

Saint-Denis, le 9 octobre 2019

Déclaration Générale CCGPF

Séance plénière des 9 et 10 octobre 2019

Nous débuterons notre déclaration par une pensée émue pour nos collègues disparus fin de semaine dernière dans de tristes circonstances. Nous apportons tout notre soutien et nos très sincères condoléances aux proches, à la famille, aux amis, aux collègues de travail qui les côtoyaient chaque jour.

Franky était agent de l'infralog national et travaillait sur le site de Brétigny.

Laurent était agent SE à Calais.

Tous deux nous ont quittés mais sans préjuger du retour des enquêtes, un lien direct ou indirect sera sans nul doute établi, réaffirmant le cadre aggravant des conditions de travail.

De nombreuses études le prouvent et le climat délétère de l'entreprise n'améliore nullement des situations de souffrance, parfois trop difficile à vivre malheureusement, poussant au suicide nos collègues.

Nous ne pouvons que nous offusquer d'apprendre que les instances, et les représentants du personnel n'ont pas été avertis directement par la direction lorsqu'elle a été informée.

Comment ne pas penser au choc ressenti par les collègues lors de l'annonce de cet événement ? Sur Brétigny, cela s'est propagé comme une trainée de poudre, amenant agents SNCF et salariés des entreprises extérieures, à stopper le travail sur cette suite rapide.

Et notre direction ferme les yeux, minimise les faits et les circonstances, écarte sa responsabilité. Nous reviendrons sur ce sujet lors de notre déclaration sur le bilan social, mais comment ignorer une situation préoccupante au sein de la SNCF quand nous atteignons le triste chiffre de presque 60 suicides d'agents en 1 an ?

Nous ne voulons pas que cela se reproduise, et malgré la douleur de la famille et de tous nos collègues, et justement en soutien et pour mémoire, nous vous demandons une fois de plus de reconnaître la souffrance aggravée dans laquelle la politique de l'entreprise place ses agents.

Autre évènement grave, que personne ne peut ignorer, et sur lequel la direction ferme les yeux : l'incendie à l'usine « Lubrizol » classée Seveso à Rouen.

Un incendie maîtrisé en tout professionnalisme et avec un courage extrême de tout un corps de métier également sujet à des restructurations et des suppressions de postes voulues par le gouvernement en dépit du bon sens. Heureusement, les pompiers ont su limiter les risques et les conséquences de cet évènement.

Les politiques locaux se veulent rassurant, le dirigeant de cette entreprise affirmant même qu'il n'y a aucun risque pour la santé de la population et qu'aucune pollution ne découlera de cet incendie. On croirait entendre un discours rassurant du chemin de fer !

« Ne vous inquiétez pas, et faite nous confiance. »

Non la population n'a pas confiance, elle constate chaque jour les retombées de cet incendie. Les cheminots du site ont été soutenus par le dépôt d'un droit d'alerte du CSE FRET quand la direction a souhaité les envoyer à moins de 500 mètres de la zone quelques jours après l'évènement. Sans résultat d'analyse, la direction affirme malgré tout qu'il n'y a aucun risque. Surement qu'être dirigeant à la SNCF implique d'avoir des connaissances en chimie et pouvoir donc garantir que 5300 tonnes de produits divers qui se consomment n'apportent aucun risque pour la santé.

Les élus du CSE FRET ont voté une expertise et réclame que les effets sur la santé des agents soient pris en compte par l'entreprise.

D'ailleurs, autre sujet que nos petits chimistes en herbe garantissent sans risque, le plomb présent très massivement en gare d'Austerlitz. Gare et Connexion se défend d'une enquête que la direction aurait diligentée. Pour autant, il ne faudrait pas omettre que cette analyse fait suite aux diverses communications dans la presse, et surtout d'un droit d'alerte déposé le 03 Octobre 2019. Des analyses avaient été effectuées sous contrôle d'huissier, et montraient des taux largement supérieur à la norme. Et nos petits chimistes se voulaient rassurant, accusant même l'entreprise qui avait lancé l'alerte de jouer.

Comme cela devient une habitude, nous pourrions ajouter à la liste le taux de poussière polluante en gare de Magenta, les problématiques amiante non résolues sur les wagons. Vous jouez avec la santé des agents, en ne prenant pas les mesures préventives aux risques, et encore plus en attendant que la presse se fasse échos d'un problème avant de réellement gérer les situations sanitaires critiques. Vous mettez délibérément en danger la vie et la santé de vos salariés. Le principe général confirmé par la cour de Cassation rappelle que « chaque salarié apportant la preuve d'un risque cancérigène et de l'anxiété à droit à réparation ».

Nous vous intimons d'arrêter de jouer avec la santé des agents et de jouer votre rôle de préventeur au lieu de jouer au chimiste.

Gare à priori sans problème sanitaire, mais pour autant devant la scène médiatique. La Gare du nord. 20 000 mètre carrés de commerces, des salles de spectacle et nous en passons. C'était le projet défendu par Guillaume Pepy qui selon lui pense que les 700 000 voyageurs quotidiens attendaient une telle transformation ! Non, les usagers qui transitent par la gare du nord ne cherchent pas à faire leur course ou aller voir un spectacle ! Ils attendent de la SNCF un service d'accueil, d'accompagnement, de guichet, de renseignement, et tout ça dans des conditions confortables. Il ne s'agit pas de vendre un sandwich pour permettre aux usagers de mieux attendre devant les guichets que vous fermez à tour de bras, il ne s'agit pas de vendre du parfum pour compenser le manque de nettoyage des gares et des rames, il ne s'agit pas de vendre des téléphone portables pour mieux se repérer et se diriger dans une gare ou même acheter un billet de train. Nous devons assurer un service public de qualité à destination des usagers en mettant en place le personnel nécessaire, ayant les compétences professionnelles attendues par le public.

Mais il est vrai que l'apat du gain, la concurrence libre et non faussée sont des argumentaires défendus par Bruxelles, notre gouvernement et notre direction. Vendre des billets de trains dans un tabac, sans aucun doute avec un service de renseignement et d'orientation largement insuffisant, permettre à nos concurrents d'utiliser et de s'accaparer le savoir faire des cheminots tel que ceux du Landy à qui on souhaite imposer le travail sur une rame Zefiro afin qu'elle obtienne l'agrément de circulation sur RFN, apprendre à des entreprises sous-traitante ou même une filiale toutes les ficelles et la technicité de nos métiers afin qu'elle vienne nous concurrencer, c'est cela la politique à la mode aujourd'hui. Vous vendez le savoir-faire des cheminots.

Vous nous répondez sans doute y être contraint, mais il va sans dire que nous n'avons pas vu beaucoup de dirigeants se positionner fermement contre les directives européennes. Et comme pour aider à la concurrence, il faudrait aujourd'hui selon SNCF Réseau et l'Arafer aider les concurrents en pénalisant encore plus la SNCF. Il faudrait apporter des rabais aux nouveaux entrants pour la facturation des sillons et taxer les circulations en TGV duplex. Cette solution mettra à mal la politique tarifaire et la péréquation tarifaire de l'entreprise qui compensait les sillons moins rentables par ceux très rentables.

Le projet de réforme des retraites annoncé par le gouvernement et déjà soutenu par certains amène son lot d'inquiétude des agents et de l'ensemble des salariés. Comment ne pas craindre pour son avenir quand le gouvernement rend encore plus flou et incertain ce qui semblait lointain ? La retraite, moment attendu de chaque salarié est d'autant plus méritée quand une vie active a été bien remplie. Notre système comporte certains défauts, mais la base même du système par répartition et de réversion entre générations fait de notre système un système solidaire évitant l'exclusion de certaines catégories de salariés, que sont les travailleurs précaires, les personnes suspendant leurs activités professionnelles pour raisons personnelles, les temps partiels, les carrières tardives, les privés d'emplois ou les bas salaires.

La volonté de cette réforme est de paupériser l'ensemble des retraités, leur imposant au fil des années à souscrire des complémentaires retraites gérées par des fonds privés. Plus d'égalité de chances, plus de reconnaissance équitable. Le gouvernement souhaite nous faire entrer dans un système par capitalisation en ouvrant la porte du régime par point. Nous disons non !

Nous avons annoncé appeler au rassemblement le plus large possible à partir du 5 décembre afin de combattre cette réforme est prouver que d'autres choix sont possibles, plus justes, plus équitables.

Toutes les entreprises et les dirigeants que vous êtes ne peuvent ignorer l'impact sur les entreprises qui sera induit par le prolongement des carrières, l'adaptation aux postes de travail, la gestion des carrières pénibles. Tout cela aura un coût et économiquement, personne ne pourra se vanter que faire travailler une personne au-delà de 60 ans amènera une plus-value à l'entreprise. Sauf que notre inquiétude se situe d'ores et déjà dans le sort que nos dirigeants réserveront à tous les salariés devenus trop vieux pour être productif ! Le nouveau président de la SNCF est dorénavant connu. Il vient de s'exprimer devant les médias et également devant le parlement. Il se voulait rassurant, il n'en est rien à nos yeux. Saluer le rôle de l'Etat dans la création de SNCF Réseau et de la mise en place du pacte ferroviaire, revient à se placer en opposition des organisations syndicales qui ont toutes appelé à lutter contre cette réforme en 2018. Pour un début de mandat le signe est fort ! Une fois de plus, la volonté de faire de la SNCF la championne mondiale des mobilités du 21^{ème} siècle ne signifie pas pour les cheminots que la SNCF doit faire du train ! Et pourtant c'est notre métier, notre cœur de métier et notre âme.

Alors si notre futur président regrette le temps où les cheminots vendaient des billets et passaient le balai en gare, nous pouvons lui répondre regretter l'époque où le cheminot était en gare à vendre des billets, et sur ce point les usagers nous rejoignent sans équivoque. Point marquant de ce dirigeant ayant effectué de nombreux emplois au chemin de fer depuis 1981, il nous nomme encore « La SNCF »... petit espoir pour nous cheminot qui ne voulons pas être attaché à une simple marque.

Nous interviendrons sur l'ensemble des points repris à l'ordre du jour quand ceux-ci seront abordés.