



COMITÉ D'ETABLISSEMENT RÉGIONAL

DU 26 MARS 2015

APPEL A RASSEMBLEMENT

Face à une direction qui refuse d'ouvrir des négociations sur la mise en place de la réforme ferroviaire, le secteur régional CGT cheminots des Pays de la Loire appelle les cheminot(e)s de toute la région à se rassembler le jeudi 26 mars afin de mettre sous leur contrôle la consultation du CER sur les conséquences de la loi du 4 août 2014 dans les établissements de la région.

TOUTES ET TOUS SUR LA PLACE DES LUTTES À 12H00 GARE DE NANTES (FACES AUX VOIES 52 À 54)

Cette loi est non financée! L'état a donc décidé de faire supporter le poids de la dette (40 milliards d'€) au seul système ferroviaire et en particulier aux cheminots. Sa mise en œuvre a été anticipée au travers de l'exécution du plan social « Excellence 2020 ». Le budget national 2015 est particulièrement significatif de ce point de vue puisque près de 2000 emplois sont prévus être supprimés nationalement.

La rémunération des cheminots est aussi attaquée. En 2015, c'est 0 % d'augmentation générale et le chantage est chaque jour plus grand pour imposer la prime d'intéressement. Tout est bon pour réduire la masse salariale, la direction s'en prend aussi une nouvelle fois aux notations, en abaissant les contingents de niveaux de (-250 à l'échelle nationale) !

Les cheminot(e)s ont déjà beaucoup soufferts de leurs efforts, puisque les gains de productivité ont atteint 35 % en dix ans. Pourtant G. Pepy continue ses provocations en annonçant par voie de presse que toutes les heures payées aux cheminots doivent être des heures productives ! Comme s'ils se tournaient les pouces!

Régionalement les déclinaisons de cette politique donnent de trop nombreuses raisons d'être en colère :

- ▶ 67 postes supprimés en 2014 !
- ▶ De lourdes inquiétudes pèsent sur les 56 agents d'expédition et les 28 agents de manœuvre de l'ETGV PDL, la direction cherchant à remettre en cause la procédure d'expédition des trains!
- ▶ Depuis 2014, 20 offres de postes ne sont pas couvertes à l'ETGV alors que 5 des 6 boutiques de la région sont en cours de fermeture ! Pourtant aucune autorisation d'embauche n'est annoncée au commercial !
- ▶ Élargissement du recours à l'EAS
- ▶ sur la région comme dans les dessertes du nord des Deux-Sèvres !
- ▶ À la SUGE, des agents de qualification B et C sont contraints de s'auto encadrer au motif que le cadre d'organisation n'est pas respecté et que les effectifs nécessaires sont sous évalués !
- ▶ Au Technicentre à Nantes, il manque 12 emplois pour respecter le cadre d'organisation et ce alors qu'une augmentation de la charge de travail est prévue!
- ▶ Dans les Infrapôle et Infralog, la généralisation du travail de nuit met en danger la santé des cheminots et le manque d'emploi conduit à faire sauter toutes les règles de commandes du personnel !
- ▶ Les conséquences de la réforme, impacteront directement les emplois au sein du CER, ainsi que les activités proposées. Avec une dotation des activités sociales non assurée pour l'année 2015, ce serait plus de 40% de dotation en moins à partir de 2016, soit l'équivalent de 20 emplois sur les 47 du CER!

D'AUTRES CHOIX SONT POSSIBLES !

C'est donc en toute responsabilité que le secteur régional CGT cheminots des Pays de la Loire, appelle les cheminots actifs, retraités et personnels CE à se mobiliser et à se rassembler massivement le jeudi 26 mars 2015.

Pour permettre la participation du plus grand nombre un préavis de grève couvre l'ensemble des personnels des établissements du périmètre régional :

Du mercredi 25 mars 2015 à 20h00 , au vendredi 27 mars 2015 à 8h00.



RÉFORME DU SYSTÈME FERROVIAIRE

@cgtcheminots

La CGT propose la voie du service public SNCF

Expertise du CER :

Un éclairage lucide, sur l'orchestration d'un déclin !

La réforme ferroviaire portée par la loi du 4 août est mise en œuvre.

Plusieurs types d'organisations de l'entreprise auraient pu être débattus dans le cadre même de cette réforme.

Mais les dirigeants de la SNCF ont fait le choix d'imposer leur vision, axée sur une gestion par produit et ne tenant jamais compte des contraintes de la production.

Face au manque d'information dans les dossiers présentés par la direction, les élus du CER ont unanimement décidé de recourir à une expertise réalisée par un cabinet indépendant (DEGEST).

En voici les éléments saillants.

Une réforme dans la continuité

L'expertise indique clairement que l'application de cette réforme est dans la droite ligne des restructurations imposées aux cheminots ces dernières années. Ce n'est malheureusement pas une surprise pour la CGT qui dénonçait déjà sous l'ère « Sarkozy » la mise en place de « la réforme avant la réforme ». Ce qui est plus étonnant, c'est que certaines organisation syndicales qui combattaient à l'époque ces orientations, les acceptent aujourd'hui d'emblée, sans même prendre la précaution de les soumettre à une analyse critique ...

Déjà remise en cause par l'Europe ?

Dans un contexte de libéralisation accrue, rien ne garantit la robustesse juridique du modèle, comme le montrent déjà les difficultés rencontrées dans l'adoption des projets de décrets créant les EPIC.

L'Autorité de Régulation des Activités ferroviaires (ARAF) et la commission européenne sont intervenues pour demander une plus grande étanchéité entre le Gestionnaire d'Infrastructure (SNCF Réseau) et le transporteur (SNCF Mobilités). Elles sembleraient être suivies sur ce point par le Conseil d'État. Il est à noter, que **les propositions formulées par la CGT dans « la Voie du Service Public » sont bien plus robustes** puisqu'elles mettent entre les mains du Ministère des Transports la conception et l'attribution des sillons.

Aucune réponse au problème de la dette

La dette du réseau (40 milliards d'euros) est la raison principalement invoquée pour justifier cette réforme. Pourtant ce texte de loi n'apporte aucune solution concrète pour la régler définitivement. Seules sont envisagées des mesures de maîtrise budgétaire sous formes de contrats pluriannuels avec l'État, de versements de dividendes et le recours à une règle d'or. **En langage clair, tout va se faire sur le dos des cheminot(e)s et des usagers qui vont devoir se serrer la ceinture. Les impacts sur le niveau et la qualité du service risquent d'être dramatiques !**

1,5 MILLIARD D'EUROS EST À DÉGAGER D'ICI 10 ANS PAR LES EPIC MOBILITÉS ET RÉSEAU POUR RÉSORBER LE DÉFICIT STRUCTUREL!

Une intégration industrielle améliorée ?

La réponse est NON ! Nationalement nous passons de 2 établissements publics à un GPF de 3 EPIC. Aucun lien de « subordination » n'existe entre l'EPIC de tête et les deux EPIC filles.

Le caractère « *indissociable et solidaire* » du Groupe Public Ferroviaire (GPF) n'est donc absolument pas garanti !

Les métiers vont être dilués dans les activités : les directions Matériels, Tractions disparaissent au profit des activités TGV et TER.

Régionalement de réels problèmes de périmètres vont se poser :

- ◆ **Mobilités** va être organisé par régions, alors que chaque produit est géré nationalement !
- ◆ Pour **Réseau**, c'est encore plus complexe puisque trois périmètres vont coexister :
 - ⇒ Le territoire de production équipement (TP) qui va du Finistère à l'Ariège,
 - ⇒ La direction territoriale ex-RFF qui inclut la Bretagne et les Pays de la Loire,
 - ⇒ Enfin un EIC régional rattaché nationalement à la DCF.

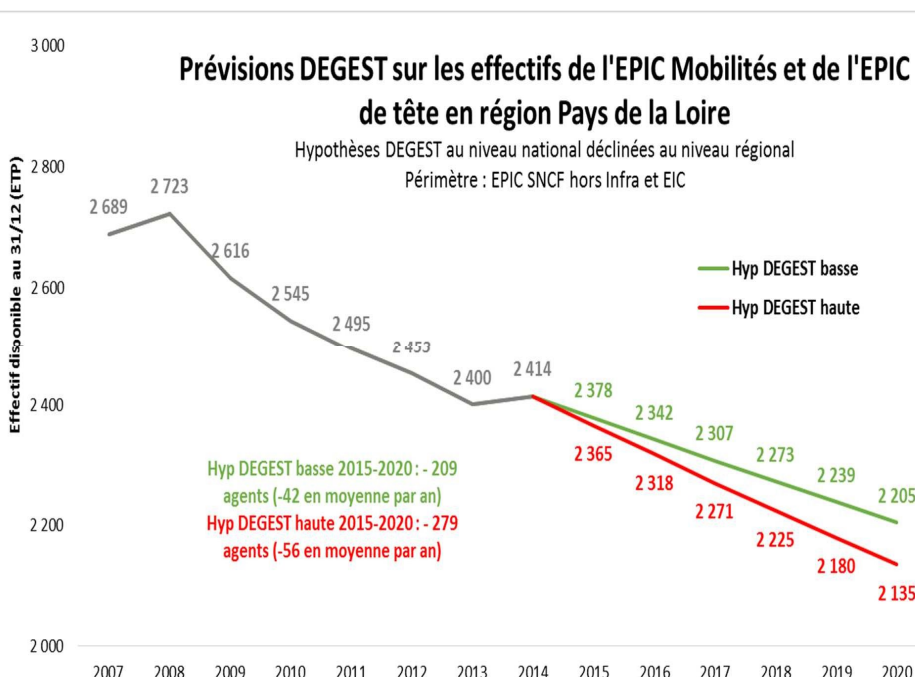
CETTE RÉFORME LAISSE EN SUSPEND CE QUI RELÈVE DE L'ORGANISATION CONCRÈTE DU TRAVAIL !

Emplois et conditions de travail sacrifiés !

Direction et Gouvernement veulent financer la réforme par des gains de productivité (moins de salariés/plus de marge). Mais peut-on faire plus ? **Entre 2004 et 2013, les gains de productivité à la SNCF ont augmenté 3,6% par an (+ 36% en dix ans), alors qu'en France ils variaient entre 1,59 %* et 0,27 %*.**

Dans cette perspective de gains de productivité, les emplois dans les EPIC de Tête et Mobilités vont continuer à fondre comme l'indique le tableau ci-dessous.

(*chiffre étude banque de France/Gilbert Cette)



La potion risque d'être amère pour les cheminots !

À Réseau, la courbe de l'emploi est plus difficile à prévoir. En effet, il va falloir attendre la fin des programmes de rénovations et la mise en place des futurs Postes à Commandes Centralisées pour attaquer significativement l'emploi.

Mais pour faire baisser la masse salariale, l'entreprise dispose d'autres leviers, comme faire fondre les EVS, durcir les roulements, ne plus reconnaître les qualifications... Elle a déjà commencé !

Vers une réduction de l'offre et du réseau ?

L'absence de financements fait peser de lourdes menaces sur l'offre et le réseau.

Les trains d'équilibre du territoire (TET) sont dans la ligne de mire de L'État. Une commission chargée d'examiner leur avenir (Commission Duron) rendra son rapport en juin. Sur la région, les axes Nantes-Bordeaux, Nantes-Lyon et Caen-Le Mans-Tours sont concernés.

Les lignes à faible trafic (UIC 7 à 9), qui constituent le réseau capillaire sont également menacées puisque il n'y a plus d'engagement de maintenance.

La loi Macron qui prévoit la libéralisation du transport de voyageurs par autocar, pourrait donner le coup de grâce à ces lignes comme aux TET, puisqu'elle crée les conditions du transfert de ces dessertes du rail vers la route.



L'avenir des salariés du CER en question

La direction avance sans aucune négociation sur les futurs périmètres des Comités d'Établissements. Seul l'EPIC Mobilités disposerait d'un CE Régional, les autres EPIC organiseraient des CE aux périmètres nationaux.

Dans ce contexte, une incertitude pèse sur les moyens financiers qui resteront à disposition pour faire fonctionner les activités sociales de proximité (les activités des antennes, les mini séjours...) et la restauration.

La direction régionale ne prend à ce jour aucun engagement pour garantir dans sa totalité le budget 2015!

L'intervention des cheminots est nécessaire

Contrairement au discours de l'entreprise, rien dans cette réforme ne garantit l'unité de l'entreprise et des cheminots. Au contraire, l'avenir même du système ferroviaire est menacé et dans un très court terme, ce sont nos conditions d'emploi et de travail qui vont être durement impactées.

IL N'Y A PAS DE FATALITE!

La CGT a développé des propositions alternatives crédibles. Pour les faire connaître elle s'est engagée dans un déploiement national auprès des usagers et des cheminots. Régionalement, une pétition

est disponible pour exiger un véritable service public ferroviaire de qualité. Elle circule dans vos services. Vous la trouverez aussi en ligne sur <http://change.org> ou via ce flash-code :

