



Marseille, le 08 février 2018

Prise de Parole du secrétaire Général du Secteur Fédéral CGT PACA lors du rassemblement du 8 février à Marseille suite au report de la Manifestation Nationale.

Chères et chers camarades,

Le 8 Février est une date que nous retiendrons tous dans notre mémoire collective, non pas pour la Manif nationale cheminote à l'appel de la CGT qui aura marqué le début d'un nouveau processus de Mobilisation 50 ans après mai 68, mais comme la date de notre histoire que nous n'avons pas honoré malgré une prévision de plus de 13000 cheminots inscrits pour battre le pavé au son des revendications nombreuses dont nous sommes tous porteur.

Cette Manifestation aurait été une belle Manif, avec la présence de délégations étrangères comme la Hongrie, la Norvège, le Luxembourg, la Belgique, l'Angleterre, l'Italie, l'Espagne et le Japon, ainsi qu'une délégation d'ETF et ITF, mais également avec la convergence de nombreuses délégations de fédération CGT et de délégations de nos organisations interprofessionnelles comme celles de nos Unions Départementales comme ici celle des Bouches du Rhône et du Vaucluse.

Un merci pour son soutien au PCF 13 représenté par son secrétaire JérémY BACCHI.

Mais aussi la participation de l'UNSA et qui sont présent aujourd'hui.

La météo, dont son caprice rime de plus en plus avec les effets du dérèglement climatique, a eu raison de notre initiative.

La préfecture de Paris a interdit la circulation des camions et des Bus dans la capitale, et au regard du niveau d'enneigement et du verglas prévisible, nous ne pouvons qu'accepter cette décision.

Nul doute que maintenir une manifestation dans un tel contexte n'aurait pas permis une atteinte maximum de la participation.

Nous aurions même pris le risque de la frustration pour ceux qui auraient comme acte revendicatif de ne faire qu'un aller-retour sans fouler le pavé parisien.

Et puis dans un tel contexte de déstabilisation du service public la place est nécessaire pour ceux dont la priorité est de rentrer chez eux.

Ce ne sera que partie remise dans le contexte politique et sociétal que nous traversons et que nous allons devoir nous préparer à traverser.

Nous ne parlerons pas d'une manière nostalgique du passé pour nous remémorer les combats victorieux ou bien ceux que nous aurions dû mener. Ici aujourd'hui à ce rassemblement du 8 février 2018 à Marseille, qui aurait pu être celui de Paris, plusieurs générations se côtoient et portent chacune des revendications qui lui sont propres. Sont-elles compatibles entre elles et peuvent-elles converger ? La CGT de tout temps, mais depuis plus de 120ans, fait le lien entre tout cela. Car être jeune, actifs ou bien retraités n'est pas un statut mais un passage de la vie dont personne n'échappe. C'est étape de la vie, de notre vie nous conduisent à des besoins et des aspirations différentes et même diverses selon les individus

Personnellement nous avons donc tous des raisons diverses de construire les mobilisations, mais sachons que ce qui conduit à la non satisfactions de nos aspirations individuelles et collectives, c'est une idéologie unique qui vise à toujours plus de captation des richesses et par toujours la même minorité.

C'est une frénésie boulimique qui n'a pas de limites.

C'est ce qui a conduit à la mise en place des plans successifs d'austérité qui font le « La » de toutes les politiques publiques. Tous les gouvernements se suivent et leur fil conducteur reste le même. Le libéralisme et le dogme de l'austérité sous le prisme permanent de la dette de la France qui ne serait pas supportable.

Les services publics sont pour ce modèle une cible.

Nous cheminotes et cheminots supportons une partie de ce poids que l'on fait peser sur la tête de chaque salarié, privé d'emplois ou retraité.

Ici même il y a 3 semaines de cela 400 camarades de l'équipement de PACA se réunissaient puis descendaient en manifestation jusqu'au siège de la direction de l'établissement infrapôle PACA dans le cadre d'une remise en cause de leur accords locaux. Ces accords locaux qui permettent une juste rémunération du travail réalisé dans des conditions particulières.

Le motif est clair faire baisser la facture de la rémunération des agents avec comme feuille de route l'autofinancement des infrastructures par une recherche accrue de la productivité. Le message est donc clair. Quel que soit notre métier, notre EPIC ou notre entreprise personne n'échappe à la sacrosainte logique de la productivité.

Depuis la réforme de 2014 et la négociation sur le cadre social du ferroviaire en 2016, il pèse sur nos têtes une volonté affichée de faire payer cette fichue dette aux cheminotes et cheminots.

C'est ainsi que se dessine réformes après réformes et restructurations après restructurations, un broyage systématique de l'emploi, des conditions de travail, de la rémunération et bien évidemment du service public.

Le poids de la dette, le désengagement de l'Etat et les logiques financières ont conduit notre service public dans une impasse.

Nous pourrions penser à ce stade de la réflexion que cette situation est le fruit d'une forme particulière d'incompétence ou de mauvais choix. Pourtant il n'en est rien ici se dessine étapes par étapes un enfumage de ce qui se construit réellement.

Les politiques libérales de Bruxelles malgré une prudence relative permettant aux états membres de s'adapter et d'échapper à l'immédiateté poussent cependant au modèle libéral et donc à l'ouverture à la concurrence.

Mais derrière cet épouvantail c'est le profit maximum qui est recherché et d'ailleurs pour le Groupe SNCF les profits records ont été dégagés en 2017 et sont là pour témoigner qu'au-delà des paroles il y a des actes qui ne trompent pas.

L'année 2018 sera une année particulière pour les cheminots et pour l'ensemble de notre société. Notre classe sociale est malmenée et elle ne sera pas épargnée durant cette année.

Les salariés et les retraités vont malheureusement voir se mettre en œuvre les mesures de l'ensemble des lois de ce gouvernement libéral.

Déjà en janvier, les pensions des retraités ont été amputées de quelques dizaines d'Euros.

Nous voyons bien que les cheminots retraités en sont aussi de la partie et les actifs ont dû malheureusement constater que leur salaire n'a pas bougé pour la troisième année consécutive alors que comme je viens de le dire les résultats financiers exceptionnels de la SNCF sont brandis outrageusement dans la presse.

Les conditions de travail sont sans cesse dégradées et ce quel que soit notre EPIC de rattachement.

L'apogée a été cependant atteinte durant ces fêtes de fin d'année par l'effet conjugué des choix nouveaux du Conseil Régional et de la Direction de la SNCF pour le SA 2018. Des Plans de transport adaptés, avec une réduction du nombre de trains, avec une impossibilité de report (et notamment sur la côte d'Azur aggravé par la disparition des TET (Nice-Bordeaux, trains de nuits), la baisse de l'offre TGV,... ont des répercussions qui sont de plus en plus difficiles à supporter par nous les cheminots, mais également et surtout par les usagers (imaginez donc lorsque vous êtes les deux à la fois).

A tout cela s'ajoute les incidents à répétitions sur l'infrastructure, induit par des années de sous-investissement qui finissent par sonner la fin de l'histoire.

Nous le voyons le service public ferroviaire est à bout de souffle à cause des choix politiques successifs qui n'ont eu comme vocation que de le pressuriser et, au bout du bout, de le démanteler.

Les cheminots aussi sont à bout de souffle et la colère monte, nous sommes là pour en témoigner. Cependant nous ne devons pas céder à la réaction épidermique ou à de mauvais choix d'actions individuels permis par des stratégies mal évaluées, comme le font certaines OS qui part cette attitude contribue à jeter le discrédit sur le fait de grève et donc prennent le risque de remettre en cause ce droit constitutionnel.

2018 sera une année ou médias (d'ailleurs le SNCF bashing a déjà commencé) et annonces politiques vont tenter de brouiller les pistes sur notre avenir pour empêcher toute conscience permettant une réaction. Cette stratégie a été engagée en 2017 mais ce qui nous attend sera, de loin, plus intense et calculé.

La CGT par son travail possède sa grille de lecture qui nous permet de voir avec clarté ce qui se profile. Chaque militant de la CGT sera sur le terrain pour la partager avec tous ceux qui auront à cœur de vouloir mener un combat juste.

Des enjeux, des jeux mais également des réformes vont donc nous être opposés durant toute cette année.

Les cheminots ont tout intérêt de s'en préoccuper et d'en mesurer les impacts. En tout cas la CGT les y invite.

Car Ouverture à la concurrence et transferts des personnels, Rapport SPINETTA et avenir du ferroviaire ; réforme des retraites et alignement sur le privé ; CSE et disparition des DP, CHSCT, CE ; nouvelles Instances Représentatives du personnel de proximité ou pas, élections professionnelles et vote électronique vont occuper les débats, mais au final qu'en sera-t-il exactement ? Une chose est sûre, seul notre action en dessinera des contours différents ou en écrira d'autres.

Ouverture à la concurrence et impacts en PACA:

Nous n'apprendrons rien à personne le TER en PACA fait l'objet d'un débat nourri autour de son efficacité depuis toujours mais depuis quelques mois le conseil régional avec sa nouvelle majorité (Droite et Extrême Droite) lui ont donné une autre tournure.

En effet sous prétexte des difficultés objectives que le service public ferroviaire rencontre la convention TER n'a toujours pas été signée et 40 millions d'€/ans ne sont pas versés à la SNCF depuis deux ans. Le prétexte a servi une démarche qui s'est concrétisée autour d'assises régionales des transports dont la campagne a été calomnieuse envers la SNCF, mais surtout contre les cheminots.

La parole ne nous est pas donnée mais nous l'avons prise à chaque rencontre publique ce qui nous vaut le titre d'amis de la CGT de la part de TABAROT, mais surtout de sacrées empoignades.

Derrière la missive du Conseil Régional se cache, dans les faits, une volonté idéologique de s'inscrire dans les préconisations du 4^{ième} Paquet ferroviaire de Bruxelles. La libéralisation et l'ouverture à la concurrence du système ferroviaire sont à l'ordre du jour, ne nous le cachons pas et cela va faire l'objet principal des discussions futures.

Les Eurodéputés Français ont d'ailleurs avalisé ces nouvelles préconisations. Les élus qui ont ratifiés les textes en question sont d'ailleurs, pour la plupart d'entre eux, issues des partis politiques en exercice dans l'actuel conseil régional. Personne ne pourra donc nous tromper sur la finalité recherchée et sur les objectifs des uns et des autres.

La SNCF quant à elle, au-delà de se préparer à l'éventualité du scénario redouté n'hésite pas à accompagner les transformations nécessaires à l'éclatement du service public ferroviaire.

Le FRET SNCF véritable laboratoire de la libéralisation livre aujourd'hui les résultats d'une véritable gabegie. Certes les résultats financiers d'avant 2003 (date à laquelle le FRET ferroviaire a été ouvert à la concurrence) posait de véritables questions qui méritaient et méritent encore de réelles réponses comme par exemple la question de la dette ou de la modernisation de son organisation digne d'un vrai service public ferroviaire du 21^{ème} siècle répondant aux attentes actuelles. Au lieu de cela les plans, mal appelés plans de relances, ont fossoyé FRET SNCF et son outil de production avec ses cheminots.

In fine c'est tout le transport de marchandise Ferroviaire réalisé (par FRET SNCF, par les Filiales SNCF et les Entreprises Ferroviaires privées) qui s'est effondré entraînant plus d'un million de camions annuellement sur les routes de France. D'ailleurs depuis 2015 les Gaz à effet de serres sont repartis à la hausse.

Pour le Voyageur des schémas similaires commencent à se profiler. Puisque, lors des assises Régionales des Transports, le 9 octobre 2017 le Conseil Régional annonce vouloir expérimenter l'ouverture à la concurrence dans le voyageur lorsque le gouvernement le lui permettra dans le cadre des directives de Bruxelles en 2019, mais en souhaitant pouvoir l'expérimenter dès cette année.

L'actuel président de Région a tout de même fait preuve de plus de prudence que son prédécesseur en disant publiquement que l'ouverture à la concurrence était l'opportunité de recourir à des appels d'offres sans exclure la possibilité que ce soit la SNCF qui remporte le marché.

Dans les différentes rencontres publiques et récemment avec les services du Conseil régional, l'idée d'expérimenter une régie sur Nice-Breil a été invoqué.

Nous voyons donc bien, ici que derrière les grandes annonces, les ambitions sont largement moins gourmandes. C'est donc bien un projet idéologique qui s'opère sous prétexte de fausses réalités.

Le train THELLO si souvent cité comme la réalité d'une concurrence qui se propagerait, peine à trouver des usagers et sa pérennité n'est assuré que par une volonté de le faire exister dans le paysage ferroviaire.

La SNCF, quant à elle sous le joug des budgets de Bercy, n'a eu de cesse de fragiliser le service public en détruisant les emplois par milliers nécessaires pour assurer un service public de qualité.

Une orientation nouvelle a été prise depuis quelques mois, celle de réduire l'offre ferroviaire. Ce travail est fait de concert avec les Autorités Organisatrices qui voient d'un bon œil de remplacer par des cars les trains moins fréquentés et dans des heures où la route est moins saturé.

En PACA le nombre de trains TER ont été réduit de 606 trains par jours à 542. Et les TET ont été réduit et pour certains purement supprimés.

Cette fragilisation est savamment coordonnée pour modifier la production afin de mieux permettre son ouverture à la concurrence.

Lors d'une rencontre en octobre 2017 avec le président de la SNCF en Avignon, celui-ci déclarait qu'il avait émis le souhait dans des réunions avec l'UTP sur le sujet de l'ouverture à la concurrence de pouvoir transférer les personnels avec leurs conditions sociales en cas de perte de marché et que la maintenance des matériels soit également transférée.

De son côté le gouvernement alimente le débat dans le but de transformer la LOTI en LOMI en donnant peu de perspectives au ferroviaire, mais surtout en intégrant les conditions d'ouverture à la concurrence de Bruxelles. Et dans le même temps la Ministre des transports fait mine de découvrir les problématiques de la SNCF et de vouloir trouver des solutions, alors qu'elle fut directrice de la stratégie de la SNCF de 2002 à 2007 et contribua également à fragiliser le service public.

L'avenir des cheminots et de la SNCF va faire l'objet du rapport SPINETTA qui devait être livré à la fin du mois de janvier puis le 9 février et est maintenant repoussé à fin Février. La Fédération CGT sera reçue une nouvelle fois le 13 février.

Nous voyons donc bien là que nos mobilisations incommodent et que nous avons raison de poursuivre notre combat.

De plus les sujets méritent que l'on continue le débats sur le service public car dans la lettre de mission de SPINETTA, rien n'est prévu sur la question de l'avenir du FRET. De la confiance de Guillaume PEPY lors de sa visite en Avignon ce sera la Ministre des Transports, qui scellera le sort de cette activité de la SNCF.

Nous voyons donc au regard de l'ensemble des annonces de toutes parts, la nécessité de prendre les choses en main et de ne pas laisser faire.

Car au-delà des annonces, l'ouverture à la concurrence est une idée politique qui ne réglera ni les problèmes actuels de production, ni les problèmes d'infrastructures. (Nous l'avons durement constaté pour le FRET).

La concurrence dans le Voyageur et dans le FRET n'a apporté, dans les pays qui l'ont expérimenté, que dégradation du service rendu aux usagers, augmentation des tarifs et dégradation des conditions sociales des cheminots.

La CGT pense fermement que d'autres choix sont possibles. Et pour qu'une autre voie soit prise il nous faut construire des mobilisations et des actions gagnantes comme nous le faisons aujourd'hui.

Déjà nos prises de positions et nos éclairages réguliers par tous les moyens de communications disponibles, y compris dans la Presse lorsqu'elle nous est accessible, commencent à porter ses fruits.

Les associations d'usagers, même celle les plus critiques à l'égard de la SNCF et des cheminots, commencent à s'interroger sur le pertinence d'une ouverture à la concurrence et sur les dangers qu'elle ferait peser sur l'intérêt des usagers.

Pour cela nous avons des outils pour éclairer le débat public comme la Vraie Info.

Et pour alimenter le débat sur le service public en interne, il y a le plan d'urgence réclamé par la fédération.

Notre pétition sur nos droits, doit être poursuivie bien au-delà de cette journée afin que les luttes que nous porterons soient prolongés des contre-propositions efficaces.

Mise en place des ordonnances Macron et évolution des Instances Représentatives du Personnel :

En 2018 : Le Comité d'Entreprise (CE), les DP et les CHSCT seraient remplacés par le Comité Social et Economique (CSE)

L'une des déclinaisons des « ordonnances Macron » sera la mise en place des CSE (Comités Sociaux et Economiques) à la SNCF.

Nous voyons donc qu'un grand chantier s'ouvre durant toute cette année qui marquera durablement les rapports sociaux dans la SNCF et dans le monde ferroviaire.

Ce choc culturel de fond sera l'occasion pour l'ensemble des générations de cheminots de montrer qu'ils ne se laisseront pas faire.

La CGT sera à leur côté et portera des projets alternatifs bâties sur les revendications de chacun.

L'avenir des ASC se pose et les valeurs que nous portons et qui permettent d'éclairer des générations entières de cheminots sont menacées si nous ne portons pas un réel combat.

Ce serait triste de perdre un patrimoine culturel aussi riche. Nous fêterons cette année les 10 ans du théâtre d'Avignon et les 15 ans du Cigal' Rock le 2 juin avec Les Motivés.

Un processus s'installe en PACA et nous donnons déjà un nouveau rendez-vous à tous les militants de la CGT le 14 février à Toulon pour une distribution de tract devant le Palais des congrès pour accueillir l'initiative de PEPY autour des jeunes et des Managers.

Notre parole va compter, et le débat ne sera pas celui d'une pensée unique présentée comme moderne alors qu'elle nous fait reculer de plus d'un siècle en fossoyant notre planète.

Les assises de la Mobilité se font sans que les OS soient écoutées alors qu'elles sont porteuses de la réflexion, des problématiques et des aspirations des salariés.

Mais plus grave encore le transport n'est pas abordé sous le bon angle, en écartant la question du transport des marchandises.

Nous avons donc notre place à imposer. Et comme on le voit l'évolution des IRP ne sont pas faites pour nous permettre d'occuper cette place.

Camarades, nous prendrons cette place et rien n'est jamais écrit à l'avance.

Pour cette année 2018, notre IHS CGT PACA organisera un colloque fin Mai pour présenter son travail sur ce que fut mai 68 à la SNCF et sur ce qui permis sa réussite.

Notre histoire est éclairante sur le fait que rien n'est jamais écrit d'avance, et que c'est notre main qui écrit les lignes tout autant que nous nous saisissons du stylo.

En information, nous pointerons la mesure scandaleuse faite à l'encontre de l'ONCF qui se voit privé de la mesure CERFA pour la réduction d'impôt accordé aux adhérents. On voit bien là l'attitude du gouvernement qui prend l'argent sur le dos des plus pauvres y compris sur le dos des orphelins pour faire ses cadeaux aux riches et au patronat de notre Pays.

Nous vous donnons rendez-vous demain à 11h00 au rassemblement pour le soutien au Journal de La Marseillaise et donc pour la défense de la pluralité de la Presse.

Merci mes camarades de votre écoute, nous vous invitons à nous rendre devant la Direction Régionale pour exiger d'être reçu par le Directeur de Région qui reste pour nous le représentant légal de la SNCF sur le bassin d'emploi de PACA afin de lui exprimer notre détermination dans le combat pour la défense du service public et pour la défense de nos intérêts.

François TEJEDOR