



C.E. Rhône-Alpes



Déclaration liminaire : séance plénière du 23 octobre 2014

Mme la Présidente,

Alors qu'au travers de la voix du premier ministre, le gouvernement a déclaré publiquement sa flamme au patronat sous l'ovation des dirigeants licenciés, des patrons voyous et autres adeptes de la « simplification » du Code du Travail ... Cela a achevé de décomplexer le MEDEF et ses idéologues dogmatiques. Les bans à peine publiés, les propositions les plus rétrogrades et réactionnaires ont été mises sur la place publique. Sous le prétexte d'un chômage de masse, ces propositions visent à :

- supprimer des jours fériés ;
- déroger à la durée légale du travail ;
- déroger au salaire minimum.

Nous parlons ici de prétexte puisque le MEDEF, avouait lui-même dans sa documentation, que ces attaques frontales contre les droits acquis des salariés, ne permettront au mieux que la création de 400 000 emplois d'après les économistes. Dans la « NOV-LANGUE » des doctrinaires patronaux, cela revient à demander la casse des fondements du droit du Travail avec la casse de la durée du travail et la casse du salaire minimum sans aucune contrepartie tant sur la santé au travail, les retraites et le pouvoir d'achat pas plus que sur l'emploi. Or, les mesures visant à affaiblir les droits des Travailleurs, comme celle sur la fiscalité des entreprises, n'ont jamais fait la preuve de leur efficacité économique ou de leurs effets positifs sur la création d'emploi. L'histoire fait même la démonstration contraire. Pour se convaincre un peu plus de l'inefficacité et de la dangerosité de ces mesures, il suffit de regarder ce qui est fait du CICE dans les entreprises, y compris la SNCF, ou encore, il suffit de regarder les patrons accepter les cadeaux qui leur sont fait dans le « pacte d'irresponsabilité » alors que le gouvernement en reste réduit à quémander des contreparties ...

À ce propos, à en croire les patrons, le gouvernement et les médias, la crise économique que nous traversons serait dû au « coût » du travail oubliant au passage que l'ennemi, c'est la finance. Les Français seraient trop payés, ne travailleraient pas assez longtemps et auraient des acquis sociaux trop élevés qui limiteraient la compétitivité des entreprises. Tout dément pourtant cette thèse patronale.

Aujourd'hui, alors que les entreprises font des profits, 80% sont destinés à rémunérer les actionnaires. Un salarié travaille en moyenne vingt-six jours par an pour les actionnaires, contre neuf jours par an au début des années quatre-vingt. C'est ce coût du capital exorbitant qui détruit l'emploi, qui jette les travailleurs à la rue, qui ravage la planète. A SUD-Rail, nous avons justement nombres de

propositions et de revendications pour remettre du sens dans le monde du travail et de l'entreprise, et donc justement pour renverser ce capitalisme libéral qui détruit nos vies et la planète.

La fédération SUD-Rail refuse ce discours consistant à dire que la « crise » nous obligerait à faire des efforts, à négocier des reculs. C'est une manipulation généralisée. La France est riche, elle ne l'a jamais été autant. Alors arrêtez de vouloir nous culpabiliser, arrêtez de croire que l'avenir doit être composé de reculs sociaux.

Mais, c'est bien dans cette toile de fond que la réforme du ferroviaire a été votée et promulguée. Le but de toute cette manœuvre est bien de finaliser l'ouverture totale à la concurrence du transport ferroviaire. Il s'agit de permettre à d'autres entreprises que la SNCF de faire circuler des trains. Cette ouverture à la concurrence est déjà effective pour le transport de marchandises depuis 2006 et pour les liaisons internationales de passagers depuis 2009.

La loi de réforme du ferroviaire a donc été promulguée le 4 août, après avoir été votée par l'Assemblée nationale et le Sénat. Son contenu, définitif et incontestable, met fin aux mensonges contre la grève. Cela met également fin à la propagande de la Direction SNCF et du gouvernement accompagnés de soi-disant syndicats sur une loi qui ne devait rien changer pour les cheminots, qui devait mettre fin aux dysfonctionnements ...

Les grévistes, soutenus par SUD-Rail depuis plus de 18 ans, n'ont pas cru les fossoyeurs du ferroviaire, les mêmes qui ont organisé en 1997 la séparation SNCF/RFF et qui, aujourd'hui, tente d'expliquer que la loi de 2014 est la « bonne » sous couvert d'éléments de langage pour faire croire à la réunification.

Maintenant que la loi est votée et que son contenu est définitif, chacun peut constater qu'elle divise encore plus le système ferroviaire et plonge un peu plus les Cheminots vers la privatisation.

La propagande de la direction et du gouvernement parlait de « réunification » du système ferroviaire, la loi le divise en 3. Toutes les grandes entreprises publiques qui ont été, intégralement ou en partie, privatisées (Les PTT, La Poste, France Telecom, EDF, GDF...) ont subi la même stratégie de division en plusieurs morceaux avant la privatisation et la mise en concurrence des activités rentables. Direction, gouvernement et malheureusement aussi quelques organisations syndicales, prétendaient que l'établissement de tête chapeautant les deux autres permettrait une unification et un meilleur fonctionnement. Les rôles de chaque entité, déterminés par la loi, montrent le contraire. Pour s'en convaincre un peu plus, il suffit aussi de voir que les éléments de langage donnés à l'encadrement ont évolué dès lors qu'il n'y avait plus besoin de recourir aux mensonges pour casser une grève légitime. Désormais, la direction SNCF ne parle plus de « réunification » et donc, ne parle plus de l'action de rétablir l'unité de ce qui avait été divisé. Non, aujourd'hui, les éléments de langage veulent que la réforme du ferroviaire vise à « l'assemblage » du système et donc, on parle ici d'une structuration en LEGO prête pour une séparation et une division totales.

L'établissement de tête, dénommé « SNCF » pour faire croire encore à un quelconque lien avec la Société Nationale des Chemins de fer Français, ne gère pas l'ensemble du système ferroviaire, il se contente d'imposer aux deux membres du directoire, les responsables de « SNCF Réseau » et « SNCF Mobilités », de se voir régulièrement et de tenter d'anticiper les conflits... alors qu'une bonne entente entre infrastructure et exploitation ne peut s'effectuer qu'au quotidien, au plus près du terrain, de la

production et de la circulation des trains. L'EPIC de Tête « SNCF » n'a pas de rôle politique, c'est l'État qui le conserve : il fixe des objectifs dans trois contrats, un pour chacun des 3 établissements, confirmant le caractère indépendant de ces trois entreprises. En aucun cas, l'EPIC de tête n'est créé dans un souci de cohérence et de réunification du système ferroviaire mais bien avec pour projet l'éclatement de l'entreprise publique SNCF. Le gouvernement sait que ce système ne fonctionnera pas mais n'en a cure tant il préfère répondre avec zèle au libéralisme financier orchestré par l'Europe et les marchés. Quant à la droite, elle annonce déjà la suppression de l'EPIC de tête dès son retour au pouvoir.

Un des éléments essentiels de la loi, le pas incontournable vers la privatisation, c'est la création de « SNCF Réseau » qui récupère 50 000 cheminots de la SNCF de l'Infra, des EIC et de la DCF, l'entreprise historique, devenue simple opérateur ferroviaire, perdant au passage la responsabilité des infrastructures, des travaux et de la répartition des sillons. La loi suit les étapes annoncées dès 2008 par le « spécialiste ferroviaire », le sénateur Haënel : obligation économique et sociale de privatiser par étapes, attendre 2009 pour créer la DCF à l'intérieur de la SNCF pour éviter les remous... et sortir la DCF de la SNCF ce que réalise la loi de 2014. L'EPIC Réseau n'aura aucun ordre à recevoir de l'EPIC de tête, il dispose des fonctions essentielles, il n'y aura aucune intégration technique ou stratégique. La loi applique la théorie économique libérale dite des « trois couches » : pour privatiser les industries nécessitant un réseau (électricité, gaz, téléphone et ferroviaire), elles doivent être divisées en trois.

Quant à « SNCF Mobilités », celui-ci ne reprend que le rôle d'exploitant ferroviaire, mais pas tout à fait comme les autres exploitants, l'État lui impose des contraintes... sans rien trouver à redire sur la distorsion de concurrence que cela crée par rapport à l'entreprise publique historique qui aura donc eu à subir les investissements liés aux services essentiels mis à disposition des entreprises ferroviaires entrantes, investissements réalisés grâce au travail des Cheminots et qui, désormais, profiteront aux acteurs du libéralisme et même comme ça, à l'instar de la direction des NTV en Italie, trouve encore le moyen de se plaindre d'une distorsion de concurrence sur fond de bataille financière laissant sur le carreau Cheminots et Usagers.

Même si cela est aussi un aveu que, depuis les désastres de la privatisation en Grande Bretagne, les libéraux ne font plus totalement confiance dans la « loi du marché » pour réguler les transports, ils accordent un rôle particulier à l'opérateur historique. Mais, ils s'évertuent à mettre tout en place pour obtenir également de l'opérateur historique qu'il utilise les méthodes du privé et fonctionne de la même façon pour conserver des marchés. C'est ce que l'on peut déjà constater avec les mesures de PEPY qui a mis en place le fonctionnement par activités dotés d'un budget autonome et de personnels dédiés, qui manage comme le privé, qui augmente peu les salaires pour accorder des primes individuelles, qui base sa politique sur le productivisme ... au détriment de l'ensemble du fonctionnement et de la sécurité ferroviaire et des personnes.

Cette loi est aussi l'annonce de l'enterrement de l'aménagement et de l'égalité des territoires par une politique de transports publics. Les tarifs TER seront désormais déterminés par les régions, mettant fin au tarif national du service public et donc, à la péréquation permettant l'égalité. La privatisation annoncée des trafics voyageurs renforcera le chantage pour que les cheminots « acceptent » une mise en cause de leurs acquis, une baisse de la réglementation du travail. Nous avons vu la conséquence de l'arrivée de la concurrence au fret : le trafic est passé de 55 milliards de tonnes.km en 2000 à 20 milliards en 2013, répartis entre tous les opérateurs ! SNCF Mobilités, quasiment sans direction

transverse, sera morcelé en branches, filialisables, régionalisables et privatisables en partie, comme l'a voulu Pepy, ce climat servant de base aux discussions autour de la convention collective nationale.

SUD-Rail, depuis sa création, revendique un système ferroviaire public intégré, un seul établissement public doté à sa direction générale, de fonctions transverses fortes et efficaces, afin de mutualiser ses facteurs de production (humains et matériels) entre ses diverses activités, dont la gestion de l'infrastructure. C'est la seule solution viable et efficace sur les plans économique, social et écologique. C'est possible, même en respectant les directives européennes. Et, le moins que l'on puisse dire, c'est que cela n'en prend pas le chemin. Au regard des premiers éléments, c'est même l'inverse !

Et le Cheminot dans tout cela ?? Comme dans tout processus de privatisation, pour la direction et le gouvernement, les salariés restent la variable d'ajustement comme cela l'avait déjà été.

Déjà en 1997, la réforme avait été justifiée par la dette, le même mensonge a été utilisé pour cette loi. Le remboursement de la dette, ce sera aux usagers de le supporter à travers l'augmentation des tarifs et aux cheminots de payer par de nouvelles augmentations de productivité horaire, quotidienne et annuelle. Et, justement, c'est là qu'intervient pour les libéraux, la direction SNCF et le gouvernement, la nécessité de faire table rase du statut des cheminots et de leur réglementation du travail.

Le premier pas en aura été l'article 33 de la loi de réforme du ferroviaire abrogeant le régime de travail des Cheminots. Bien aidé par la politique de renoncement de certains, c'est dans ce contexte que sera promulgué le décret socle et que se dérouleront les discussions sur la convention collective de branche.

Plus encore, le gouvernement a clairement dévoilé son jeu lors du « débat » parlementaire sur la réforme ferroviaire. C'est pour promulguer un décret socle, véritable recul social, que le ministère et la majorité parlementaire ont refusé tout amendement visant à prendre le RH0077 et le statut comme base minimum, pourtant la norme pour 95% des salariés du secteur ferroviaire. En repoussant tous les amendements qui voulaient établir un minimum de protection des droits des salariés du ferroviaire, il a envoyé un message très clair à la SNCF et au patronat des transports : « on vous soutient dans votre casse des droits des cheminots ! ».

Après la publication de ce décret socle, les « négociations » pourront rentrer dans le vif du sujet pour déterminer une nouvelle convention collective et ainsi asseoir la branche ferroviaire, voulue par les dirigeants de l'entreprise. Les négociateurs ne sont pas encore autour de la table que le gouvernement a déjà pris le parti de contraindre les négociations. Il a ainsi prévu dans la loi, qu'en cas d'absence d'accord entre le patronat et les syndicats de salariés, c'est lui qui publiera par décret la convention collective. Le patronat est donc tranquille. Il pourra mettre la barre très bas car le gouvernement a indiqué clairement qu'il ne voulait plus du RH0077.

Il n'en fallait pas plus à la SNCF, même si elle préfère se retrancher derrière l'UTP, pour avancer ses pions et demander une remise à plat du contrat social des Cheminots. Pour mémoire, pour ce qui concerne le ferroviaire, l'UTP, c'est à 95% la SNCF tant par l'entreprise historique que par ses filiales. Donc, pour commencer, arrêtez de mentir aux cheminots et assumez vos positions. Ne brandissez pas de fausses promesses sur un accord d'entreprise qui viendrait compléter la convention collective lorsque vous êtes à la manœuvre pour tirer les conditions sociales des Cheminots vers le bas.

En effet, les jalons que vous posez, sont très clairs puisque vous trouvez déjà trop « généreux » l'accord Fret. On parle ici de 104 repos périodiques par an, d'une amplitude horaire de travail de 12 heures pouvant être portée à 14 heures, de 1820 heures de travail à l'année ... il est bon de le rappeler !

Alors, dès à présent, il est de notre responsabilité collective de créer les conditions du rapport de force qui permettra de protéger les Cheminots et de préserver leurs conditions de vie et de travail qui sont également la première pierre de la sécurité.

C'est dans ce cadre que SUD-Rail revendique une convention collective nationale au périmètre large, incluant tous les personnels qui contribuent au service ferroviaire (nettoyage, manutention, restauration, gardiennage, personnel des CE, etc.) et fondée à minima sur les dispositions en vigueur à la SNCF, le statut et le RH0007 qui reste à améliorer. C'est la seule façon d'empêcher le dumping social généralisé que la loi met en place et surtout, cela permet de donner les gages d'une sécurité de haut niveau, là où jamais la SNCF et par ricochet les Cheminots n'ont été aussi attaqués que ces dernières semaines !

Soumis depuis des années à de multiples restructurations et réorganisations, véritables préparations à l'éclatement de l'entreprise publique historique, les Cheminots ne supportaient déjà plus cette politique destructrice et génératrice de souffrances. Le 10 juin dernier à 19 h 00, après un long processus intersyndical revendicatif resté sans réponse, des milliers de Cheminots ont manifesté, par la grève, le choix et leur revendication d'une entreprise SNCF une et indivisible. Or, cette revendication juste et légitime, a fait l'objet d'une violence et d'une désinformation sans précédent à l'encontre des grévistes.

Dès le premier jour de grève, la direction d'entreprise a dépêché, des huissiers et des cadres, mobilisés comme jamais pour se déployer telle une armée mexicaine pour entraver l'exercice du droit constitutionnel de grève, pour « casser » du gréviste y compris en recourant aux plus basses provocations, les chasser de leurs locaux de travail ... mais aussi pour de nombreux cadres, cela aura été une découverte ou redécouverte du terrain tant la stratégie aura été de chercher à briser le mouvement de grève en laissant apparaître le moins de perturbation possible, même si pour cela, la sécurité des circulations et des personnes a été mise à mal. De la même façon, les forces de l'ordre, sous les directives du gouvernement ont également apporté un message de répression à l'égard des jeunes, des pères et mères de famille travailleurs du Rail qui manifestaient pacifiquement.

Depuis plusieurs semaines, de nombreux militants sont victimes d'une répression et d'une criminalisation aveugle et tous azimuts à l'égard des grévistes. Le but en est très clair : Réprimer et faire quelques exemples en espérant faire courber l'échine à tous après s'en être pris aux plus combattifs. Vouloir criminaliser ce conflit est une erreur et une ignominie supplémentaire, que les Cheminots ne pardonneront pas et que la fédération SUD-Rail combattra avec toute son énergie.

Les Cheminots grévistes ont été victimes d'une instrumentalisation de leur conflit, en étant présenté comme une menace contre les non-grévistes, ce qui est faux ! Et, c'est encore plus grave lorsque cette instrumentalisation est le fait de ceux et celles qui se disent syndicalistes. Sur la Région de Lyon, les représentants régionaux des syndicats réformistes se sont particulièrement illustrés dans les médias dans cet exercice de dénigrement des cheminots en lutte.

Au final, tout a été utilisé pour casser les grévistes, les discriminer et les décourager. Malgré toutes ces tentatives, les Cheminots ressortent la tête haute et renforcés de cette lutte et n'accepteront pas la casse de leur outil de travail, du service public ferroviaire, de leur statut. Comme ils n'accepteront pas de voir leur réglementation et leurs conditions de travail être remis en cause et abaissés.

Nous vous demandons d'abandonner cette attitude revancharde qui consiste à multiplier les sanctions pour faire des exemples et ainsi verser dans la stratégie de l'intimidation. Elle ne fera que renforcer le ressentiment des Cheminots, d'autant plus quand les sections sont basées sur de faux témoignages de cadres zélés.

Plus encore, vos actes doivent s'accorder avec vos discours. Vous ne pouvez pas, d'un côté appeler publiquement à la réouverture d'un dialogue, et de l'autre, poursuivre cette répression totalement injustifiée sur les grévistes et leurs porte-parole. La fédération SUD-Rail reste vigilante et revendique que vous abandonniez ce choix de criminalisation d'un conflit décidé par les Cheminots et reconduit démocratiquement lors d'assemblées générales.

Toutefois, cette politique répressive n'étonnera personne lorsque l'on voit avec quel aveuglement s'abat votre bras vengeur contre celles et ceux qui refusent la détérioration du service public et l'abaissement du niveau de sécurité et de sûreté. En effet, nous faisons face aujourd'hui à une généralisation de la politique de la terre brûlée pour imposer l'EAS – ANS dans les régions, y compris parfois contre les vœux des élus politiques.

Sous couvert d'une lénifiante communication des plus mensongères sur la base de la qualité de service, vous vous apprêtez à détruire le service public de voyageurs mais surtout à mettre à mal la sécurité des circulations et des personnes. A vous écoutez, l'EAS – ANS serait la solution « miracle » aux suppressions des trains là où au contraire, les causes de suppression pour défaut d'ASCT sont marginales. Et comme cela ne suffit pas à convaincre, vous en êtes arrivé à prétexter que l'EAS – ANS renforcera la lutte anti-fraude puisque les ASCT seront « redéployés » dans des brigades anti-fraude. En somme, vous en êtes arrivé à dire que la déshumanisation des trains et des gares concourrait à la qualité de service tout en renforçant la lutte anti-fraude. Il faut faire preuve ici d'un cynisme sans égal pour aller « vendre » ces inepties qui mériteraient d'être affichées au mur devenu célèbre du syndicat de la magistrature.

Non, l'EAS – ANS est avant tout un levier pour augmenter les profits tirés des dotations publiques même si cela dégrade la prise en charge des voyageurs en gare et à bord des trains ; même si la déshumanisation augmentera comme à chaque fois la fraude ; même si la sécurité sera affaiblie par l'augmentation de la charge mentale des ADC ainsi que leur isolement comme le démontre nombre d'expertises des CHSCT ; même si la sûreté dans les gares et les trains sera mise à mal par la déshumanisation ...

Sur la Région Rhône-Alpes, après avoir voulu nous convaincre des bienfaits de votre consigne pour « *sauver des trains* » LYVO0045 nous constatons que le CRO a voulu faire circuler plusieurs trains en EAS sans qu'aucune procédure ne soit respectée.

En voici quelques exemples : absences de dépêches sur plusieurs trains, tentative de circulation d'un train en EAS alors qu'un planton ASCT est présent. Sur Alpes, circulation d'un train en EAS alors que l'ASCT a fait usage de son droit de retrait sur un train sensible pour absence d'un agent B suite à de multiples erreurs CPST, etc ...

SUD-Rail vous interpelle à nouveau sur l'insuffisance de formation des ADC : on ne forme pas à l'EAS en 6h alors qu'en région Parisienne les ADC ont 15 jours.

A la fin de cette journée de formation, les ADC sont validés qu'ils soient d'accord ou pas par un système d'auto-évaluation du DPX quoi qu'ils disent !

Aujourd'hui 9 ADC qui ont refusé de partir sans contrôleur ont reçu des demandes d'explications. Si des sanctions sont prononcées à leur encontre les cheminots de la région sauront être solidaires.

Le 25 septembre, un ADC de LPR a été victime d'une agression en gare de Vichy. Cette agression prouve une nouvelle fois que vous êtes prêt à tous pour faire circuler les trains : l'ADC agressé est reparti seul en tête du train et a terminé sa journée. Même si ce dernier n'a pas voulu être relevé il devait être à minima accompagné par une personne habilitée. Des procédures de relève ou accompagnement ont été mises en place suite à des événements significatifs.

Sud Rail vous demande une nouvelle fois une vraie formation au risque agression comme le prévoit le règlement et non pas un pseudo module lors de la JF EAS.

La SNCF doit stopper son projet EAS, il en va de la sécurité des circulations et des usagers !

Les contrôleurs ont un rôle de sécurité et de sûreté indispensable à la circulation des trains, la sécurité a un coût ! SUD-Rail continuera à se battre pour le maintien des ASCT à bord des trains sur notre région et mettra la Direction de l'entreprise face à ses responsabilités.

Dans ces dossiers, seul compte pour vous la rentabilité financière et pour cela, vous êtes donc prêt à briser les fondamentaux du service public de qualité, sécuritaire et sûr. Là aussi, pour asseoir cette politique financière, vous recourez à la démonstration disciplinaire la plus aveugle et la plus sourde contre des Cheminots dont le seul tort est leur attachement au service public et à la sécurité. Que ce soit clair, la fédération SUD-Rail refusera et dénoncera toute sanction contre celles et ceux qui, par leur dévouement, contribuent de près ou de loin à faire fonctionner un service public pour lequel vous vous refusez à leur donner les moyens. De la même façon, nous continuerons la lutte contre l'affaiblissement du service public partout et tout le temps.

Dans ces combats justes, utiles et nécessaires, contrairement à certains dirigeants, nous ne perdrons pas la mémoire et ne nous cacherons pas derrière une communication sans fond et mensongère. C'est aussi avec cet état d'esprit que nous analysons les causes de la catastrophe de Brétigny ainsi que ses conséquences.

Voilà plus d'un an que la catastrophe de Brétigny a eu lieu et, samedi 12 juillet 2014, gouvernement et direction de la SNCF, main dans la main pour nier leurs responsabilités, sont venus mentir une fois de plus aux victimes de Brétigny, aux cheminot-e-s et plus largement aux usagers.

Alors que le rapport d'enquête est accablant, vos seules réponses sont le mensonge sur l'état du réseau et la stratégie du « lampiste » ou devrions nous dire la criminalisation du travail des Cheminots, les mêmes à qui vous refusez sans cesse les moyens pour remplir leurs missions sous couvert d'économie et de productivité. Il s'agit là encore d'une première dans cette entreprise historique puisque pour la première fois, une catastrophe ferroviaire n'aura pas servi à tirer les leçons pour renforcer la sécurité, au contraire puisqu'il fallait faire passer coûte que coûte la réforme. Parallèlement, il était déjà historique de voir le 1er responsable de l'entreprise publique ne pas remettre sa démission au lendemain d'une catastrophe ferroviaire qui coûta la vie à des usagers. Aujourd'hui, nous frôlons

l'indécence lorsque les 2 dirigeants à la tête du système ferroviaire public restent tranquillement installés dans leur siège alors que les 2 entreprises sont sous le coup d'une mise en examen.

Il n'était pas besoin d'être grand devin pour affirmer que, malheureusement, des « Brétigny », il y en aurait d'autres, « Brétigny » n'étant qu'un malheureux dommage collatéral de la casse de l'entreprise publique SNCF !

Après l'accident de DENGUIN survenu le 17 juillet dernier, les Cheminots et les usagers s'inquiètent légitimement qu'un nouvel accident puisse se produire tant les accidents de Brétigny et de Denguin révèlent que la politique du risque calculé engendre des drames humains. Ici plusieurs dizaines d'anomalies sur la même aiguille, là l'ensemble des boucles de sécurité mises hors jeu par des rongeurs. Alors, ce n'est certainement pas en minimisant systématiquement les faits mais surtout leur cause que vous arriverez à remettre bon ordre dans un management de la sécurité que vous avez rendu sciemment inopérant par une politique du risque calculé à des fins purement de réduction des coûts pour en tirer des profits.

Contrairement à votre politique d'austérité et de casse sociale, la sécurité ferroviaire a besoin d'investissements tant financiers qu'humains pour assurer une remise à niveau du réseau, ainsi que sa maintenance, sa gestion et son exploitation. Le moins que l'on puisse dire, c'est qu'aujourd'hui nous en sommes très éloignés, à l'exact opposé même.

Et, ce n'est pas votre pseudo enquête sécurité qui pourra nous rassurer et rassurer les cheminots. A ce propos et pour légitimer cette enquête, vous vous targuez que celle-ci a été initiée en partenariat et avec le soutien des Organisations Syndicales. Vous nous apporterez donc toutes les précisions quant à ce « partenariat », notamment les dates de réunion ainsi que le chèque en blanc et ses signataires. Quoiqu'il en soit, il est surprenant que vous vous souveniez de l'existence et de l'importance des Organisations Syndicales alors que nous n'avons de cesse de vous alerter depuis des années sur la baisse du niveau de sécurité. Autant d'alertes qui n'ont jamais fait vaciller la casse orchestrée de l'entreprise publique ni même fait vibrer la fibre sécuritaire qui, face caméra, habite la voix chevrotante du premier dirigeant de la SNCF.

Au final, la nomination d'un « Inspecteur Caporal Sécurité » démontre aussi que désormais la sécurité ferroviaire n'est plus le cœur historique de la SNCF puisque l'entreprise n'est même plus en capacité de trouver les « compétences » nécessaires en interne pour assumer une telle fonction et ainsi répondre aux injonctions du secrétaire d'état inquiet de voir le niveau de sécurité s'affaiblir sur le réseau national. Là aussi, ce n'est pas pour nous rassurer et rassurer les Cheminots. Espérons qu'après la politique du risque calculé, nous ne passerons pas à la politique du taux de perte acceptable ...

Sur l'ensemble de ces questions, pour l'heure, les cheminots n'ont pas obtenu satisfaction. Donc la grève a été suspendue. Les cheminots ont exprimé leur désaccord avec la réforme ferroviaire depuis des mois. Ils l'ont fait par deux journées de grève de 24 heures le 13 juin 2013 et le 12 décembre 2013. Ils l'ont encore fait par une manifestation nationale à Paris le 22 mai puis par une grève reconductible de plus de 10 jours. Et ils le feront encore dans les prochains mois, rien n'est terminé !

Rien n'est terminé car, nombre d'établissements zélés veulent mettre en œuvre la réforme avant même la consultation des IRP ad hoc, occasionnant plusieurs conflits sur le territoire. Nous pouvons l'affirmer, les Cheminots s'opposent et s'opposeront avec force et détermination à la mise en œuvre

aveugle de la loi portant réforme du ferroviaire. En ce sens, soutenus par SUD-Rail, les Cheminots veulent être mis au cœur de cette mise en œuvre sans en être les dindons de la farce comme tout semble le présager, tant dans vos écrits, vos annonces et même dans vos atermoiements qui ont occasionné le report de la séance du CCE prévue le 23 septembre 2014.

De façon générale mais aussi dans le cas d'espèce de la mise en œuvre de la loi de réforme du ferroviaire et des décrets liés, il est de votre responsabilité de mettre de la sérénité dans les consultations des instances, y compris au travers d'un accord autour de la question des délais ...

Toutefois, cela passe en premier lieu par le fait de remettre bon ordre dans l'articulation des consultations entre le CCE et les CE/CER. En effet, pour qu'une consultation soit réputée régulière, il faut que la consultation soit d'effet utile et donc qu'elle ait lieu avant la mise en œuvre du projet. Or, en consultant les CE/CER sur la « mise en œuvre locale » alors que le CCE n'a pas encore rendu son avis ou que le délai de la consultation n'est pas arrivé à son terme, il est évident que les élus des CE/CER seront face à une insuffisance des informations qui leurs sont communiquées puisque partielles alors qu'elles doivent aussi comprendre les réponses motivées de l'employeur aux observations du CCE lors de la consultation du CCE. En agissant de façon contraire à ce qui est de bon sens, cela revient pour vous à avouer que le projet communiqué en information du CCE fait déjà l'objet d'une décision de mise en œuvre avant même la consultation du CCE rendant ainsi la consultation de celui-ci irrégulière.

Comme une bonne nouvelle ne vient jamais seule, le 30 juin 2014, c'est-à-dire 10 jours après la fin de la grève une commission d'enquête parlementaire relative à l'évolution des avantages des salariés de la SNCF s'est constituée. Cette commission composée de 17 députés de l'UMP vise à revenir sur ce qu'elle considère comme des privilèges. Il est toujours ironique de voir comment des députés avec des salaires, des avantages, des FC à faire pâlir d'envie les plus hautes rémunérations de la SNCF, se présentent comme les défenseurs de l'équité sociale.

Tout y passe, FC, logements sociaux, cabinets médicaux, âge d'ouverture des droits à la retraite.

C'est pourtant bien plus à l'assemblée nationale qu'à la SNCF qu'on trouve des privilèges. L'indemnité brute mensuelle d'un député est de 7100 euros et ce, si celui-ci ne cumule pas déjà un autre emploi, ce qui est souvent le cas. Les députés bénéficient de FC à la SNCF, de chauffeurs et de billets d'avion gratuits.

Mais plus globalement, les grandes entreprises françaises ont versé au second trimestre 2014 plus de 40 Milliards de dividendes aux actionnaires. 40 Milliards c'est plus que le chiffre d'affaire de la SNCF. C'est plus que le déficit de la sécurité sociale. Et ce serait nous les privilégiés ! Ce serait aux cheminots de se serrer de nouveau la ceinture !

De la même manière, les avantages et les facilités qualifiés de « famineux » des Cheminots au titre des activités sociales des CCE et CE/CER sont régulièrement mis sous l'œil du microscope et cela prend aujourd'hui une dimension inquiétante alors que la réforme du ferroviaire remet en question le périmètre des CE/CER, les activités sociales offertes aux cheminots ...

Au matériel, la situation sur la région est anxiogène. Cela fait 5 ans que vous ne prenez pas de

décision concernant la construction d'un atelier PRM sur Oullins ! De comité d'engagement en comité d'engagement, les 900 cheminots d'Oullins attendent une décision, SUD-Rail a interpellé à tous les niveaux de l'entreprise, et aucune décision ne vient. Comment pensez-vous que les Oullinois vivent ça ? Vous pouvez faire tous les questionnaires de qualité de vie au travail que vous voulez, la vraie question que se posent tous les cheminots du site est « où sera mon boulot dans 1 an » ? Plus de 50 suppressions de postes vont avoir lieu d'ici la fin de l'année à Oullins, c'est un vrai plan social !

Alors que les 1eres rames Regio2N arrivent, comment vont travailler les cheminots des sites de Vénissieux et de La Mouche ? La seule chose qu'ils savent c'est qu'ils vont travailler de plus en plus de nuit, travailler les week-ends, travailler hors atelier. Là aussi comment pensez-vous que ces cheminots vivent cela ? SUD-Rail et la CGT ont déposé une DCI, la réunion de concertation a eu lieu hier, aucune évolution est constatée, si la direction persiste, un conflit inéluctable aura lieu !

Concernant l'UO de Vaise, le DET dit que les X 72500 et X73000 devraient quitter en grande partie le site, quel avenir alors pour un site thermique en région Lyonnaise ? SUD-Rail vous pose la même question : comment pensez-vous que les agents du site vivent cette situation ?

Enfin concernant le technicentre TGV de Lyon Gerland, la mise en place progressive du Lean management amène son lot de stress et de dégradation des conditions de travail, oui c'est un danger pour les salariés ! Quand nous vous disions que la situation sur la région Lyonnaise est anxiogène, vous l'avez compris, c'est un euphémisme.

Nous tenons à vous alerter par ailleurs sur les pratiques discriminatoires de la direction de l'ECT qui s'apprête en toute illégalité à « descendre » des trains les ASCT frappés d'une restriction temporaire à compter du 1^{er} novembre.

Cette décision si elle est maintenue, en dehors de toute consultation des instances, serait clairement discriminatoire et SUD-Rail donnera toutes les suites juridiques utiles pour la faire annuler et faire condamner pénalement les dirigeants qui s'en seront rendus responsables et coupables.

Enfin nous vous interpellons sur la situation des agents de l'ABE et de l'ESBE travaillant sur la Région de Lyon qui, après leur rattachement au CE de Gares & Connexions, se retrouvent ou vont se retrouver exclus du bénéfice des Activités Sociales et Culturelles (ASC) du CE de la Région de Lyon. En effet, deux organisations syndicales réformistes ont refusé de signer un accord de reversement du budget des ASC aux CE régionaux, alors que le CE de G&C ne bénéficie d'aucunes structures pour garantir aux agents l'accès à des ASC hors du périmètre de l'Ile de France.

Les représentants de ces OS réformistes au CE de G&C ont-ils l'intention de réserver aux poches de quelques collègues parisiens les sommes correspondantes à la forte augmentation de la masse salariale de Gares & Connexions en excluant les agents des ESBE en province ?

Un accord de reversement des ASC doit être signé dans les meilleurs délais pour garantir aux agents de l'ESBE l'accès aux activités sociales auxquelles ils peuvent légitimement prétendre au plus près de leurs lieux de résidence domiciliaire et de travail.

L'attitude de la direction sur l'ensemble des dossiers que nous venons d'évoquer est inacceptable, il n'y a plus de dialogue social sur la Région, nous en tirons toutes les conséquences et décidons de quitter la séance.