



## RÉFORME DU FERROVIAIRE

Montreuil, le 26 février 2018

### AVENIR DE LA SNCF

# ENSEMBLE, ÉCRIVONS UNE AUTRE HISTOIRE !

**L'ex-patron d'Air France  
a remis au Premier  
Ministre le rapport que lui  
avait commandé l'exécutif  
pour refonder le système  
ferroviaire français.  
La Ministre Borne et la  
direction SNCF confirment  
vouloir mettre en œuvre la  
quasi-totalité des  
préconisations.**

Le document ne s'embarrasse d'aucun tabou. « *Des choix difficiles devront être faits* », prévient Jean-Cyril Spinetta en soulignant « *la nécessité d'un accompagnement managérial de proximité* » !

Fin du statut de cheminot pour les nouveaux embauchés, et même obligation de réviser à la baisse le contenu du statut pour le personnel en place, fermeture de 9 000 kilomètres de lignes...

Il compte donc sur l'encadrement de proximité pour accompagner la destruction de l'entreprise de service public ferroviaire, la dilapider en Société par Actions, vider de son contenu aussi bien le statut de cheminot que les métiers ...

Nous rappelons que pour l'UFCM-CGT, les encadrants ne doivent pas être évalués et considérés comme des militants de la direction. Aujourd'hui, les premiers dirigeants leur demandent de porter un discours mensonger afin de convaincre les cheminots de ne pas se mobiliser.

Certes, les encadrants ont un rôle pour transmettre les orientations de la direction de l'entreprise, mais ils sont avant tout des experts et des référents techniques afin d'assurer une production. A ce titre, ils ont des devoirs mais aussi des droits et bien sûr des aspirations à développer une réelle autonomie au regard de leurs responsabilités en ce qui concerne la qualité du travail et la sécurité.

Ce sont aussi des femmes et des hommes, salariés de l'entreprise, en capacité d'exprimer un avis sur les choix politiques des COMEX et du Gouvernement. Ils ont un devoir de ne pas se laisser manipuler par des orientations politiciennes. Parfois pour être entendu, il faut collectivement se mobiliser.

**« LA SNCF,  
CERTAINS VEULENT  
LA DESCENDRE,  
NOUS, ON LA DÉFEND ! »**



**Le statut serait inutile pour les nouveaux embauchés ?  
C'EST FAUX !**

Le statut des cheminots, qui les lie avec l'entreprise, découle directement de la réalisation du service public au service de la Nation.

Ce statut impose des obligations et donne également des droits.

Ce statut permet de mettre en rapport la qualification avec le degré de responsabilités et de compétences professionnelles au vu des missions de sécurité.

Ce statut garantit au cheminot d'exercer sereinement ses missions sans mettre en danger sa vie, celle de ses collègues ou des usagers ...

Pour l'UFCM-CGT, les dirigeants en proximité doivent être en réelle capacité d'évaluer et de négocier les moyens nécessaires à la réalisation de leur production, ainsi que leur mission de développeurs de compétences et de traitement des dysfonctionnements.

On nous parle de l'existence d'un contrat moral mais celui-ci est exempt de toutes obligations légales et ne permet pas aux partenaires de nommer avec précision et clarté leurs attentes et intentions en termes d'engagements mutuels, ce qui n'est pas écrit engage que celui qui y croit.

**Les retraites du régime spécial sont préservées ?  
C'EST FAUX !**

C'est oublier le Haut-Commissaire Delevoye mandaté par le gouvernement pour mettre en place un régime unique se substituant au régime général et aux régimes spéciaux.

Le Haut-Commissaire devait rendre son rapport au premier semestre 2018. Le gouvernement stratège a détendu le calendrier pour éviter la convergence des mobilisations.

**Cette nouvelle réforme moins de 4 ans  
après la création du GPF ne changerait rien ?  
C'EST FAUX !**

Ce rapport est la compilation de la littérature prônant la gestion privée. Le gouvernement veut légiférer vite pour éviter le débat avec les cheminots.

Quelques cas concrets :

En cas d'appel d'offres perdu par la SNCF sur le marché des TER, le transfert vers le nouvel opérateur serait obligatoire pour les cheminots : « Le refus d'un poste offert par la SNCF dans ces conditions entraînera la rupture du contrat de travail ». Pour les contractuels, un refus vaudra une démission et pour les agents au statut, il leur sera fait une proposition de mobilité nationale et un refus vaudra aussi démission ...

L'article 8 de la proposition de loi relative à l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs, présentée par les sénateurs Hervé Maurey et Louis Nègre, qui détermine les modalités de transfert des salariés de Mobilités vers les entreprises ferroviaires choisies après appel d'offres, précise que seuls les salariés ayant été affectés de manière directe ou indirecte à l'exploitation du service ferroviaire seront concernés.

Et pour les autres ? Les COFO, les Pôles d'appui, les fonctions transverses ...  
une grande partie de l'encadrement ....

### **...MOBILITE FORCÉE OU DÉMISSION ?**

Aujourd'hui, sur quelque 150.000 salariés du groupe SNCF travaillant dans les activités ferroviaires, 90 % sont au statut et 10 % sont contractuels. Pour combler le déficit de compétitivité de la SNCF avec ses futurs concurrents, le rapport propose de mettre un terme au recrutement au statut des nouveaux embauchés.

### **SI ÇA CE N'EST PAS LA FIN DU STATUT !!!**

**L'ouverture à la concurrence est obligatoire ?  
C'EST FAUX !**

Premièrement, les présidents de région demandent que la libéralisation du trafic TER soit progressive, même si les plus Droitiers disent vouloir de la souplesse pour la mettre en œuvre selon leurs décisions. Pour la région parisienne, le rapport préconise même d'étaler selon les lignes jusqu'à 2039. Preuve que les paquets ferroviaires européens n'obligent rien.

Offrir le service public à une gestion privée est un choix politique et dogmatique !

L'expérience a démontré qu'une politique de volume et une entreprise intégrée sont le gage d'un aménagement de tous les territoires. Une SNCF intégrée doit être l'outil de la Nation pour organiser la transition écologique indispensable à l'avenir de notre planète. L'intérêt général doit primer sur les intérêts privés.

**EPIC ou Société par Actions : c'est la même chose ?  
C'EST FAUX !**

Le gestionnaire des infrastructures, qui a le statut d'EPIC, croule sous une dette qui atteindra 50 milliards cette année. Spinetta ne tranche pas entre un transfert « unique » (en une seule fois) ou progressif, sur plusieurs années. En revanche, il juge indispensable que ce transfert s'accompagne de dispositions « interdisant pour l'avenir à SNCF Réseau de reconstituer une dette non soutenable ». Il propose « de modifier le statut d'EPIC de l'entreprise, qui lui permet aujourd'hui de s'endetter sans limites, en la transformant en société nationale à capitaux publics et en lui imposant le strict respect d'un ratio d'endettement net sur marge opérationnelle plafond ». Il cite France Télécom, La Poste et EDF-GDF comme exemple, demandez aux salariés de ces entreprises si rien ne change !

Edouard PHILIPPE ajoute que l'Etat reprendra éventuellement la dette en fin de mandat si les cheminots accélèrent les efforts : la suppression de 2000 emplois par an est pour lui insuffisante.

**Les lignes classées UIC 7 à 9  
ne seraient pas systématiquement fermées ?  
C'EST FAUX !**

Selon Jean-Cyril Spinetta, les lignes les moins circulées du réseau coûtent très cher à entretenir alors qu'elles ne voient passer que 2 % des voyageurs. Sur ces lignes, « chaque kilomètre parcouru par un voyageur coûte 1 euro à la collectivité », a-t-il calculé.

Il recommande donc un audit ligne par ligne : « L'économie liée à la fermeture des petites lignes pour le système s'élèverait à minima à 1,2 milliard d'euros par an (500 millions d'euros sur l'infrastructure et 700 millions sur l'exploitation des trains) ».

Le Premier Ministre dit refuser cette préconisation : sur le fond, cela ne change rien.

Bref, les petites lignes risquent la fermeture, après une étude « socio-économique » histoire de laisser l'impression que rien n'est arbitraire ...

Les fermetures de lignes auront forcément des conséquences dévastatrices sur les effectifs de Réseau comme Mobilités et là on les transfère où les personnels ? A la DDE ?

**La filialisation, condition de la relance  
du trafic marchandises ?  
C'EST FAUX !**

Le rapport préconise de filialiser le transport de marchandises par rail de la SNCF, qui devra s'accompagner d'une recapitalisation de plusieurs milliards d'euros, « dès lors que la restructuration de l'activité aura permis un retour à l'équilibre opérationnel ». Il est bon de rappeler que lors de « l'ouverture à la concurrence » les opérateurs privés n'ont pas raflé la mise mais plutôt jeté l'éponge !!!

#### **LES TRAINS FRET, ILS VONT LES FAIRE ROULER OÙ ? SUR LA ROUTE ?**

C'est bien la sous-facturation du transport routier, qui ne prend pas en charge les frais d'entretien du réseau routier facturés en grande partie aux contribuables, qui pose problème ... Le transport routier lui n'a pas de dette ? 15 ans après l'ouverture à la concurrence, le COMEX nous raconte encore le mythe du manque de préparation. Et depuis ? Rien n'a été fait ? La réponse est que l'ouverture à la concurrence atrophie le trafic sur les seuls marchés rentables.

**Encadrants, nous ne pouvons pas nous cantonner à accompagner la casse de notre entreprise SNCF.**

**Nous sommes aussi des experts et des techniciens passionnés par nos métiers.**

**Nous sommes en droit de porter que d'autres choix sont possibles et nécessaires, tant sur l'organisation de l'entreprise publique, son désendettement, son efficacité et son fonctionnement, permettant de répondre aux besoins des populations.**

**Il faut maintenir et développer le service public ferroviaire, pas le saborder. Préserver, garder et développer notre technicité au travers de nos métiers de façon à faire rouler des trains en toute sécurité et coopérer entre tous services et activités.**

**C'est donc avec conviction et détermination que l'UFCM-CGT appelle les Agents de Maîtrise, les Techniciens et les Cadres à se mobiliser et à participer massivement à la manifestation nationale du 22 mars à Paris !**