



## Secteur Fédéral CGT des Cheminots de la région Nord-Pas de Calais



### Déclaration liminaire CSE du 25 avril 2019

Monsieur le Président,

Comme prévu, la loi du 27 juin 2018, votée sur des mensonges et construite sur le seul dogme de l'ouverture à la concurrence, confirme ce que nous continuons de combattre : l'atomisation du service public ferroviaire.

Le Gouvernement déroule les décrets et ordonnances qui ne répondent qu'aux intérêts et aux attentes patronales.

**Résultat** : les annonces de fermeture de gares, voire de lignes se succèdent avec, à chaque fois, des réactions fortes des usagers et des cheminots.

**Quand une loi est mauvaise et contraire à l'intérêt général, il faut la changer.**

L'arsenal législatif existe et le permet.

D'ailleurs, il aura suffi d'un seul amendement déposé par le Gouvernement pour modifier la loi sur les 80 km/h, que celui-ci avait fait voter quelques mois auparavant !

**Quant à elle, l'ouverture à la concurrence est un leurre.**

Sa prétendue efficacité n'a jamais été démontrée. Elle n'est pas obligatoire. Elle dépend d'un choix politique que nous devons combattre pour le faire changer.

Pourtant, c'est l'ouverture à la concurrence qui justifie aujourd'hui la modification du statut juridique de l'entreprise, la fin des recrutements au Statut, la casse massive de l'emploi cheminot, le rabougrissement de l'offre ferroviaire, l'abandon de dessertes de villes moyennes, pour ne citer que ces exemples.

D'ailleurs, Précédée de nombreuses sorties médiatiques, le Conseil Régional vient de procéder à une conférence de presse confirmant sa volonté de mise en concurrence des TER... Dogmatisme quand tu nous tiens...

Le Président Xavier Bertrand se dit excédé par le Système SNCF mais il l'a lui-même poussé à son déclin, quand il était au gouvernement ou bien avec son parti à l'Assemblée Nationale et au parlement Européen en votant diverses lois néfastes au système ferroviaire public.

Aucun bilan partagé n'a été sérieusement tiré des libéralisations/privatisations des autres grands Services Publics.

Les usagers, la population payent-ils moins chers aujourd'hui ce qui est indispensable pour vivre dignement ?

Quel bilan des « délégations de Service Public » ?

De la privatisation des autoroutes ou des Partenariats Publics Privés ?

La Loi d'Orientation sur les Mobilités (LOM) vient, quant à elle, rajouter de nouvelles attaques en donnant la possibilité de confier la gestion du réseau à d'autres opérateurs ou aux régions.

Guidée par un Gouvernement autoritaire, la logique de passage en force prédomine au détriment d'un dialogue social à même d'apporter des améliorations dans le quotidien des cheminots.

Près d'un an après le vote de la loi dite « nouveau pacte ferroviaire », les organisations syndicales représentatives du GPF qui, avec d'autres forces, ont lutté pour une autre réforme du ferroviaire, observent que leurs analyses durant le conflit de 2018 étaient justes et lucides au regard des conséquences sociales pour les cheminots et de la situation dans l'entreprise (destruction des métiers et condamnation des parcours professionnels, avenir des « petites lignes »).

Afin de faciliter l'arrivée de la concurrence, la direction de la SNCF réorganise et revoit de fond en comble la structure de l'entreprise et des établissements. Unis dans leur croisade libérale, la Commission Européenne, le gouvernement Français et le patronat s'attaquent à la sécurité qu'ils considèrent comme un frein au business.

Comme nous l'avons déjà dit, la Commission Européenne, sous couvert d'expérimentation, a validé l'abaissement du niveau de langue pour circuler sur un réseau étranger. Le but est de réécrire la directive européenne régissant la certification des ADC.

Cette modification aura pour conséquence l'abaissement du niveau de sécurité !

De son côté, le gouvernement Français n'est pas en reste. Lui aussi considère que la sécurité est un frein au développement d'opérateurs concurrents. De ce fait, il décide de modifier la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) pour faciliter l'arrivée de nouveaux entrants en limitant leurs contraintes sécuritaires de leurs obligations légales. Ainsi, l'implantation d'entreprises privées sera facilitée au détriment de la sécurité.

## **Ainsi, la possibilité est donnée :**

- Aux entreprises de s'exonérer du certificat de sécurité pour exercer une activité de transport qui exploite uniquement des services ferroviaires de transport de voyageurs sur des infrastructures ferroviaires locales et régionales autonomes ;
- Aux entreprises qui exploitent uniquement des services régionaux de fret ferroviaire et les entreprises qui exploitent uniquement des services de fret sur une infrastructure ferroviaire privée qui n'existe que pour les activités de fret du propriétaire de l'infrastructure.
- L'obligation imposée par la directive 2007/59/CE du Parlement Européen et relative à la certification des conducteurs de trains, d'être titulaires d'une licence pour exercer leur activité professionnelle et d'une attestation précisant les infrastructures et le matériel roulant pour lesquels ils sont habilités à conduire, serait supprimée dans les cas suivants :
- Pour les réseaux qui sont séparés sur le plan fonctionnel du reste du système ferroviaire et qui sont destinés uniquement à l'exploitation de services locaux, urbains ou suburbains de transport de passagers ou de marchandises,
- Pour les infrastructures ferroviaires privées destinées à être utilisées exclusivement par leur propriétaire pour leurs propres opérations de transport de marchandises et les sections de voies qui sont temporairement fermées à la circulation normale pour cause d'entretien, de renouvellement ou de réaménagement du système ferroviaire.

Les différentes entreprises, libérées de la mise en place d'un système de certification des conducteurs, pourront sortir leurs agents du champ de la CCN ferroviaire et même du décret socle.

Elles n'auraient plus besoin de recruter des conducteurs possédant une licence répondant à des exigences médicales et psychologiques élevées et titulaires d'une attestation complémentaire attestant l'ensemble des compétences professionnelles.

Ainsi, ces salariés, sans réelle qualification de « conducteurs de trains », dépendraient d'une autre convention collective avec une réglementation du travail et une rémunération différente.

### **La trajectoire est tracée : plus de dumping social et moins de sécurité !**

Le patronat, lui aussi, souhaite détricoter nos métiers de cheminots, dans le cadre des négociations de la CCN sur les métiers.

Pour lui, un ADC doit certes conduire des trains mais également assurer des missions commerciales, d'exploitation et d'entretien du matériel.

La direction SNCF souhaite également s'en prendre à la formation initiale des conducteurs.

Chaque activité travaille à mettre en place une formation initiale à minima dédiée à la ligne ou aux produits, mettant de fait un frein aux parcours professionnels des conducteurs.

Plus de certificat de sécurité pour les entreprises, plus de recrutement de conducteurs possédant une licence, plus de barrière de la langue, une polyvalence à outrance et une formation initiale au rabais, voilà la future conception du ferroviaire remettant gravement en cause la sécurité du système.

**La CGT revendique un niveau de formation permettant d'assurer son métier avec un haut niveau de sécurité.**

Chaque agent doit avoir un métier défini et non un empilement de tâches de sécurité ou non.

**Pour rendre le métier attractif et une production efficace, la CGT revendique des établissements multi-activité.**

La direction de la SNCF porte donc une lourde responsabilité dans la situation actuelle.

De nombreuses réunions de négociations ont eu lieu depuis septembre 2018. Elles démontrent que le patronat ferroviaire fait tout pour avoir une CCN de bas niveau afin de favoriser la concurrence par le dumping social. Sur 487 métiers recensés par la CGT dans l'entreprise SNCF, le patronat ne voudrait en définir que 48 !

C'est la polyvalence maximale ! On est loin des intentions affichées par le Gouvernement d'un « cadre social » de haut niveau !

La direction de la SNCF a organisé, le 18 avril 2019, une table ronde afin d'élaborer un accord de méthode pour cadrer les futures négociations qui doivent s'ouvrir dans le courant de l'année 2019.

**Les organisations syndicales représentatives du GPF s'y sont rendues. Elles ont chacune mis en avant le contexte dégradé dans l'entreprise, notamment au regard de l'accélération des restructurations locales, la casse réalisée sur l'emploi, les pressions exercées au quotidien, la discrimination et la répression antisyndicales.**

Force est de constater que la direction du GPF, les directions d'activités, déroulent leurs stratégies à coups de centaines de suppressions d'emplois,

sans jamais écouter les revendications des cheminots portées par les organisations syndicales.

Aujourd'hui, même si l'atmosphère globale est relativement sombre, que les cheminots ne croient plus dans les conceptions de la direction, il n'en demeure pas moins que les cheminots n'abdiquent pas et, de plus en plus, relèvent la tête.

**C'est en ce sens que les fédérations syndicales cheminotes CGT, UNSA, SUD-Rail et CFDT appellent les cheminots actifs et retraités à participer massivement à la manifestation qu'elles organisent le 04 juin prochain à Paris.**

