

Nouveau Pacte Ferroviaire

Point étape au 11 avril 2018



Conférence de presse

**Une réforme du ferroviaire toujours inefficace
pour les salariés et usagers !**

SNCF
Sauvons Notre Cœur Ferroviaire



ACTE IV

Préavis de grève du Jeudi 12 Avril 2018 à 20h00 jusqu'au Dimanche 15 Avril 2018 à 7h55

L'UNSA et l'UNSA-Ferroviaire ont organisé, ce mercredi 11 avril 2018, une conférence de presse afin de réaffirmer leurs positions concernant le Nouveau Pacte Ferroviaire. Face à un parterre fourni de journalistes français et étrangers réunis au siège de la fédération UNSA-Ferroviaire,

**Luc Bérille, Secrétaire Général de l'UNSA
& Roger Dillenseger, Secrétaire Général de l'UNSA-Ferroviaire**



ont au préalable rappelé avec fermeté que :

- ✔ La troisième phase du plan d'action de l'intersyndicale des Cheminots s'est mise en place, avec toujours une très forte mobilisation (lundi 9 avril, 43 % de grévistes selon la Direction) et donc une grande majorité de trains annulés (4 TGV sur 5, 2 TER sur 3, 5 Intercités sur 6) ;
- ✔ La quatrième phase est d'ores et déjà concrétisée avec le préavis de grève du jeudi 12 avril 2018 à 20h00 jusqu'au dimanche 15 avril 2018 à 7h55. De nombreux non-grévistes annoncent qu'ils vont rejoindre le mouvement ;
- ✔ Dans ce dossier, le Gouvernement se soucie-t-il vraiment de l'avenir du ferroviaire ou avant tout de son propre intérêt politique ? La question se pose au regard du défilé médiatique des ministres armés de leurs fiches "d'éléments de langage" pour signifier, sur un registre plus ou moins martial, *que tout est arrêté et que rien ne bougera car... Car les dessertes ferroviaires seront de meilleure qualité dans un cadre concurrentiel et qu'en voici les preuves... Le gouvernement l'a déjà décidé et c'est donc forcément bon puisqu'il l'a décidé... On trouvera la réponse à cette question dans ce constat : jeudi et vendredi dernier, huit heures de discussions entre la Ministre des Transports et les syndicats pour aboutir à... Rien !*
- ✔ Dans un contexte aussi fermé, l'UNSA-Ferroviaire dont l'ADN est la NÉGOCIATION, continue résolument à porter ses analyses et ses propositions. Elle a ainsi proposé de multiples amendements au projet de Loi dont l'examen à l'Assemblée Nationale a débuté pour une adoption le 17 avril 2018 du principe de changement de statut du GPF SNCF.
- ✔ En matière de ferroviaire comme pour toute question sociale, rien ne doit se faire contre les salariés du secteur ;

- ✓ La négociation pour trouver un point d'équilibre doit primer sur l'entêtement politique au détriment des salariés et usagers. C'est ce que le Gouvernement doit choisir !
- ✓ Dans ce contexte, l'UNSA enregistre le soutien de nombreuses Organisations Syndicales situées en Europe et dans le monde. La Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) et ses membres apportent leur appui au mouvement en cours. Tous les membres du Comité d'Entreprise Européen (CEE) du Groupe SNCF ont également exprimé leur solidarité contre la réforme du ferroviaire, lors de la dernière plénière.

S'en sont suivies des explications techniques sur les contre-vérités affirmées par l'exécutif et la Direction SNCF, avec leurs conséquences pour les salariés et les usagers :

- ✓ **Fin des recrutements au Statut :**

La fin des recrutements au Statut aura pour conséquence principale de vider les Tableaux d'Avancement des Notations pour l'ensemble des salariés sédentaires et roulants, tous collèges confondus (Exécution/Maitrise & Cadres). Après trois années blanches pour le traitement de base et un Glissement Vieillesse Technicité plus que contraint, les déroulements de carrière seront en stagnation permanente, qui plus est avec des grilles salariales de 1992 "obsolètes" compte-tenu de l'allongement de l'activité découlant de deux réformes de retraites. A France Télécom, dénommée depuis Orange, les postes à responsabilité sont, depuis le changement de statut, réservés aux salariés en CDI ou à celles et ceux qui ont renoncé au Statut. L'avenir du régime spécifique d'assurance maladie et de retraites, proposé comme Caisse de Branche par l'UNSA pour tous les salariés du secteur, sera aussi voué mécaniquement à la disparition, faute de cotisants nécessaires pour maintenir l'équilibre démographique !

- ✓ **Fin des statuts d'Épic pour SNCF Mobilités et SNCF Réseau :**

La fin du statut d'Épic pour SNCF Mobilités et SNCF Réseau signifie que l'État ne se portera plus garant financièrement du GPF SNCF. L'absence d'ouverture du capital au privé n'est en aucune façon inscrite dans le marbre et *de facto* la dégradation de la note de confiance financière qui suivra, entrainera une remontée significative des taux d'intérêts de l'emprunt de la dette, donc de la dette elle-même.

- ✓ **Transfert des salariés suite concurrence dans les TER :**

En cas de perte de marché par la SNCF, seuls les salariés directement liés à la production (et formés sur fonds publics !) intéresseront les nouveaux entrants (de droits privés ou sous société-mère à fonds publics). *Quid*, dès lors, de l'avenir de celles et ceux qui resteront au GPF SNCF ? *Quid* de celles et ceux qui refuseront le transfert ? Des offres de postes en Île-de-France ? Rien n'est réglé actuellement !

✓ **Filialisation de Fret SNCF :**

L'Europe a déjà évoqué le sujet : toute recapitalisation éventuelle de Fret SNCF devra être accompagnée d'une filialisation et d'une nouvelle coupe dans les effectifs ! Depuis 2004 et 2006 (dates de libéralisation internationale et nationale) Fret SNCF a subi la perte de milliers d'emplois et la logistique "voie, ITE, triages" actuelle, serait en grande difficulté pour répondre à un nouveau développement. Tous les échanges avec les parties prenantes se résument à des constats sans arbitrage politique pour un réel report modal de la route vers le rail.

✓ **Services Publics Ferroviaires et Services rendus aux usagers :**

Grands oubliés des discours de l'Exécutif et de la Direction SNCF, les services publics ferroviaires seront tributaires des agents, lignes, gares et relations TER maintenues en l'état. Malgré le démenti du Gouvernement, les 9000 km de lignes proposées à la suppression par le rapport Spinetta sont déjà condamnés : même si des Régions décidaient de s'endetter pour faire un « plan rail », tout le BTP ferroviaire européen est en surchauffe au moins jusqu'en 2025, en raison des travaux colossaux du Grand Paris Express. La baisse des tarifs, l'augmentation du nombre de trains et la qualité de service annoncée à la hausse par l'exécutif et la Direction SNCF suite ouverture à la concurrence ne sont qu'utopies médiatiques sans fondement...

✓ **Reprise par l'État de SA dette ferroviaire :**

Aucune évocation dans les discours, encore moins sur le montant d'une éventuelle reprise de la dette par l'État. Le Premier Ministre a brièvement évoqué une solution en fin de mandat gouvernemental ! Un marché de dupes pour un système ferroviaire non financé dans sa globalité alors que ceci est pour l'UNSA "la pierre angulaire" d'un système efficient !

**L'UNSA considère cette grève d'utilité publique,
l'histoire en rendra compte !**

*SNCF
Sauvons Notre Cœur Ferroviaire*



**L'UNSA invite l'ensemble des salariés à rejoindre massivement
la prochaine phase de grève du 12 au 15 avril 2018**