

Quand la CGT joue au poker menteur en confondant « SA vérité » avec « LA réalité ! »



Un tract CGT ventilé par un mail intrusif a été envoyé aux cheminots(es), provoquant de très vives réactions d'indignation. Sans aucun bilan de mandat 2014/2015 à présenter, sauf des appels à la grève finalement "ignorés", cette organisation syndicale n'en finit pas de jouer sur les peurs en occultant certains aspects de la Réforme du Ferroviaire. Elle propage des analyses réductrices afin de justifier une radicalisation de son discours et de ses actes, tentant d'opposer systématiquement salariés et entreprise SNCF. L'UNSA, première organisation réformatrice de la SNCF et de la Branche ferroviaire éclaire les salariés sur les contre-vérités énoncées par la CGT.

Une entreprise intégrée est-elle obligatoirement une « entreprise unique » ?

Pour la CGT : oui ! Mais la réalité est bien différente.

Pour mémoire, la notion d'entreprise intégrée telle que la présente la CGT **n'existe plus depuis bientôt 20 ans** (date de la création de RFF). Par ailleurs, le 12 février 2014, la CGT, l'UNSA et SUD-RAIL avaient formalisé une plateforme unitaire dans laquelle le premier point stipulait : « ...**En ce sens, nos Fédérations Syndicales affirment les exigences suivantes** » :

- Une réelle réunification du système ferroviaire public par une unicité **économique, sociale et technique** autour d'une entreprise intégrée : la SNCF »

Lors des discussions entre les Fédérations CGT, UNSA et SUD-RAIL, la CGT n'a pas défendu la notion d' « entreprise unique ». Deux approches différentes ?

Depuis, le Groupe Public SNCF a été créé et se concrétise par :

- Une **unicité économique** avec des liens financiers **clairement définis dans la loi du 4 août 2014**,
- Une **unicité sociale renforcée** (mise en place d'un Comité Central du GPF SNCF, négociation des accords au niveau du GPF SNCF, inscription de la mobilité dans le GPF SNCF),
- Une **unicité technique** avec un Conseil de Surveillance, un Directoire,
- Et le **retour de RFF** dans le périmètre de la SNCF.

Le projet de la CGT n'est « eurocompatible » **qu'en théorie**. En pratique, sa mise en œuvre impliquerait d'externaliser toutes les **facilités essentielles*** pour que le ferroviaire puisse fonctionner. Les facilités essentielles, ce ne sont pas seulement la fabrication et la commercialisation des sillons. Ce sont toute la DCF, les gares, les voies de service, les stations-services, l'accès aux ateliers de maintenance,... « *La voie du service public* » (projet de la CGT) aurait donc conduit à **l'externalisation sous contrainte de la moitié de la SNCF**.

Le projet de la CGT est donc dangereux pour une moitié des cheminots.

Réglementation européenne

La volonté de libéralisation du transport ferroviaire s'inscrit dans une volonté européenne depuis la directive 91/440 (1991). En réformant le système ferroviaire français avant la transposition du 4^{ème} paquet ferroviaire, la SNCF, avec la DB, impose ses choix à l'Europe et conforte la création d'un Groupe Public Ferroviaire Intégré.

Pour l'UNSA : nous préférons anticiper et maîtriser les évolutions plutôt que de pratiquer la politique de l'autruche et subir les textes communautaires bruxellois !

Gouvernance

De nombreuses activités produites par la SNCF entrent dans le domaine régulé. Ces activités (facilités essentielles) doivent être produites équitablement en toute neutralité pour tous les transporteurs. Cette neutralité est contrôlée par l'ARAFER (Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires et Routières). Conserver une structure unique (projet CGT) imposerait de sortir de la SNCF Gares & Connexions, la DCF et les EIC, les stations-services, la conception, et l'attribution des sillons, les quais, les voies de service, etc...

Vous avez dit : « pas d'éclatement » ?

Pour l'UNSA : la séparation des activités régulées du transporteur au sein d'un groupe public ferroviaire intégré permet de conserver l'unicité de la SNCF, des emplois au statut, la mobilité et les parcours professionnels au sein du GPF.

Concurrence

Si le 4^{ème} paquet ferroviaire est voté en l'état, l'obligation d'ouvrir les services régulés à la concurrence sera repoussée en 2026. Mais chaque Gouvernement pourra également décider de les ouvrir avant cette échéance.

Cette évolution de date (2019/2026) est le fruit d'un immense travail de mobilisations européennes et de lobbying au niveau communautaire. L'UNSA-Ferroviaire y a contribué largement. Fin 2014, l'UNSA-Ferroviaire avait invité le Secrétaire Général de l'ETF (regroupement des organisations syndicales européennes) pour débattre de ce 4^{ème} paquet ferroviaire.

Pour la CGT, il n'y aurait pas de concurrence du simple fait que l'échéance serait repoussée en 2026 ? Elle semble oublier une **concurrence déjà bien présente** sur l'ensemble de notre territoire : **l'arrivée des bus de la loi Macron.**

Pour l'UNSA : considérer que le texte adopté permet d'aller au bout des conventions en cours et laisse aux États membres de l'Union Européenne la possibilité de passer par des attributions directes, c'est oublier que chaque État membre peut également ouvrir à la concurrence, avant 2026....

Méconnaissance du texte ou manipulation de la CGT?

La dette et le financement

La dette pèse aujourd'hui plus de 40 milliards d'euros. **La CGT mélange avec un certain aplomb deux notions distinctes: la reprise de la dette par certains états, et un service d'amortissement de la dette** (texte dont ils font référence – art 9 de la Directive 2012/34), lui permettant d'écrire « *ils ont menti sur la dette* ».

Une reprise de la dette par l'État serait conditionnée aux règles européennes et pourrait entraîner une privatisation, au même titre que la DB, avec arrêt de l'embauche au statut.

Pour l'UNSA : la création d'un Groupe Public fiscalement intégré permet d'économiser le versement d'un dividende à l'État. L'intégration fiscale permet également au GPF d'échapper à l'impôt sur les bénéfices de SNCF Mobilités. L'UNSA propose également de créer une structure de portage de la dette afin de neutraliser les frais financiers de la dette.

Annoncer aux Cheminots que la dette pourrait être reprise par l'État sans contrepartie est purement chimérique.

Quand la CGT perd le sens des réalités et de la responsabilité

Lors de la séance plénière du 3 novembre 2015, la CGT a, une fois de plus, répété que : « *seule la lutte permettra d'obtenir des avancées sociales !* ». Ces méthodes archaïques se traduisent sur le terrain par l'agression d'un agent de la Mairie de Romilly lors d'une manifestation de cheminots, voire celle du DRH d'Air France. On ne compte plus les entreprises où ces méthodes ont provoqué la fermeture des entreprises !

Pour l'UNSA : nous l'avons prouvé. D'autres voies sont possibles. La pérennisation du statut, la mise en place d'accords « intéressement », les titres restaurants, le plan épargne groupe, les chèques vacances, l'accord d'intégration des salariés du GPF,... sont autant d'exemples démontrant que **les avancées sociales ne sont pas l'exclusivité d'un syndicat aux méthodes parfois contestables.**

Démocratie interne

La démocratie française s'exprime généralement par le vote au scrutin direct ou indirect. Pour les élections professionnelles SNCF 2015, la CGT a tout mis en œuvre pour **empêcher le scrutin** :

- **Techniquement** d'abord, en refusant le vote électronique par la dénonciation de l'accord collectif du 11 juin 2015 sacrifiant ainsi les comités d'établissement territoriaux chez SNCF Réseau,
- **Administrativement** ensuite, en portant l'accord électoral à l'arbitrage de la DIRECCTE,
- **Juridiquement** enfin, en portant l'arbitrage de la DIRECCTE au tribunal d'instance de St-Denis.

La CGT a tout fait pour retarder la date des élections...

Aurait-elle peur des résultats ?

Alors,

Vous avez le choix !

**De faire confiance aux contre-tout,
ou de choisir le premier syndicat réformiste de la SNCF
et de la branche au bénéfice de tous les salariés !**

Le 19 novembre 2015 *Votez*



*La notion de facilité essentielle recouvre l'ensemble des installations (matérielles ou non), détenues par une entreprise dominante, qui s'avèrent non aisément reproductibles et dont l'accès est indispensable aux tiers pour exercer leur activité sur le marché de la concurrence.

UNSA-Ferroviaire 56, rue du Faubourg Montmartre • 75009 PARIS Tél : 01 53 21 81 80 • Fax : 01 45 26 46 65 • federation@unsa-ferroviaire.org

