

Monsieur le directeur, chers collègues

Cette déclaration sera plus longue que d'accoutumée tant les événements de ces derniers mois sont conséquents.

La réforme du ferroviaire est un élément important qui impacte l'avenir de notre entreprise et suscite logiquement des points de vue et positionnements différents sur le sujet. C'est la base de la démocratie que de savoir entendre des positions contradictoires. A la SNCF, le mois de juin aura été conflictuel, ce qui est un droit, coloré et bigarré des drapeaux d'organisations syndicales hostiles à la réforme du ferroviaire, mettant selon elles à mal la SNCF au travers de l'attitude des "traîtres" voir des "collabos" dont ferait partie l'UNSA !

Avec sagesse et retenue nous inciterons à ne pas répondre à ce genre de qualificatifs qui n'engagent que leurs auteurs, ces derniers faisant une nouvelle fois la preuve de leur intolérance coutumière...

La grève est un droit, le droit à vouloir travailler également. N'en déplaise à certains, la démocratie a encore valeur dans notre pays !

L'histoire va cependant nous permettre de révéler le double discours qui s'est opéré ces dernières semaines chez certains responsables syndicaux, incitant au conflit.

En effet, c'est le 23 avril 2014 et à l'unanimité des sept organisations syndicales cheminotes parmi lesquelles CGT, SUD-Rail et FO ainsi que des entreprises représentées par l'Union des Transports Publics et ferroviaire (UTP) regroupant SNCF, ECR, THELLO et autres, qu'un accord de méthode sur l'organisation des négociations en vue de l'élaboration d'une convention collective ferroviaire a été signé. C'est la commission Mixte Paritaire Nationale présidée par Jean Bessière qui a été en charge du dossier.

L'objectif affiché a été de préparer un décret qui posera les règles communes d'organisation et de temps de travail garantissant « les exigences de sécurité et de continuité des services publics »

Ce même décret complété par une convention collective commune à la branche s'appliquera à l'ensemble des travailleurs du secteur ferroviaire, qu'ils relèvent de la SNCF ou non !

L'un des objectifs affichés de la Réforme du Ferroviaire réside dans l'harmonisation des conditions d'emploi des uns et des autres afin d'éviter le dumping social.

Quelques événements ont marqué ces deux mois d'été :

- l'adoption le 22 juillet de la Loi portant réforme ferroviaire citée ci-dessus avec une promulgation de cette loi le 04 août dernier,
- l'accident le 17 juillet du TER reliant Pau à Bordeaux venu percuter par l'arrière le TGV Tarbes Paris, accident faisant une quarantaine de blessés dont 13 hospitalisés,
- la convocation de la SNCF et de RFF les 16 et 18 septembre derniers devant un juge d'instruction en vue de leur mise en examen dans le cadre de l'accident de Brétigny.

Ces événements, outre le fait que la Presse en fait chaque fois un large écho, n'ont pas forcément de liens entre eux sauf de constater un système ferroviaire français bien malade depuis des années.

Les accidents ferroviaires n'ont que la fatalité qu'on veut bien leur donner. Et si certains trouvent systématiquement une défaillance technique ou un motif extérieur inattendu, les causes profondes sont également à relier à la maladie chronique dont souffre le système ferroviaire depuis 15 ans. 15 ans de tiraillement entre SNCF et RFF, 15 ans de disette de maintenance du réseau et de manque de moyens pour les équipes Infra.

Vu de l'intérieur, ce n'est certainement pas d'un coup de baguette magique ou autre plan Vigirail que l'on rattrapera, du jour au lendemain, ces 15 années de mauvaise gestion. La responsabilité n'est pas à rechercher dans ses acteurs, mais bien dans son fondement : [à savoir] **la séparation entre Infrastructure et Entreprise Ferroviaire.**

Aujourd'hui, la Loi va permettre la création d'un gestionnaire d'infrastructure unique. Mais ce n'est pas suffisant pour un Système Ferroviaire intégré et efficace. Raison pour laquelle, l'UNSA-Cheminots s'est attachée à imposer une



cohérence sociale, incontournable pour le bon fonctionnement du Groupe Public Ferroviaire.

En interne, le rattrapage en Aquitaine du TGV par le TER est l'**accident de trop qui ravive**, un an après Brétigny, **les mêmes craintes** :

- la mise en accusation des cheminots dans leur fierté de toujours : « la sécurité ferroviaire »,
- la culpabilité de toute une corporation dans son professionnalisme qui œuvre au quotidien pour un service public de qualité,
- le malaise suite aux réponses apportées après les accidents et qui sont toujours du même type, comme les vérifications de grande ampleur sur des installations spécifiques (ici les éclisses, ailleurs les TJD, là-bas les guérites de cantonnement, ...).

Pas question pour nous de penser que ces vérifications ne servent à rien. Elles sont simplement la réponse un peu simpliste pour rassurer le grand public après les accidents. Mais, quid de la maintenance au quotidien ? Quid de la surveillance des installations que les cheminots ne peuvent plus assurer faute de moyens ?

À cet égard, l'UNSA-Cheminots considère que le plan VIGIRAIL ne s'attaque pas suffisamment aux causes profondes des derniers accidents.

L'UNSA revendique :

- de procéder à des recrutements massifs pour suppléer au manque d'effectifs,
- de laisser les équipes de surveillance, de maintenance et de travaux sur leur parcours, au lieu de déplacer sans cesse le personnel sur toute la nation, de chantier en chantier,
- de laisser les nouvelles générations travailler et se former au contact des anciens dans des équipes stables,
- de cesser de faire exécuter la maintenance et les travaux par une main-d'œuvre non qualifiée (entreprises extérieures, intérimaires ou contrats d'avenir),
- de remettre de vraies plages d'intervention régulières, de jour, pour démonter les joints et détecter les défauts.

Au final, rien d'autre que le **savoir-faire** - qui n'est plus à démontrer - des agents de la filière Infra V.

Enfin pour finir, l'accord salarial, que l'UNSA a signé la première, rétablit à la hausse plusieurs inégalités notamment pour les personnels contractuels, ainsi que pour les allocations de déplacement. L'ouverture d'un chantier de réflexion concernant la grille salariale permettra à terme d'évoluer en tenant compte de l'augmentation de la durée des cotisations. L'UNSA se félicite d'avoir été



rejointe par la quatrième OS de l'entreprise qui n'a donc pas réitéré sa posture de "non-signataire" de 2013, ayant affaibli le pouvoir d'achat des cheminots...

L'UNSA a porté ses 23 % de représentativité en signant cet accord.

Au-delà de regretter que l'augmentation générale retenue ne soit pas à la hauteur de celle que nous avons proposée et qui avait comme vertu de rattraper, à minima, le pouvoir d'achat des cheminots dans l'hypothèse d'une inflation en 2014, cet accord propose néanmoins des avancées intéressantes, qui reprennent bon nombre de nos revendications notamment en faveur des salariés contractuels :

- Augmentation de 0.5% sur le traitement au 1er juillet 2014,
- Evolution de 250 à 300 Euros de la prime de vacances dès 2014, avec rappel de 50 Euros sur solde de juillet 2014,
- Alignement des montants des allocations de déplacement du régime général du groupe 2 (qualifications A à E) vers le groupe 1 (qualifications F à H) dès le 1er octobre 2014,
- Extension de l'éligibilité aux personnels contractuels des annexes B et C des allocations familiales supplémentaires,
- GIPAC, Garantie Individuelle du Pouvoir d'Achat des Cheminots renouvelée pour l'exercice « 2011 à 2014 »,
- Ouverture d'un chantier de réflexion concernant la grille salariale, y compris les agents de conduite,
- Accès dès notations 2015 à la position 19 (qualification D niveau 2) et 13 qualification TA niveau 2),
- Mise en place d'un comité de suivi de l'accord.

La négociation et la signature d'accord sont encore possibles, l'UNSA en est la première convaincue. Le dialogue social n'est pas mort si tant est que la Direction s'en donne les moyens. Les termes et le contenu de cet accord salarial apparaissent insuffisants pour certains qui ont beau jeu d'émettre des critiques, ne signant jamais rien et profitant, par contre de la signature des autres tout en les critiquant ; Qu'ils prennent leurs responsabilités, nous verrons ce qu'en pensent les cheminot(e)s !

Merci de votre attention.

