



**CE Rhône-Alpes**



## **Déclaration liminaire : séance plénière du 26 mars 2015**

Mme la Présidente,

Lors de la réunion du Comité Central d'Entreprise du 10 mars, les délégations SUD-Rail et CGT ont voté **contre la mise en place de la réforme ferroviaire** qui va :

- ✓ engendrer des milliers de suppressions d'emplois ces prochaines années,
- ✓ séparer définitivement le corps social cheminot entre trois entreprises différentes,
- ✓ finaliser la privatisation de l'entreprise publique,
- ✓ casser notre réglementation du travail.

La direction se précipite pour mettre en œuvre cette réforme et entériner définitivement la disparition de la Société Nationale des Chemins de fers Français y compris jusqu'en allant entraver le fonctionnement des CE. La SNCF est pourtant assignée en justice, l'audience est reportée le 9 avril 2015, mais la direction en toute déloyauté passe en force la procédure de consultation et se précipite pour mettre en œuvre cette réforme mortifère.

**Cette réforme, ce sont les salarié-es qui vont en subir les conséquences négatives**, comme ils subissent depuis des années la politique de l'entreprise.

Qui peut être assez naïf pour croire que cette réforme bénéficiera aux salarié-es et aux usager-es ?

La création de RFF, la mise en place de la gestion par activité, autant d'éléments qui ont contribué à la disparition de l'entreprise publique, disparition validée par cette loi du 4 août 2014.

- ✓ Création de RFF pour supprimer la dette, la dette est toujours là et ne cesse d'augmenter,
- ✓ Gestion par activité pour vendre l'entreprise en appartements ou par lots, nous y sommes !

### **Comment pourrions-nous laisser faire ?**

La SNCF est une entreprise publique. L'Etat en est l'actionnaire unique ; le gouvernement définit donc ses missions et les moyens de les mettre en œuvre. Or, jamais cette loi ne remet en cause la désorganisation du service public ferroviaire qui s'est considérablement accélérée sous la direction de Guillaume Pépy.

Ainsi, le gouvernement a validé l'éclatement interne de la SNCF mis en œuvre depuis des années :

- ✓ destruction des structures transverses,
- ✓ organisation verticale en branches et activités,
- ✓ dédicace dogmatique des moyens humains et matériels,
- ✓ rapports marchands entre les services, casse de l'entreprise intégrée.

## **Une réforme du système ferroviaire aurait dû imposer une organisation unifiée, rassembleuse, efficace, mutualisant les moyens.**

Une réforme du système ferroviaire aurait dû permettre des déroulements de carrières entre services, systématiser l'embauche au Statut quel que soit le métier de cheminot-e, assurer une formation continue à tous les cheminots et les cheminotes.

### **Il n'en est rien !**

Cette réforme valide au contraire, parce que la loi impose l'auto équilibre financier, des suppressions d'emplois massives...alors même qu'aujourd'hui tous les métiers, tous les chantiers sont en sous effectifs.

Lors du CCE de cette semaine, SUD-Rail a voté contre les orientations stratégiques de l'entreprise car elles sont l'aveu, non d'une stratégie de développement du système ferroviaire public français répondant aux attentes des citoyen-nes et respectueuse des conditions de travail des cheminot-e-s, mais bien la poursuite d'une stratégie de repli et d'abandon du service public ferroviaire. C'est aussi la traduction du refus d'une coopération à l'échelle européenne avec les autres opérateurs ferroviaires historiques. Depuis de nombreuses années, SUD-Rail revendique que le progrès technique soit au service du progrès social, pour faciliter les déplacements via un réseau ferré à l'échelle nationale, mais aussi européenne, irriguant les régions, les villes, sans aucune discrimination. Les orientations stratégiques décidées par la direction de l'entreprise et le gouvernement développent une rhétorique totalement inverse et ne visent absolument pas à faire du système ferroviaire l'outil indispensable à une politique des transports de progrès et écologique, mais seulement à satisfaire les volontés d'une minorité au service de la finance.

Les orientations stratégiques de l'entreprise affichent clairement que le financement de la réforme ferroviaire se fera sur le dos des cheminot-e-s et qu'elles ne visent absolument pas à améliorer la qualité du service dû aux usagers des transports ferroviaires. Ces orientations politiques, partagées par la direction de l'entreprise et le gouvernement, ne reposent que sur des objectifs de productivité, des plans de performance, des rapports uniquement financiers et des politiques d'investissements à court et moyen terme. A l'inverse, elles ne s'interrogent absolument pas sur les moyens nécessaires et utiles pour développer sur le long terme un service public ferroviaire de qualité aux services des usagers.

Le choix de la rentabilité à tout prix et le refus de traiter le problème de la dette du ferroviaire démontre que le développement d'un « grand service public ferroviaire français de référence » n'est absolument pas la priorité. C'est la même option libérale qui privilégie une concurrence s'exerçant en dehors du respect des conditions sociales et des règles de sécurité et qui ne permet pas de choisir le mode le plus adapté à chaque situation en intégrant les coûts environnementaux et les logiques de réseau. C'est aussi l'aveu d'une politique qui refuse une gestion transparente et contrôlée des modes de transport intégrant les coûts et les bénéfices sociaux des services publics et les dettes de l'ensemble des modes de transport, et qui ne prête aucune écoute aux besoins des usagers. C'est un choix libéral qui met en avant des intérêts privés au détriment de l'intérêt général, qui abandonne l'harmonie sociale au détriment des concentrations économiques. L'abandon du fret et la convention sur les trains d'équilibre du territoire toujours à charge quasi-complète de la SNCF, illustrent cette situation où l'état refuse de jouer un rôle de régulateur entre les différents modes de transport routiers, ferroviaires et fluviaux.

La direction SNCF a fait le choix, depuis des années, d'accompagner ce choix politique et est responsable, tant de la casse du service public que de la vétusté du réseau. Les milliers de postes supprimés à l'Infra sont autant de postes qui ont manqué et manquent encore aujourd'hui pour maintenir le réseau à un haut niveau de qualité. La souffrance au travail et la dégradation quotidienne des conditions de travail des cheminot-e-s sont la conséquence d'une politique compulsive de réorganisations et de restructurations à tout va, menée année après année par la direction de l'entreprise.

Les cheminot-e-s sont les principales victimes de ce choix et sont devenu-e-s une variable d'ajustement financier aux yeux de la direction de l'entreprise. Ces orientations stratégiques le confirment puisque sur des sujets essentiels comme l'emploi et les rémunérations, elles ne valident que suppressions d'effectifs et rigueur salariale. Oui, avec les objectifs fixés d'« Excellence 2020 » et sa kyrielle de « plans de performances » transverses, industriels et commerciaux, ce sont bien les cheminot-e-s qui vont payer la facture d'une politique d'austérité et d'éclatement de l'entreprise, au cœur d'un salariat dont le vieillissement se poursuit...

Aujourd'hui, tout le monde parle d'intégration industrielle, de cohésion sociale et économique mais personne n'est capable d'expliquer précisément comment vont s'articuler les modes de fonctionnement entre les trois EPIC.

Les situations de travail des cheminot-e-s sont aujourd'hui particulièrement dégradées et induisent une grande souffrance chez de nombreux agents ; elles exigent une autre orientation budgétaire pour appliquer une autre politique de l'emploi. La logique « économique » va à l'encontre du service à rendre aux usagers car elle implique forcément à plus ou moins long terme la fermeture des relations les moins rentables et de fait l'abandon de toutes les installations s'y rapportant.

**Une convention collective nationale pour le ferroviaire, c'est aussi ce que prévoit cette loi.**

Mais depuis un an, la délégation patronale se limite à la loi et exclut du champ d'application de cette convention des milliers de salarié-es

Depuis la première réunion de la C.M.P. en décembre 2013, la fédération SUD-Rail rappelle et explique pourquoi nous voulons que cette future Convention Collective Nationale (C.C.N.) englobe l'ensemble du secteur ferroviaire et ne se limite pas aux seules entreprises de transport ferroviaire : **c'est indispensable pour lutter contre le dumping social.**

Et c'est précisément pour cette raison, qu'à l'inverse, la délégation patronale dont la SNCF, veut limiter le champ d'application au minimum : pour que des dizaines de milliers de salarié-es travaillant dans le secteur ferroviaire n'aient pas les droits et la réglementation du travail, pour que cela permette de faire pression sur celles et ceux qui en bénéficieront et plus encore sur les cheminots et cheminotes au Statut SNCF.

**La proposition patronale exclut de la future Convention Collective des dizaines de milliers de salarié-es du secteur ferroviaire ;** ne seraient concerné quasiment que le personnel des entreprises de transport ferroviaire... Et encore, seulement une partie de celles et ceux aujourd'hui à la SNCF puisque **la réparation du matériel ferroviaire, l'accueil et les services aux voyageurs, la maintenance des installations seraient hors C.C.N. !**

Ceci, en toute cohérence avec les projets de privatisation ou de sous-traitance, sur lesquels patrons des entreprises privées et direction SNCF travaillent main dans la main, avec la complicité de nombre de Conseils régionaux !

**La proposition patronale rejette aussi hors de la C.C.N.** la restauration et autres prestations à bord des trains, le nettoyage des trains, des gares et autres installations ferroviaires, la prévention et la sécurité dans les enceintes ferroviaires, le personnel des CE et du CCE, ...

Tous ces salarié-es contribuent au fonctionnement quotidien, à l'existence de l'activité économique « transport ferroviaire » ; tous doivent trouver leur place dans cette future convention collective. De nombreux/ses salarié-es du secteur ferroviaire n'ont actuellement que le Code du travail ou des Conventions Collectives à minima pour défendre leurs droits. **La négociation de cette CCN est l'occasion de construire un statut social de haut niveau, commun à l'ensemble des salarié-es et des acteurs du secteur ferroviaire.**

Un même statut et une même réglementation pour tous et toutes, c'est plus de droits pour chacun-e de nous. L'éclatement en de multiples statuts, conventions et réglementations, c'est la remise en cause assurée des droits de tous et toutes !

## **La SNCF condamnée**

**Après des années de procédures, des contractuels de la SNCF doivent enfin obtenir justice !**

Lundi 23 mars a débuté devant le conseil des prud'hommes de Paris, les audiences de départage pour plus de 800 cheminots qui demandent justice à la SNCF.

**Travailleurs de nationalité étrangère, embauchés par la SNCF dans les années 70, ils n'ont pas eu les mêmes droits que leurs collègues embauchés au Statut.**

Ils ont été victimes de discrimination en matière de protection sociale, de retraite, de déroulement de carrière et de facilités de circulation.

Depuis sa création, SUD-Rail a mené des luttes auprès de ces travailleurs afin qu'ils soient rétablis dans leurs droits.

SUD-Rail revendique depuis toujours, l'abolition de cette « clause de nationalité » responsable de ces discriminations.

Plus que jamais, alors que la loi ferroviaire du 4 août 2014 prévoit l'éclatement de la SNCF et la remise en cause des droits des cheminots, SUD-Rail continue de porter la revendication d'un seul statut pour tous les travailleurs du rail !

**La « SNCF » et la filiale du Groupe SNCF « ITIREMIA » viennent d'être condamnés** par le TGI de Paris, pour prêt illicite de main d'œuvres et délit de marchandage, concernant les activités des « Services en gares », soit les bagages, la prise en charge des PMR (personnes à mobilité réduite), caddies, consignes et objet trouvés, et ce pour les années 2007, 2008 et 2009, concernant un recours de 158 salariés.

Les débats ont permis de démontrer que des salarié-es de la SNCF réalisaient le même travail, que les salarié-es d'itirémia qui étaient encadrés par des agents SNCF, que les normes de prises en charges et de sécurité ferroviaire n'étaient pas respectées.

La SNCF est condamnée à 150 000€ d'amende et sa filiale ITIREMIA à 40 000€.

Par le passé la SNCF avait été condamné pour travail clandestin concernant ses activités de Services en gares, ce qui avait amené ses dirigeants à la création de la filiale EFFIA, puis Itirémia.

La Fédération SUD-Rail seule a soutenu depuis plus de 10 ans cette procédure.

La Fédération SUD Rail exige l'intégration de ces salariés, travailleurs du rail au statut SNCF.

## **Des lois qui réduisent nos droits !**

Accord National Interprofessionnel, Loi ferroviaire, aujourd'hui la loi Macron, le gouvernement assène un nouveau coup aux droits de l'ensemble des travailleur-euses ! Les cheminot-es paient un lourd tribut dans cette casse organisée du droit du travail et des services publics.

Mais en plus de cela, ils doivent faire face à une direction « hors-la-loi » qui, régulièrement condamnée, met tout en œuvre pour ne pas appliquer les décisions de justice et pratique l'entrave à tous les niveaux possibles. Cela s'appelle sans doute le dialogue social...

Condamnée sur le temps partiel, sur l'indemnité de modification de commandes, sur les 52 RP Doubles, sans cesse rappelée à l'ordre par l'inspection du travail, la direction continue pourtant de ne pas se plier à ces décisions, faisant le choix ou le pari que faire perdurer ces situations illégales coûtera au final moins cher que de se faire condamner au tribunal. Pour des représentants d'une entreprise encore présentée comme publique, c'est honteux et inadmissible !

## **Les gouvernements font des lois qu'ils ne peuvent pas voter démocratiquement !**

Le gouvernement Hollande tourne le dos à la représentation Nationale en forçant le passage de la Loi Macron par l'application de l'article 49-3 de la constitution ! Un tour de force qui aura des conséquences lourdes à l'encontre de celles et ceux qui, au quotidien, font fonctionner l'économie d'un pays malade de leurs choix politiques libéraux, choix traduits par les résultats électoraux de ce week-end...

## **Libéralisation totale des chemins de fer, suppressions d'emplois, déréglementation...**

Les conséquences de la Loi ferroviaire contre laquelle les cheminot-es en grève au mois de juin ont lutté sont en lien direct avec une nouvelle loi libérale qui va avoir pour conséquence la disparition pure et simple des trains d'équilibre des territoires et de nombreuses lignes de TER et des emplois correspondants !

## **Accompagner cette politique libérale, c'est cautionner la casse de l'emploi, du code du travail et des services publics**

La Direction de la SNCF et le Gouvernement ont toujours menti aux usagers et aux cheminot-es en voulant leur faire croire qu'ils réintégraient le système ferroviaire en créant 3 entreprises distinctes. Aujourd'hui La loi Macron vient renforcer l'arsenal libéral contre tous les salarié-es, les cheminot-es, le service public ferroviaire ! Vouloir faire croire que le transport par autocar va améliorer le service alors que les suppressions d'emplois de gares et de services sont sans précédent à la SNCF, est une tromperie supplémentaire de celles et ceux qui pensent qu'une bonne communication peut tout faire avaler !

**Avec la loi Macron le réseau ferré va perdre plus de 7000 kms de lignes, 10 000 emplois cheminot-es vont disparaître, la privatisation va se développer sur fond de dumping social.**

## **Macron rime avec pollution...**

Là où les trains seront remplacés par des autocars, c'est le risque d'accident qui sera multiplié par 4 la pollution qui augmentera et la saturation et dégradation des routes financées par l'argent public!

C'est une loi sur mesure pour les patrons routiers, les actionnaires et les pollueurs, peu importe l'impact sur la santé !

Cette politique n'a qu'un seul objectif, paupériser des millions de travailleurs-euses, faire intégralement payer la facture sociale et environnementale à la collectivité !

## **Toujours moins d'emplois...**

Ce qui séduit le gouvernement et la direction de la SNCF, c'est la casse sociale qui résultera du cumul de ces lois, cela se traduirait à la SNCF par 10 000 suppressions d'emplois, l'augmentation de la précarité, du dumping social par le développement des filiales un outil supplémentaire pour ces dirigeants ultralibéraux, de manager par la peur, les sanctions et les menaces, dans tous les secteurs d'activité !

Le Fret Ferroviaire à l'agonie, abandonné par la SNCF et le gouvernement, maintenant livré au moins disant social en est le parfait exemple. Le groupe Danone a enregistré en 2014 un chiffre d'affaires de 21,14 milliards d'euros, en croissance de 4,7%.

Les dirigeants de Danone proposeront aux actionnaires qui se réuniront le 29 avril 2015, la distribution d'un dividende de 1,50 euro par action, au titre de l'exercice 2014, en hausse de 3,5% par rapport à celui versé au titre de 2013. Selon la direction, ce versement « traduit la confiance du conseil [d'administration] et de la direction dans les perspectives de croissance des résultats de l'entreprise ».

Pour 2015, Danone affiche un objectif de croissance organique de son chiffre d'affaires compris entre +4% et +5% et la valeur s'octroie 1,44% à 60 euros... plus forte hausse du CAC 40.

Pourtant ça n'empêche pas ce fleuron des entreprises françaises de pratiquer le dumping social au profit de ses sous-traitants

Après les yaourts délocalisés c'est maintenant à la source d'Evian, non délocalisable, que Danone choisit de privilégier le moins-disant.

En confiant les opérations de dessertes primaire et terminales à un Opérateur Ferroviaire Privé de proximité, « Regiorail » et une partie des liaisons de lignes à VFLI, c'est maintenant une véritable casse sociale qui fait plus que menacer les cheminots d'Annemasse, d'Ambérieu.

La perte de ce marché par Fret SNCF au profit d'une OFP et de la filiale VFLi s'inscrit dans la logique patronale et gouvernementale de liquider le fret ferroviaire public au profit d'une autre vision du transport de marchandises...

Seuls les représentants des cheminots CGT, SUD-Rail et UNSA ont dénoncé ce « moins disant social » du groupe Danone, qui se rend responsable de la disparition de près de 80 emplois de cheminots : fossoyeur du service public ferroviaire et de l'aménagement du territoire.

Les représentants des cheminots ont également signifié à la direction que nous porterons sur la place publique, auprès des autorités locales ce marché de dupes, que nous agirons à tous les niveaux dans l'entreprise comme en dehors de l'entreprise pour que le transport public du Fret SNCF puisse survivre et se développer dans tous les territoires.

SUD-Rail ne laissera pas supprimer les emplois et briser les vies sans rien faire ! Une 1ère action unitaire a eu lieu le 24 mars dans les Alpes, SUD-Rail était présent car dans les alpes, en IDF avec Calcia, sur la façade atlantique avec cooperl, cargill ou encore tereos à travers ces contrats perdus, souvent au profit de filiales de la SNCF, c'est la continuité territoriale et le service public ferroviaire qui est attaqué.

En interne, comme à chaque restructuration ou perte de marché, le processus d'informations et de consultation des instances représentatives du personnel est bafoué, en commençant par le CE FRET mais cette fois, c'en est trop, et comme nous l'indiquons, nous nous battons à tous les niveaux pour que les cheminots soient respectés par une direction pour qui l'humain n'existe plus.

### **Convention Collective Nationale, l'Union des Transporteurs Publics fixe le cap et le gouvernement feint l'innocence...**

La loi Macron encourage l'Union des Transports Publics (groupement de patrons du transport public, où la direction de la SNCF occupe une position dominante), qui refuse que celles et ceux, qui, au quotidien participent au fonctionnement du transport ferroviaire soient intégrés dans la future convention collective.

C'est pourtant une question de justice sociale, de reconnaissance d'une égalité des droits que nous revendiquons pour tous les travailleur-euses du rail.

Le gouvernement Hollande et la direction de la SNCF n'ont jamais envisagé une amélioration des conditions sociales de milliers de travailleur-euses du rail, au contraire ce modèle précaire est celui qu'ils veulent développer dans tous les secteurs d'activité...

### **Zéro -progrès pour zéro-Sécurité...**

Alors que deux catastrophes majeures ont ébranlé le système ferroviaire avec l'accident mortel de Brétigny et l'accident de Denguin, les incidents restent très élevés, les services déjà séparés en activité sont désormais isolés par la structure même de l'entreprise constituée de 3 EPIC.

Aucun signal ne laisse apparaître une amélioration de la sécurité ferroviaire, si ce n'est une politique à la hache qui taille dans les effectifs, les collectifs de travail !

La loi Macron serait-elle enfin la solution recherchée par la SNCF ?

Supprimer des trains et des milliers de kilomètres de voies, transférer les voyageurs vers les autocars, abaisser les conditions sociales de milliers de salarié-es, la loi Macron est une loi pour les patrons !

### **Une bonne dette vaut mieux que de longs discours...**

Depuis 1997 le choix des gouvernements français successifs, au contraire d'autres pays de la zone euro, tel que l'Allemagne, a été de laisser progresser une dette qui atteint aujourd'hui les 44 milliards d'euro ! Cette politique du déni a déjà coûté très cher aux usagers et aux cheminots.

Les cheminot-es et les usagers ont payé presque deux fois la dette, soit 38 milliards d'euros de péages !

Aujourd'hui on demande aux cheminot-es de mettre la clé sous la porte et aux usagers d'aller prendre le bus parce qu'il est moins cher !

De cette politique aveugle et irresponsable résultent des augmentations du transport, des suppressions massives d'emplois, des disparitions de services, une réduction générale de l'offre

de transport, une perte de compétitivité du TGV dont chaque kilomètre se vend à prix d'or, quand le FRET, lui, se meurt faute d'investissements, au profit des entreprises privés et filiales, dont VFLI du groupe SNCF!

Les fermetures de gares, de guichets, de voies, la sous-traitance des travaux etc...

Le choix de cette loi ferroviaire finit d'achever ce qui aurait dû sauver le train, les économies prévues ne reposent que sur celles et ceux qui se lèvent tôt et font rouler les trains chaque jour !

La réalité de la dette et des lois qui l'accompagnent c'est l'éclatement social, la déréglementation, la baisse des salaires, le management agressif, les menaces, les sanctions, la souffrance au travail, un mélange mortifère pour les salarié-es.

Pour faire converger les revendications des salarié-es et exiger du gouvernement et du patronat qu'ils y répondent, les organisations syndicales CGT, FO, FSU et Solidaires invitent les retraités, les chômeurs ainsi que les actifs à se mobiliser et **appellent l'ensemble des salariés, du public et du privé, à une journée de mobilisation et de manifestation le 9 avril 2015.**

Nous terminerons cette déclaration par la situation conflictuelle à l'EEV Lyon. Dès demain les agents de l'EEV vont se mobiliser contre une réorganisation absurde de l'accueil de Perrache et de Part-Dieu. Cette réorganisation aboutira à un recul du service offert aux usagers en même temps qu'une dégradation des conditions de travail.

**SUD-Rail, dans l'unité syndicale, appelle donc les cheminot-e-s de l'EEV Lyon à se mobiliser fortement contre cette réorganisation et les suppressions de poste qui en découlent.**