

**DECLARATION CSE 25 MARS**

Monsieur le Président,

Nous ne sommes pas dans la même équipe. Les buts que vous poursuivez : diminution de la masse salariale, digitalisation des services, explosions des filières métier, augmentation de la productivité, fin du statut, transfert du personnel vers les filiales ; sont opposés aux nôtres : sécurité des circulations, service public partout et pour tous, statut pour tous les cheminots, réglementation du travail solide et respectée...

Sur le terrain du dialogue social nous sommes face à face. Nous nous défendons contre vos attaques depuis longtemps et malgré notre bravoure et notre esprit d'équipe l'écart entre les scores augmente.

Nos affrontements obéissent à certaines règles, quatre mois après les premières élections sur le périmètre Grand Est, nous voici rassemblés aujourd'hui afin de finaliser le règlement intérieur de ce CSE TER Grand EST. Que de temps perdu ! Que de discussions, pour finalement accoucher d'un règlement intérieur des plus bas, proche du code du travail, avec quelques petites améliorations. Au lieu de rétablir un peu l'équilibre du match, ces nouvelles règles amputent nos équipes de plus de la moitié de leurs effectifs, le terrain s'agrandit au-delà du raisonnable et nous allons désormais devoir nous défendre avec des boulets au pied.

Pourtant, l'accord national proposé par les fédérations se voulait raisonnable : une instance proche des travailleurs en charge des conditions d'hygiène et de travail, de la sécurité, de la sûreté, de la prévention, les reclassements, les inaptitudes. Une instance au niveau établissement afin de gérer les revendications et réclamations individuelles et collectives, les notations, les conseils de disciplines... bref la vie de l'établissement ! Ainsi qu'une autre au niveau Grand Est pour gérer le côté économique, la convention, les réorganisations d'ampleur...

Mais vous avez préféré la casse, la loi travail le permettait. L'empereur des riches Macron a été élu et pour remercier les entreprises du CAC40, et les banques qui l'ont mis en place, il fallait légiférer par ordonnances afin d'aller au plus vite pour sabrer l'ensemble de la protection sociale en France. A commencer par la représentation du personnel.

Il est vrai que quand on sort de la Direction de la Banque Rothschild, on a du mal à comprendre que des salariés puissent subir des risques ou des problèmes quotidiens dans leur vie professionnelle. Il est de même, difficile de comprendre que des salariés puissent revendiquer l'obtention d'une compensation à hauteur de ce qu'ils produisent. A en croire que le seul moyen de créer de la richesse est la spéculation boursière... Il serait temps de faire un stage en entreprise, M. Macron.

De toute cette inexpérience de la vraie vie ressort une ordonnance mettant fin aux instances représentatives du personnel, les CE, DP et CHSCT. Les représentants ont été divisés par 10. Et ces derniers, que l'on appelle désormais élus CSE, se voient attribués l'ensemble des prérogatives des 3 instances précédentes. Une blague... Et pour faire cela, 28 heures de délégations... Autre blague !

**SUD-Rail Metz/Nancy**



03 87 32 08 72



[www.sudrailmetznancy.org](http://www.sudrailmetznancy.org)



[metznancy@sud-rail.org](mailto:metznancy@sud-rail.org)



SudRailMetzNancy

**SUD-Rail Strasbourg**



03 88 29 70 10



[www.sudrailstrasbourg.fr](http://www.sudrailstrasbourg.fr)



[sudrail.sg@gmail.com](mailto:sudrail.sg@gmail.com)



sudrailstrasbourg

**SUD-Rail Champagne - Ardenne**



03 51 01 99 60



SNCF: 74 99 60



[sudrailreims@free.fr](mailto:sudrailreims@free.fr)



sudrailca

Et non, pas de blague. C'est la vraie vie. Celle où les salariés sont méprisés. Leur travail n'est jamais suffisant. Ils ne méritent pas d'être défendus, ce sont des fainéants, une charge sociale...

La loi travail, pourtant justifiait les dispositions au rabais qu'elle instaurait par la nécessité de négocier des conditions de dialogues sociales adaptées entreprise par entreprise.

Il apparaît aujourd'hui que, comme nous l'avions craint, l'employeur se contentera d'appliquer le strict minimum et imposera, comme vous l'avez fait, des conditions lamentables ne permettant plus d'assurer correctement la mission, pourtant essentielle du dialogue social.

Dans ces conditions, SUD-Rail remet en doute votre capacité à assurer vos obligations de résultat en matière de sécurité du personnel. Comment, dans cette nouvelle organisation, serez-vous informés des situations potentiellement dangereuses auxquelles pourraient être confrontés vos agents au quotidien. Les 10 membres de la CSSCT ne suffiront pas à couvrir une étendue aussi vaste que celle de la région Grand-Est et la poignée de représentants de proximité ne pourront guère les y aider tant ils sont rares dans l'accord que vous nous soumettez à signature. Accord proposant une représentation d'un délégué pour 150 agents alors que de grandes entreprises nationales ont fait le choix d'un pour 36 agents, que les propres filiales de la SNCF tournent autour d'un pour 50 agents, comment pouvez-vous justifier d'un niveau aussi faible dans la maison mère ? En serez-vous capable lorsque le pire arrivera ?

Quelques soient les conditions nous sommes tenus par nos engagements et par nos convictions à poursuivre le match. Nous serons de redoutables adversaires malgré tout. Nous userons de tous les moyens à notre disposition pour vous faire reculer.

Mais sachez qu'à force de tricheries, de fautes grossières commises sous les yeux d'arbitres corrompus, la foule s'agite dans les gradins et vous n'êtes pas à l'abri d'un envahissement de terrain par nos supporters les plus déterminés.

A ce moment là il n'y aura plus ni règles, ni limites seulement la colère de ceux que l'on a trop longtemps trahis.

Nous pouvons en cela nous appuyer sur les nombreuses réactions virulentes à la nouvelle que nous avons massivement diffusée sur les réseaux sociaux. Alors que vous promettez aux cheminots, la main sur le cœur, que la région nous fait confiance et que la concurrence ne doit pas leur faire peur tant notre qualité de service est bonne, nous avons appris la semaine dernière que le Conseil Régional Grand Est décidait :

De la privatisation de l'exploitation dès 2021-2022 de la Ligne Epinal - Saint-Dié - Saales - Strasbourg. Appel d'offre dès 2020

De la privatisation de l'Exploitation ET de l'Infrastructure dès 2021-2022 de la Ligne Nancy - Contrex - Vittel. Infrastructure confiée sous forme de concession pour expérimentation (comme les autoroutes). Appel d'offre dès 2020.

De la privatisation de l'Exploitation de la Ligne Strasbourg - Haguenau - Wissembourg dès 2025.

Acheter 22 Régiolis transfrontaliers pour faire du Metz - Sarrebruck. Strasbourg - Landau et Strasbourg - Karlsruhe par Lauterbourg. Et attribuer l'exploitation au privé.

La région estime certainement, comme vous le fait vous-même avec les compagnies de taxi, que réaliser des appels d'offres pourra permettre de faire baisser les coûts. Il reste alors votre ultime argument, celui de placer vos filiales pour remporter les marchés, ce qui n'a rien de rassurant lorsque l'on lit les usages qui ont cours dans ces dernières. Pour exemple la délégation SUD-Rail vous invite à prendre connaissance du dossier paru dans POLITIS N°1522-2018 et titré : « Sferis, un enfer social estampillé SNCF ».

Sferis est une filiale de droit privé créée en 2012 par la SNCF qui intervient sur l'ensemble des métiers de la maintenance et des travaux (Voie, Signalisation et Caténaire) pour faire le même travail qu'elle à moindre coût.

Au cas où votre emploi du temps ne vous permettrait pas de parcourir cet article nous allons extraire certains paragraphes :

« Management par la peur, conditions de travail indignes, mépris du code du travail... La filiale privée du groupe ferroviaire pour les travaux de voirie comprime les coûts en mettant ses salariés en danger. »

« La médecine du travail constate un sur-stress et un syndrome anxio-dépressif. »

« L'entreprise a l'avantage d'embaucher hors statut de cheminot, sous convention collective du BTP, et ne rémunère pas ses ouvriers durant le temps de trajet, jusqu'à 50 km, contrairement à la SNCF. »

« Les journées dépassent fréquemment la durée légale, avec des ouvriers pointant jusqu'à 76 heures par semaine, là où la loi limite à 48 heures maximum le travail hebdomadaire. »

« La direction constate elle-même en juillet 2016 que des ouvriers ont travaillé 22 heures d'affilée, soulignant tout de même que cela ne doit pas être pris en exemple. »

Et enfin, « Début 2018, l'employeur n'avait encore jamais procédé à une évaluation des risques dans l'entreprise, démarche pourtant élémentaire et obligatoire. »

Nous n'aurons de cesse de lutter pour que nos collègues cheminots ne se voient pas un jour contraints à travailler dans une des filiales nauséabondes de la SNCF.

Enfin à l'heure du questionnement sur le renouvellement de la mandature du Président de la SNCF, à l'heure de l'énième exercice de communication de Guillaume Pépy, notre délégation juge bon de rétablir la vérité du bilan des années Pépy.

**Le Président du démantèlement** du système ferroviaire public. Ayant quitté une première fois la SNCF en 1995, il ne reviendra qu'en 1997, comme Directeur Général Exécutif, une fois que le principe de l'éclatement aura été posé avec la création de RFF... tout un symbole !

Sous ses deux mandats-de-trop, cette casse du système prendra la forme de la gestion par activités qui a mis fin à toutes les mutualisations, rigidifié le fonctionnement et fait perdre les compétences système. C'est ce que les experts nommés en 2017 suite aux incidents à répétition en gare de Montparnasse pointent dans leur rapport sur la "robustesse". C'est aussi le président de l'éclatement du système en 3 (SNCF/SNCF-Réseau/SNCF-Mobilités) en 2014, avec en parallèle une multiplication des externalisations par filiales et une sous-traitance massive. Puis, à peine 3 ans plus tard, en 2018, un nouvel éclatement en 4 entités (SNCF/SNCF-Réseau/SNCF-Mobilités/Gares & Connexions) et la filialisation annoncée du Fret.

**Le Président des catastrophes** : Dans sa tribune d'auto satisfaction, le président de la SNCF oublie de dire que ses deux mandats sont aussi marqués par des catastrophes. Il y a eu Brétigny en 2013, Denguin en 2014, Eckwersheim en 2015 et le train fou de Serqueux, toujours en 2015. A cela s'ajoutent de nombreux incidents marquants, comme par exemple la panne géante du RER B de novembre 2012 ou encore celles de la gare Montparnasse en juillet et décembre 2017. La liste est longue...

**Le Président de la destruction des organisations et des collectifs de travail** : Tous ces accidents ou incidents illustrent que ces évolutions d'organisation sont au détriment de la qualité et de la sécurité des services ferroviaires. Fallait-il attendre autre chose d'un président qui a commencé son mandat en 2008 avec un grand forum de ses cadres au Palais des Expositions de Versailles, où il fera venir Didier Lombard, ex-PDG de France Télécom, en présentant l'entreprise et son patron comme modèle à suivre. Tout un symbole quand en mai 2019 le procès en correctionnelle de Didier Lombard et de deux de ses lieutenants, pour la responsabilité de leur management dans la vague de suicides à France Télécom, va commencer.

**Le Président du bilan social désastreux** : au-delà d'un plan social continu sur dix ans, nous sommes passés d'une dizaine de suicides par an entre 2007 et 2011, à un rythme d'une cinquantaine de suicides par an en 2017, avec une omerta coupable sur tout ce qui permettrait d'analyser les liens avec les organisations du travail et de les modifier .... Comme pour Brétigny, PEPY a retenu les leçons des drames de France -Télécom et a mis en place un système qui ne visera qu'à couvrir ses agissements !

M. le président, vous et vos collaborateurs suivez les impulsions de cet homme à la lettre depuis de années. Ceci avec d'autant plus de zèle que vous souhaitez montrer à toute la classe que vous êtes les meilleurs élèves du pays. Vous portez, vous aussi, la responsabilité de ce sinistre bilan. Nous n'avons aucun doute qu'un nouveau PDG ne changera rien à la politique d'une entreprise qui n'a aujourd'hui plus qu'un seul objectif : s'auto-détruire pour laisser la place au privé, à la spéculation et surtout au profit. Seule ombre au tableau, sur votre chemin il y a encore des cheminots qui refusent ce modèle et continueront de se battre.