



TRACT AUX CHEMINOTS

Montreuil, 07 juillet 2017

AVENIR DU SERVICE PUBLIC FERROVIAIRE

ENSEMBLE POUR LE FER !

Alors que de plus en plus de cheminots sont mécontents, la Direction et le Gouvernement préparent des attaques de grande envergure qui pourraient mettre le feu aux poudres.

Leur solution pour éviter cela : nous faire croire que nous sommes isolés, qu'il n'y a pas le choix, qu'il est inutile de se battre. La CGT refuse le fatalisme.



© P. Laly-Fédération CGT des cheminots - Manifestation Paris

Ouverture à la concurrence

C'est par ce sujet qu'ils veulent commencer, en s'appuyant sur le vote du 4^e paquet ferroviaire européen en 2016. Pourtant le sujet est loin de faire l'unanimité : même en excluant de son application 9 pays (sur 27), qui menaçaient d'y mettre leur veto, le 4^e paquet a été adopté d'une courte tête. Il doit être transposé en droit français pour être appliqué. Si les textes européens imposent l'appel d'offres comme règle de base, ils prévoient néanmoins des exceptions. Il reste donc des choix à faire dans l'écriture de la loi en France. La CGT considère que la bataille contre la concurrence peut et doit être menée, car ce mode de fonctionnement sera un recul majeur pour le service public comme pour les conditions sociales des salariés. En outre, la transférabilité des cheminots à un opérateur privé qui gagnerait un appel d'offres pose la question du devenir du Statut et du régime spécial de protection sociale.

La CGT exige un débat public !

La SNCF (ou le Groupe Public Ferroviaire) appartient à la Nation. Toute évolution doit faire l'objet d'un débat public pour que les citoyens décident des meilleures solutions pour répondre aux besoins du pays. Au lieu de cela, Gouvernement et Direction multiplient les colloques « entre soi » et la propagande pour passer en force.

Les usagers ne demandent pas la privatisation

Selon un sondage en 2011, 77% des français étaient satisfaits de leur entreprise publique SNCF. Ils manifestaient néanmoins de fortes attentes d'améliorations sur la ponctualité, la fréquence, le confort et le prix.

La CGT, qui travaille avec de nombreuses associations d'usagers, a pu constater que la concurrence n'est pas une demande. Il faut donc que cela soit entendu !

La concurrence apporte-t-elle des solutions ?

Que ce soit dans le FRET ferroviaire, dans les transports urbains ou dans les réseaux étrangers, la concurrence se traduit par une réduction de l'offre aux seuls segments rentables et un accroissement des prix (notamment au travers des subventions publiques). La plupart des problèmes d'exploitation étant liés à la vétusté ou à la saturation du réseau, il n'y aura pas non plus d'amélioration de la qualité. Et pour se « préparer à la concurrence » la Direction supprime des emplois ce qui aggrave les problèmes. Ce n'est donc pas une solution.

Mais quel est le mobile du crime ?

Le Groupe SNCF vise à devenir un mastodonte dont les premiers dirigeants et les futurs actionnaires tireraient de juteux revenus. Au passage, ils alimenteraient les grands groupes du BTP ou de la métallurgie en sous-traitant une large partie de l'activité d'entretien du Matériel ou de l'Infra. C'est conforme à la vision libérale du monde portée par les gouvernements successifs.

Mais plutôt que d'attaquer frontalement les cheminots et les populations pour confisquer un bien public, il vaut mieux avancer masqué et mettre en avant la « modernisation » pour anesthésier les citoyens et les salariés.

Peut-on faire autrement ?

OUI ! D'abord parce que les règlements européens le prévoient. Ensuite, parce que le débat traverse tout le continent : en Espagne, la réunification de RENFE et ADIF (exploitant et gestionnaire d'infra) est en discussion, de même que la renationalisation totale des chemins de fer a été le principal sujet de la dernière campagne électorale en Grande Bretagne. Mais pour cela, il faut que les forces sociales (salariés, usagers) se mobilisent pour défendre leur intérêt !



LA CONCURRENCE N'A PAS DE FIN !

Alors que le transport routier est déjà largement dérégulé et soumis à une concurrence sauvage, l'Union Européenne veut réécrire les règlements pour abaisser encore les conditions sociales.

Le paquet « mobilités » prévoit qu'un conducteur puisse passer 3 semaines et demi dans son camion avec seulement 24h de repos hebdomadaire !

Juste après la fin de l'écriture des paquets ferroviaires, cette démarche montre que les capitalistes veulent un abaissement continu de nos droits, qui ne prendra fin qu'avec un rapport de forces conséquent.



File d'attente à l'espace de vente d'Austerlitz suite à des suppressions d'emplois - © Fédération CGT des cheminots

CONCURRENCE, SOUS-TRAITANCE, FILIALISATION

LA PRIVATISATION «EN MARCHÉ» ?

Même si elle s'en défend, c'est bien ce que la Direction SNCF est en train de préparer. En plus de l'ouverture à la concurrence dans le Voyageur, elle s'appuie sur d'autres leviers pour y parvenir :

- **LA FILIALISATION** lui permet de conserver certaines charges stratégiques tout en précarisant les salariés (la conduite des trains par VFLI au Fret, et TRANSKEO au voyageur, la maîtrise d'œuvre par SFERIS à l'Infra et SYSTRA au Matériel ...).
- **LA SOUS-TRAITANCE** lui permet de se constituer un vivier de prestataires pour les tâches jugées moins stratégiques, en les aidant à acquérir des compétences et des savoir-faire (à l'Équipement, au Matériel, pour les services en gare ou les services communs).

La touche finale : guillotiner le groupe ?



Rassemblement régional à Bordeaux - juin 2017 - © Fédération CGT des cheminots

Pour parachever le tout, la Direction vide l'EPIC de tête sensé garantir le caractère « indissociable et solidaire du groupe ». En quelques semaines, nous avons vu se multiplier les dossiers : transfert de la gestion des combustibles, des participations financières, création de filiales immobilières.

Cela pourrait préparer une séparation totale du Gestionnaire d'Infra (SNCF Réseau) et de l'Exploitant (SNCF Mobilités), qui s'accompagnerait d'une transformation des Entreprises Publiques en Sociétés Anonymes, comme l'a récemment préconisé la Cour des Comptes.

L'avenir des gares (qui seraient gérées de manière indépendante) pourrait lui aussi exacerber la division, la séparation, l'éclatement.

D'AUTRES SOLUTIONS EXISTENT

En 2014, la CGT a proposé et porté un contre projet de réforme « la Voie du Service Public SNCF ».

Il s'agissait de partir des besoins des usagers et des cheminots pour construire une organisation de la production intégrée, efficace et respectueuse des contraintes d'un transport guidé sur un réseau interconnecté.

Les libéraux ont imposé leur réforme qui avait pour objectif officiel de résoudre les problèmes de l'endettement et les dysfonctionnements.

Or aujourd'hui, tout le monde peut constater que la situation ne s'est pas améliorée. Ils utilisent ce prétexte pour aller encore plus loin dans la démarche de privatisation. Pourtant, même avec la réglementation européenne telle qu'elle est, il est possible

de reconstruire une entreprise publique intégrée telle que la CGT le proposait.

Ce qui fera la différence, c'est le rapport de forces entre les institutions et la mobilisation des cheminots pour défendre les propositions CGT.

Financement du système : rien n'est réglé !

La pression sur l'emploi vient d'une double contrainte :

- Celle de l'Etat qui se désengage du financement de l'infrastructure et qui impose donc, grâce à la réforme de 2014, un système pervers d'autofinancement. D'un côté, SNCF Mobilités est sommée de verser un dividende (400 millions d'euros par an en moyenne selon le contrat d'orientation Etat-EPIC). De l'autre, SNCF Réseau a interdiction de s'endetter et va donc mettre sous pression les collectivités locales pour fi-

nancer « leurs » lignes. L'Etat baisse sa contribution et refuse de reprendre la dette à sa charge alors qu'il en est responsable par ses décisions de constructions d'infrastructures nouvelles.

- Ensuite, celle de la Direction du groupe qui voudrait être une multinationale comme les autres dans le jeu de la compétition mondiale. Elle mobilise pour cela les ressources des EPIC et achète à tour de bras des entreprises de transport et de logistique. La dernière opération devrait coûter 2,7 milliards d'euros !

La casse de l'emploi et le gel salarial financent cette politique...

Aujourd'hui la masse salariale ne représente plus que l'équivalent de 35% du chiffre d'affaires. La CGT veut donc aussi poser la question de l'utilisation de l'argent : doit-il être utilisé pour répondre aux besoins des usagers par des créations d'emplois bien payés, ou pour répondre à ceux des capitalistes ?

Pour gagner, battons-nous ensemble !



Rassemblement de défense du train de nuit Paris-Hendaye « la Palombe Bleue » à Pau en avril 2017

Les batailles communes entre les associations d'usagers et les syndicats CGT sont nombreuses : pour la défense d'une gare, d'un guichet, d'une ligne, d'un train ou encore la présence des contrôleurs à bord...

En plus des cheminots, la CGT veut donc mobiliser les usagers à l'échelle nationale sur le même thème « réapproprions nous le service public ferroviaire ».

Nous refusons que quelques technocrates fassent un hold-up sur l'entreprise publique SNCF sans débat démocratique.

Pour le gagner et imposer d'autres choix, nous ne pouvons pas nous appuyer sur les médias ou les institutions classiques. C'est l'implication du plus grand nombre qui nous permettra de construire un contre-pouvoir utile.

Dans les mois qui viennent la CGT va organiser plusieurs grandes initiatives pour rendre visible le refus des usagers et des cheminots d'une privatisation qui avance de plus en plus vite.

LOGIQUE GLOBALE, IMPACT LOCAL !

La politique nationale de démembrement et de vente à la découpe de la SNCF peut paraître éloignée du quotidien des cheminots. Mais en réalité, elle se retrouve dans les restructurations, le recours aux emplois précaires, la pression pour l'abandon d'un temps partiel, le refus d'une mutation, etc.

Elle se retrouve également dans la désorganisation de la production et des services qui crée beaucoup de mécontentement.

La CGT- grâce à son réseau militant et ses syndicats locaux- identifie les dysfonctionnements et les attentes des cheminots au plus près du terrain.

Elle construit des actions pour rendre visible les problèmes, proposer des solutions construites par les cheminots eux-mêmes et les faire converger pour leur donner de la force.

La mobilisation progresse vite (5 fois plus de participants aux actions de juin 2017 qu'en décembre 2016), signe que la pression monte. Elle progressera encore plus vite si les cheminots décident de renforcer la CGT.

**TOI AUSSI, CONTRIBUE
A LA VICTOIRE : ADHÈRE A LA CGT !**

LA CGT A BESOIN DE TOI ! *

POUR GAGNER ENSEMBLE, REJOINS-NOUS.

LE 12 SEPTEMBRE 2017 LES CHEMINOTS DANS L'ACTION !

Le contexte interprofessionnel ne peut pas être ignoré :

- Projet de casse du Code du travail par une nouvelle réforme qui veut encore réduire les protections des salariés ;
- Annonce d'une réforme de la protection sociale qui va nous faire perdre du pouvoir d'achat (hausse de la CSG) et va menacer notre régime spécial.

Pour exiger d'autres mesures, la CGT appelle l'ensemble des salariés à une journée de grève dans les entreprises et les services.

La Fédération des cheminots appelle l'ensemble des personnels de la SNCF, des EF privées et filiales à y participer. Nous en ferons aussi une journée d'expression des revendications professionnelles. Aussi, il faut donner de la force aux revendications confédérales pour un « Code du travail du 21^e siècle » et le « 100% sécu », mais il faut également donner de la force aux revendications fédérales pour l'emploi, les salaires et la « Voie du Service Public Ferroviaire SNCF ».



* <https://www.cheminotcgt.fr/adherer/>