Et surtout nous avons vu une volonté de faire des exemples en frappant très lourdement des militants CGT pour des faits qui ne le méritent pas.

Plusieurs radiations sont ainsi proposées pour de simples altercations verbales. Vis-à-vis des collègues, nous devons affirmer qu'on ne fabrique pas un chômeur pour une engueulade, fut-elle fleurie avec quelques noms d'oiseaux. Et entre nous, nous devons réaffirmer que lorsqu'on s'attaque à un militant CGT, on s'attaque à toute la CGT. La Fédération a déposé une demande d'audience auprès de Guillaume PEPY. Si la Direction ne revient pas à la raison, la Direction Fédérale propose que celle-ci soit suivie d'une DCI et d'un préavis de grève au moment le plus adapté. N'hésitez pas à nous faire remonter les cas de répression dans votre région, même quand vous les gérez à votre niveau. Et n'hésitez pas non plus à intervenir sur cette question dans toutes les audiences et les réunions d'instance que vous aurez en cette rentrée. Même si nous ne nous départirons pas de notre cible de fond, à savoir la réforme et la politique de l'entreprise, nous ne laisserons pas ce sujet de côté !

Dès la rentrée, nous lançons le débat sur le sens donné à l'entreprise publique SNCF. Nous vous invitons à assister au débat de la fête de l'Huma le week-end du 15 septembre, le samedi après-midi sur cette question en présence de Laurent Brun, Benjamin Raigneau DRH SNCF, de Roger Dillenseger Secrétaire général de l'UNSA, du Président de la FNAUT et Eliane Assassi, sénatrice communiste, au Forum Social.

Nous sommes sans ambiguïté sur nos objectifs actés lors de notre CE Fédérale de juillet. Nous allons chercher une nouvelle loi conditionnée au retour au statut d'EPIC, au maintien et à l'amélioration du statut des cheminots, à l'unification de la SNCF. Pour cela, nous exigeons notamment l'abrogation des dispositions législatives mettant en œuvre le « pacte ferroviaire » et de vraies

réponses basées sur le rapport « Ensemble pour le fer ».

Nos axes revendicatifs nationaux peuvent se décliner au plus près des sites ferroviaires, en s'appuyant sur les cahiers revendicatifs locaux, afin de faire agir les cheminots sur des sujets liés à leur quotidien et en faisant le lien avec les thèmes de la réforme.

Et nous ne nous interdisons pas non plus d'empêcher l'accroissement des effets négatifs de la loi en pesant sur ce qui reste à écrire, c'est-à-dire les décrets et ordonnances.

A ce titre, un travail a été réalisé durant l'été par les différents pôles fédéraux et vous recevrez prochainement un décryptage de ce qui reste à écrire et de ce que la CGT pourra porter.

Dès le 18 septembre vont aussi reprendre les négociations sur la CCN concernant les classifications et rémunérations.

Nous voulons y porter une amélioration des droits des salariés du privé, notamment la création d'une sécurité de l'emploi au niveau de la branche. Nous exigeons également la réouverture de la négociation des volets déjà écrits, validés a minima par les organisations syndicales réformistes.

De son côté, la Direction de la SNCF souhaite s'appuyer sur les négociations de la CCN pour impulser en parallèle une évolution des règles sociales et de travail à la SNCF. C'est ce qu'elle appelle le pacte d'entreprise.

Etant donné le résultat des récentes négociations salariales, à savoir le gel des salaires pour la quatrième année consécutive, il y a fort à parier que la Direction ne va pas rechercher le progrès social. Le rapport de forces sera donc utile à de multiples échelles.

Sur la question des salaires, il convient de l'intégrer plus ouvertement dans nos démarches revendicatives.

Au regard des bénéfices engrangés par la SNCF en 2017 et de la hausse des prix qui repart, ce n'est plus tenable ! Les richesses produites par le travail des cheminots doivent

leur revenir plus justement. Cette exigence doit devenir un point de colère sur le terrain.

Face à l'ensemble de ces éléments, le Bureau Fédéral propose que la première réunion de négociation de la CCN le 18 septembre, soit celle de notre rentrée revendicative avec une journée d'action nationale.

Il n'a pas été possible de convaincre les autres organisations syndicales de cette nécessité, lors de l'interfédérale du 30 août. La CGT assumera donc seule ses responsabilités.

Cette journée pourrait être l'occasion de vastes déploiements dans les établissements pour débattre avec les cheminots et faire remonter leurs sujets de mécontentement. Ces déploiements pourraient se conclure par des rassemblements régionaux pour dénoncer les premières conséquences néfastes de la réforme, pour porter la revendication d'une CCN ferroviaire de haut niveau, et pour exiger une autre politique de la Direction SNCF en matière de service public fret et voyageurs, d'emploi, de salaires, de sous-traitance et autres revendications.

Un tract aux usagers sera mis à disposition, et la situation des différents services pourrait donner lieu à des pétitions locales, des cahiers revendicatifs et toute autre démonstration de mécontentement venant renforcer les rassemblements.

A la suite des échanges avec les structures, il nous paraît prématuré de coiffer cette journée d'un préavis de grève nationale. Une DCI a néanmoins été déposée au cas où le Conseil National en émet le besoin.

La bataille du rail se poursuit donc, et elle intervient dans le contexte d'une lutte des classes de plus en plus aiguë.

Utilisant le prétexte du ralentissement de la croissance, conséquence de sa politique d'austérité, le Gouvernement lance une nouvelle vague de restrictions budgétaires touchant les travailleurs actifs et retraités.

Le premier élément visé est la solidarité financée par la cotisation sociale. En annonçant que les pensions de retraite et les minima sociaux ne seraient plus indexés sur

l'inflation, Macron porte un coup extrêmement rude à la protection sociale.

Imaginons que le SMIC soit le montant nécessaire pour vivre, ce qui est loin d'être le cas, mais c'est un exemple. Il est aujourd'hui de 1188€ net par mois. Avec une inflation moyenne de 2% par an, il serait porté à 1765€ dans 20 ans. Mais si le Gouvernement lui applique une hausse de seulement 0,3% par an, comme il souhaite le faire cette année, il ne serait que de 1261€ dans 20 ans. Par rapport à la hausse du coût de la vie, il aura donc perdu près d'un tiers de sa valeur.

Autrement dit, il ne sera plus du tout possible de vivre correctement avec ce salaire.

Le calcul est le même pour les pensions, alors qu'elles ont déjà été frappées par les différentes réformes et par la hausse de la CSG de 25%.

Déjà Sarkozy avait supprimé ce qui était appelé les « coups de pouce » au SMIC. Historiquement, ce n'était pas un cadeau, mais la seconde partie de l'augmentation annuelle du salaire minimum qui était calculée sur l'augmentation du salaire moyen ouvrier. L'idée était que les plus bas revenus devaient profiter eux aussi de la productivité générale du travail pour voir leur niveau de vie augmenter. Sarkozy a donc supprimé l'objectif d'améliorer le niveau de vie des plus pauvres. Macron supprime désormais l'objectif de le maintenir.

A cela s'ajoute évidemment une nouvelle batterie de réformes sur l'assurance chômage, le système de santé, la fonction publique, ou encore la loi Pacte dont les principales mesures devraient consister en une nouvelle dérégulation de l'économie, mais aussi à lever les obligations de détention d'actions de l'Etat dans Aéroport de Paris, Engie ou la Française des Jeux afin de les privatiser.

Ce n'est certainement pas le plan « pauvreté » annoncé qui va infléchir la logique de ce Gouvernement puisqu'il se place dans la logique de charité.

Alors manquons-nous d'argent en France ? Pas vraiment. Ce Gouvernement fait juste des choix de classe, notamment en matière budgétaire.

Du côté des recettes, la TICPE sur le gazole, sous couvert de fiscalité verte, va augmenter de 2,6 centimes par litre chaque année jusqu'en 2021, soit 10,4 milliards d'euros de recettes supplémentaires, directement prélevés dans les poches des automobilistes qui ont le plus souvent besoin de leur véhicule pour se rendre au travail, ou des foyers qui se chauffent au fioul.

Rappelons que l'impôt sur la fortune a lui été drastiquement réduit.

Du côté des dépenses, dans la loi de programmation militaire qu'il a fait voter cette année, le budget de la guerre va augmenter pour atteindre 2% du PIB, objectif assigné par l'OTAN à ses pays membres. Cela correspond à un passage de 34 milliards d'euros actuellement, à 50 milliards d'euros d'ici 2025 !

Également, alors que les patrons n'investissent pas plus, qu'ils ne créent pas d'emplois, qu'ils n'augmentent pas les salaires, mais qu'ils font exploser les dividendes versés à leurs actionnaires, Macron a décidé qu'il fallait aller plus loin en leur donnant une double dose de CICE à partir de 2019. En effet, cette année-là, les entreprises toucheront les remboursements liés au CICE et les cumuleront avec les baisses de cotisations sociales pérennes qui ont été décidées pour remplacer le CICE. Résultat : ce sont près de 40 milliards que les patrons toucheront, au lieu des 20 milliards de 2018.

L'impôt sur les sociétés est lui aussi en train de fondre. Il va baisser à 25% d'ici 2022 contre 33% au début du quinquennat, soit 8 milliards de plus pour les capitalistes.

Les annonces sur les minima sociaux et les pensions de retraite sont une démonstration de mépris et de violence sociale.

Une première réaction a immédiatement eu lieu avec l'annonce des retraités qu'ils manifesteront le 09 octobre pour la défense de leur pouvoir d'achat.

Dans la foulée, l'intersyndicale CGT, FO, Solidaires, UNEF, UNL a décidé d'une journée d'action confédérale contre « l'explosion des inégalités et la casse des droits collectifs » également le 09 octobre. Les cheminots sont pleinement concernés. Non seulement ils sont frappés par la politique sociale du Gouvernement, mais en plus, de nombreux sujets revendicatifs renvoient à nos intérêts communs avec les agents de l'Énergie qui luttent contre la privatisation, les fonctionnaires qui refusent les 4500 suppressions d'emplois de la fonction publique d'État, les salariés de la métallurgie qui veulent une CCN de haut niveau, ceux d'Air France qui exigent des augmentations de salaires dignes, ceux de Carrefour qui refusent de payer la facture sociale du digital, etc.

A ce titre, le Bureau Fédéral propose que nous fassions du 09 octobre une journée de grève chez les cheminots, en l'intégrant dans notre calendrier de lutte contre la libéralisation du système ferroviaire à partir des revendications de terrain.

Nos travaux des deux jours devront donner mandat à la direction fédérale sur notre stratégie des prochains mois.

D'ores et déjà, le 18 septembre (jour des négociations de la CCN) et le 09 octobre (action interpro) font donc partie des propositions.

Également, la Direction Fédérale propose de transformer le soutien international massif que nous avons reçu, en organisant une manifestation européenne avec des délégations internationales en novembre à Paris contre le dumping social et pour le service public.

Les organisations ETF et ITF ont d'ores et déjà accepté de travailler sur cette perspective.

Cette manifestation nationale doit être massive et nous permettre de faire un point d'étape sur les mauvais coups de la réforme.

Enfin, ces journées d'action jalonneront nos deux campagnes électorales, l'une des administrateurs retraités à la caisse de

prévoyance et l'autre, nos élections professionnelles CSE à la SNCF.

Nous devons bien mesurer l'importance de ces résultats électoraux sur les futures négociations à venir.

Le Gouvernement a clairement identifié que la CGT était une force organisée qui permet de transformer le mécontentement diffus des citoyens en actions concrètes d'opposition, ce qui menace directement son action. Il a multiplié les attaques ciblées sur la CGT pendant le conflit et il cherche par tous les moyens à nous affaiblir.

Les élections doivent donc être l'occasion d'un désaveu pour lui. Mais même si nous avons des éléments de confiance sur les résultats à venir, nous devons nous assurer que la CGT sorte bien renforcée de ces élections en faisant une campagne exceptionnelle, nous y reviendrons demain.

Sur le dossier CSE, la direction vient de convoquer une nouvelle bilatérale le 10 septembre avec, à l'ordre du jour, le fonctionnement des CSE et les modifications statutaires.

Pour information, l'audience au Tribunal d'Instance concernant notre recours sur le découpage unilatéral des CSE par la Direction aura lieu le 06 septembre.

L'importance du dossier amènera la direction fédérale à se réunir et à communiquer régulièrement en fonction des évolutions des négociations car, à ce jour, nous connaissons seulement le périmètre des CSE, ce qui laisse encore beaucoup d'incertitudes.

Nous proposons que les multiples questions que vous avez sur ce sujet ne monopolisent pas les débats de notre CN puisque nous n'avons pour l'instant pas de quoi y répondre.

De plus, les camarades en charge des dévotions informeront régulièrement nos orgas et secrétaires de CE sur l'avancement de leurs travaux afin d'armer nos militants sur ce sujet.

Plus généralement, la contestation sociale que nous voulons poursuivre et renforcer, doit aussi s'appuyer sur la société qui est en train d'être dessinée par Macron.

Les premiers résultats de la politique jupitérienne sont mauvais.

Eurostat vient de publier les chiffres de la croissance en Europe pour le premier semestre. Ils font apparaître un net ralentissement de l'économie européenne au premier semestre. Sur les six premiers mois de 2018, l'activité n'a crû en effet que de 0,8 % dans la zone euro contre 1,4 % au cours des deux derniers trimestres de 2017.

Mais c'est en France que l'activité économique a le moins augmenté depuis le début de 2018. Avec une croissance de 0,4 % seulement sur les deux premiers trimestres de 2018.

Le chômage et la pauvreté touchent 9 millions de personnes.

Dans le même temps, l'ISF est supprimé, les actionnaires se gavent. Ernest Antoine Seillière voit son redressement fiscal de 29.4 millions d'euros annulé pour vice de forme et les grosses fortunes encaissent des milliards.

Cela démontre que la politique du ruissellement économique d'Emmanuel Macron, basée sur l'abaissement du soi-disant « coût du travail », ne relance pas cette fameuse croissance économique bien au contraire.

Comme nous cessons de le répéter, le véritable coupable est le coût du capital qui pèse sur l'économie Française.

Les citoyens ressentent une véritable injustice sociale.

Emmanuel Macron est vraiment le Président des riches menant une politique de droite qui n'a pas de pitié pour les derniers de cordée.

Et sa politique internationale sert, elle aussi, les capitalistes, sans se préoccuper de la justice ou de la morale.

Aucune réaction à la fascisation de la politique d'Erdogan en Turquie, il l'a au contraire reçu en grande pompe.

Aucune réaction à la mort de dizaines de palestiniens pacifistes qui se font canarder alors qu'ils manifestent juste pour le droit au retour, reconnu par l'ONU. Aucun soutien au franco-palestinien Salah Hamouri, emprisonné depuis un an sans procès. Netanyahu est même reçu avec les honneurs de la République.

Aucune réaction à la poursuite de la guerre au Yemen par l'Arabie Saoudite, avec l'armement français, même après deux bombardements ciblés sur des civils qui ont coûté la mort en majorité à des enfants. Le prince de la monarchie la plus réactionnaire du monde est même reçu à Paris.

La real politique, c'est sale !

Et que dire du traitement de la question des réfugiés errant en mer méditerranée où environ 16 000 hommes et femmes ont perdu la vie dans des conditions ignobles, dont un quart étaient des enfants, qui montre bien le cynisme de l'Etat Français.

Nous avons pourtant connu une période où des réfugiés français quittaient le pays pour rejoindre l'Afrique ou l'Angleterre et fuir ainsi la guerre et l'occupation.

Au lieu d'affronter la situation en étant digne du pays des droits de l'Homme, Macron a alimenté au contraire tous les plus bas instincts en traitant ces bateaux comme des problèmes et en cherchant à s'en défaire. Au-delà des valeurs morales que nous devrions porter, la France a également une responsabilité particulière dans la situation, que ce soit les guerres en Libye, Syrie, Yémen, Mali ou les famines qui touchent certaines parties de l'Afrique centrale.

L'absence de réaction de l'Etat, suite à la montée du nationalisme lors des échéances électorales en Italie et à la prise de la présidence du Parlement européen par un responsable nationaliste Autrichien, démontre, une fois de plus, la banalisation et une propagation des idées d'extrême droite au sein de l'Europe.

L'extrême droite s'active dans tous les pays. Elle est en passe d'être fédérée dans la campagne des élections européennes par l'ancien directeur de campagne de M Trump, et millionnaire Stephen Bannon.

L'objectif est de coordonner leur travail avant chaque réunion du Parlement en vue de faire passer leur discours et de les faire progresser lors du scrutin de mai 2019. De là à voir une ingérence américaine dans les élections, il n'y a qu'un pas. Mais de celle-ci, les médias ne parlent pas.

Patrick Le Hyaric écrit dans l'Humanité Dimanche : « à ceux qui, parmi les ouvriers, les employés, privés d'emploi, précaires et tous les sacrifiés du capitalisme mondialisé, pourraient penser un instant trouver la force pour les sauver, il est utile de rappeler quelques décisions des gouvernements nationaux populistes déjà en place, comme les attaques contre la presse et la justice en Hongrie ou en Pologne, ce même pays qui s'attaque aux droits des femmes ou l'instauration des 67 heures maximales par semaine en Autriche ».

L'attitude du gouvernement Français est dangereuse.

Nous savons que les capitalistes ont déjà crié « mieux vaut Hitler que le Front Populaire ». Ne négligeons donc pas cette question qui est intimement liée à la situation économique, à la politique anti sociale, et à une forme de canalisation de la colère qui cherche à ne pas remettre en cause l'ordre économique établi.

Alors que cette menace fasciste émerge partout, de la Finlande à la Grèce, en passant par la France et l'Allemagne, il est bon de noter qu'il reste des pays relativement épargnés. Ce sont ceux où il existe une alternative politique et sociale.

Le Portugal par exemple, n'a presque plus de déficit budgétaire, bénéficie d'une des meilleures croissances de la zone euro, a fait baisser son chômage et attire les investissements parce que la consommation y est forte. Ces résultats trouvent leur source dans une politique, pourtant opposée aux demandes de la Commission Européenne, qui se caractérise par une augmentation du SMIC, des salaires, donc du pouvoir d'achat.

Le capitalisme accroît les inégalités, et avec elles, la violence dans la société.

Il est bon de rappeler que notre lutte sociale, chacun de nos gestes militants, aussi modeste soit-il, contribue à inverser la logique, à arracher de la justice sociale, et donc à réunir les conditions d'un monde de Paix, de coopération et de tolérance.

Cher-e-s Camarades, nous voici à la fin de ce rapport.

Vous avez tous les éléments pour vous prononcer sur l'action de votre CGT dans les prochaines semaines et les prochains mois. Donc à vous la parole.