



Le dossier

Mars 2013



20 février 2013

**Rencontre nationale
de la filière industrielle du Ferroviaire**

Compte rendu des travaux





Bernard Devert, membre du Bureau fédéral

Bonjour et bienvenue à cette rencontre commune entre des salariés de la Métallurgie, de la maintenance RATP et des cheminots. C'est peut-être une première, mais elle se veut être le point de départ d'un engagement commun de la CGT pour le développement des activités productives et d'emplois dans la filière industrielle du ferroviaire.

Comme vous avez pu le constater dans notre invitation, la filière ferroviaire représente un atout important pour répondre aux enjeux du transport des personnes, comme des marchandises, en tenant compte des questions environnementales.

En France, ce sont à notre connaissance :

- 21 000 emplois dans les études et la production,
- 24 000 dans la maintenance et la réparation,
- 37 000 dans le maintien et le développement des infrastructures.

La France est le troisième marché au monde en termes d'investissements et d'achats de matériel. L'une des caractéristiques de notre filière est,

que l'essentiel de son financement repose sur des fonds publics, en particulier des collectivités locales et régionales. Pourtant, l'emploi n'est pas au rendez-vous. Les grands groupes industriels ont leur propre stratégie de compétitivité : recherche de la baisse des coûts, délocalisations et sous-traitance. Le fameux « cœur de métier » se concentre sur les activités les plus rentables : conception, intégration et maintenance.

Notre rencontre se veut être un moment d'échanges, d'appréhensions communes et d'élaborations d'axes revendicatifs, de propositions sur lesquelles nous pourrions mener une campagne nationale, à partir des entreprises et des territoires. De ce point de vue, nous vous proposerons de mettre en place un collectif pour mener cette campagne afin d'élaborer un document qui tirerait les enseignements de cette journée. Nous pourrions aussi avoir des rencontres régionales au plus près du terrain pour à la fois, engager nos équipes syndicales et permettre aux salariés de peser dans les choix du ferroviaire.

Nous vous proposons donc de nous placer dans la perspective que la CGT porte depuis plusieurs années, à savoir, gagner une véritable politique industrielle et de développement de l'emploi dans notre pays.

Au moment où le patronat et le gouvernement considèrent que seule, la baisse du coût du travail et la flexibilité, avec le pacte de compétitivité et l'accord de l'ANI du 11 janvier, se placent dans une logique d'austérité, de contractions des dépenses d'investissements et de réductions de dépenses des collectivités. On veut nous enfermer dans une logique de l'offre, entendez par là, opposer une politique en faveur de la réponse aux besoins de la population et du pays. C'est le tout à l'exportation qui

domine, avec des entreprises internationales sur le marché mondial, au risque de fragiliser l'activité, le potentiel et l'emploi au niveau national.

Nous considérons que l'on ne peut pas accepter que les investissements, les fonds et aides publiques, et les politiques publiques ne prennent pas en compte la promotion de l'emploi industriel et de services en France, comme au niveau européen d'ailleurs.

Avec notre rencontre, nous voulons lancer une campagne sur l'urgence d'une politique industrielle cohérente, ouvrant des perspectives sociales et économiques. Cela pose la question d'une démarche, d'une analyse et des outils qui portent notre proposition et aident les militants et salariés à gagner une autre logique qu'aujourd'hui.

Nous proposons d'organiser cette journée en deux temps. Ce matin, nous écouterons la présentation faite par Pierre-Yves Bour, du cabinet Sécafi, à partir du vécu, des expériences et de ce qui se passe dans vos entreprises, mais surtout sur le diagnostic que nous pourrions en tirer ensemble.

Cet après-midi, nous essayerons de définir nos axes revendicatifs et les propositions que nous pourrions porter ensemble, dans l'objectif de permettre aux salariés de peser sur les choix, en lien avec un socle social fort.

Cela nous demandera de créer les conditions d'une meilleure coopération entre nos fédérations et les syndicats de différentes entreprises, notamment les donneurs d'ordres et les sous-traitants. Dans ce domaine, nous ne partons pas de rien et je vous invite à engager cette réflexion pour que cette rencontre soit vraiment utile à votre activité.





Une filière ferroviaire à construire

Situation d'ensemble et enjeux

Présentation par le Cabinet Secafi, Pierre-Yves BOUR

I. La filière : ses acteurs, les emplois, les organisations professionnelles, les démarches filières.

1. Chiffres clés de l'industrie ferroviaire française

En 2011, l'industrie ferroviaire française (matériel roulant et signalisation) a enregistré un chiffre d'affaires de 4 milliards d'euros, dont 1 milliard à l'export. Ses effectifs directs s'élevaient à environ 18 000 salariés, mais le secteur dans son ensemble en occuperait 30 000 répartis dans plus d'un millier d'entreprises (fortement concentrées dans la région Nord). Ces dernières travaillent essentiellement pour deux grands donneurs d'ordres (Alstom et Bombardier), ainsi qu'une multitude d'intervenants plus ou moins spécialisés et de prestataires d'ingénierie et d'intérim.

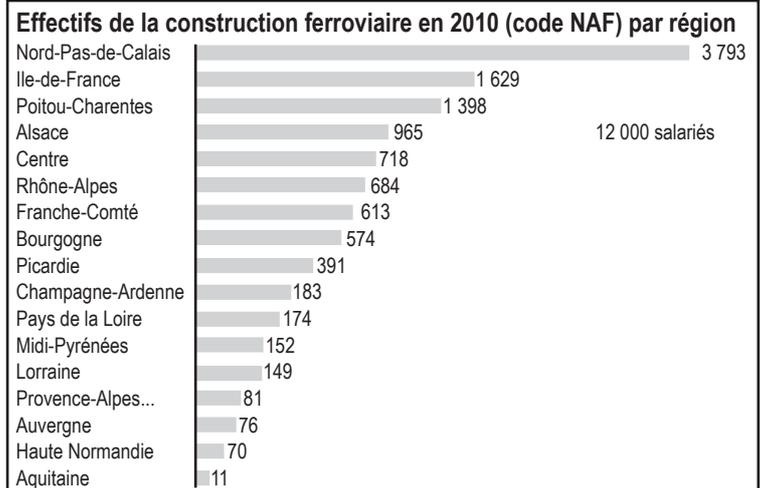
A cela s'ajoutent les activités de constructions d'infrastructures ferroviaires (Colas Rail, Eiffage, Eurovia), estimées à 2,5 milliards d'euros, les activités de la maintenance et des infrastructures de la SNCF, de la RATP et des TUP, et les opérateurs de fret.

2. Principales organisations sectorielles professionnelles et les principales démarches filières

Les principales organisations sectorielles professionnelles sont l'UNIFE (organisation internationale) et des associations professionnelles européennes, nationales ou régionales qui regroupent les grands acteurs, constructeurs et sous-traitants du secteur, dont la FIF.

Parmi les principales démarches filières, on peut citer :

- le Grenelle de l'Environnement de 2006 ;
- SHITF2 Rail, qui regroupe les onze principaux acteurs européens ;
- la démarche du comité stratégique de la filière ferroviaire (août 2010) ;



- l'initiative FIRST, portée par la FIF ;
- le rapport Bocquet-Patternote de juin 2011 ;
- les assises du Ferroviaire lancées en octobre 2011 ;
- diverses initiatives régionales, comme le pôle de compétitivité I-Trans, ou Mécateamcluster en région Bourgogne.

II. Le marché : constats, enjeux, opportunités et problématiques

1. Constats, enjeux, opportunités et problématiques

Le secteur ferroviaire est une industrie de long terme, structurante, d'aménagement des territoires et d'accompagnement des évolutions de la société. C'est un levier de relance économique, avec de réels besoins de renouvellement et de modernisation.

On observe, par ailleurs, une volonté européenne de libéralisation, de mise en concurrence accrue et de création d'un réseau unique.

Il existe également une contradiction entre une logique économique et sociale qui devrait voir le fret se développer et son recul (en particulier en France).

On note par ailleurs une problématique de rénovation des réseaux ferrés en France.

On peut remarquer une augmentation du nombre de constructeurs, en particulier asiatiques, dans un contexte d'absence de croissance significative du marché en Europe, d'où une forte concurrence sur les prix.

On peut souligner le problème spécifique de la grande vitesse, qui reste un marché de niche.

Enfin, il est nécessaire pour les entreprises françaises de conserver une avance technologique et/ou de baisser les coûts.

2. Situation de la filière industrielle ferroviaire française par rapport aux marchés

La filière industrielle ferroviaire française présente les caractéristiques suivantes :

- une capacité à faire des offres complètes ;
- une bonne image de marque et une crédibilité de son savoir-faire ;
- une présence à l'international, mais dans un contexte de concurrence accrue.

III. Le Fret : un risque de marginalisation ; une opportunité laissée pour compte ; un risque de marginalisation et de non retour ; un relais de croissance ; un enjeu très fort pour l'emploi.

La part modale du non-routier et non-aérien en France est en baisse, passant de 19 % en 2000 à 12 % en 2011, bien que le Grenelle de l'Environnement envisageait sa remontée à 17,5 % en 2012, puis 25% en 2025. Il n'y a cependant pas de fatalité, puisque, comme le montre l'exemple allemand où le fret a progressé de 38,3 % sur la même période.

A force de les reculer, il arrivera un moment où le montant des investissements sera tel que la remise à niveau de cette filière s'avérera trop coûteux. 70 % du matériel ferroviaire de fret a en effet plus de trente ans.

IV. Le réseau : un retard pris avec le risque d'arbitrages budgétaires.

Avec 30 000 kilomètres de lignes, dont 13 000 à voies uniques, 8 000 voies classiques utilisées pour le TGV et 2 000 spécialisées pour le TGV, le réseau ferroviaire français connaît une véritable nécessité de renouvellement et de maintenance. Mais le système ferroviaire est historiquement endetté et déficitaire, en raison notamment du financement de la construction des LGV, la création de RFF en 1997, n'ayant pas apporté de solution au problème de la dette (passée de 20 milliards d'euros en 1997 à 28,6 milliards aujourd'hui).

V. Quelques illustrations des évolutions sociales : vieillissement et baisse des effectifs ouvriers

On observe dans la filière ferroviaire un vieillissement et une baisse de l'effectif ouvriers, composée essentiellement de salariés de plus de 50 ans. Cette filière est donc vieillissante, avec tous les risques que cela comporte en termes de perte de compétences. A contrario, les ingénieurs et cadres représentent maintenant la moitié de ses effectifs, avec une population plus jeune. Quant à la population des ATAM, elle se situe dans une situation intermédiaire entre celle des ouvriers et celle des cadres.

Concernant plus particulièrement la SNCF, les départs non remplacés y ont entraîné un glissement progressif de la pyramide des âges, aboutissant au vieillissement de la population. Réflexions, idées, préconisations

1. Déterminants d'évolution

Six phénomènes sont à l'œuvre dans la filière ferroviaire :

- Une régionalisation entre commandes et productions, l'activité des sites français dépendant de plus en plus des commandes françaises et de l'Europe de l'Ouest.
- Avec une stratégie de réduction des coûts par externalisation et accroissement des achats dans des régions à bas coûts, qui vient se surajouter au processus de régionalisation.
- A l'inverse, les systèmes électroniques, en gare, de signalisation, embarqués, d'information, de communication et de gestion prennent une part de plus en plus importante dans l'activité ferroviaire, d'où l'augmentation de la part des embauches de cadres et d'ingénieurs.
- Le manque de volontarisme politique au développement du fret et le vieillissement du réseau sous contrainte d'endettement.
- Une évolution sociale très caractéristique de la montée en puissance des effectifs cadres, qui se rajeunissent, et de la baisse des effectifs ouvriers, qui vieillissent.

2. Réflexions, alternatives, préconisations

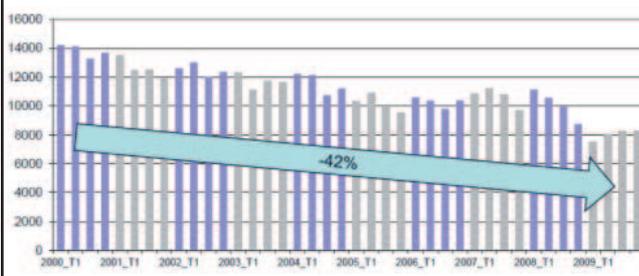
- Bousculée par la crise économique, la filière, en particulier les acteurs sous-traitants, est durement fragilisée. Toutes fermetures d'activités entraînent des pertes d'emplois et de savoir-faire forcément difficiles à reconstruire.
- Plutôt que de favoriser la problématique des coûts de production, toujours annoncés trop élevés par les donneurs d'ordres, l'idée devrait plutôt être de voir, comment on peut faire mieux, grâce à des investissements, une bonne organisation, la formation, le développement des compétences. Il faudrait chercher à produire plus efficacement.
- Il faut également poser la question de réinternalisation, en montrant quels sont les coûts d'une externalisation et en exigeant des entreprises qu'elles se posent la question des coûts complets et des risques avant d'externaliser.
- Il est nécessaire de protéger les

PME et leur savoir-faire, en leur donnant de la visibilité et des volumes, en favorisant leur mise en réseau, en accompagnant financièrement les investissements et la R&D et en inventoriant les savoir-faire et les compétences.

- Enfin, il ne faut pas oublier les préconisations du rapport d'Alain Bocquet, en l'occurrence l'organisation de la filière, la relance du fret, la structuration nationale et européenne, les « sillons d'essais », les investissements publics, l'ouverture aux marchés internationaux, la formation professionnelle et le renforcement des relations entre donneurs d'ordres et sous-traitants.

Dans ce contexte, le transport ferroviaire de marchandises semble condamné à une érosion inexorable de ses trafics...

Transport de marchandises par voies ferrées (y.c. nouveaux opérateurs ferroviaires) en M de Tkm

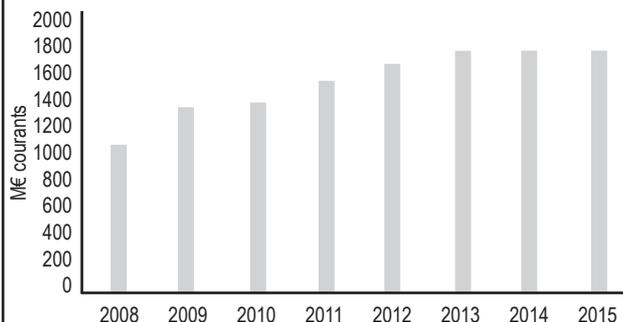


Le plan de rénovation du réseau

A partir de ce constat et des préconisations de l'audit, a été bâtie une stratégie de rénovation du réseau, en particulier pour la voie et la signalisation

La rénovation du réseau est un grand enjeu national, et une priorité pour l'action de RFF : sur la période 2008-2012, RFF renouvellera 3 940 km de voies et 1 430 appareils de voie pour 7,3 Mds €.

Investissements de renouvellement



L'objectif industriel sur 2008-2015 a été établi à 13 Mds € pour 6 420 km de voies et 2 420 appareils de voie.

Bernard DEVERT

La présentation n'a pas du tout parlé du marché de la maintenance du matériel, activité dans laquelle Alstom a annoncé vouloir acquérir des compétences et décrocher des marchés. Quelle est la situation ?

Pierre-Yves BOUR

Si Alstom a effectivement affiché son intention de gagner des parts de marché dans la maintenance, c'est essentiellement hors d'Europe. Cependant, il veut aussi accroître son activité de maintenance en France, d'abord parce qu'elle reste faible, ensuite parce que la SNCF cherche à externaliser une partie de la sienne. Je précise par ailleurs que lorsque Alstom dit vouloir développer son activité de maintenance, il entend aussi en sous-traiter une partie.

Gérard SALANGROS, Valdunes Trith

Valdunes, qui fabrique des roues et essieux pour matériel ferroviaire, est confrontée aux mêmes problèmes que les autres entreprises. Nous sommes engagés dans une confrontation de classe entre capital et travail. L'objectif de notre patron est de dégager le maximum de profits pour ses actionnaires, ce qui l'a conduit à réduire les investissements et à mener une politique sociale minimale. A cause de ce manque d'investissements, nous avons perdu des commandes de la SNCF au profit d'un constructeur espagnol. La situation devient donc compliquée, car le marché de la SNCF était un marché de proximité, qui portait sur du matériel que nous connaissions bien.

Aujourd'hui, nous sommes obligés de chercher des commandes ailleurs et depuis le début de 2012, les salariés de Valdunes Leffrinckoucke sont contraints de chômer quatre à cinq jours par mois.

Par ailleurs, Valdunes a investi depuis 2010 dans une petite unité qui assure la maintenance et la réparation de roues et d'essieux. Il s'est aussi porté acquéreur de l'atelier de Montigny-lès-Metz que la SNCF souhaitait privatiser, dans l'idée de faire plus de profits, mais ce projet ne devrait pas se finaliser et heureusement, car il aurait sans doute conduit à des destructions d'emplois. Valdunes a donc annoncé vouloir reporter ses investissements sur son propre site de réparation.

Christian GARNIER, Alstom Saint-Ouen

La situation actuelle nous impose non seulement de réfléchir, mais également d'agir. En effet, si les effectifs d'Alstom Transport France sont en baisses, ceux d'Alstom Transport SA sont plutôt en hausses. Alstom construit en effet des unités de production, de conception et de R&D, dont une partie de la production reviendra en France par la suite. Alstom a par exemple construit une usine de motrices au Kazakhstan, une usine de montage de tramways en Algérie, une usine de construction de métros en Inde et il est évident que ces sites ne s'adresseront pas seulement à leur marché domestique. Alstom a même annoncé vouloir faire développer en Inde des logiciels de PAI (poste d'aiguillage informatique) aujourd'hui exclusivement développés en France.

Au premier semestre de l'exercice en cours, Alstom Transport aura vu son carnet de commandes croître de 72 %. On aurait pu en attendre une augmentation des effectifs et de la R&D, mais celle-ci a diminué de 32 000 euros lors du dernier exercice. Alstom commande aujourd'hui 70 % de sa production à l'extérieur de ses établissements et seulement 50 % en France, son objectif étant d'accroître encore la part achetée à l'étranger. Le groupe Alstom Transport n'est pourtant pas en difficulté, puisque ses marges opérationnelles sont revenues au niveau de 2007 et que les dividendes versés à ses actionnaires ont augmenté de 29 % lors du dernier exercice. Alstom Transport est donc très rentable, ce qui ne l'empêche pas de continuellement renégocier à la baisse les contrats qui le lient à ses sous-traitants.

En onze ans, la proportion d'ouvriers dans l'effectif français d'Alstom est passée de 45 % à moins de 20 %, alors que dans le même temps, celle des cadres est passée de 20 % à 50 %. Cela témoigne bien d'un choix délibéré de casser l'outil de production en France et de faire produire ailleurs. Nous devons donc mettre sur pied un collectif de travail qui regroupera l'ensemble des filières et nous fixer un plan de travail. Si nous voulons que les choses bougent, les salariés doivent s'emparer du problème et nous sommes les seuls à pouvoir leur donner les éléments qui le leur permettront.

Marc GRAVE, Technicentre SNCF Lille

Alstom souhaite se développer sur le marché de la maintenance, mais ce n'est pas son rôle, de même, que la SNCF n'a pas vocation à construire des trains. La direction de la SNCF essaye de mettre ses sites de maintenance en concurrence avec des entreprises privées, mais il faut savoir que si Alstom se développe dans le marché de la maintenance, elle engagera des intérimaires ou des salariés d'Europe de l'Est payés au « lance-pierre » pour assurer le travail, alors que les salariés de la SNCF, eux, ont un statut et de vrais contrats. Plutôt que de nous concurrencer, laissons l'activité de maintenance à la SNCF et battons-nous pour qu'Alstom continue à fabriquer en France ! A chacun son métier et il y aura du travail pour tout le monde !



Michel POCE,
Bombardier Transport Crespin

Notre vrai problème, c'est le capitalisme. Bombardier n'a qu'une entité en France et douze sites en Europe, où est construit 60 % du matériel utilisé sur le réseau francilien. A Crespin, nous ne faisons essentiellement que réparer les erreurs commises dans les autres pays, en particulier les soudures. Cette année, notre site aurait enregistré 37 millions d'euros de pertes, alors que notre groupe a versé 23 millions d'euros de dividendes à ses actionnaires ; il faudra m'expliquer comment cela est possible ! Tout ce que recherchent des groupes, comme Alstom ou Bombardier, c'est à gagner toujours plus d'argent et rien de plus. En exemple, le PDG de Bombardier Transport Europe s'est octroyé une augmentation de salaire de 47 %, alors qu'ils ne nous propose que 1,2 % d'augmentation générale et 0,8 % d'augmentation individuelle. Quant à la répartition de la production entre sites, c'est la direction générale, basée à Berlin, qui décide de tout, et la direction de Bombardier Crespin ne dit jamais rien.

Raymond GAUTHIER,
Siemens Transport F, Chatillon

A la mort de Jean-Luc Lagardère, la société Matra Transport International a été cédée à Siemens, qui est de ce fait devenue concurrent d'Alstom et de Bombardier. Le problème, c'est qu'Alstom est favorisée en France, comme le montre l'attribution du récent contrat du métro de Lille (300 millions d'euros). La perte de ce contrat nous a fait très mal et les salariés de mon site sont très inquiets. Je tiens donc à rappeler que nous faisons partie du même syndicat, que nous défendons les mêmes valeurs, et que nous devons être unis ; malheureusement, nous sommes dirigés par des personnes qui ne pensent qu'à faire de l'argent et qui ne se font aucun cadeau. Nous espérons maintenant que notre entreprise pourra tirer partie des projets liés au Grand Paris.

Nasser MANSOURI,
secteur économique confédéral

Ce qui ressort des interventions de ce matin, c'est que la syndicalisation des jeunes et des cadres est un enjeu fondamental si nous voulons avancer. Il en ressort également un besoin de solidarité entre tra-



vailleurs, en France comme ailleurs. Notre ennemi, c'est le capital, et les autres peuples ont eux aussi besoin de se développer. N'oublions donc pas que la solidarité est une valeur fondamentale de la CGT.

Sur la question du financement proprement dite, il faut là encore sortir d'une vision trop limitée. La question est d'abord de savoir ce qu'il faut financer et pour quoi faire. Le financement doit-il servir à acheter des produits à l'étranger ou à créer des emplois et répondre aux besoins de la population ? Le financement, c'est aussi tout ce que l'entreprise peut apporter à la collectivité et à cet égard, cette question ne doit pas être séparée de celle de la fiscalité et des aides publiques.

Dans cette perspective, il existe deux types de financements : ceux dégagés par l'entreprise et ceux qui proviennent de l'extérieur. La nuance entre les deux n'est pas neutre. Les bénéfiques, au lieu d'être utilisés pour l'investissement et l'emploi, sont en effet souvent versés aux actionnaires. La question de l'utilisation des bénéfiques est donc fondamentale. L'entreprise crée-t-elle des emplois, augmente-t-elle les salaires ou se contente-t-elle de faire des profits ? Et comment ceux-ci sont-ils utilisés ? On constate en effet que plus les dividendes augmentent et moins les entreprises investissent dans la R&D.

Quant aux financements de l'extérieur, ils proviennent essentiellement de la puissance publique, à savoir l'Etat et les collectivités locales. Malheureusement, du fait des

contraintes budgétaires imposées par le traité de stabilité européen, il n'y a plus assez de financements pour l'investissement public. Par conséquent, si l'on veut libérer des marges de manœuvre, il faut remettre en cause le traité européen.

Une autre question importante est celle de l'épargne. Elle est extrêmement importante en France, mais le problème, c'est qu'elle est utilisée essentiellement pour réaliser des opérations financières. L'enjeu est donc de savoir comment elle peut être utilisée en faveur de l'emploi et du développement industriel.

Se pose également la question du rôle du système bancaire, souvent négligée dans nos débats. Sur ce point, la CGT développe l'idée d'un pôle financier public destiné à financer l'activité économique. Mais cela ne veut pas dire que l'on demanderait aux autres banques de faire autre chose. Ce que demande la CGT, c'est que l'ensemble du système bancaire soit mobilisé au service de l'emploi et du développement industriel.

Je rappellerai pour finir que la question du financement n'est pas dissociée de celle du droit des salariés à intervenir sur les choix de gestion des entreprises. Pourquoi ne pas envisager, alors que les syndicats des entreprises industrielles et des banques portent le même projet ? Le problème, c'est que nous avons souvent du mal à faire un lien entre syndiqués de l'industrie et syndiqués de la banque et de la finance. Il me semble donc extrêmement important que les syndicats de ces filières soient en contact. Les travailleurs



doivent également s'assurer que les aides publiques sont bien utilisées en faveur de l'emploi et du développement industriel.

Bernard DEVERT

La spécificité de la filière ferroviaire, c'est que le matériel est acquis grâce à des fonds publics, par le biais des collectivités locales qui sont aujourd'hui « à secs ».

Si les collectivités doivent se tourner vers des groupements bancaires pour financer les activités ferroviaires, ce sont les citoyens qui devront en payer les intérêts. Pour leur part, les constructeurs réfléchiraient à ne plus vendre du matériel mais des heures d'utilisation de ce matériel, ce qui éviterait aux collectivités locales d'avoir à l'acheter. Autrement dit, si nous ne portons pas la question du financement, les patrons, eux, trouvent des moyens de la contourner, avec des conséquences industrielles et sociales très fortes. Il faut donc que nous y travaillions entre fédérations et que ce travail se traduise dans une filière.

Nasser MANSOURI

Le problème, c'est que les banques ne leur accordent plus de crédits. D'où l'idée d'un pôle financier public.

Jean-François BUCKMANN, Centre d'ingénierie et de matériel SNCF

Le centre d'ingénierie et de matériel de la SNCF (270 ICT) élabore les cahiers des charges soumis aux différents constructeurs lors des appels d'offres. Dans ce cadre, il est vrai que nous travaillons avec Als-

tom dans une forme de « partenariat culturel ».

Le président actuel de la SNCF cherche à réduire les activités qui ne font pas partie du « cœur de métier » de l'Entreprise. Or l'ingénierie est concernée et certaines perspectives font état de 30 % d'effectifs en moins d'ici à 2016, ce que qui suppose que l'on s'acheminerait vers une procédure de type achat sur catalogue alors que pour nous, le développement du matériel devrait être l'orientation à suivre.

Concernant la maintenance, la SNCF sait la faire. Notre mot d'ordre est donc de la développer pour qu'elle soit moins coûteuse. Si nous arrêtons de la faire en interne, la direction de la SNCF cherchera à la faire assurer au moindre coût, avec toutes les conséquences que cela pourra avoir pour ses sous-traitants.

Sylvain TERNE,

Technocentre St Pierre des Corps

Mon site entretient du matériel fabriqué par Bombardier, qui nous a fourni une trame de maintenance. En voulant externaliser cette tâche, la SNCF cherche à diminuer ses effectifs d'ingénierie. Or la logique d'un exploitant n'est pas la même que celle d'un fabricant. La SNCF cherche à faire durer le matériel le plus longtemps possible, alors que les patrons d'Alstom et de Bombardier chercheront à faire le plus d'argent le plus rapidement possible. Alstom sait fabriquer des trains, la SNCF sait les maintenir et les techniciens des deux entreprises doivent pouvoir continuer à échanger entre eux.

Le problème, c'est que les effectifs d'exécution de la SNCF ne cessent de diminuer et que la transmission de savoir entre anciens et nouveaux n'est plus assurée. Pour sa part, notre direction y répond en réembauchant ses anciens ou en les faisant travailler pour elle, mais avec un statut d'auto-entrepreneur. Notre direction nous place dans une situation qui ne nous permet plus de faire circuler les trains comme il le faudrait, ce qui nous oblige à multiplier les dérogations pour le matériel roulant. Elle cherche ainsi à démontrer que nous ne savons pas travailler et à ouvrir plus facilement la voie à une privatisation.

Philippe FIX,

Alstom signalisation Saint-Ouen

Nous avons déjà connu des externalisations, puis des délocalisations d'activités de production. Nous connaissons maintenant des délocalisations d'études et de logiciels de PAI et notre direction chercherait également à déposséder les établissements de leurs brevets, qui seraient confiés à une filiale spécifique. Les établissements devraient alors payer des royalties à cette dernière et puisque c'est elle qui gèrerait la politique de R&D, ils perdraient la main sur l'usage de leur savoir-faire, qui risquerait à son tour d'être délocalisée. Il s'agit là d'un autre aspect de l'exploitation financière maximale du secteur ferroviaire.

Bernard DEVERT

La question de la maîtrise des savoir-faire n'est effectivement pas une mince affaire, car quand on le perd, il est très difficile de les reconquérir ensuite.

Jean-Pierre HAPIOT,

Afr-Titagarm, Douai

Malgré le Grenelle de l'Environnement, je me demande ce que nos responsables politiques veulent faire en matière d'environnement. Quand en arriverons-nous enfin à une véritable autoroute ferroviaire qui permettra de réduire l'impact environnemental des transports ? Je trouve incroyable que nous n'arrivions toujours pas à obtenir une décision politique de renouvellement du matériel de fret en France, alors que cela permettrait de donner du travail à tout le monde. Pour ce qui concerne mon entreprise, elle est passée en quelques années de 80 à

215 salariés, ce qui montre bien que lorsqu'on se bat pour conserver son savoir-faire plutôt que pour obtenir de meilleures primes de licenciement, on peut y arriver.

**Christophe HOURCADE,
Cheminots des Hautes-Pyrénées**

La filière ferroviaire ne se résume pas au TGV et au TER. C'est aussi tout le matériel utilisé pour d'autres activités, telles que les trains d'équilibre du territoire, soit 38 lignes, 330 trains, 367 dessertes et 100 000 voyageurs transportés quotidiennement. Or l'avant projet d'Acte III de décentralisation stipule que ces trains ne seraient plus considérés comme d'intérêt national, exceptés ceux reliant des villes de plus de 100 000 habitants. Cela voudrait dire que 70 % de ces lignes seraient transférées aux régions, qui souffrent déjà financièrement. Ce serait un nouveau désengagement de l'Etat et un véritable scandale, car cela ne répondrait pas aux besoins des usagers et nuirait à la cohésion du territoire. Surtout, cela ferait disparaître un peu plus l'idée de service public. Nous avons donc besoin d'une mobilisation nationale, de la Confédération aux unions locales et en lien avec les usagers, en faveur des trains d'équilibre du territoire.

La SNCF exerce aussi une autre activité, les trains spéciaux, qui sont jugés non rentables, alors qu'ils répondent eux aussi à un besoin. Cela est notamment le cas des trains de pèlerinage (49 voitures corail et 9 voitures ambulance), qui disparaîtront totalement d'ici à 2016, l'entreprise ayant décidé de ne plus financer la rénovation de ce matériel et de faire basculer ses usagers vers le TGV.

Quant aux autoroutes ferroviaires, elles constituent effectivement un enjeu important pour l'environnement et l'aménagement du territoire, mais il ne faut pas non plus oublier le maillage du territoire et nous devons regagner l'idée d'un véritable service public du fret. Si nous n'obtenons pas un moratoire sur ce sujet dans les prochains mois, il sera peut-être trop tard.

**Denis JEANGERARD,
Alstom Transport, Belfort**

Jusqu'à 1993, Alstom était un énorme conglomérat. En 1993, la direction a décidé de filialiser ses activités en créant des entités baptisées Alstom Transport, Alstom Power,

etc. Aujourd'hui, nous sommes entrés dans une nouvelle phase : la direction souhaite que ces filiales deviennent indépendantes, dans le but de créer des joint-ventures ou des filiales avec d'autres sociétés, par exemple avec la SNCF pour l'activité de maintenance. Nous sommes donc à l'aube d'une ère capitaliste nouvelle qui me semble dangereuse.

**Josselin PORTALIER,
fédération CGT des cheminots**

Je partage tout ce qui a été dit ce matin sur la mise en concurrence des cheminots et des constructeurs. Ainsi, il faut savoir que lorsque la SNCF achète un train, elle fait intervenir plus de juristes que de techniciens. Si Bombardier lui fournit des documents de maintenance, c'est pour qu'elle puisse éventuellement l'attaquer en cas de surcoût de maintenance. L'histoire montre pourtant que le monopole public est une réponse efficace aux besoins de la société et que constructeurs et cheminots ont toujours travaillé en bonne intelligence. C'est la doctrine libérale de mise en concurrence imposée par l'Europe qui a conduit à la situation actuelle du fret, dont la part est tombée à moins de 10 %. C'est cette même doctrine, que l'on cherche à nous faire entrer de force dans la tête, qui va ouvrir la porte à des trains de voyageurs gérés par des opérateurs privés.

Sur la question du financement, on peut se demander si c'est aux régions d'acheter du matériel. Les régions veulent en effet toutes avoir

leur propre atelier pour entretenir leur matériel. Or cette politique de « balcanisation » conduit à une moindre efficacité économique. Pour sa part, la SNCF continue à investir, pas dans le matériel ou dans l'infrastructure mais en achetant des sociétés de location de voiture ou des transporteurs routiers dans d'autres pays européens, ce qui ne sert en rien à répondre aux besoins.

La direction de la SNCF essaie de nous faire croire que l'autre est un ennemi. Heureusement qu'il y a la CGT. Notre première victoire, c'est de nous réunir ici tous ensemble et de dire quel projet de société nous portons. La question est maintenant de savoir comment mettre notre intelligence en commun et quelles luttes mener ensemble. Les syndicats de la SNCF doivent définir le matériel dont leur entreprise a besoin et ceux des constructeurs doivent leur dire ce que leur entreprise est capable de construire. La SNCF aura par exemple besoin prochainement de matériel de fret et de nouvelles rames de RER. Il faut donc que nous nous emparions de cette question pour qu'elle puisse être traitée en bonne intelligence, dans le respect des conditions de travail des salariés.

Nous devons également sortir de la logique de lean management qui conduit à avoir plus de personnes chargées de dire aux autres, comment elles doivent travailler que de personnes qui travaillent réellement. Nous devons enfin relancer la politique de formation, qui est en forte diminution à la SNCF.



**Jérôme MAILLET,
Technocentre SNCF de Nevers**

Je partage totalement ce qui vient d'être dit. A titre d'illustration, pour réduire le temps de passage des rames sur nos lignes, notre direction préfère recourir à de coûteux prestataires, plutôt que d'embaucher.

Mon site est en concurrence avec l'entreprise ACC, dont les ateliers sont situés à Clermont. Or on parle beaucoup en ce moment de « cadre social harmonisé ». Comment pourrions-nous donc faire pour que tous les salariés du ferroviaire aient un statut commun et éviter ainsi la concurrence entre salariés des entreprises privées et des entreprises publiques ?

Je pense par ailleurs que nous aurions besoin d'un engagement politique de long terme sur la stratégie ferroviaire de notre pays, pour que la SNCF et les constructeurs sachent vers quoi ils s'acheminent et réduisent ainsi le recours aux travailleurs intérimaires.

Je pense enfin que nous avons besoin de convergences entre syndicats de la SNCF et des constructeurs pour défendre les lignes ferroviaires. S'il y en a moins demain, il y aura en effet aussi moins de trains à construire. La question est donc, là encore, de savoir quelles luttes mener ensemble.

François GILLARD, RATP, Paris

Il faut savoir que depuis deux ans, le matériel qui circule sur le réseau n'appartient plus à la RATP mais à l'autorité organisatrice, en l'occurrence le STIF. Pour l'instant, la RATP reste maître d'œuvre de la configu-

ration des études techniques et matériel mais cela risque de changer car le STIF nous a déjà fait savoir qu'il payait pour des trains qui roulent, pas pour du temps d'ingénierie.

A termes, cette activité risque donc d'être sortie de la RATP et filialisée.

Mais nous n'en sommes pas là et nous n'avons qu'une vision à très court terme (2015) de notre activité. Des investissements ont été contractualisés à hauteur de 6,5 milliards d'euros pour 130 rames de RER qui devront être renouvelées par Alstom et Bombardier avant la fin de 2016. Les lignes de métro automatique seront également prolongées et 39 rames adaptées devront être livrées avant 2017.

Pour la suite, il faut savoir que l'autorité organisatrice finance désormais à 50 % la RATP (les autres 50 % étant assurés par les recettes usagers) et que sa part ne cesse d'augmenter. Nous risquons donc de perdre la main sur les choix techniques, alors que nous avons l'habitude de travailler avec des entreprises françaises. Cela pose problème car le STIF n'a peut-être pas la même notion que nous de l'intérêt collectif, sans parler de l'attitude de la Cour des comptes qui nous a reproché d'avoir passé des marchés avec Alstom sans mise en concurrence. Le pouvoir politique joue donc un double jeu, en nous demandant d'un côté de participer à la relance de l'industrie française et en nous reprochant ensuite de ne pas faire jouer la concurrence.

Quant au développement du réseau parisien, il a pris vingt ans de retard, ce qui explique que tant de lignes

soient saturées et que les salariés chargés de la maintenance soient de plus en plus souvent obligés de travailler la nuit.

**Dominique LAUNAY,
Union Interfédérale des Transports**

Nos échanges de ce matin ont bien montré la nécessité de lutter ensemble contre la volonté d'opposer les salariés, afin de tirer les coûts vers le bas. Nous devons travailler à des perspectives revendicatives communes pour permettre une réindustrialisation du pays et pour que l'industrie ferroviaire reste en France, sachant que les besoins seront importants dans les années à venir.

La question de cet après-midi est de savoir comment nous pouvons lancer une campagne autour de la filière industrielle ferroviaire. Il y a deux ans, lorsque nous avons été auditionnés par la commission d'enquête parlementaire sur l'industrie ferroviaire, nous avons avancé un certain nombre de propositions. Or depuis, les choses n'ont pas avancé ; elles se sont même dégradées.

Comment adopter une position offensive dans la situation actuelle ? L'UIT a mis en place un groupe de travail avec des camarades de la Métallurgie, mais nous devons maintenant passer un cap pour répondre aux besoins. Ce qui signifie qu'il faut commencer par les cibler (matériel, perspectives de développement, etc), puis les faire porter à la fois par les entreprises de transport public et les entreprises de construction. Au total, ce sont des dizaines de milliers de salariés qui sont liés à l'industrie ferroviaire ; il faut donc les intégrer à cette démarche, car nous ne réussissons pas sans eux.

Nous ne pouvons pas non plus faire l'impasse sur l'Acte III de la décentralisation, qui donnera de nouveaux droits aux régions en matière de décision et d'organisation des transports. Je lie d'ailleurs cette question à celle du schéma national des infrastructures terrestres, qui est aussi en débat et où des choix pourraient être fait dans certaines régions et conduire à des fermetures de lignes, faisant ainsi disparaître un potentiel industriel. La question est donc de savoir comment nous pouvons à la fois défendre notre proposition de développement des services publics à partir des besoins et porter nos projets avec les syndicats de la construction. C'est dans cette



optique que nous allons monter un groupe de travail à Lyon avec des camarades de l'industrie ferroviaire et des entreprises de transport, dans le but de travailler à des coopérations et à des convergences, afin de mieux répondre aux besoins, tout en contribuant à l'élévation du niveau social des salariés du secteur ferroviaire.

Nous voulons par ailleurs réaliser une plaquette, dont le but sera de mobiliser l'ensemble des salariés de la filière, afin de créer les conditions d'une mobilisation nationale. Nous nous demandons par ailleurs s'il ne serait pas possible, dans certaines régions, telle que le Nord-Pas-de-Calais, d'organiser des initiatives revendicatives pour montrer la convergence entre constructeurs et entreprises intégrées et de mener des actions communes ensemble.

Nous devons aussi réaffirmer la place du service public dans le développement industriel et l'aménagement du territoire. Il faut notamment rappeler aux élus régionaux qu'en faisant le choix du moins-disant, ils risquent de fragiliser leur propre territoire.

Notre travail ne doit pas se focaliser uniquement sur le TGV, le tramway ou le métro, mais porter sur tous les types de matériel. Notre démarche revendicative vise en effet à reconquérir le trafic de marchandises et, de là, en arriver à en arriver à de véritables autoroutes ferroviaires. Ce que nous portons, c'est un véritable service public de transport des marchandises à la hauteur des enjeux environnementaux et d'aménagement du territoire auxquels nous sommes confrontés. La question est maintenant de savoir ce que nous pouvons proposer pour aller dans ce sens (nouvelles technologies, nouveau matériel de logistique urbaine, etc.). En résumé, l'objectif de cet après-midi devra être de voir quels axes revendicatifs nous pouvons porter dans le but de parvenir à des initiatives de tout ordre et de replacer l'avenir de la filière ferroviaire au cœur des enjeux.

Thierry LILIER, RATP

Il faut garder à l'esprit que l'industrie du matériel ferroviaire est vaste. Elle ne concerne en effet pas que le matériel roulant, mais aussi tous les équipements qui accompagnent les transports – télébilletique, caméras embarquées, vidéo, escaliers mécaniques, portes palières, appareils de

voie, etc. – et qui sont souvent fabriqués par des petites entreprises de la métallurgie. La RATP avait autrefois des compétences dans tous ces domaines, mais elle les a perdues au fil du temps. Des petites entreprises participent à l'industrie ferroviaire : quid de leur situation et de leurs relations avec la RATP ?

Il faut aussi lancer une campagne commune aux constructeurs et aux exploitants. Aujourd'hui, le gouvernement et les grands groupes réfléchissent à l'avenir de la filière ferroviaire, comme ils le font pour d'autres filières à travers les comités stratégiques de filières mis en places à l'issue de la conférence de l'Industrie lancée par le précédent gouvernement et qui se perpétue aujourd'hui dans le Conseil National de l'Industrie, au sein duquel siège la CGT. Nous devons donc créer un rapport de forces en renforçant les liens – pas seulement syndicaux, mais également économiques – entre nos entreprises sans attendre que le gouvernement statue sur l'avenir de la filière ferroviaire. Cela suppose que nous ayons une vision globale de la filière ferroviaire et que nous sachions travailler de manière décloisonnée, sans rester cantonné chacun à son propre secteur. Par exemple, quand la RATP passe un appel d'offre, nous devons immédiatement interpellier les syndicats des entreprises de construction pour voir s'ils ont bien reçu le même appel d'offre et comment nous pouvons travailler ensemble. Nous devons construire des liens solides, sur des bases claires et faire jouer dès que possible nos structures sur les cahiers des charges, les appels d'offre, etc.

Christian GARNIER, Alstom-Transport

Alstom Transport, 8 500 personnes sont réparties sur onze établissements, dont 2 600 prestataires. Le site de Siemens à Châtillon en compte près de 650 sur 2 000 salariés. Autrement dit, beaucoup de salariés travaillent sans le savoir dans le secteur ferroviaire. La question est donc de savoir comment nous pouvons mieux nous organiser là où nous sommes présents et quelles propositions nous pouvons faire aux salariés.

Pour prendre un exemple concret, notre direction, qui a besoin d'embaucher des centaines d'ingénieurs, celle-ci nous dit d'attendre que le



site Siemens de Châtillon ferme ses portes pour reprendre ses salariés, qu'elle n'aura ainsi pas à former. Or dans le même temps, l'activité de poste d'aiguillages informatisés (PAI) risque d'être transférée en Inde. Pourquoi ne pas alors la transférer au site de Siemens à Châtillon, qui possède une histoire et un savoir-faire et serait aussi pertinent qu'un site indien pour assurer cette activité ? Mieux s'organiser entre nous, c'est aussi cela.

Pour sa part, le discours patronal est le même dans tous nos établissements et les patrons sont bien organisés. Mais tous leurs sites fonctionnent avec de l'argent public, pourquoi seraient-ils alors gérés comme des établissements privés, destinés à réaliser des profits qui seront ensuite versés aux actionnaires ? Les salariés doivent s'emparer de cette question car il en va, d'une part, de l'avenir d'une filière industrielle importante et, d'autre part, de la satisfaction des besoins des usagers.

Enfin, si je suis d'accord pour dire que les régions n'ont pas vocation à commander le matériel, il n'empêche que c'est ce qu'elles font. Nous avons donc besoin de voir, comment nous pouvons nous organiser en région, car c'est là que se trouvent les centres de décision. Dans cette optique, notre premier objectif de-



vrait être de sortir de cette première rencontre avec une sorte de collectif qui nous permettra de nous rencontrer régulièrement. Plus globalement, nous devons voir comment nous pouvons construire un rapport de forces qui permettra à la notion d'intérêt général de prendre systématiquement le pas sur la notion d'intérêt commun. Structurons-nous afin de réfléchir à ce que nous voulons et, surtout, à ce dont nous avons besoin. Mettons notre intelligence sur la table, sachons nous en servir et je pense que nous aurons plus de facilité à faire grandir le rapport de forces dans la tête des salariés qui, au final, sont ceux qui créent les richesses.

**Christophe DAMOY,
Technicentre SNCF de Rennes**

Je regrette l'absence ici de représentants d'entreprises constructrices d'organes (blocs freins, moteurs, etc.) ou rénovatrices, car ils sont directement concernés par le sujet qui nous occupe aujourd'hui. Par ailleurs, certaines choses dites ce matin m'ont interpellé, notamment l'augmentation des dérogations. Cela signifie que circulent sur les réseaux du matériel dont les organes ne sont plus en état de fonctionner correctement. Un autre participant a parlé de la mauvaise qualité des soudures réalisées dans certains pays. Je tiens également à attirer votre attention sur un phénomène en plein développement à la SNCF : la modularisation de la maintenance, qui consiste à remplacer les visites par des « modules » de contrôle et qui

risque, là encore, de conduire à laisser circuler du matériel qui ne sera pas en état de le faire. Il faut donc interpeller les usagers, les contrôleurs et les conducteurs sur ce point en leur montrant que leur sécurité est en jeu, et je pense que nous devrions pouvoir monter quelque chose d'intéressant sur cette base.

J'ajoute que la SNCF cherche elle aussi à filialiser ses activités de R&D ou de maintenance. Elle a par exemple créée Masteris, dont les trois principaux dirigeants appartiennent à la SNCF, et dont le rôle, qui sera officiellement de chercher des marchés de maintenance, sera aussi de vendre les règles de maintenance définies par les services d'ingénierie de la SNCF, ce qui risque à termes de conduire à une perte de charges pour ses ateliers de maintenance.

A cela s'ajoute un projet visant à faire entretenir des rames de TGV par une structure qui compterait dans ses effectifs entre soixante-quinze et quatre-vingt salariés de PSA et une quinzaine de cheminots. Ce travail serait d'assuré dans des locaux de PSA vides et nous allons nous battre pour que ces salariés de PSA ne soient pas mis à disposition de la SNCF, mais obtiennent le statut des cheminots.

**Julien DAVANT,
Technicentre SNCF
de Villeneuve-Saint-Georges**

Sur la ligne de RER D, le nombre de rames sous dérogation est tout simplement hallucinant. Sur cette ligne, la crise est née lorsqu'il s'est avéré

que les nouvelles rames amenées à Joncherolles n'étaient pas opérationnelles. Cela a conduit à une situation totalement déprimante sur cette ligne. Nous nous battons donc contre les rames sous dérogation et pour seule réponse, la direction nous a annoncé que des rames de type 5 300, initialement radiées, allaient être remises en service.

Par ailleurs, nous n'avons pas parlé ce matin du STF (superviseur technique de flotte) mis en place sur la ligne D et qui est responsable de savoir quel site est le plus à même d'assurer la maintenance des rames. Pour sa part, notre site fait en permanence de la maintenance d'urgence, d'où le développement du travail de nuit. Malheureusement, nous connaissons des problèmes de transmission de savoir, car beaucoup d'anciens sont partis en retraite et même si 37 jeunes sont arrivés l'an dernier, ils n'ont pas eu la formation qu'ils auraient dû recevoir.

Il faut également savoir que le technicentre de Villeneuve-Saint-Georges est un établissement multi-activité. Or notre direction voudrait que notre établissement ne travaille plus que pour la ligne D, d'où des prévisions de baisses de charges sur les voitures Intercités, les TER de la région Bourgogne et les trains spéciaux. Il faudrait donc que nous nous coordonnions en interne pour savoir si cette charge a réellement été transmise à d'autres sites.

**Jean-Claude DURANDEAU,
Cheminots Limoges**

La semaine dernière, nous avons reçu un message nous annonçant que le pas de visite de notre matériel le plus âgé (25 ans) passerait de 27 à 56 jours, d'où d'importants risques pour la fiabilité du matériel. Je pense donc que les usagers devraient être informés de cela.

Concernant la transmission du savoir-faire, cela fait vingt ans que je n'en vois plus chez nous. Même lorsque des jeunes passent un diplôme en alternance chez nous, nous sommes incapables de les embaucher à la fin de leur formation. Nous en sommes donc réduits à leur dire de rechercher du travail ailleurs. En région Limousin, la convention TER a été renouvelée voici quelques mois. Or notre entreprise souhaite faire 15 % de marges sur le contrat signé entre la SNCF et la région Limousin, alors que nous n'en sommes

qu'à 5 % aujourd'hui. Mais à quoi servira l'argent ainsi gagné ? A acheter un réseau de bus à Tel-Aviv ? Là encore, il faudrait que les usagers en soient informés.

**Sahin SARIOGLU,
Lohr Industrie, Stasbourg**

Le principal secteur d'activité de Lohr Industrie est le transport d'automobiles sur camions, mais elle travaille aussi dans les secteurs militaire et ferroviaire. Depuis quelques années, son avenir s'est fortement assombri, en raison de profonds problèmes de trésorerie. La crise de ces dernières années nous a fortement impactée et une menace plane sur la pérennité de notre entreprise et de nos emplois. Nous attendons depuis quatre ans des commandes qui ne se concrétisent pas, faute d'investissements publics dans les transports. Pourtant, Lohr est une entreprise d'avenir qui, par sa production et son savoir-faire, occupe une place fondamentale face aux enjeux écologiques, humains et logistiques de la prochaine décennie. Tout doit donc être fait pour pérenniser ses emplois sans plan social et assurer l'avenir de sa production. Les pouvoirs publics doivent prendre leurs responsabilités en demandant à la SNCF de commander du matériel aux fabricants français. Nous souhaitons également la mise en place d'un pôle bancaire qui financerait l'industrie en France, une planification écologique et surtout, un droit de veto des salariés sur les décisions d'investissements et de gestions de leurs entreprises.

**Michel GALLOPIN,
Technicentre SNCF de Lille**

Il me paraît important que nos trains soient fabriqués sur des sites français, quel que soit leur constructeur. Parallèlement, à l'heure où l'on nous demande de baisser nos coûts de maintenance, il faudrait peut-être écouter les techniciens et utiliser du matériel solide plutôt que des matériaux qui plaisent aux designers. Il faut enfin assurer, grâce à des contacts entre syndicats de constructeurs et syndicats de la SNCF, la traçabilité du matériel afin d'éviter les risques d'exposition à l'amiante. A cet égard, la rencontre de ce jour me paraît être une excellente initiative car elle permet de créer des liens. Nos revendications, nous devons les porter ensemble, en particulier devant les responsables politiques et

c'est ce que nous faisons dans notre région. Nous travaillons aussi à la convergence nationale du rail. Concernant la logistique fret en milieu urbain, nous avons au cœur de Lille un site ferroviaire (l'ancien site du Sernam) qui aurait pu servir de terminal pour des petits véhicules non-polluants qui auraient desservi la métropole lilloise et ses environs. Malheureusement, cela ne se fera pas et pour un cheminot, voir des rails être démontés fait toujours mal au cœur.

**Rémy BEAUDOT,
fédération des cheminots,
collectif national infrastructures**

Pour qu'il y ait des trains, il faut qu'il y ait des lignes. Et pour qu'il y ait des lignes, il faut qu'elles soient entretenues.

Le bilan de la rénovation des infrastructures ferroviaires est relativement mitigé. En l'espace de dix ans, nous sommes en effet passés de 600 à 3 200 kilomètres de ralentissement pour garantir la bonne circulation des trains, alors que la SNCF annonce à grand bruit qu'elle rénove son infrastructure. Cela est peut-être vrai sur les grands axes, mais beaucoup moins sur le reste du réseau, ce qui met en péril le maillage ferroviaire national.

Le point le plus dangereux pour l'infrastructure est l'intervention sur le domaine fermé, qui transfère vers d'autres modes de transports, en particulier le bus ou le covoiturage, des usagers qu'il est ensuite très difficile de récupérer.

La direction de l'Infrastructure de la SNCF a misé sur la sous-traitance, qui assure une part grandissante de la maintenance des infrastructures. Or les entreprises sous-traitantes font souvent du dumping social et laissent leurs salariés travailler dans des conditions douteuses – la SNCF a d'ailleurs déjà été épinglée à plusieurs reprises pour avoir fermé les yeux sur les pratiques d'entreprises qui employaient des personnes sans papiers.

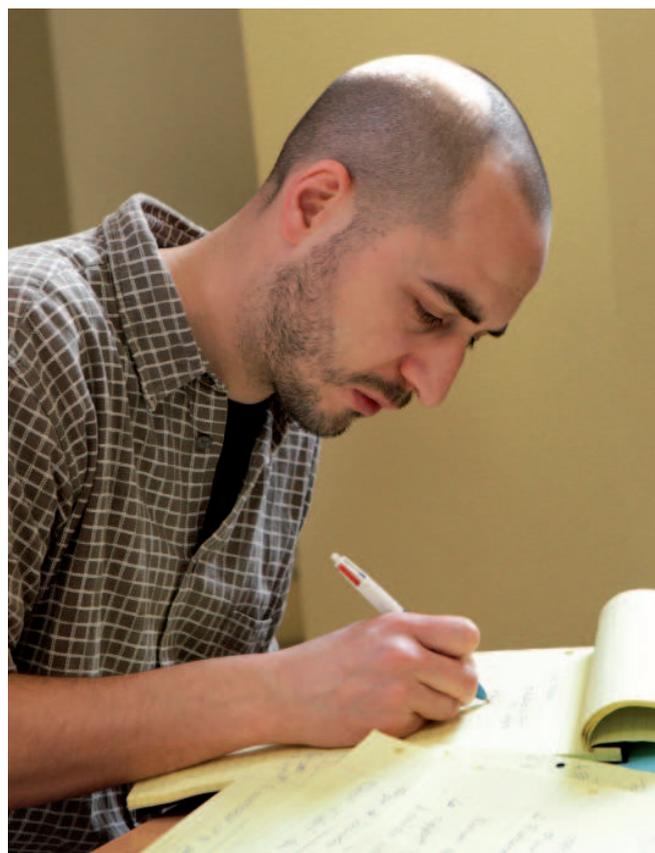
Il faut également savoir que les règles de maintenance de l'infrastructure sont revues toutes les années à la baisse. Et si la SNCF annonce de bonnes mesures de régularité (autour de 86 %), elle fausse ses statistiques en retirant les trains supprimés ou ayant moins de dix minutes de retard.

La politique de la SNCF repose au-

jourd'hui sur une stratégie globale : la volonté d'externalisation. De plus en plus d'intérimaires sont embauchés, ce qui remet en cause la continuité et le transfert de compétences. La SNCF est aussi une grande entreprise qui achète ou crée ses propres filiales. Dernièrement, elle a créé la Sferis, une entreprise de droit privé, qui intervient dans le cadre de la convention collective des travaux et bâtiments publics. On peut également citer France Signalisation, dont l'objet est l'installation de panneaux de signalisation de ralentissement de trains. Tout cela pose la question de savoir ce que l'on fait de l'argent public qui est versé à la SNCF au titre de la maintenance de l'infrastructure ferroviaire.

Le plus important est de regarder sur quoi on circule, de garantir la sécurité des usagers et de répondre à leurs besoins. Les Assises du ferroviaire organisées par le précédent gouvernement n'avaient pas placé cette question au cœur des débats. Mais comment peut-on parler de l'avenir du ferroviaire si l'on ne met pas les usagers et leurs besoins au cœur du débat ? Ensemble, nous devons répondre à leurs besoins, ce qui suppose que nous les interrogeons sur ce qu'ils souhaitent pour l'avenir.

Plus largement, quel projet de société voulons-nous pour demain ? Une société purement mercantile où une société dans laquelle les usagers





définir nous-mêmes nos besoins en matériel ; il faut aussi demander l'appui des usagers et ces collectivités locales. Il faut cependant se méfier de la notion « d'appui des usagers » car j'ai entendu des représentants de l'Afnor dire qu'ils attendaient depuis très longtemps le lancement d'une offre telle qu'ouigo.

**Renaud CHEVALIER,
Cheminots de Brive**

Il a été dit ce matin qu'il fallait mettre tous les salariés de la filière sous le statut de la SNCF. Or il faut savoir que sur mon site, tous les jeunes salariés sont embauchés sous le statut PS25.

Par ailleurs, pour que les trains roulent, il faut que les lignes soient entretenues et qu'il y ait des engins pour cela, en l'occurrence des draisines. Celles-ci constituent l'essentiel de notre activité. Or il existe des projets visant à nous recentrer sur notre seul cœur de métier, en l'occurrence l'assemblage. Nous sommes d'ailleurs en train de perdre notre savoir-faire au profit de sociétés externes, qui se permettent même de nous faire des formations avec nos propres schémas. Il faut donc éviter de tout externaliser.

pourraient vivre et travailler dans de bonnes conditions ? A la SNCF, cela passe par le maintien du statut des cheminots et, sur ce point, la CGT doit se battre non seulement contre la direction, mais aussi contre certaines organisations syndicales. Et en dehors du périmètre de la SNCF, il faut aussi améliorer les conditions de vie ou de travail des salariés de ses sous-traitants.

**Pascal BRISSONET,
Technicentre SNCF des Ardoines**

Nous avons eu connaissance d'un courrier émanant du Ministère de l'Environnement demandant la suppression d'un tiers des trains sur la ligne Paris-Austerlitz-Limoges, ce qui devrait fatalement conduire à moins d'entretien pour le technicentre de Masséna. En contrepartie, ce courrier préconise de privilégier l'axe Paris-Montparnasse-Poitiers et de réactiver la ligne Poitiers-Limoges, ce qui coûtera sûrement plus cher et ne répondra pas aux besoins des usagers.

Il existe aussi un projet de rénovation de la gare d'Austerlitz d'ici à dix ans, couplé à un vaste projet immobilier. Or si «Gares et Connexions» a présenté un projet, il a complètement oublié le plan des voies. En outre, la SNCF ne promet aucune augmentation de la charge de transport sur la gare d'Austerlitz pour les prochaines années.

Tout cela remet également en cause l'aménagement du territoire. Les trains qui partent de la gare d'Austerlitz, par exemple pour Toulouse ou Brive, sont quand même utiles et nous ne savons pas ce qui se passera demain. Il y aura sûrement des trains d'équilibre du territoire ou des Intercités jusqu'à Châteauroux, puis des bus ou des TER ensuite, ce qui augmentera les temps de parcours. Il me semble donc important de « secouer » les pouvoirs publics sur ce point.

Par ailleurs, certains ont évoqué l'idée que nous définissions nos besoins en matériel. Pour avoir mené une réflexion sur ce sujet avec notre comité technique de secteur, il en est ressorti que nous ne pouvions pas





Premiers enseignements

Bernard Devert, membre du Bureau fédéral

Cette rencontre fut une première. Elle confirme en effet que nous avons vraiment besoin de travailler ensemble dans le temps. Si nous considérons que l'avenir du ferroviaire est indispensable et nécessaire, nous devons toucher les 80 à 100 000 salariés qui travaillent pour cette filière, que ce soit dans l'infrastructure, la maintenance, la construction ou la sous-traitance. Pour y parvenir, il faudra commencer par les identifier et savoir où ils travaillent. Et si nous voulons ensuite construire des convergences et un travail commun, il faut que nous partions de leur vécu. Or nous sommes tous confrontés à la même logique dominante qui consiste à s'attaquer au statut des cheminots, à développer la sous-traitance et la précarité, à déréglementer le travail. C'est une logique purement financière qui domine, au détriment d'une logique de réponse aux besoins. Il faut donc mener campagne pour montrer qu'il y a d'autres choix à faire pour développer cette filière. Il faut partir de ce constat pour faire grandir nos exigences.

Nous sommes à l'aube d'un vaste plan de recomposition de cette filière, avec une ouverture des marchés, une généralisation de la concurrence, une internationalisation de l'activité. Tout cela touche la vie au travail des salariés. Comment la CGT va-t-elle peser dans ce débat ? Peut-être en se donnant des priorités. Pour ma part, je fais partie de ceux qui considèrent que cette filière a encore de l'avenir, mais encore faut-il lui en donner les moyens, en commençant par ceux qui lui permettront de conserver ses savoir-faire et ses compétences. Cela mériterait que chacun d'entre nous regarde de combien d'emplois il aurait besoin sur son site pour y parvenir.

Outre l'emploi, la question de l'investissement est elle aussi importante. Nous avons en effet besoin d'investissements importants – et la CGT devrait sans doute essayer de les

évaluer – pour maintenir des capacités ferroviaires répondant aux besoins des usagers, du transport de matériel et de l'aménagement des territoires. En vous écoutant, on voit en effet bien que l'on ne vous donne pas les moyens de faire votre travail correctement.

Troisième point important : le financement. Les collectivités locales n'ont en effet pas toutes les mêmes moyens, ce qui risque de créer des disparités d'une région à une autre.

Il me semble donc que nous pourrions travailler sur ces trois points.

Concernant la question des normes sociales et des statuts, je ne suis pas favorable à l'instauration d'un débat sur un statut unique pour tous les salariés de la filière ferroviaire, d'abord parce qu'ils sont régis par des conventions collectives et des statuts différents. En revanche, nous pourrions peut-être travailler sur des normes sociales communes (conditions de travail, temps de travail, aides aux déplacements, etc.) à tous les salariés, français ou étrangers, de cette filière.

Si nous voulons intéresser les salariés à la campagne que nous souhaitons mener, il faut partir de leur vécu et de leurs attentes, en travaillant à des convergences. Mais ce qui me paraît le plus important aujourd'hui, c'est que nous décroisonnions et sortions de nos entreprises. Nous devons prendre des initiatives entre syndicats, avec l'aide des fédérations. Dans nos entreprises, salariés et élus reçoivent en effet des informations différentes. Il faut donc les faire circuler. Il faut décroisonner pour répondre à des situations d'urgence et construire ensemble des perspectives. Parmi nos priorités, je pense que nous devrions mener campagne sur les capacités du fret et demander rapidement un moratoire sur cette activité car sinon, nous n'aurons plus les moyens de le relancer. Nous devons aussi travailler sur la maintenance, en restant

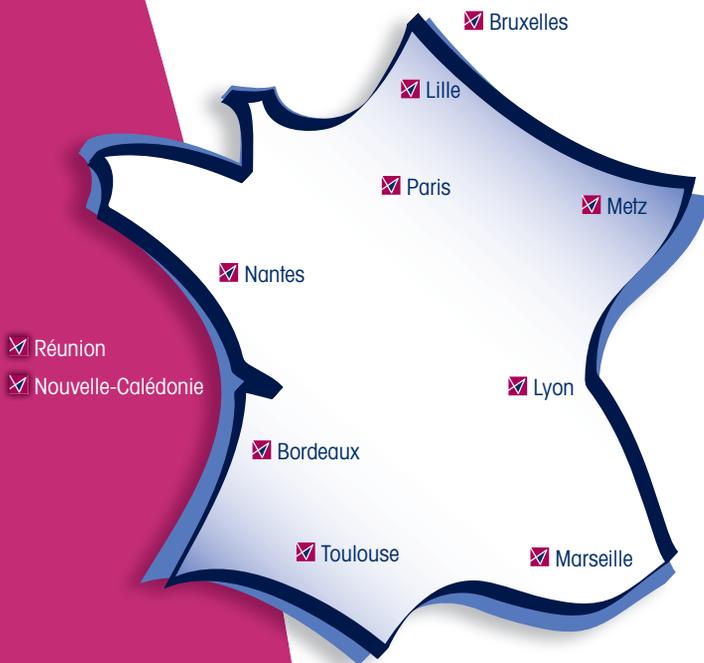
à l'écoute des stratégies que sont en train de définir les constructeurs.

Dans l'immédiat, nous allons mettre en place un collectif dont le rôle sera de travailler, de réfléchir, d'impulser des actions. Deux camarades d'Alstom sont prêts à y participer. Si un camarade de Bombardier y participait, ce serait une bonne nouvelle. J'ai aussi sollicité un camarade de Siemens, qui va y réfléchir. Il serait bon maintenant qu'y participent des camarades de la RATP et de la SNCF, l'idée étant que ce collectif compte au total une dizaine de personnes.

Nous voudrions ensuite que ce collectif travaille à deux initiatives régionales : l'une dans le Nord-Pas-de-Calais où est réalisée un tiers de la production ferroviaire, l'autre en Ile-de-France où sont regroupés des milliers d'emplois dans la maintenance, les infrastructures et la construction.

Parallèlement à tout cela, je vous propose d'élaborer d'ici la fin du mois de juin un document dans lequel nous présenterions le diagnostic de la CGT sur le secteur ferroviaire, les enjeux de ce secteur et les propositions faites par la CGT pour le développement et la coopération internationale. Nous pourrions ensuite le remettre à nos équipes syndicales pour qu'elles engagent le débat sur ce sujet puis interpellent les pouvoirs publics et le gouvernement. Et si nous n'obtenons pas de réponse de leur part, il faudra bien que les salariés se mettent en mouvement.

Si tout le monde est convaincu de cette manière de procéder, tant mieux. Ce qui est sûr, c'est que nous avons intérêt à nous dépasser à sortir du seul cadre de notre entreprise pour être plus efficaces. Et nos camarades des petites entreprises sous-traitantes sont demandeurs de cela car ils sont encore plus isolés que nous.

**SECAFI**

**LE RÉSEAU
DE PROXIMITÉ**
qui reçoit la confiance
du plus grand nombre
de **CE** et de **CHSCT**

pour

- **Des alternatives viables pour les salariés**
- **Des solutions concrètes aux projets de réorganisation**
- **Un dialogue constructif entre les acteurs de l'entreprise**

- ➔ Diagnostic social et stratégique
- ➔ Conseil face aux changements permanents
- ➔ Qualité de vie au travail
- ➔ Santé au travail, risques psychosociaux



contact@secafi.com
Tél. 01 53 62 24 40

SECAFI, une société du

