



# CER Lyon



## Déclaration liminaire : séance plénière du 20 mai 2014

A la SNCF, dans les suites des actions du 13 juin et du 12 décembre 2013, les Fédérations CGT – UNSA – SUD-Rail ont interpellé par un courrier le Ministre des Transports, Frédéric Cuvillier, pour obtenir une réunion tripartite : Ministère, Directions de la SNCF et de RFF et nos 3 Organisations Syndicales.

Notre démarche avait pour ambition de traiter l'ensemble des sujets qui touchent au quotidien des cheminots et à la qualité du service public SNCF en lien, bien entendu, avec le projet de loi portant la réforme du système ferroviaire.

Dans ce courrier était notamment évoqué la stratégie menée au sein de la SNCF, plus orientée vers le développement des filiales, surtout à l'international et la politique « business », que vers l'amélioration du service public fret et voyageur sur notre territoire. Cela aurait permis d'évoquer l'avenir de Fret SNCF avec le désengagement de l'Etat sur sa contribution aux sillons fret, l'avenir du financement du report modal avec le repli gouvernemental sur « l'Ecotaxe Poids Lourds » ainsi que les relations conflictuelles permanentes entre les Régions politiques et la SNCF sur les conventions TER. Autant de sujets qui inquiètent les cheminots, dégradent les conditions de transports des usagers, contribuent à la désertification des territoires et nuisent à l'image de la SNCF.

A ce jour, la réponse à ce courrier est perçue comme sans fond et sans propositions concrètes, c'est un très mauvais signe donné par le gouvernement, les dirigeants de la SNCF et de RFF à l'aube de la présentation d'un projet de loi devant l'Assemblée Nationale et le Sénat.

Dans ce contexte, les Fédérations Syndicales CGT – UNSA – SUD-Rail appellent les cheminots à se mobiliser à partir des thèmes revendicatifs inscrits dans la plateforme unitaire portée par nos trois organisations.

Avec la volonté de gagner une autre réforme du système ferroviaire qui réponde aux besoins des populations en matière de service public ferroviaire Fret et Voyageurs, qui améliore les conditions sociales et de travail de tous les salariés du rail, les Fédérations CGT – UNSA – SUD-Rail proposent à l'ensemble des cheminots de s'inscrire dès aujourd'hui dans une grande manifestation nationale qui se déroulera le 22 Mai 2014 à Paris... Pour SUD-Rail, ce sera l'ultime avertissement avant un mouvement plus dur, reconductible, si les acteurs gouvernementaux et patronaux s'entêtent dans leur projet néfaste.

Dans ce dossier, on compte quand même un élément nouveau, et ce, alors que la communication patronale tourne à plein pour tenter d'expliquer aux cheminots que rien ne va changer et que le statut sera conservé dans son plan d'éclatement en 3 EPICS, la réalité est tout autre. Au prétexte de développer la concurrence, la commission européenne exige, depuis 2010, que l'état cesse d'apporter sa garantie aux Etablissements Publics. La Cour de justice de l'Union européenne a confirmé, jeudi 3 avril 2014, l'interdiction faite à Paris d'accorder une garantie illimitée d'Etat à La Poste, en assimilant cette garantie à une aide d'Etat illicite. Cette décision pourrait être lourde de conséquences pour les établissements publics à caractère industriel et commercial (EPIC) comme la SNCF, la RATP... et remettre en cause leur financement et leur statut.

La Cour a confirmé un arrêt du tribunal de l'Union qui, en 2012, avait validé une décision de la Commission européenne, selon laquelle la garantie étatique implicite et illimitée accordée à La Poste, du fait, avant 2010, de son statut d'EPIC, constituait une aide d'Etat incompatible avec le droit européen.

Dans ce contexte que personne, et surtout pas nos dirigeants, ne peut ignorer, le grand « pole public unifié » composé des trois EPIC a du plomb dans l'aile et la pseudo-garantie de maintien du statut aussi ! Pourtant, aucune réaction du président de la SNCF à cette décision de Bruxelles, car dans le fond, ce qui lui importe, ce n'est pas le statut de l'entreprise ou celui des agents mais juste de pouvoir

transformer la SNCF en holding de droit privé... comme le démontre la multiplication de création ou de renforcement des filiales (Kéolis, Naviland, VFLI, Sferis, Eurostar, Thalys ...).

A SUD-Rail, Nous refusons que la loi ferroviaire, dont le gouvernement souhaite la promulgation dans les prochains mois, soit une nouvelle attaque contre les droits des travailleurs du secteur ferroviaire ; nous refusons qu'elle ignore les besoins de la collectivité en matière de transport. Au contraire, ce doit être l'occasion de reconstruire le service public ferroviaire au sein d'une politique des transports intégrant les aspects sociaux, écologiques, techniques et économiques. la question sociale étant bien entendu déterminante. Le terme de « cadre social harmonisé », a été une expression très en vogue parmi les dirigeants d'entreprises ferroviaires et les responsables du Ministère.

Si, formellement, le terme a été un peu abandonné, l'objectif demeure.

Mener une discussion, une négociation, voire aboutir à un constat d'accords et/ou de désaccords, sur un sujet suppose de s'entendre sur sa définition. C'est le problème auquel nous sommes confrontés avec cette notion de « cadre social harmonisé » : de quel cadre s'agit-il ? En référence à quoi, et à quel niveau, se fait l'harmonisation ?

Refuser de clarifier ce contenu qui impacte directement les objectifs, peut se traduire par deux solutions, opposées dans la forme, mais de même nature sur le fond : soit accepter implicitement une remise en cause de l'existant (par principe), soit prétendre rejeter l'objectif mais en participant en fait à sa mise en œuvre, faute de l'avoir clarifié.

Ceci nous amène à rappeler qu'en matière de transport ferroviaire, « l'ouverture à la concurrence » existe déjà. C'est le cas pour les entreprises de transport ferroviaire de Fret. Entamées en 2007, les négociations entre certaines fédérations syndicales et l'Union des Transports Publics et Ferroviaires (organisation patronale), à propos des régimes de travail, se sont traduites par un accord repris dans le décret du 27 avril 2010. Cet accord a été signé par des fédérations syndicales minoritaires.

Pour la fédération SUD-Rail, la première décision nécessaire est de revenir sur cette situation qui touche déjà une part importante des entreprises de transport ferroviaire. Si Patronat et Gouvernement refusent de le faire, c'est vouloir entériner que ces deux secteurs, Voyageurs et Fret, ne devraient pas être traités comme deux branches d'activité d'une même entreprise (ce qui est encore le cas de la SNCF), mais comme devant dépendre d'entreprises distinctes n'intervenant que dans un des deux secteurs (sur le modèle des entreprises privées).

Ce qui a été fait pour le transport ferroviaire de Fret crée un dumping social, sans remise en cause des mesures prises dans ce cadre, l'entreprise publique SNCF demeurera affaiblie par rapport aux entreprises privées. Et bien entendu, cela sera utilisé par les dirigeants SNCF pour faire pression sur les cheminots et leurs organisations syndicales, dans le but de réduire encore les garanties sociales mises en place sur la base de l'expérience...

En juillet 2006, huit fédérations syndicales de cheminots avaient fait front commun, réaffirmant devant le ministère et le patronat : « le transport ferroviaire n'est pas un secteur d'activité nouveau. Une réglementation du travail est actuellement applicable aux 165 000 salariés de ce secteur. Si d'autres entreprises souhaitent exercer dans ce secteur d'activité, elles doivent appliquer la réglementation en vigueur, donc le décret du 31 décembre 1999, dénommé à la SNCF RH 0077 ». Nous ne renions pas cette affirmation.

Le dumping social, installé désormais dans le transport ferroviaire de Fret, n'est pas un fait isolé dans le cadre plus global du secteur ferroviaire. D'ailleurs, là aussi, la direction de la SNCF porte une part importante de responsabilité puisqu'elle organise cette régression des droits sociaux des salariés, à travers le recours à la sous-traitance, à la filialisation, la précarisation...etc.

Pour la fédération des syndicats SUD-Rail, la négociation de cette CCN est l'occasion de construire un statut social de haut niveau, commun à l'ensemble des salariés du secteur ferroviaire. La définition du secteur ferroviaire doit être ambitieuse. Elle doit impacter des Conventions Collectives déjà existantes, dont certaines sont obsolètes, d'autres ont un contenu qui nécessite de fortes améliorations, d'autres encore sont inadaptées au secteur ferroviaire.

Des droits nouveaux pour tous les travailleurs/ses du rail : une convention collective nationale pour l'ensemble du secteur ferroviaire. Mais de telles discussions n'ont de sens qu'à partir d'un engagement clairement posé de non régression par rapport au Statut SNCF.

Celui-ci doit subsister et s'appliquer à tout le personnel de la SNCF. La réactivation de la Commission Mixte du Statut et de la commission nationale mixte est une nécessité, ainsi que leur fonctionnement dans la durée et de manière régulière.

A en croire les résultats financiers du 1<sup>er</sup> trimestre, la SNCF va bien et affiche un chiffre d'affaires de 7,9 milliards d'euros, en croissance de +1,7% par rapport au 1<sup>er</sup> trimestre 2013 à périmètre et change constants, soit un rythme de progression supérieur à celui constaté sur le second semestre 2013... Suite à la publication de ces résultats, il va de soi qu'une information des élus du comité d'entreprise doit être réalisé, que le budget notamment en termes de suppression d'emplois soit adapté et par la suite, le président de la SNCF ne peut l'ignorer, il est maintenant temps d'ouvrir des négociations salariales dans l'entreprise. Négociations salariales qui devront bien entendu porter sur 2014, mais aussi sur les pertes de pouvoir d'achat subis par les agents en 2013, 2012 et 2011.

La rumeur courrait déjà depuis des mois, relayé par la presse, confirmée lors du CCE du 13 Mai, la direction modifie le RH0281 pour faciliter les départs volontaires dans l'EPIC.

Alors que de nombreux établissements de production sont en sous-effectif, que les agents ont déjà du mal à assurer le service public, pour la direction, l'objectif reste « la création des 3 Epics », son lot de reculs sociaux et le plan « excellence 2020 ».

Faciliter les départs en retraite anticipés, alors que dans le même temps on annonce une suppression de 2500 postes dans l'EPIC pour 2014, c'est anticiper les suppressions massives souhaitées post-réforme du ferroviaire et se mettre en ligne avec le « plan de performance » transverse qui prévoit 700 M€ d'économie entre 2013 et 2015.

Sans aucun doute, c'est un véritable plan social qui se prépare à la SNCF. Les contre-réformes des retraites de 2007 et 2010 ont aggravé le sort des futurs retraités avec le recul de l'âge effectif de départ à la retraite et le dispositif scélérat de l'âge-pivot. Le texte ne précise pas les services et les filières concernées, mais resterait applicable jusqu'au 31/12/2016... ce n'est donc pas un simple plan, cela s'inscrit dans une stratégie plus large.

Au fur et à mesure de la disparition des services RH régionaux», l'EME est devenu un des seuls dénominateurs encore commun d'un EPIC qui éclate au profit de branches et domaines qui n'ont que faire de la gestion des « ressources humaines ». En fusionnant EME et EDC pour créer les EMI, ajoutés à l'application du RH0281, la direction se dote d'un vrai levier pour supprimer les postes et envoyer les cheminots (dont ceux conventionnés en EME comme le précise le dispositif) les plus âgés pointer au chômage en attendant la pension de retraite ...

Comme le précise la direction dans son texte, elle se laisse libre choix de « déterminer », pour chaque entité (par qualification, par métiers et par unité d'affectation) et seulement dans des établissements et « catégorie d'emplois » désignés en sureffectif, les agents concernés par le dispositif.

Et il ne faudra pas compter sur la transparence, tout pourra se faire en catimini selon une procédure de « consultation ou de consultation/information » et toujours sous couvert d'une démarche individuelle, mais sans doute allez-vous nous préciser aujourd'hui les

La fédération SUD-Rail ne pourra pas apporter son soutien à ce dispositif car il ne remet absolument pas en cause l'existant, c'est à dire toutes les conséquences néfastes des différentes contre-réformes des retraites essuyées par les cheminots depuis 2007.

En effet, ce système ne remet en cause ni l'âge d'ouverture des droits à la retraite, ni l'âge pivot et encore moins la durée de cotisation.

Ce n'est pas de productivité supplémentaire dont les cheminots sont en attente, ni de destruction d'emplois et encore moins de souffrance au travail mais bel et bien d'une organisation du travail respectueuse de leur santé et cohérente avec les règles de sécurité.

Dans de nombreuses régions comme sur la notre, l'entreprise a décidé de mettre en place des formations EAS pour sauver, selon ses dires, moins de 1% des trains.

Nous considérons que l'EAS, car l'ANS n'est qu'une invention qui n'existe pas dans le règlementation, est un moyen supplémentaire de faire des économies et d'atteindre le projet excellence 2020 qui prévoit productivité et suppression de personnel (2500 suppressions d'emploi en 2014). Et combien à terme en Rhône-Alpes ?

L'accompagnement non systématique est donc un effet de langage, la direction veut faire croire aux cheminots, aux usagers, aux conseils régionaux qu'elle veut sauver des trains en les faisant circuler en l'absence de contrôleur, mais c'est bien la généralisation de l'EAS qui se profile ! Si la direction veut vraiment sauver des trains qu'elle remette en place les plantons, les réserves et les effectifs nécessaire à un service public de qualité.

De l'EAS même les usagers n'en veulent pas, dans un récent sondage réalisé par une grande chaîne de télévision avec plus de 70000 votants, plus de 65% se sont exprimés contre la suppression du contrôleur ! il est clair que dans ce projet, la direction veut faire des économies sur le seul dos des contrôleurs, sous prétexte d'assurer le service sur, nous le rappelons, moins de 1% des trains, elle prépare en fait l'ouverture à la concurrence et réunit les conditions nécessaires pour positionner ses filiales comme elle l'a fait pour le FRET.

Nous considérons que la responsabilité du conducteur sera encore plus engagée dans la pratique de l'EAS car de nombreuses missions seront reportées sur le conducteur, le seul ADC en tête du train devra gérer la conduite du train, les départs, la sécurité de la circulation, l'information aux usagers et la prise en charge de ceux-ci en situation normale mais aussi en situation perturbée en cas d'incidents.

Le 12 Mai ne fut qu'un avertissement, malgré tout, Sur la région Auvergne des agents de conduites se font aujourd'hui encore sanctionner parce qu'ils veulent travailler en toute sécurité, si la direction persiste dans cette voie nous appellerons l'ensemble des ADC à être solidaires et à prendre leurs responsabilités.

Sur l'Ouest Lyonnais après un conflit où vous avez joué le pourrissement en choisissant délibérément de ne pas négocier avec les grévistes la situation est aujourd'hui très préoccupante. Pourtant, les taux d'absentéisme et d'inaptitude coté CRTT n'ont jamais été aussi élevés coté traction et malgré tout, le management refuse d'ouvrir les yeux et préfère mettre une pression toujours plus forte aux agents de l'Ouest-Lyonnais.

Et pour arranger la situation, les événements sécurité et les défaillances techniques du Dualis s'accumulent. Sud Rail vous a interpellé à de nombreuses reprises sur les conditions de travail des cheminots de l'Ouest Lyonnais : il faut prendre des mesures immédiates, celles-ci devront obligatoirement passer par une amélioration des conditions de travail des cheminots travaillant sur l'Ouest Lyonnais, une totale transparence sur les défaillances techniques rencontrées par le Dualis surtout quand des rumeurs d'erreurs de couple de serrage circulent sur Lyon et Nantes. Pour assurer le service sur l'ouest-Lyonnais, Sud Rail vous demande des effectifs en adéquation avec la charge de travail et de véritables augmentations de salaire.

Mais il semble que cela n'en prenne pas le chemin car après avoir voulu instaurer une primette basée sur la NRO aux CRTT, la direction du Technicentre propose maintenant d'envoyer les agents COM de l'Arbresle conduire les Dualis sur RFN ce qui est inacceptable et une fois de plus contraire à la réglementation interne de l'entreprise mais aussi à celle de l'EPSF. La charge de travail des COM est un vrai travail d'agent de maîtrise, vous devez le reconnaître en tant que tel, sur l'ouest-lyonnais, nous n'en sommes plus à mettre des petits pansements, c'est l'organisation générale qu'il faut repenser...

Concernant le matériel, sur les 3 Technicentres, des effectifs en adéquation avec la charge de travail sont nécessaires afin d'assurer un service public de qualité, avec un niveau de sécurité optimal. Ce n'est pas en embauchant des CDD ou des intérimaires que nous y arriverons, ni en développant la polyvalence ! Des investissements sont nécessaires sur les sites de Vénissieux et de la Mouche afin d'accueillir les Regiolis, et ce ne sont pas les horaires décalés généralisés sur ces sites qui nous permettent de voir l'avenir de façon sereine.

Pour en finir, concernant les investissements, quand aura-t-on une réponse sur ce qui va se faire, ou non, à Oullins, car contrairement à votre réponse écrite, M.Solard ne s'est aucunement attardé sur l'avenir...

Merci

*La délégation SUD-Rail au CE de Lyon*