



INTERVENTION

Paris, le 18 septembre 2018

Chères et Chers Camarades,

Le tandem Macron-Philippe assume, malgré la chute de leur cote de popularité dans les sondages, la démolition de notre système social et la précarisation de la société. Attaques contre les services publics (les annonces de suppressions de postes dans l'Éducation nationale sont parlantes...), l'assurance chômage, les pensions de retraite, la Sécurité sociale, notre système de retraite par répartition, le gel des salaires...

Quel contraste saisissant quand on regarde la situation des retraités pour lesquels les pensions seraient revalorisées de 0,3 %, alors que l'inflation s'élève à 1,6 %, quand les salariés subissent le gel de leurs salaires alors que les entreprises du CAC 40 ont réalisé 45 milliards d'euros de profits dans le premier semestre 2018. A la SNCF, cela fait quatre ans que les cheminots n'ont pas bénéficié d'augmentation des salaires, alors même que la SNCF réalise des bénéfices.

Le Président de la République continue à écraser les plus faibles, à régner sans partage, à gouverner sans écouter les salariés, les retraités, les étudiants... toujours plus nombreux à pâtir de sa politique.

Les dernières annonces d'Edouard Philippe dans une édition du *Journal du dimanche* confirment l'offensive antisociale qui guide le projet du Gouvernement : **dégressivité des allocations chômage pour les cadres à partir de six mois d'indemnisation ; baisse des contrats aidés, qui va mettre une nouvelle fois en difficulté le tissu associatif et l'emploi dans ce secteur ; pérennisation du CICE en baisse de cotisations patronales ; suppression de postes de fonctionnaires, principalement dans l'administration fiscale, alors que chaque année, 60 milliards d'euros échappent à l'État ; baisse des prestations sociales ; baisse du pouvoir d'achat des retraités, déjà mis à mal par la CSG ; désocialisation des heures supplémentaires.**

La paupérisation de la population n'empêche pas le Premier ministre d'annoncer ces « grandes orientations budgétaires » marquées du sceau de l'austérité pour tous, excepté pour le patronat et les actionnaires.

La construction d'un rapport de force large au niveau interprofessionnel est donc nécessaire, la CGT s'y emploie depuis plusieurs mois.



La journée de grève et de manifestation prévue le 09 octobre prochain constitue une séquence importante de convergence revendicative.

Une participation d'ampleur des salariés serait un point d'appui pour faire infléchir le Gouvernement.

Chez les cheminots, nous sommes engagés depuis plusieurs mois maintenant dans un conflit que nous avons qualifié de long, contre la politique du Gouvernement en matière de développement et de modernisation du service public ferroviaire SNCF, contre les velléités du patronat ferroviaire d'affaiblir les conditions sociales des cheminots et d'exacerber le dumping social entre les cheminots dans le ferroviaire, contre l'ambition du président du directoire du Groupe public ferroviaire de détruire la SNCF pour en faire un Monopoly géant et développer le business.

Durant plus de trois mois, des milliers de cheminots se sont inscrits intégralement, parfois partiellement, dans un conflit social d'une ampleur exceptionnelle dans l'histoire récente de la SNCF.

La Fédération CGT des cheminots le réaffirme, la loi pour un nouveau pacte ferroviaire est une mauvaise loi. La mobilisation, sous différentes formes, doit se poursuivre. C'est tout du moins notre intime conviction à la CGT.

C'est pourquoi la bataille du rail que nous menons depuis plusieurs mois entre maintenant dans une nouvelle phase qui nécessitera des rendez-vous revendicatifs de haut niveau dans les semaines et mois qui viennent.

Parallèlement à la loi ferroviaire, une autre séquence législative va s'ouvrir à l'automne avec la construction d'une vaste loi sur les mobilités, qui aura un impact sur le ferroviaire, et notamment le financement, et donc la pérennité de certaines lignes de proximité.

Cette future loi des mobilités s'appuie sur les différentes assises qui ont eu lieu (mer, aérien, mobilités), sur plusieurs rapports (infrastructures, financement, audit sur l'état des routes, Action Publique 2022), la loi Pacte ferroviaire, les lois NOTRe et Maptam. Contrairement aux illusions qu'elle crée pour le développement de pseudo-modes de transport alternatifs (autopartage, covoiturage). Cette future loi est basée sur l'individualisation, avec l'instauration de nouvelles applications numériques et autres plateformes de partage en ligne, nous préparant à une mobilité faussement solidaire et participative.

Les dernières annonces de la ministre Borne autour du financement de 5 chantiers de Lignes à Grande Vitesse sont un véritable « cache-sexe » visant à masquer les véritables impacts de cette loi, notamment en matière de fermetures de lignes de proximité, qui pourraient se chiffrer à hauteur de 4 à 6 000 kms de lignes ferroviaires menacées, de fermetures de gares, de guichets, de baisse du nombre de dessertes, d'abandon d'une partie du territoire...

Si nous pouvons apprécier la modernisation et le développement du Service Public ferroviaire à sa juste valeur, le TGV en fait partie, nous ne nous laisserons pas leurrer par cette politique de l'enfumage pratiquée de longue date !

Contrairement à d'autres, le contexte socio-économique ainsi que le contexte électoral, certes lourd d'enjeux pour la représentativité syndicale, ne nous sclérosent pas.

La CGT le dit, des pans importants de la loi restent à écrire dans le cadre des ordonnances et des décrets à paraître.

La journée d'aujourd'hui, à l'appel de la seule CGT des cheminots, à la SNCF, porte l'ambition de poursuivre le débat



et l'information des cheminots de tous les collègues ainsi que de permettre l'ouverture de véritables négociations sur l'ensemble des sujets qui touchent le quotidien de l'ensemble des cheminots.

Si nous n'avons pas appelé à la grève, les différents rassemblements, tournées de chantiers, Heures d'Information Syndicales qui ont été organisés aujourd'hui ont permis de rafraîchir les cahiers revendicatifs locaux et d'interpeller sur l'ensemble du territoire les directions d'établissement qui doivent répondre aux revendications exprimées par les cheminots en matière de salaires, d'emploi, de conditions sociales, de vie et de travail.

La journée de mobilisation de ce jour, tout comme la journée du 09 octobre prochain au plan interprofessionnel, doit permettre de réaffirmer notre détermination à combattre cette loi ferroviaire funeste qui ne sera mise en œuvre qu'au 1^{er} janvier 2020, à réaffirmer notre attachement à une entreprise publique de service public qui réponde aux besoins de transport de la population.

Pour la CGT, la négociation en cours concernant la convention collective nationale de la branche ferroviaire demeure un enjeu majeur pour le maintien et l'obtention de droits nouveaux pour l'ensemble des cheminots de la SNCF, ceux de toutes les entreprises ferroviaires, ainsi que pour l'ensemble des salariés de la branche ou ceux amenés à y rentrer.

Dans les rangs syndicaux, tout le monde écrit, dit vouloir une « CCN de haut niveau ».

Au regard de ce qui a déjà été négocié et signé par certaines organisations syndicales les années précédentes, on se rend bien compte que joindre la parole aux actes n'est pas toujours chose facile, tout comme assumer

d'être des accompagnateurs de la case sociale.

Dans le cadre des négociations programmées, la CGT sera, comme à son habitude, force de propositions et appellera les cheminots à la mobilisation pour peser sur le contenu.

Sachant que deux volets restent à négocier : celui sur la classification et celui sur la rémunération.

Les négociations sur ce sujet ont commencé en septembre 2017 et ont été interrompues en mars 2018 en raison des impacts que pourrait avoir le pacte ferroviaire. Les négociations ont permis de faire un bref inventaire des métiers de la Branche.

Nous en sommes encore à un constat de désaccord entre l'UTP, la CFDT et l'UNSA qui portent une méthode dite des critères classants. Il s'agit de « ranger » les métiers selon un certain nombre de critères (autonomie, responsabilité, etc.) en y attribuant des points. Cette méthode est pour le moins subjective et laissée à l'appréciation de l'entreprise qui peut créer et modifier des métiers, en appliquant ces critères pour les classer.

Le patronat a un mandat impératif sur la méthode des critères classants, car cela lui permet de créer autant de métiers voire en les « mixant ». C'est, pour le patronat, un des leviers pour avoir la polyvalence qu'il a identifié comme vecteur de différenciation avec la SNCF, ce qui a d'ailleurs poussé la SNCF à consacrer un chapitre à la polyvalence dans le « pacte d'entreprise ».

La CGT défend la méthode dite : « PARODI » qui consiste à décrire les fonctions et les qualifications requises et à les hiérarchiser. En parallèle, les capacités reconnues des individus les rendent aptes à occuper ces emplois.



La méthode PARODI étant celle du dictionnaire des filières.

Lors de cette négociation, nos objectifs sont les suivants :

Une définition claire des métiers pour répondre à l'exigence de sécurité. Le patronat se focalise uniquement sur les TES (Tâches Essentielles de Sécurité). La SNCF se comporte de la même manière en confiant par exemple des TSAE (Tâches de Sécurité Autres qu'Essentielles) à des agents n'appartenant pas à une filière « sécurité », et en ne les formant qu'à la tâche nécessaire à l'habilitation.

La polyvalence visée par le patronat est à la fois un levier de productivité pour chaque emploi, mais plus largement sur le volume d'emploi. FRET SNCF a par exemple multiplié les polyvalences ces dernières années.

Ce que la CGT portera dans les négociations :

- Une grille des salaires unique ;
- Des garanties sur le déroulement de carrière non soumises à l'arbitraire patronal (Avancement automatique, formations qualifiantes, instances paritaires, accès à la qualification ou au collège supérieurs non-discriminatoire basé sur l'expérience, l'ancienneté et la formation ...) ;
- Une égalité de traitement entre les filières (ce que ne permettent pas les critères classants, car chaque emploi est passé à la moulinette des critères classants et que deux emplois d'une qualification identique actuellement, peuvent être classés différemment) ;
- La reconnaissance des diplômes à l'embauche et en cours de carrière ;
- Un 13^e mois de Branche ;

- Un salaire de début de grille conforme à nos repères confédéraux (1 800 Euros) ;
- Une majoration d'ancienneté linéaire et non par paliers au cours de la carrière d'un peu plus de 30% entre début et fin de carrière (Ancienneté de Branche).

Concernant les modalités de désignation des salariés transférés pour lesquelles les négociations sont prévues pour le 27 septembre prochain, le contenu de la négociation a été cadré par la loi, et à défaut d'accord, c'est un décret en Conseil d'Etat qui le déterminera. Préalablement, c'est le cédant et l'AOT qui déterminent le nombre de salariés nécessaires à la réalisation du service, et à défaut l'ARAFER qui tranche.

Cette négociation est strictement encadrée par la loi et ne laisse éventuellement que la possibilité d'ajouter de nouveaux critères.

Compte-tenu de notre opposition à l'ouverture à la concurrence et au transfert de personnels, la CGT ne proposera pas de critères additionnels et défendra le volontariat intégral.

Le second volet qui reste à négocier porte sur la prévoyance. Les négociations sont prévues en fin d'année 2018. Elles pourraient se tenir plus certainement en 2019.

En parallèle de cette négociation, au travers de son projet stratégique, la direction du groupe public ferroviaire emboîte le pas à la réforme ferroviaire, s'empresse de tourner la page, en articulant ses politiques sur les dispositions régressive de la loi, comme l'accélération des filialisations, la hausse de la productivité, la mise en place de la polyvalence des métiers et d'un nouveau cadre contractuel.

La direction mesure que le conflit a marqué le corps social cheminot, elle mesure l'impact des propositions



développées par la CGT durant le conflit d'avril à juin dans les têtes des salariés et particulièrement dans l'encadrement. C'est pourquoi début octobre, elle organise un large séminaire des encadrants pour tenter de les remettre dans le droit chemin.

Gouvernement, patronat et direction de l'entreprise travaillent de concert pour attaquer le service public ferroviaire et le livrer aux appétits financiers, à la concurrence, avec au passage, l'écrémage des activités jugées non rentables et l'abaissement des droits sociaux des cheminots.

La transformation programmée de la SNCF en Société Anonyme à l'horizon 2020 ouvre la voie à la privatisation, comme cela a pu être observé dans d'autres grandes entreprises publiques, sans pour autant qu'une meilleure efficacité ou réalisation d'économie soit réellement démontrée.

Les politiques et les réformes menées par le Gouvernement s'inscrivent dans une vision ultralibérale de la société qui se caractérise par un désengagement de l'Etat et une politique de destruction méthodique des grands services publics nationaux, notamment la SNCF, au nom de l'efficacité supposée de la concurrence et l'atout que représenteraient les marchés financiers.

Cette feuille de route, régressive socialement et injuste économiquement, doit être combattue et stoppée.

Si nous ne les arrêtons pas, à terme, l'accès au transport ferroviaire serait entièrement entre les mains du monde des affaires, empreint de rentabilité et de profits.

Des notions essentielles, comme l'égalité d'accès sur l'ensemble du territoire, la préservation de l'environnement seraient condamnées à s'effacer progressivement.

Dans ce contexte, et après plusieurs mois de lutte, d'information contre la réforme ferroviaire, la Fédération CGT des cheminots va poursuivre et intensifier le travail d'explication sur les véritables enjeux du service public ferroviaire en direction des cheminots, des usagers et de la population.

La Fédération CGT des cheminots rentre dans une nouvelle phase du conflit toujours en cours et s'emploiera, avec les forces qui voudront bien s'y associer, à faire émerger un débat public qui a, jusqu'à présent, été largement occulté et galvaudé par les éléments de langage du gouvernement et autres phrases creuses.

Gageons ensemble que la réalité du contenu de cette réforme ne puisse être dissimulée ou travestie. La CGT continue de combattre cette réforme. Elle exige l'abrogation des dispositions législatives qui constituent le « pacte ferroviaire ». Elle porte une proposition globale pour un retour à une entreprise publique de service public unique et intégrée, qu'elle a remis au premier ministre sous la forme d'un rapport intitulé et reconnu : « Ensemble pour le fer ».

Faisons ensemble ressortir les mensonges du gouvernement et luttons encore pour gagner un service public ferroviaire de qualité et des conditions sociales de haut niveau pour les salariés.

La SNCF, certains veulent la descendre, nous on la défend !

Vive la Fédération CGT des cheminots, qui appelle seule à la mobilisation ce jour.

Vive la CGT !!

