



INFRALOG LORRAINE

Déclaration liminaire DP du 29/09/17

Monsieur le directeur, chers collègues,

La délégation **UNSA- Ferroviaire** demande une minute de silence pour notre collègue M.Joly décédé brutalement ce week-end.

La période estivale est finie et a été riche en actualités.

Nous ne reviendrons pas sur le rendez-vous manqué des NAO (négociations salariales) faute de moyens, alors que dans le même temps, l'entreprise se félicite d'excellents résultats sur le 1^{er} semestre...Circulez, il n'y a rien à voir !

Ni sur la mise en service des nouvelles LGV en direction de Rennes et Bordeaux, qui est passée inaperçue, les médias et notre président de la République tout fraîchement élu, n'en retenant que le montant des petits fours et du champagne servis lors de l'inauguration.

Par contre, nous revenons sur :

Le 7 juillet dernier, un groupe d'experts ferroviaires indépendants, avec l'aide des équipes de l'Entreprise, a rendu son rapport aux présidents PEPY et JEANTET sur la robustesse des services ferroviaires.

Une des recommandations du comité d'experts est que SNCF Réseau doit se placer en véritable architecte du réseau, en assumant entièrement la responsabilité du pilotage de l'exploitation.

Pour l'**UNSA Ferroviaire**, il faut aller plus loin : si les organisations sont la base de la robustesse, cette dernière est également liée à l'engagement du personnel au service de l'Entreprise.

Ecoëurer le personnel, lui répéter à longueur d'année que la porte est ouverte et que les mécontents n'ont qu'à s'en aller, n'est pas une solution. La qualité du service et la robustesse sont liées aussi à la capacité d'une entreprise à fidéliser son personnel, à remplacer les départs en retraite, à accompagner les jeunes embauchés pour l'acquisition des compétences avec **une formation rapide et de qualité, non bradée à la sous-traitance**. Pour l'**UNSA Ferroviaire**, la robustesse, l'architecture du réseau et les sillons doivent aussi se développer en intégrant les conditions de travail du personnel de nos Etablissements.

SNCF Réseau a réalisé, le 12 juillet, une nouvelle émission d'obligations vertes de 750 millions d'euros sur une durée de 30 ans.

Elisabeth Borne, ministre des Transports, a souligné la nécessité d'un assainissement des finances du groupe SNCF. Cette dette est aujourd'hui de 45 milliards d'euros et elle augmentera encore de 50% dans les dix prochaines années. La ministre indique que concernant SNCF, si l'état remet de l'argent dans le système, ce sera du donnant-donnant.

UNSA, le Syndicalisme en positif !

L'Etat prendra ses responsabilités si chacun fait sa part du chemin, et qu'on s'assure que chacun a fait le maximum.

Or cette dette est celle de l'Etat, pas celle des cheminots. Elle résulte des investissements que les pouvoirs publics ont fait supporter à l'entreprise.

Pour l'**UNSA-ferroviaire**, les cheminots n'ont pas à faire des sacrifices pour une dette qui n'est pas la leur. Ce n'est pas acceptable. Quant aux efforts de productivité, cela fait vingt ans que les agents en font, avec notamment des suppressions de postes chaque année.

A ce stade, notre organisation syndicale ne veut donc pas entendre parler de contreparties.

Le week-end du 30 juillet a contribué à stigmatiser une nouvelle fois le groupe public ferroviaire. Un défaut dans le poste de Vanves a limité le trafic des trains au départ de la gare Montparnasse.

Des travaux d'extension dans le cadre de la mise en service des nouvelles lignes à grande vitesse vers Rennes et Bordeaux avaient été faits quelques semaines avant, puisqu'une montée en puissance était nécessaire afin d'assurer ces nouveaux itinéraires. C'est un défaut dans les travaux qui est à l'origine de la panne.

Le problème est que le rapport produit par le GPF n'indique pas les causes les plus en amont de l'incident. Le rapport ne précise pas qui est intervenu lors des travaux et comment.

Patrick Jeantet, cité par Le Figaro, aurait précisé que tout est rentré dans l'ordre lorsque le système de télécoms pour zones denses, installé pendant les travaux de préparation, a été débranché.

Dans cette affaire, l'**UNSA Ferroviaire** souligne le professionnalisme des équipes de SNCF Réseau qui ont œuvré en nombre pour rechercher le défaut. Cet incident aux fortes conséquences pour les voyageurs a encore une fois démontré la conscience professionnelle des cheminots et leur savoir-faire.

Ce lourd incident doit aussi démontrer que SNCF Réseau ne peut se passer des cheminots expérimentés. La Direction devrait prendre un peu de recul et réaliser que la force de notre entreprise, c'est bien son personnel. Il faudrait donc arrêter d'altérer son engagement ! Il faudrait penser à recruter en masse, à former les nouveaux agents et à témoigner de la reconnaissance à ces agents. Et non pas faire travailler les équipes de M&T dans des conditions sociales et de sécurité de plus en plus déplorables. **Il ne faut pas non plus brader la maintenance et les tâches de sécurité aux entreprises extérieures.**

Pas de trêve estivale, une rentrée sociale sous-tension :

Une rafale d'attaques déloyales envers les cheminots (es).

Des articles parus début septembre 2017 dans différents médias titraient : « *Macron souhaiterait supprimer le régime spécial de retraite des cheminots dès 2018* ». Les articles ont puisé leur source dans le magazine interne de la SNCF, "Les Infos Le Mag". Les faits : « *Emmanuel Macron inaugurerait, samedi 1^{er} juillet, la nouvelle ligne à grande vitesse (LGV) Paris-Rennes. À cette occasion, il s'était entretenu, à bord du TGV, avec dix salariés de la SNCF. Un entretien de trois quarts d'heure au cours duquel il aurait notamment défendu la fin du régime spécial des retraites des cheminots dès 2018* ».

Certains médias ont placé cette information dans leur diffusion juste après le cyclone ravageur Irma. Ces écrits ont de suite trouvé un écho dévastateur auprès du corps social de l'Entreprise. En même temps, les médias relayaient le dépôt d'une proposition de loi sur l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire (TGV, TET et TER). Une tempête se formait et les réactions ne tardaient pas à se multiplier.

Avec cela, les ordonnances sur la « loi travail » qui impacteront tous les salariés du GPF : CDD, intérim, remise en cause du caractère pérenne du CDI « classique » par des CDI de chantiers ou d'opérations, fusion des instances DP, CHSCT et CE, au sein d'un Comité Social et Economique (CSE).

A l'heure où tout va se négocier dans le ferroviaire (financement, concurrence, convention collective, régime de retraite,...), le gouvernement réduit les moyens du dialogue social !

L'**UNSA** invite tous les cheminots, à rester attentifs sur les réelles volontés du gouvernement à l'égard de notre « protection sociale ». L'Entreprise et la Nation, n'ont pas besoin d'un vent de révolte, d'une tornade ou d'un cyclone, alors que les indicateurs économiques s'améliorent tout en restant fragiles. Retenons de cette parenthèse médiatique l'utilisation du conditionnel présent présidentiel (souhaiterait) qui brigue sûrement ne pas utiliser à la fin de son quinquennat le conditionnel passé « j'aurais aimé supprimer le régime spécial de retraite des cheminots ».

Ce 21 septembre, une nouvelle version du Rh 00924 (Mise en œuvre des dispositions de la loi du 21 août 2007 relative au dialogue social et à la continuité service public) oblige désormais les régulateurs sous-station à déclarer 48 heures à l'avance leur intention de participer à une grève. Y-a-t-il d'autres agents de notre établissement, Monsieur le directeur, concernés par la Déclaration Individuelle d'Intention (DII) ?

Pour conclure, sur la région, on annonce le report de la mise en service de la CCR de Nancy qui concerne les postes de Nancy PAI, Varangéville, Blainville, Charmes et Epinal, cette mise en service prévue pour 2023 serait repoussée en 2027....Pouvez-vous, Monsieur le Directeur, confirmer ces dires ?

Monsieur le Directeur, chers collègues, merci de votre attention.