



Comité Central d'Entreprise SNCF  
Séance des 29 et 30 juin 2004.

Déclaration SUD-rail :

## **Déclaration générale.**

*Cette séance du Comité Central d'Entreprise étant la seconde de ce mois-ci, nous pourrions malheureusement reprendre intégralement notre intervention du 2 juin : aucun des problèmes soulevés n'a connu d'évolution positive depuis !*

### **Droit de grève.**

Concernant le droit de grève, SUD-rail réaffirme son opposition à toute remise en cause. La commission ministérielle doit rendre public ses conclusions le 7 juillet ; nous y serons très attentifs et nous attirons l'attention de tous sur le fait que vouloir réduire la conflictualité en provoquant les organisations syndicales serait un calcul fort dangereux.

Ce dossier avait été rouvert par la direction, en interne à la SNCF. Chaque fédération syndicale a été reçue en avril/mai, une table ronde devait se tenir en juin. Nous n'en avons jamais eu de nouvelle. La fédération SUD-rail a fait des propositions sur ce dossier, elle n'est pas la seule. Quand la direction compte-t-elle en discuter ?

A ce sujet, nous considérons que la convocation d'une table ronde sur la charte service public » de la direction, en urgence et en annulant un comité de groupe, le 8 juillet, au lendemain de la présentation officielle des conclusions de la commission ministérielle n'est pas de bonne augure.

**Nous ne mettrons pas le doigt dans quelque processus que ce soit qui conduise à une remise en cause du droit de grève.** Mais nous sommes prêts à aborder bien des points :

- Faire vivre le Statut,
- Renforcer le rôle des représentant-e-s du personnel,
- Améliorer ce que la direction appelle le « dialogue social »,
- Assurer la continuité du service public,
- Renforcer le droit de grève.

En ce sens, la pratique de la direction consistant dorénavant à se faire accompagner d'un huissier dès qu'il y a un conflit social pose problème. Franchement, n'y a-t-il pas d'autres manières de dépenser de l'argent, surtout dans une période où les cheminot-e-s se voient opposer les « restrictions budgétaires » à toutes leurs demandes !

### **Suppression de la CNMS.**

En matière de "dialogue social", nous avons évoqué le 2 juin la décision gouvernementale de supprimer la Commission Nationale Mixte de Sécurité des circulations ferroviaires. Ce choix est dangereux. Les fédérations syndicales, ensemble, ont dénoncé ce choix.

C'est une mesure dangereuse. La sécurité est au centre de l'activité ferroviaire. L'actualité récente, avec le déraillement à 155 Km/h du train 12 321 à Busigny, qui aurait pu occasionner de nombreuses victimes montre bien que la sécurité est toujours à travailler.

### **Ralentissement de vitesse pour défaut d'entretien.**

La presse s'est largement fait écho des annonces de ralentissement sur un certain nombre de lignes exploitées par la SNCF. Ce qui est en cause, c'est le manque de financement par RFF pour l'entretien du réseau. Pourtant en 1996, la création de RFF avait été présentée comme devant permettre d'éviter cette situation ...qui commence à ressembler à ce qui passe en Angleterre !

C'est une convention de gestion entre RFF et la SNCF qui fixe le montant alloué pour l'entretien des voies. Son montant, 2,6 milliards d'euros, est notoirement insuffisant d'autant que le réseau est en mauvais état.

### **Le réseau ferré se dégrade fortement faute d'entretien**

L'âge moyen des rails est de 30 ans, c'est le plus vieux d'Europe !

Idem pour l'âge moyen des traverses : Plus de 30 ans.

De 1985 à 2002 on est passé de 10 000 retraits de rails par an à 16 000. Ce qui indique que le réseau vieillit. L'indice de mesure des défauts de qualité géométrique de la voie est passé de 0,62 en 1999 à 0,65 en 2002 pour les lignes nouvelles. Pour les lignes classiques, durant la même période, il est passé de 1,26 à 1,35. Les incidents sur les ouvrages en terre sont passés de 80 en 1997 à 450 en 2001 ! Il y a donc bien nécessité d'investir rapidement dans l'entretien du réseau.

### **Sortir des logiques comptables**

Tout le monde s'accorde à dire que le ferroviaire est un mode de transport d'avenir, force est pourtant de constater que les moyens ne suivent pas. Nous récusons les idées qui considèrent que nous n'aurions plus les moyens financiers pour entretenir le réseau. Il suffit de se souvenir de l'état du réseau à la libération, de voir l'effort fait par la collectivité dans un pays beaucoup moins riche qu'aujourd'hui. C'est bien un problème de choix politique.

### **C'est à l'état d'assurer la maintenance du réseau**

On estime, selon les sources, qu'il faudrait de 100 à 300 millions d'euros de plus par an pour l'entretien du réseau. Incontestablement, c'est un chiffre à portée de main pour un pays comme la France. Le danger est que les régions risquent, une fois de plus, d'être mises à contribution.

L'état se désengage et la SNCF se tourne vers les régions. C'est déjà ce qui se passe avec la régionalisation. Depuis peu, la SNCF propose aux régions de financer les Corails interrégionaux ... si non elle les supprime ! Il semblerait que ce soit la même chose pour l'entretien du réseau, notamment pour les lignes où circulent des TER. Ces dernières années les budgets transports régionaux ont explosé, il est à craindre que la fiscalité régionale suive la même tendance.

Par ailleurs, la SNCF entend demander à RFF « *des orientations claires sur les performances attendues du réseau* », est ce à dire que l'on pourrait accepter des baisses de vitesse sur certaines lignes au nom des contraintes financières que l'on ne veut pas desserrer ? RFF et la SNCF ont demandé un audit sur l'entretien du réseau, mais avant même le résultat la SNCF estime que « *le gestionnaire d'Infrastructure Délégué (GID, c'est à dire l'Infra) doit améliorer sa productivité* ». Alors qu'elle reconnaît par ailleurs que « *la performance économique semble correcte par comparaison avec les autres réseaux* ».

Pour SUD Rail, la gestion de l'infrastructure dans une optique libérale se traduit par une pression et une contribution accrue pour les usagers et les personnels pour des performances moindres. Plus que jamais une autre politique, basée sur une autre répartition des richesses, s'impose pour sauver le réseau ferré national

## **Salaires.**

La négociation salariale se tenant le 1<sup>er</sup> juillet, nous ne nous étendrons pas sur le sujet aujourd'hui. Juste quelques mots pour rappeler que SUD-rail est partie prenante, bien sûr, de la démarche unitaire concernant d'une part le refus de l'intéressement présenté comme solution au problème des salaires, d'autre part la question de la péréquation des primes de travail pour les retraité-e-s.

Nous rappelons que, pour nous :

- Avec 0%, l'année 2003 n'est pas soldée ... loin s'en faut.
- Avec 1%, l'augmentation de l'année 2004 serait largement inférieure à l'augmentation des prix reconnue officiellement par le gouvernement.
- De plus en plus de cheminot-e-s (contractuel-le-s et cadre permanent) connaissent aujourd'hui la misère, phénomène amplifié parmi les retraité-e-s.

## **Solidaires !**

Dernier point, pour dire la solidarité de la fédération SUD-rail,

- Solidarité active avec les salarié-e-s d'EDF/GDF qui se battent pour la défense du service public ; c'est une lutte qui va au-delà de ces deux entreprises.
- Solidarité active aussi, avec toutes celles et tous ceux qui agissent pour la défense de la protection sociale.