



ETOF de PSL

Déclaration CGT aux DP du 5 avril 2007

Le 8 février dernier, plus de 40000 cheminots actifs et retraités de tous métiers ont foulé les pavés parisiens pour :

- Garantir notre régime spécial de retraite ;
- D'autres choix pour le service public ;
- Des conditions sociales d'emploi tirées vers le haut pour les métiers ferroviaires ;
- Une augmentation des salaires et des pensions.

Cette manifestation fut un véritable succès en terme de participants, d'ailleurs média, direction et renseignements généraux se sont bien gardés de commenter celle-ci, signe de sa réussite.

La direction doit tirer les enseignements de cette mobilisation, et apporter des réponses aux revendications portées par les cheminots.

Normes IFRS et régime spécial SNCF

Obligation est faite à l'entreprise, en application du règlement européen 1606/2002, de présenter à partir du 1^{er} janvier 2007 ses comptes avec les normes internationales IAS/IFRS

Ces normes ont vu le jour au lendemain des scandales financiers qui ont touché des groupes privés américains (ENRON, WORLDCOM) dont le mode de fonctionnement ne peut en aucun cas s'apparenter à celui d'une entreprise publique comme la SNCF, que la LOTI de 1983 a défini comme EPIC, bénéficiant à ce titre de la garantie illimitée de l'Etat.

En fait ces normes comptables ont pour but de protéger les actionnaires quant à leurs engagements financiers ; en décidant de les substituer aux comptabilités nationales, la Commission Européenne a fait le choix de favoriser les concepts de l'économie libérale, rejetés par le peuple français lors du référendum sur le projet de Constitution Européenne de 2005.

C'est au regard de ces normes, et plus particulièrement de l'IAS 19 dont le champ d'application est défini par le règlement européen 1725-2003, que Gouvernement et Direction de l'Entreprise se sont inscrits pour traiter la question liée au régime spécial de protection sociale des cheminots.

Toutes les entreprises publiques (La Poste, La RATP, La Banque de France) ont répondu à cette exigence ; le retard pris par le Gouvernement et la Direction pour aborder cette situation à la SNCF oblige à travailler dans la précipitation, à la veille d'élections politiques importantes pour le pays ; cela complique la compréhension de l'ensemble du dossier et soulève craintes et interrogations dans l'entreprise.

Selon les conseillers juridiques et experts comptables qu'ils ont sollicité, gouvernement et Direction SNCF affirment que notre régime de retraite serait à « prestations définies » au regard de la norme IAS 19 et qu'à ce titre la totalité des engagements, soit 111 milliards d'euros, devraient être provisionnés au passif du bilan du groupe SNCF et ce, dès la présentation des comptes semestriels en juillet 2007.

Et c'est à partir de cette analyse qu'il a été annoncé au CA de la SNCF de décembre 2006, que le Gouvernement et la SNCF travaillaient ensemble pour mettre au point des mesures... « destinées à traiter uniquement une question comptable... », dont l'une d'elles serait la création d'une « caisse autonome de prévoyance et de retraite ».

En réaction à cette annonce et dès le 02 janvier, la CGT écrivait au Premier Ministre pour lui rappeler l'attachement des cheminots à leur régime spécial, l'exigence qu'aucune évolution juridique ou administrative ne soit utilisée pour le fragiliser, particulièrement à l'horizon 2008, et que l'ensemble des droits des actifs et retraités soient maintenus dans leur intégralité.

En réponse, le Premier Ministre s'est engagé sur l'obligation de « neutralité sociale » de la solution qui serait retenue ainsi que sur une « concertation très étroite avec les partenaires sociaux avant sa mise en œuvre ».

Et c'est à l'aune des réponses apportées, précisons nous, que la CGT accepterait ou non de poursuivre les discussions, sachant que le positionnement au final de notre fédération ne pourrait s'effectuer que lorsque nous aurions eu une connaissance totale et définitive du contenu du dossier... ce qui n'est pas le cas aujourd'hui.

Dans le même temps, nous demeurons en attente de propositions quant aux pistes de travail fixées par le ministère dans son courrier du 1^{er} mars qui, trois semaines après la puissante manifestation du 8 février, souligne que les modalités envisagées « ...seraient uniquement destinées à régler le problème comptable, sans lien avec une quelconque réforme du régime de retraite », précisant par ailleurs :

- Le maintien intégral des droits à la retraite des cheminots ;
- Le maintien des principes de financement actuel du régime ;
- Que l'évolution envisagée ne devait en aucun cas se traduire par un adossement au régime général ;
- Que la péréquation des pensions sur les salaires serait maintenue selon le principe du règlement des retraites ;
- Que le statut de la caisse nouvellement créée pourrait être celui d'un établissement public ;
- Que les personnels actuels des CPR seraient maintenus sur place sous statut de cheminot, sans limitation de durée, avec le maintien de tous les droits individuels.

Monsieur le Directeur, dans ce dossier comme en toute circonstance, c'est l'intérêt des cheminots actifs et retraités qui nous anime ; la CGT ne lâchera rien sur :

- Le maintien du régime spécial de protection sociale des cheminots ;
- Qu'aucune solution retenue n'affaiblisse ce régime à l'horizon 2008 ;
- Le maintien des droits des actifs et retraités, de la péréquation des pensions sur les salaires et du maintien du pouvoir d'achat des pensionnés ;
- Le maintien du personnel des CPR à Marseille avec le statut de cheminot et l'ensemble des garanties collectives actuelles.

Il appartient au gouvernement et à la direction d'apporter rapidement des réponses en phase avec ces exigences sur ce dossier qui demeure extrêmement sensible chez les cheminots.

FRET

En 2001, année de référence en tonnage transporté par FRET SNCF lors de la dernière décennie, l'état et l'entreprise avaient un objectif de 100 milliards de tonnes kilomètres transportées en 2010.

Trois ans plus tard, nous faisons le constat que le trafic a régressé de 20% car les conditions pour atteindre l'objectif qui impliquaient création d'emplois, nouvelles organisations, investissements lourds en matériels, augmentation de la capacité d'infrastructure n'avaient pas été réalisées.

C'est dans ce contexte que la CGT portait les premières analyses et appréciations sur l'annonce du plan FRET 2004-2006, présenté de façon malhonnête comme un « plan de redressement et de développement ».

Ce plan de casse sans précédent s'est accompagné d'un plan social interne pour supprimer des milliers d'emplois.

Le plan VERON a totalement déstructuré notre production faisant ainsi le lit de la concurrence.

Ce plan scélérat a été soutenu dans ses objectifs, par les décisions de la commission européenne qui a imposé :

- La recherche d'une plus grande autonomie de l'activité FRET, balisant ainsi le terrain pour une future filialisation.
- La réduction du volume du trafic fret SNCF de 10% pendant trois ans.
- La cession de 22% du parc locomotives prélude à sa filialisation.
- L'abandon à la concurrence privée de 18% des sillons FRET.

L'ouverture anticipée à la concurrence du trafic FRET national au 31 mars 2006.

Quelques jours après ce triste anniversaire, les craintes exprimées par la CGT depuis de nombreuses années sont aujourd'hui réalité : l'activité FRET est au bord du dépôt de bilan.

Le 26 mars 2007, les fédérations syndicales CGT, CFDT, FO, CFTC, SUD-Rail, UNSA, CFE/CGC, se sont adressées ensemble à la direction SNCF car elles sont particulièrement préoccupées de la situation dégradée que connaît FRET SNCF et de la nature des nouvelles orientations que pourrait annoncer prochainement la Direction de l'Entreprise.

En premier lieu, il convient de rappeler que la situation que nous déplorons était prévisible. A cet effet, les fédérations n'ont pas manqué d'alerter ou d'émettre des oppositions aux orientations du PLAN FRET 2004-2006 lorsque celui-ci a été présenté au CCE lors des séances plénières de Novembre et Décembre 2003.

Par ailleurs, la conclusion de la première partie de l'expertise datée du 30 avril 2004, réalisée par le cabinet SECAFI-ALPHA pour le compte du CCE sur proposition de la Direction, confortait ces positionnements en indiquant que « le projet 2006 comporte des éléments d'indétermination et des zones de risque qui peuvent présenter un caractère préoccupant », et concluait que trois scénarios étaient possible pour l'avenir :

- Un affaiblissement progressif de FRET SNCF jusqu'à une disparition dans 20 ans,
- Une conception réussie de FRET SNCF sur certaines parties de l'activité d'un opérateur de fret ferroviaire,
- Une offre complète et diversifiée est préservée tout en restaurant la crédibilité et l'équation économique de FRET SNCF.

Le processus d'affaiblissement cumulatif qui conduisait à la réalisation du 1^{er} scénario était clairement identifié :

« Le réseau commercial est déstabilisé par la réorganisation actuelle. Les relations avec les clients se détériorent. D'autres opérateurs surgissent et s'imposent sur des axes internationaux, mais aussi sur des axes nationaux ou régionaux. La réorganisation de la production est perturbée par des incompréhensions, des incohérences, une mise en œuvre insuffisamment maîtrisée. Des dysfonctionnements persistent, voire s'aggravent. »

Aujourd'hui, la situation de FRET SNCF révèle que le scénario de la filialisation de ce service semble engagé. Celui-ci se trouve plus fragilisé, plus précarisé qu'il ne l'était avant le plan FRET 2004-2006.

La Direction de l'entreprise en porte la lourde responsabilité.

La SNCF peut et doit faire autre chose. Il faut rompre radicalement avec les orientations du passé et définir une nouvelle stratégie à partir d'un objectif majeur : la mise en œuvre d'une véritable politique de volume afin d'amortir les coûts fixes.

Pour cela, il est nécessaire de repenser l'organisation de la production, re dynamiser l'offre commerciale, engager une politique de l'emploi offensive, se doter du matériel et des infrastructures ferroviaires indispensables et mieux les utiliser, développer les coopérations au sein du groupe, renforcer les interfaces entre entités, services de l'entreprise, agir dans l'espace Européen pour des organisations de transports basées sur la coopération entre réseaux ferrés...

Les fédérations et les cheminots n'accepteront pas d'être confrontés à un « PLAN VERON bis » où de nouveau la philosophie serait d'amputer l'appareil de production et la réduction des coûts sociaux, nous refuserons toute remise en cause des acquis sociaux des cheminots au nom de la "concurrence".

Salaires et pensions du 1^{er} mars

Les organisations syndicales ont été reçues en table ronde salariale par la direction de l'entreprise le 1^{er} mars 2007.

La CGT a souligné les attentes des cheminots qui se sont exprimées fortement le 8 novembre 2006 et lors de la manifestation nationale du 8 février 2007 avec plus de 40 000 cheminots actifs et retraités dans les rues de Paris. Elle a rappelé qu'entre 2002 et 2006, la perte du pouvoir d'achat des cheminots s'est élevée à 2,56%. Cette perte, depuis le début du contentieux salarial dépasse les 15% soit 200 euros mensuels pour un cheminot de l'équipement à la position B4.

Alors que les prévisions d'inflation pour l'année 2007 sont de 1,7% dans la Loi de Finances, la direction SNCF s'appuie sur une note de conjoncture de l'INSEE qui prévoit un glissement moyen des prix de 0,7% (de juin 2006 à juin 2007).

L'Augmentation générale des salaires et pensions limitée à + 0,4 % au 1^{er} février 2007 et + 0,3 % au 1^{er} mai 2007 est notoirement insuffisante. Les Mesures bas salaires qui s'y rajoutent à savoir l'augmentation de la prime de travail des codes prime 1 et 2 applicable au 1^{er} janvier 2007 n'est pas de nature à satisfaire les attentes des cheminots.

Suite à l'intervention de la CGT, la direction a élargi l'application de ces mesures à la classe G (gardes barrières) et aux contractuels (annexes A1 et B). Cette mesure concerne 36 000 cheminots actifs.

Cette augmentation de la prime de travail des codes 1 et 2 est péréquable pour les retraités (de 15,10 € à la position 2 à 2,67 € à la position 15) y compris sur le minimum de pension.

Même si la direction annonce que cette réunion n'est pas conclusive, un second rendez-vous salarial aurait lieu en juillet ou septembre 2007, pour la CGT le compte n'y est pas.

D'ici le prochain rendez-vous salarial, de nouvelles étapes revendicatives seront nécessaires pour se faire entendre du gouvernement et de la direction SNCF, la CGT s'y attachera.

Restructuration des Bureaux Administratifs

A l'occasion de la CPC Services Communs du 7 mars, la CGT a réaffirmé son refus de la fermeture des bureaux administratifs, des suppressions de postes et d'effectifs, de la perte de proximité pour l'ensemble des agents, de la perte de qualité de service rendu aux cheminots qui ne s'y retrouveront pas dans la multiplicité des interlocuteurs pour garantir les droits et le respect du statut des cheminots.

Les dysfonctionnements des agences famille, dénoncés maintes fois et dans toutes les instances n'ont pas servi de leçon à la Direction. La direction s'entête à étendre le projet après les expérimentations menées à Brive et Paris Est à toutes les régions sans avoir fait de retour d'expérience.

Sur la notre, c'est l'opacité organisée qui règne. Nous attendons lors de cette DP de vraies réponses sur cette restructuration dont ne veulent pas les cheminots.

Nous les invitons d'ailleurs à signer massivement la pétition CGT.

Filière conduite

Les ADC font lourdement les frais de la politique menée depuis 2003 :

- Chute des effectifs de 507 TB sur le réseau Atlantique sur la période 2003 à 2006;
- Augmentation de productivité et spécialisation des agents de conduite ;
- Baisse de charge mettant en péril l'avenir de certaines UP et des cheminots de ces UP ;
- Dégradation des conditions de travail, dégradation des déroulements de carrières.

Sur le réseau atlantique, l'ouverture à la concurrence a été vécue de plein fouet par les ADC, qui ont vu l'arrivée en masse d'entreprises concurrentes.

Celles-ci s'organisent de plus en plus en intégrateur de transport maîtrisant toute la chaîne logistique telle SECO-Rail qui se structure en assurant l'entretien des Engins moteurs, le transport de ses propres marchandises, l'utilisation de leur parc de wagons...

Cela se solde par la perte de 50% du trafic de granulat sur le bassin Thouarsais, au profit de cette entreprise qui appartient au groupe COLAS filiale de l'oligopole BOUYGUES TP.

C'est également le cas pour d'autres entreprises ferroviaires tel VEOLIA qui s'est associé au troisième armateur mondial CMA-CGM pour le transport de containers. Nous constatons ainsi les limites de la concurrence soit disant libre et non faussée.

Pour la CGT créer une réglementation sociale de haut niveau pour tous les salariés du ferroviaire contribue à préserver l'entreprise intégrée qu'est la SNCF.

C'est pour cette raison que la CGT participe à l'élaboration d'une convention collective pour ces salariés.

Pour terminer cette déclaration, concernant l'ETOF nous souhaitons :

- **que soit réalisé un cahier des charges de construction des roulements pour décembre 2007**
- **connaître votre positionnement sur la prime EAS / VB2N spécifique PSL**
- **savoir si vous comptez embaucher pour la conduite des trains des agents hors statut.**

La délégation CGT