



RÉFORME DU FERROVIAIRE

Montreuil, le 10 février 2015

RAPPORT DES EXPERTS AU CCE

RÉFORME DU FERROVIAIRE, L'EXPERTISE QUI CONFORTE LES VÉRITÉS

Les organisations syndicales CGT, UNSA, SUD-Rail, CFDT ont voté à l'unanimité au CCE le recours à experts dans le cadre de la mise en œuvre de la réforme du ferroviaire.

Face à l'austérité que tente de nous imposer la Troïka (Commission Européenne, État, Directions et autres promoteurs de la loi du 4 août), une seule voie pour les cheminots : RÉSISTANCE !

Focus sur l'expertise qui vient d'être rendue publique...

Que disent les experts :

« En définitive, quelle intégration industrielle du Groupe Public Ferroviaire ? Une ambition affichée de faire vivre l'unité. Reste à vérifier comment se fera concrètement l'intégration notamment compte tenu des exigences européennes.

L'unité du cadre RH en question

Avec des enjeux de mobilité, d'astreinte, de polyvalence, la Direction semble vouloir remettre en cause le dictionnaire des filières.

Notations : nouvelles circonscriptions en 2016, mais aucune information fournie...

Le système ferroviaire s'endette de plus en plus : 3 Mds €/an ! La SNCF présente des comptes à l'équilibre, c'est donc du Gestionnaire d'Infrastructure que provient cet endettement (dette de RFF +27 % de 2010 à 2013) (dette de la SNCF en 1997 : 6,9 Mds€ ; en 2013 : 7,4 Mds€).

Le déficit du système ferroviaire est plus ou moins égal chaque année aux sommes que lui prélèvent les marchés financiers sur la dette ou à celles encaissées par les concessionnaires privés d'autoroutes !

Face à ce constat : quels objectifs et quelles solutions sont prônés par la réforme ?

Aucun soutien public n'est apporté par la loi. La réforme prône un « auto-équilibre », le système ferroviaire doit dégager par lui-même 1,5 Md€ de gains d'ici 10 ans !

Les impacts de la réforme sur les salariés du système

Mobilités :

1^{er} impact, l'emploi : l'approche choisie (dégager une marge pour résorber les déficits) devrait déboucher sur une accélération de 25 à 60 % du rythme de suppression des effectifs, soit environ 10 000 Équivalents Temps Plein entre 2015 et 2020 !

2^{ème} impact, conditions de travail et sécurité :

L'évolution de l'indicateur de morbidité de Mobilités depuis 2007 témoigne d'une forte dégradation des conditions de travail des agents et amène deux questions : l'intensification du travail est-elle encore possible ? Les impacts sur la sécurité sont-ils correctement évalués ?

Réseau :

Une phase hausse de l'emploi entre 2015 et 2019 fortement conditionnée au montant de l'enveloppe alloué à Réseau pour l'effort de rénovation (non vérifié à ce jour donc sans aucune garantie).



Une phase de baisse de l'emploi d'environ – 1200 /an de 2020 à 2025.

Une hausse prévisible de la sous-traitance.

Un système sous tension qui implique une concentration du trafic et des moyens uniquement sur les axes les plus denses.

Une diminution de la taille du réseau sur les lignes UIT 7 à 9 au moins 7500 km pour faire des économies substantielles.

Des risques accrus de remise en cause de la pérennité des lignes les moins circulées et les trafics considérés non rentables (TET, TER hors zones denses, FRET, etc.).

1,5 Md€ de gains opérationnels à faire.

Des économies fortes sur l'emploi, le cadre RH et les salaires... ».

L'équation financière imposée aujourd'hui par les promoteurs de la loi du 4 août est insupportable pour les cheminots comme pour les usagers.

La Fédération CGT des Cheminots porte l'exigence d'une autre réforme du système ferroviaire : La Voie du Service Public ! Elle propose notamment :

- La mise en place d'une Caisse d'Amortissement de la Dette Ferroviaire de l'État (CADEFE), la renationalisation des autoroutes, la mise en place d'un versement transport, la création d'un pôle public financier...
- Une organisation de la production et une structuration de l'entreprise qui partent des besoins exprimés pour le développement durable du service public ferroviaire et des conditions sociales des cheminots !

Une autre voie est possible, elle nécessite la mobilisation la plus large possible.

La Direction du GPF, avec à sa tête Frédéric Saint-Geours membre du MEDEF, joue aux apprentis dictateurs en déclarant la CGT comme non représentative sur Réseau (1500 agents RFF et 53 000 agents de SNCF). Ainsi, elle affiche son profond mépris pour les cheminots qui ont largement plébiscité la CGT lors des dernières élections professionnelles à la SNCF.

Est-ce à dire qu'elle souhaite s'appuyer sur d'autres Organisations Syndicales qui n'ont pas dénoncé à ce jour ce coup d'état, pour poursuivre la casse de l'opérateur historique ?

En tout état de cause, elle craint le rapport de force que les cheminots avec la CGT peuvent imposer !

La Fédération CGT des Cheminots appelle à amplifier les mobilisations dans la dynamique de la manifestation du 29 janvier pour exiger ensemble la Voie du Service Public !

En ce sens, nous vous proposons de débattre partout sur la possibilité d'intervenir fortement le jour de la consultation du CCE sur la réforme du ferroviaire puis tous ensemble de définir les suites !

