

CERTAINS VEULENT LA DESCENDRE
NOUS, ON LA DÉFEND !



INFO LUTTES RÉFORME SNCF

N°9

Montreuil, 13 Avril 2018

Les chiffres du jour

- Depuis le début de l'année **601** cheminots ont rejoint la CGT dont **306** jeunes de moins de **35** ans et **129** Maîtrise et Cadres.
- **226** cheminots en plus ont participé aux AG par rapport au 9 avril, **95 %** ont reconduit sur les modalités de grève 2 jours sur 5.
- Manifestation à Lyon : **1 500** cheminots ont défilé et **2 000** se sont rassemblés à Marseille.

Le gouvernement et la direction de la SNCF amplifient leur communication pour convaincre du bien-fondé de la réforme.

Malgré cela, les cheminots de tous collèges répondent de façon importante depuis le début du processus à l'appel à la grève des organisations CGT, UNSA et CFTD.

► 3^{ème} ROUND, LA CGT TOUJOURS À L'OFFENSIVE

La mobilisation est d'un bon niveau. Elle est bien comprise tant à l'extérieur qu'à l'intérieur de l'entreprise.

Nous devons créer les conditions de l'implication d'un plus grand nombre de cheminots dans l'action, de tous les collègues et de tous les métiers.

Notre mobilisation provoque de l'inquiétude sur les bancs de la majorité présidentielle, ce qui a accéléré l'organisation d'interventions dans les médias du président de la République au quatrième jour de grève à la SNCF. Les propositions alternatives formulées par les OS et notamment la CGT, les arguments crédibles que nous opposons au projet gouvernemental couplés à la détermination sans faille des cheminots qui sont inscrits dans le mouvement, sont de nature à envisager une issue favorable au conflit.

Cependant, nous devons créer les conditions de l'implication d'un plus grand nombre de cheminots dans l'action, de tous les collègues et de tous les métiers.

▶ DES PROPOSITIONS CONCRÈTES

Une plateforme unitaire a été élaborée et doit être la base de négociations que nous exigeons de la part du gouvernement.

La Fédération CGT des cheminots a, sur l'ensemble de ces points, des propositions concrètes qu'elle fera partager aux autres fédérations.

Voici les 3 premières propositions :

Développement du FRET ferroviaire :

Le gouvernement ne fait plus aucune référence à une ambition publique de report modal. Le tout routier se confirme dans cette omission.

Un avis du CESE du mois de février 2018 confirme que la mobilité est le parent pauvre de la transition énergétique pour la croissance verte. À l'évidence de nombreuses voix confirment notre analyse. La France ne peut pas se présenter en donneur de leçons lors des sommets environnementaux et ne pas prendre les dispositions qui s'imposent en termes de report modal, dans un secteur qui est le premier émetteur de CO₂, les transports représentant à eux seuls 29,6 % des émissions dont 94,4 % sont directement imputables au transport routier.

La CGT propose un objectif de 25,2 % de part modale ferroviaire dans le transport des marchandises à échéance 2050, contre 12,2 % dans les documents actuels du Ministère.

Cela suppose un effort considérable puisqu'il faudra passer de 34 milliards de tonnes. KM actuelles à 145,2. Et cela ne permettra que de modérer la croissance routière en volume.

Réinternalisation des charges :

La direction de l'entreprise procède au recours massif à la sous-traitance qui tend de plus en plus à une logique d'externalisation. Confier le travail, auparavant réalisé par des cheminots formés, à des entreprises privées génère des malfaçons, des retards dans les chantiers et amplifie la facture. Les achats de sous-traitance travaux (développement et rénovation, mais hors PPP) peuvent être estimés à 2,5 Mds € en 2016, en croissance +56 % par rapport à 2011. Cette croissance devrait se poursuivre jusqu'en 2020 (+24 % par rapport à 2016). Les achats de prestations intellectuelles et de service (500 M€ en 2016) présentent les mêmes tendances (+300 M€ depuis 2011 et +200 M€ attendus d'ici à 2020).

En se concentrant sur ces deux catégories d'achats, la sous-traitance s'élève ainsi à 3 Mds € en 2016 et est installée sur une tendance fortement haussière (+67 % par rapport à 2011 et +27 % attendus d'ici à 2020). Si, en théorie, il existe un large panel d'entreprises intervenant en sous-traitance pour la SNCF, en réalité, 3 grands groupes du BTP se partagent 70 % de l'activité : VINCI, BOUYGUES et EIFFAGE.

La CGT propose l'embauche de 15 000 cheminots au statut dans le cadre de la réinternalisation des charges de travail, de la fin du recours aux emplois précaires (contrats de professionnalisation, intérimaires, CDD...) en dehors du cadre légal (accroissement temporaire d'activité et remplacement de salarié absent)



Dettes et Financement :

La dette de la SNCF est une dette d'État, consécutive d'investissements publics exigés par l'État pour la construction et la modernisation du Réseau Ferré National (RFN) avec notamment les Lignes à Grande Vitesse (LGV).

La réforme non financée du ferroviaire ne répond en rien aux enjeux. Le poids de la dette continue à peser sur SNCF Réseau, gestionnaire de l'Infrastructure, rendant impossible l'atteinte des objectifs de qualité et de sécurité.

La CGT propose de créer une Caisse d'Amortissement de la Dette Ferroviaire de l'Etat (CADEFE) afin de libérer le système ferroviaire de ce poids (1,7 Md€ d'intérêts par an) et ainsi mobiliser toutes les énergies pour la reconquête d'un service public ferroviaire efficace.

La CGT propose de nouvelles modalités de financement :

- **Le fléchage de la TICPE pour le financement des infrastructures de tous les transports (routes, ferroviaire, voies navigables...).** La TICPE est une taxe appliquée aux produits utilisés comme carburant pour moteur ainsi qu'aux hydrocarbures qui sont utilisés pour le chauffage, à l'exception du gaz naturel. À ce titre, c'est une forme de «taxe écologique». Pour la CGT, l'ensemble des infrastructures de transport doit être financé par l'État. Cette taxe existe, elle génère 28 Mds € par an. Pour la CGT, le montant de celle-ci doit continuer à financer l'ensemble des modes de transports. 6 M € pourraient être alloués au ferroviaire.
- **La création d'un pôle financier public** pour donner la priorité à l'emploi, à la création de richesses dans les territoires et à la préservation de l'environnement et non plus à la recherche de la rentabilité des capitaux.

► POURQUOI REJOINDRE LE MOUVEMENT

Les cheminots sont, depuis le 03 avril, massivement inscrits dans un mouvement en faveur du service public ferroviaire et pour améliorer les droits des salariés.

Les propositions alternatives, portées par la CGT, sont plébiscitées par les grévistes. Les usagers et la population sont à nos côtés, l'accueil de la "Vraie Info" en est la preuve.

Pour contraindre le gouvernement et la direction à ouvrir de réelles négociations, le mouvement doit s'amplifier et s'élargir à l'ensemble des cheminots tous collèges et métiers confondus.

Les modalités d'action validées par la majorité des assemblées nous permettent d'aller au débat avec l'ensemble de nos collègues sur nos propositions et sur la nécessité de rejoindre le mouvement.

Gagner l'implication dans la grève et dans la participation aux assemblées générales la plus large possible est un gage de réussite, de lutte gagnante.

Plus nombreux dans l'action, nous sommes plus forts !

► LES DÉBATS PARLEMENTAIRES

Le débat parlementaire, engagé lundi 9 avril sur la loi de réforme du système ferroviaire, n'a fait que confirmer les craintes de la CGT sur une réforme menée à pas de charge par le gouvernement sans se soucier des parties prenantes qu'elles soient usagers, élus politiques, citoyens, cheminots ou représentants syndicaux.



Le Gouvernement et sa majorité poursuivent leur ambition de réformer par voie d'ordonnance la SNCF, le système ferroviaire et l'avenir des cheminots sans tenir compte de la contestation sociale et citoyenne qui se développe.

Malgré les débats avec une opposition parlementaire qui défend le service public ferroviaire, le rouleau compresseur dogmatique du Président des riches continue d'imposer sa vision ultralibérale.

Transformation de la SNCF en société anonyme, fin du statut des cheminots, ouverture à la concurrence, transfert des personnels, qu'importent les conséquences pour les usagers, les cheminots et la Nation, l'essentiel est ailleurs, livrer au marché l'avenir du transport ferroviaire public !

Les belles phrases de la ministre, les propos rassurants des parlementaires de la majorité ne suffisent pas à masquer les véritables ambitions de la réforme.

Peu de choses sont formellement écrites mais le texte de loi est suffisamment explicite pour laisser toute latitude au gouvernement pour faire ce qu'il veut et poursuivre son travail de casse du service public ferroviaire. Même le caractère incessible des parts de la société anonyme détenues par l'Etat n'a pas été inscrit dans la loi.

Pour autant, le combat est loin d'être terminé et cette séquence parlementaire n'est que le début d'un processus qui va s'étaler jusqu'au mois de juillet.

Par leur mobilisation, les cheminots, les usagers, les citoyens ont la possibilité de contraindre le Gouvernement à retirer cette réforme contraire à l'intérêt général et imposer leur vision d'un service public accessible à tous !

C'est tous ensemble, avec « l'envie de fer » que nous imposerons la seule voie possible, « La voix du service public SNCF ».



Prochain préavis unitaire du 17 avril 20h00 au 20 avril 07h55.

F É D É R A T I O N C G T D E S C H E M I N O T S

Nom :
Prénom :
Adresse :
.....
Fonction :
Grade :
Position de rémunération :
Etablissement :
Tél :
E-mail :



BULLETIN D'ADHESION

**Ne dites plus :
« Que fait la CGT ? »
FAITES-LA !**

Nom du secteur: Tél :
Syndicat : Tél :
Nom du contact :
Nom du syndiqué :

