



AVENIR DE L'ENTREPRISE

Montreuil, le 14 septembre 2021

RENCONTRE DES DET DU 14 SEPTEMBRE 2021

RESPONSABLES MAIS PAS CANDIDES

La SNCF, les cheminots suscitent de nombreux débats sur la scène médiatique.

Emmanuel Macron, président candidat, lance ainsi la campagne des élections du printemps 2022.

Cheminots, du jeune embauché au DET, nous n'avons pas à servir de faire valoir à des opérations politiciennes bien éloignées de la production ferroviaire et du service public que nous devons à la Nation.

Ces deux années marquées par la crise sanitaire n'auront pas réorienté les politiques issues de deux réformes ferroviaires successives. Depuis les élections régionales, une pression pèse bien plus sur la SNCF et les cheminots. Suite au fractionnement de l'entreprise, les établissements se trouvent de plus en plus isolés et contraints.

Une série d'annonces vient nous bousculer un peu plus sur des sujets qui, si nous nous laissons embarquer, dépasseront les enjeux propres de notre entreprise publique (de service public ?).

Pass sanitaire, quand le président se cache en ligne arrière

Pour des raisons inavouées, le gouvernement avec le Président de la République n'ont pas fait le choix de rendre la vaccination contre la Covid obligatoire. Est-ce du fait du manque de recul scientifique ou de la crainte d'une défiance importante de la population ?

Cependant, ils contournent cette obligation en imposant la vaccination à certaines professions qui, un mois auparavant, étaient obligées de travailler même malades. Ils imposent également un pass sanitaire, de façon arbitraire (trains à réservation obligatoire mais pas dans les TER et RER) pour contraindre à la vaccination sans convaincre. Ce pass n'a rien de sanitaire.

Ils reportent ainsi les contraintes et leurs responsabilités sur les entreprises et les salariés. Si la vaccination semble être le meilleur outil pour combattre le virus, la loi du 5 août 2021 avec son lot de restrictions de libertés sont à combattre.

Régimes de retraites, annonces et contre-annonces organisent la cacophonie

La réforme systémique a été combattue par les salariés en 2019 et 2020. Une majorité de cheminots s'est engagée par la grève face aux mensonges du modèle proposé qui engendre plus d'inégalités et surtout moins de droits. La loi a été abandonnée (n'oublions pas que le régime à points devait être indexé sur la situation économique). Le candidat Macron revêt son costume de « réformateur populiste », ainsi, il multiplie des annonces notamment sur les régimes spéciaux ou l'âge d'ouverture de droits.



Alors que les riches se sont encore enrichis sur le dos de la crise, il est hors de question que les salariés de tous régimes financent les cadeaux de nos gouvernants aux propriétaires d'entreprise. La répartition des richesses doit être entièrement repensée, pour une économie plus vertueuse pour la population et son environnement. La CGT fait des propositions pour un régime adapté à nos métiers dont la pérennité et l'équilibre financier sont assurés par des choix de solidarité.

Facilités de circulation quand le gouvernement cherche les oppositions claniques

Les facilités de circulation subissent des attaques régulières et simplistes. Elles s'exacerbent cette année dans le cadre d'une négociation de branche. Or, la position patronale ajoute de l'ambiguïté en scindant les cheminots à l'avenir incertain.

A cela s'ajoutent les propos des Ministres Djebbari et Darmanin. Le premier voulant restreindre les droits des cheminots, le second les étendre aux forces de l'ordre à la condition d'être armées. Jouer sur les terres populistes ne renforce jamais le débat mais alimente les oppositions.

La Fédération CGT des Cheminots avec la CGT du Ministère de l'Intérieur se sont exprimées clairement pour éviter les pièges trop évidents de la division.

Ouverture à la concurrence, les appels d'offres sont pipeau

A la une des médias, Transdev qui n'emploie aujourd'hui aucun cheminot, remporte un marché sans que celui-ci ne soit voté en conseil régional. Idéologiquement, son président décide d'offrir 10% de « ses » circulations TER au privé sur l'axe Marseille/Nice représentant 34% des recettes. Le budget pour permettre à Transdev de se créer est simplement démesuré.

Nous voyons que ce sujet est dogmatique. D'un autre côté, les entreprises dédiées, que veut mettre en place la SNCF, ne peuvent en aucun cas fournir de réponse. Seule une entreprise intégrée peut mutualiser les fameux frais de structure et investir dans la recherche pour la sécurité et de la fiabilité.

La stratégie des présidents successifs de la SNCF, d'obtenir une CCN pauvre en droits, ouvre la porte en grand à tous les marchands de « mobilité ». Elle marque une déloyauté vers les cheminots.

Transdev, ex Véolia, c'était le précurseur de l'ouverture à la concurrence du transport de marchandises avant de tout abandonner. Que retenir des promesses de certains responsables politiques vantant les vertus de la déréglementation ? C'est un échec pour la société et la planète.

Décret du 25 août 2021, lorsque le gouvernement pactise avec le patronat

Après l'échec de la négociation sur la classification, le gouvernement convertit la préconisation patronale en un décret. Si les masques n'en finissent plus de tomber, la collusion est limpide. Préconisation ou décret, ce texte va à l'encontre de nos métiers, de leur contenu. Que dire des salaires lorsque les minima de branche écrasent toute reconnaissance des qualifications ; lorsque la rémunération des cadres sera essentiellement composée d'une part variable ?

Nous entrons dans une période très politique. Nous sommes cheminots et citoyens. Le rôle de la ligne hiérarchique est d'organiser et d'encadrer la production. Elle porte les responsabilités juridiques et sociales de l'employeur.

Refusons d'être les fers de lance de la politique gouvernementale. Pour un service public ferroviaire de qualité, solidaire et impartial, la CGT porte le développement d'une entreprise unique et intégrée.