Déclaration CGT
DP Cadres
du 10 décembre 2015.

Monsieur le Directeur,

Même si ce n'est ni le lieu, ni la bonne instance pour évoquer la situation politique, la délégation CGT souhaite revenir sur les résultats des élections régionales sachant qu'une des responsabilités majeures des conseils régionaux est la politique des transports régionaux. Nous allons donc passer d'un conseil régional dirigé depuis quasiment toujours (il y a une période où il était dirigé par les Ecologistes) par le PS, parti politique très favorable et moteur au transport ferroviaire via le TER. On a pu le constater d'ailleurs avec la signature en 2014 du renouvellement de la convention TER à un conseil régional dirigé par la droite ou l'extrême droite.
Pour l'extrême droite, le FN qui n'a jamais géré à une aussi grande échelle, on n'a aucune idée de leur positionnement sur les services publics, la place du ferroviaire dans le monde du transport des personnes dont, il faut le rappeler, les besoins s'accroissent de façon exponentielles.
Quant au rassemblement de droite LR-UDI-Modem-CPNT, et il ne semble guère favorable à privilégier le transport ferroviaire au détriment des autres modes de transport.
En résumé, si notre délégation évoque la future situation politique de la région NPdC-Picardie, c'est parce qu'on peut avoir les plus grandes craintes pour le développement du transport ferroviaire des personnes et le maintien de certaines lignes sachant qu'une clause de revoyure est prévue fin 2018 avec la Picardie, de l'actuelle convention TER.
Nous en resterons là sur ce sujet.

Puisque l'on évoque les élections, la délégation CGT au grand désespoir de Mr Pepy, à l'issue des élections professionnelles CA/CS/DP/CE, reste de loin, le syndicat majoritaire à la SNCF- excusez-moi, nous avons du mal à nous faire à l'idée que la SNCF n'existe plus – dans les différents EPIC.

Les résultats permettent :

- A la CGT de signer seule des accords – car contrairement à ce que dit Monsieur Hollande – la CGT signe des accords à la condition que ces accords sont « bons » pour les salariés, l'avenir de l'entreprise et le développement des services publics

- Aux syndicats ou pôles dits par la direction, réformistes, de signer des accords

- Aux syndicats dits par la direction, contestataires de dénoncer des accords

Le résultat des urnes se traduit également aux niveaux des CE par une majorité absolue de la CGT dans le CE Mobilité et Réseau - Maintenance Travaux et une majorité relative au CE Réseau - Circulation.

Ensuite, il nous semble nécessaire de revenir sur :

- Les accidents graves : Bretigny- Denghien
- Le déraillement du TGV d'essai avec 13 morts sur la nouvelle LGV Sud Est
- Les déshuntages
- Le TER 73500, le « TER fou » sur la ligne Firminy-Aurec/s/Loire lancé sans frein sur 19 km suite à un heurt avec 2 vaches où, par miracle, pas un véhicule n'a été percuté à un PN, et grâce à une montée et au courage et du conducteur qui a pu caler le train, aucun accident n'a été déploré.

Jadis, après tant d'accident, quasi accidents, le président de la SNCF démissionnait. Maintenant, Mr PEPY s'accroche malgré toutes ces casseroles, à son poste en trouvant toujours des lampistes.

- Pour Denghien, c'était des rats
- Pour le TER « fou » on ne sait pas mais les processus de réception des rames, l'EPSF n'ont pas jouer, a priori, leur rôle.
- Pour le TGV d'essai, il a été évoqué la présence d'enfants en cabine, d'erreur humaine (dépassement de vitesse donc faute du conducteur) mais qu'en est-il des systèmes de sécurité comme TVM ou le KVB ?

Mr PEPY en plus, a eu de la chance que cet accident se soit déroulé au lendemain des attentats focalisant toute l'attention des médias.
Pour résoudre ces problématiques, Mr PEPY nomme des responsables sécurité de tout type. Après un ancien colonel de 61 ans, Mr PEPY vient de nommer un directeur général délégué sécurité, Mr Frédéric DELORME.
Nous souhaitons un bon courage à ce monsieur, il aura fort à faire, car s'il voit clair, s'il est perspicace, il va avoir du mal à passer de bonnes nuits !
La sécurité se fait sur le terrain en respectant les standards de maintenance, les règles de l'art.
Comment améliorer la sécurité quand on voit que des agents de la filière 26 donnent le départ des trains, que des arrêts/départs dans des gares de passage se font dorénavant sans personnel de la SNCF sur les quais.
Comment améliorer la sécurité avec l'appel de plus en plus croissant à la sous-traitante, aux CDD, prestataires, externalisations où le niveau de formation, de qualification, les compétences de ces personnels sont la plupart du temps, d'un niveau très inférieur à celui des agents de la SNCF !

Et pour corser le tout, en plus du RH 0077, la direction vise surtout à remettre en cause le dictionnaire des filières pour imposer une plus grande polyvalence pour augmenter la productivité au détriment de la sécurité.

Après, on assiste actuellement, avec une grosse campagne de publicité, au développement des TGV OUIGO sur des nouveaux axes.
On ne parlera pas du développement des OUI BUS, où on déplore, selon l'expression que dit si bien la direction, il serait peut-être temps que la SNCF se recentre sur son « cœur de métier ».

Les TGV OUIGO, TGV Low Cost mis en place dans la précipitation avec des rames TGV non prêtes, sont des offres de substitution de l'offre TGV qui souffrent du prix trop élevé des billets.
C'est un projet qui a vocation à dégrader les conditions du travail, dégrader la sécurité, détruire les métiers car tout est basé sous le prisme du coût.

La CGT s’inquiète sur la conduite du train, la sécurité à l’embarquement à bord, la sécurité à bord, la maintenance.
La CGT s’interroge comment l’EPIC Réseau-Circulation va prioriser en cas d’incident lors des circulations, entre les TGV OUIGO et les TGV « Normaux ». Cela rappelle les « facilités essentielles » mises en place au FRET que favorisaient les trains du privé au détriment des trains SNCF.

Pour une réforme qui ne devait rien changer, la CGT n’a pas été dupe, le RH0077 sera remis complétement en cause. On évoque l’instauration de forfait jours qui serait, selon la direction, « favorables » aux cadres.

Il est également prévu la mise en place de contrats de mission qui serait plus ou moins, des CDD de 5 ans.

Pour finir, Mr PEPY, qui ne voit dans les OS qu’il qualifie de contestataires, qu’un frein à ses ambitions : dégradation de la qualité des services proposés, maîtrise du risque calculé pour la sécurité et réduction des coûts à tout prix.
Pour contourner les OS, il mettrait en place un système de consultation numérique sur Intranet.

Nous entrons dans une nouvelle ère et on n’a pas fini d’en voir « des vertes et des pas mûres ».

Derniers scoops proposés par le gouvernement : les projets d’installation de portiques de sécurité sur les quais pour accéder au train qui seraient testés sur les rames Thalys au départ de Paris. Ce matériel sera couteux et long à installer et obligerait les voyageurs à arriver bien avant le départ comme dans les aéroports.
Cerise sur le gâteau, les agents SNCF seraient autorisés à des fouilles et à des palpations de sécurité sur les passagers. Ils seront également autorisés à examiner les bagages des voyageurs et devront refuser l’accès au train, les voyageurs refusant de se soumettre à ces contrôles. La CGT a évoqué la refonte du dictionnaire des filières, il va donc falloir créer le métier d’APCB – Agent de Palpation et de Contrôle Bagages.

Je vous remercie de votre écoute.