



SECTIONS SYNDICALES CGT ESVHN



Déclaration à la réunion des délégués du personnel du 31 janvier 2012

A Monsieur le Président

Monsieur,

Il est de tradition de souhaiter les bons vœux de santé, de bonheur et de réussite en cette période à l'ensemble des cheminots

La CGT est toujours sincère lorsqu'elle porte des souhaits, des messages, notamment de progrès social et nous travaillons à leur concrétisation et à leur mise en œuvre.

Cette année, en ce qui concerne la Direction, les vœux sont dénués de toute sincérité pour les salariés, car ils préparent l'arrivée imminente de projets destructeurs. Un tel niveau d'attaques contre le service public, les conditions sociales des salariés est inédit. La direction de l'entreprise distille sur la fin d'année 2011 et en ce début 2012 des annonces empoisonnées que la CGT combattra de toutes ses forces avec les cheminots. Nous ne laisserons pas détruire le service public et notre outil de production.

Faire accepter les stratégies financières avec les exigences de rentabilité comme choix de gestion, a des conséquences sociales inacceptables. A cet effet, citons Jean Jacques ROUSSEAU : « *Que faut-il penser de cette éducation barbare qui sacrifie le présent à un avenir incertain* » ?

En premier lieu, parlons des assises du ferroviaire et profitons du droit de réponse légitime face à la propagande que vous avez insérée dans le compte rendu des dernières DP:

Pour la CGT, il ne faisait aucun doute que ces trois mois de débats ne visaient qu'à poursuivre et à accélérer la politique libérale déjà engagée. Les conclusions des assises du ferroviaire du 15 décembre 2011 portées par le gouvernement confirment nos analyses. Aucune étude n'a été réalisée sur les conséquences de la concurrence pour l'usager et le service public. L'exemple du fret ferroviaire aurait nécessité cet exercice et devrait conduire à de la retenue dans ce domaine. D'autres réponses sont de nature à soigner le malade.

Pourtant dès 2014, les TET (Trains d'Equilibre du Territoire) et des TER pourraient être mis en concurrence. Une loi est en préparation pour permettre de telles expérimentations. Dans ce cadre, des négociations devraient s'ouvrir pour abaisser les conditions sociales des cheminots, avec dans un premier temps une remise à plat de la réglementation du travail et en second lieu, la remise en cause du Statut.

Le prétexte d'une réunification du gestionnaire de l'infrastructure alimente un projet de démantèlement de l'EPIC SNCF. Un dossier sera présenté au printemps 2012.

La dette et les difficultés financières du ferroviaire seraient traitées par une nouvelle étape de décentralisation qui mettrait en péril 9 000 km de ligne. La productivité des cheminots serait fortement sollicitée et les tarifs pour les usagers augmentés.

Pour la fédération CGT des cheminots, ces annonces constituent de graves attaques contre l'entreprise publique, le service public SNCF et les conditions sociales des cheminots.

Les véritables enjeux sociétaux en matière de transport ferroviaire n'ont jamais été abordés. L'entreprise publique ferroviaire doit être l'affaire de tous. C'est la condition du dynamisme industriel et économique de nos territoires et de notre pays.

Cela passera aussi par la libération de l'esprit critique et de l'initiative dans notre entreprise en instaurant d'autres méthodes de management qui encouragent et valorisent l'engagement des agents, notamment les cadres et les agents de maîtrises dans le projet de l'entreprise. Nous appelons à cette restauration de la capacité contributive de l'encadrement et sa valorisation. C'est à notre sens une des clefs de la renaissance d'une entreprise publique ferroviaire dynamique et innovante.

Les vraies questions de financement public, de mauvais état du réseau, de développement durable,... n'ont pas été traitées.

De telles conclusions constituent une provocation. Alors que les pouvoirs publics jouent la comédie en déplorant le manque de finances pour résorber la dette du ferroviaire, ils s'octroient un dividende record de 230 millions d'euros sur le dos de la SNCF. L'Etat se comporte comme les actionnaires du CAC 40, c'est-à-dire, comme un rapace qui pille l'entreprise.

Dans le même temps, les usagers se sont acquittés d'une augmentation des tarifs voyageurs de 3,2% à partir du 1 janvier 2012. Vous conviendrez, qu'à juste titre, ils se sentent une nouvelle fois les dindons de la farce. En effet, l'Etat se remplit les poches et cette hausse tarifaire imposée aux voyageurs correspond presque au double de l'inflation annoncée pour 2012. Bel exemple de citoyenneté pour une entreprise publique ! Cette annonce est également de nature à augmenter le niveau d'incivilités et d'agressions envers les cheminots !

La CGT, conformément aux décisions arrêtées à l'interfédérale du 15 décembre 2011, s'active à informer les cheminots et à construire une initiative de mobilisation dès le début de l'année 2012 pour mettre en échec toute mise en œuvre des conclusions des assises du rail.

Le résultat du vote au Parlement Européen est bien entendu largement repris par les rapporteurs des commissions aux assises. Il est pour ces technocrates libéraux un argument supplémentaire pour présenter l'ouverture à la concurrence comme une orientation irréversible. Il sert aussi grandement la Direction de la SNCF dans sa démarche de conviction en direction des cheminots et des organisations syndicales représentatives.

C'est ainsi que Gilles Savary, pour la commission 1 affirme qu'il faut concurrencer les TET et inciter les régions à des expérimentations. 2014 semble être l'horizon idéal avec la fin de la convention TET Etat/SNCF et le début du renouvellement de nombreuses conventions régionales. Avant cela, le rapporteur exige la révision de 3 lois qui garantissent le monopole public de la SNCF, le service public national et le statut des cheminots, que sont la loi du 3 octobre 1940, la LOTI et la loi SRU. Savary propose aussi la création d'un cadre social commun à tous les salariés du rail, en cohérence avec le rapport Grignon et les ambitions de Pépy.

La commission 2 sur la gouvernance du système affirme la nécessité de réunifier l'Infra sans en préciser la configuration. Elle se contente d'avancer deux scénarii : soit la peste par un éclatement plus important du système avec l'unification de l'Infra dans RFF, soit le choléra par la création d'une holding à l'allemande sous la SNCF avec des entités Infra, Gares et transport autonomes, y compris une régionalisation de la SNCF pour répondre aux attentes des régions. Mais quelle que soit la solution, cela entérinerait la fin de l'entreprise publique ce qui fait le lien avec l'abrogation du statut des cheminots.

La commission 3 fait le lien économique avec les deux précédentes. Plutôt que d'aborder les vrais sujets de la dette et du financement du système, N.Baverez préfère proposer des économies sur le service public. En résumé, pour cette commission, il y a plus de 11 000 Km de lignes (plus d'un tiers du réseau) non rentables. Donc ou elles sont reprises par les régions pour le transport de voyageurs ou par des opérateurs privés pour le fret ou bien on les abandonne. Dans la même logique, elle pousse à encore plus de désengagement de l'Etat par une politique plus importante de décentralisation vers les régions et n'hésite pas à proposer de remplacer certains trains par des bus, et d'aller vers une déréglementation tarifaire plus importante. Enfin, c'est sur le personnel que doivent se réaliser le plus d'économies, pour cela, il propose d'embaucher des cheminots hors statut, de **mettre fin au système de retraite pour les futurs embauchés** et de créer une soule qui règle définitivement le problème du T2 pour les cheminots actuels, d'arrêter le système de déroulement de carrière de la SNCF en abrogeant toute automaticité liée à l'ancienneté et donc une **abrogation de la grille des salaires et des grilles de qualification par filière**.

Pendant ce temps, sous le double effet de l'inflation et de l'accord salarial au rabais signé dans l'entreprise par la CFDT et l'UNSA, le salaire minimum est passé sous la barre du SMIC à la SNCF.

Enfin, la commission 4 sur l'industrie ferroviaire préconise de créer une filière ferroviaire française regroupant les industriels, les autorités organisatrices, les opérateurs ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructures pour travailler sur du long terme, pour identifier les besoins, pour développer la recherche, pour être capable d'exporter en Europe et au-delà, etc. Elle intègre aussi les préconisations de l'Europe de sortir les ateliers de maintenance des entreprises historiques.

Les conclusions de la Ministre reprennent les grandes lignes des préconisations des commissions.

Elle précise aussi qu'il faut donc légiférer pour accélérer la concurrence sans toutefois donner de calendrier. Il transpirait la volonté de modifier rapidement les lois qui bloquent la concurrence dans notre pays et celles qui garantissent un statut particulier aux cheminots de la SNCF.

Le communiqué unitaire que nous avons proposé aux autres fédérations et diffusé dès le 16 décembre 2011, l'intervention des administrateurs salariés au CA de la SNCF ont contraint le Gouvernement à faire savoir (de manière officieuse) qu'il n'envisageait pas de modifier ces lois avant les élections du printemps prochain. Prudence et surveillance sont de rigueur tout de même.

La Ministre s'est aussi positionnée de façon favorable à faire cette ouverture selon le principe des DSP (Délégations de Service Public) dans les transports urbains donc avec transfert de personnel. Cela signifie, **remise en cause d'éléments structurants du statut (notation, sanction, grilles des salaires et des qualifications, protection sociale de retraite et de santé) et de la réglementation du travail**. Elle souhaite que le projet détaillé et la marche à suivre en matière de droits sociaux, soient élaborés avant l'été.

Pour la gouvernance, le regroupement de l'infra dans une seule entité est acté, mais sa localisation non. Elle envisage tout de même de présenter un projet avant l'été. La situation et la gouvernance des gares sont aussi placées dans la réflexion.

Une plus grande décentralisation, la déréglementation tarifaire, le désengagement de l'Etat sur le financement de l'infrastructure, pas d'autres LGV au-delà des 4 projets en cours et prioriser la régénération du réseau existant, plus de productivité et la création de la filière « Fer de France », sont les autres grandes lignes directrices portées par la Ministre dans ce discours.

Associées aux évolutions européennes en cours sur la refonte du 1^{er} paquet ferroviaire, et un 4^{ème} paquet d'ouverture à la concurrence, **ces orientations acteraient de fait la fin du service public et de l'EPIC SNCF, l'abrogation du statut des cheminots pour soumettre le transport ferroviaire français aux lois du marché et feraient planer tout simplement une réelle menace sur le mode ferroviaire tout court.**

A première vue, le Gouvernement a fait le choix du routier comme transport du 21^{ème} siècle ! La Direction de la SNCF se félicite de la démarche engagée par le Gouvernement, la soutient et travaillera sans retenue la mise en œuvre des préconisations de ces assises. Soyons-en assurés !

Monsieur le président , vous nous ferez part de vos remarques sur l'analyse portée par notre organisation sur les quatre commissions des assises du ferroviaire et sur les propos de notre ministre. Vous pouvez constater que notre discours ne ressemble en rien au merveilleux pays des bisounours que vous présentiez avec conviction aux cheminots de l'établissement dans le dernier compte rendu des DP. Par ailleurs les initiatives sur les services que vous cautionnez paraissent d'un ridicule insondable face à ces enjeux majeurs. C'est en proposant des paniers fraicheurs ou en transformant nos points de vente en dépôt de pain que vous comptez sauver l'entreprise et que vous placez le débat, franchement navrant ! Vous continuez à discourir dans des groupes de travail sur l'avenir des métiers mais participez activement à la destruction de l'EPIC SNCF. Décidément il y a plusieurs sortes de cheminots , nous pensons appartenir a deux catégories différentes.....

Evolution de l'offre France-Italie la preuve par l'exemple

Attendue comme une chance par la Direction de la SNCF, comme une crainte par le plus grand nombre, la concurrence dans le domaine du transport ferroviaire de voyageurs est bien là. Depuis le 11 décembre, la société Trenitalia-Véolia-Transdev exploite une offre de nuit entre Paris et Milan sous la marque Thello.

Loin d'être anodine, cette ouverture à la concurrence intervient au moment où l'Europe a obtenu la refonte du « 1^{er} paquet ferroviaire » et alors que les Assises gouvernementales du ferroviaire ont dans le viseur la fin accélérée du monopole de la SNCF, la casse de la réglementation du travail et du statut des Cheminots. Avec quelques complicités intérieures.

La nouvelle de l'arrivée de la concurrence n'est pas passée inaperçue dans les medias. Les libéraux de tous poils ont dû sabrer le champagne, depuis le temps qu'ils rêvaient de cette concurrence à consommer sans modération.

Les Cheminots ne s'y sont pas trompés non plus et à l'appel de la CGT et de SUD-Rail une manifestation bruyante a accueilli en gare de Paris Lyon le premier train Thello afin d'interpeller sur le contexte de recul social généralisé dans lequel s'opère cette nouvelle attaque à l'encontre du service public ferroviaire.

Rajoutons la décision de créer une filiale routière La circulation de ces bus sur l'international avec possibilité de cabotage sur le sol français est rendue possible par les libéraux européens. La SNCF est prête à se positionner sur ce marché et envisage de créer une filiale routière pour assurer des relations nationales par autocars sur longue distance. Va-t-on aller jusqu'à concurrencer notre propre réseau ferroviaire ? Selon JP FARANDOU, une clause de non concurrence serait mise en place concernant les lignes ferroviaires conventionnées. Pour la CGT, c'est une politique calquée sur le low cost aérien : **bas coûts sur les salaires, sur les conditions de travail et la sécurité.** La Direction de la SNCF tente de rassurer en faisant état du faible impact qu'aurait la circulation de ces bus longues distances. La CGT restera vigilante eut égard aux informations contradictoires délivrées en CPC et en Comité Central d'Entreprise

Une chose est certaine, la concurrence ne profite jamais aux salariés ni généralement aux consommateurs : les Cheminots seront contraints de trinquer à la santé de la libéralisation et de ses zélés serviteurs.

Ponction supplémentaire, instaurée depuis le 30 avril 2009 par la Direction de la SNCF sur les cheminots et leurs ayants droit. En ce 1^{er} janvier 2012, le prix des réservations en heure de pointe, celui des couchettes ont été augmentés de 20 à 50 centimes d'euros l'unité, comme cela est désormais le cas chaque année. Cette augmentation que la Direction qualifie de simple ajustement est, en plus d'être calculée sur la hausse misérable des salaires en 2011, réévaluée par le passage de la TVA réduite de 5,5% à 7%. C'est ce que l'on appelle la triple peine. Triple peine aussi pour les cheminots avec l'instauration d'un jour de carence supplémentaire. **En effet, le RH 001 (STATUT) prévoit déjà dans son chapitre 12 (article 3 paragraphe 3) une retenue d'un quart de solde pendant les quatre premiers jours de maladie.** Ajouter un jour de carence à cette disposition statutaire constitue déjà une double peine pour les cheminots en attaquant leur pouvoir d'achat, peine triplée par l'impact sur les droits à la retraite des cheminots, car le jour de carence ne comportera pas de cotisations sociales permettant l'acquisition de droits.

Et pour compléter le tableau d'honneur, les locataires ICF viennent de voir augmenter leurs loyers de 1,7%.

Face à tout cela, la récompense en chèques cadeaux, pour une valeur de 100 euros laisse un gout amer pour les cheminots de l'établissement. Votre missive se termine par une phrase manuscrite : « *contribuons ensemble à la satisfaction de nos clients* ». Il ne figure pas de mots tels que Service Public, Réponse aux besoins des usagers et citoyens, établissement multi activité etc. L'implication personnelle des agents est justement le seul pilier qui permet encore de soutenir l'édifice ébranlé par la mise en place d'une gestion par activité et plus généralement la politique suicidaire de l'entreprise. L'exemple récent du conflit social du Technicentre, a démontré la qualité d'engagement pour le meilleur service public des élus et mandatés CGT et des agents qui ont certes bataillé ferme avec la direction sur des questions de fonds mais dans le même temps assuré leur travail. Ce n'est pas le cas de tous surtout coté direction. Il est vrai que distribuer des chèques cadeaux c'est une autre façon de voir les choses...

Service Annuel 2012 :

Si le big bang annoncé n'a pas eu lieu le 11 décembre 2011, il n'en demeure pas moins que de nombreuses situations complexes persistent dans beaucoup de régions. De nombreux point d'arrêt moins desservis, voire abandonnés, des dessertes très allégées, etc. pèsent sur le quotidien de nombreux usagers. Ces voyageurs, bien souvent captifs du train pour effectuer leurs déplacements domicile/travail sont fatigués et irrités par les dégradations de service qu'ils doivent supporter.

Beaucoup subissent des délocalisations d'emplois, retrouvent un travail éloigné de leur domicile, etc. Ces contraintes supplémentaires qui dégradent toujours plus leurs conditions de vie, associées à l'augmentation des tarifs disproportionnés du 1 janvier 2012 risquent pour nombre d'entre eux d'être la goutte d'eau qui va faire déborder le vase. Les cheminots au contact du public seront donc les premières victimes. La politique d'opposition des salariés entre eux, conduite par le gouvernement et relayée par la Direction de l'entreprise, qui vise à exhiber les cheminots comme des nantis aggraveront l'insécurité.

En ce qui concerne les dossiers de réclamations d'usagers suite au changement de service, plus de 1 000 demandes ont été adressées à la SNCF. Plus précisément à la médiatrice Nicole NOTAT, affectée à cette nouvelle fonction à la mode dans l'Entreprise. Cette dernière a certainement été recommandée pour ses talents à abaisser par tous les moyens de manière importante le nombre de dossiers, comme elle a su le faire dans le nombre d'adhérents à la CFDT suite à ses positions sur le dossier des retraites en 1995. De toute évidence, ce n'est pas ses connaissances pointues du modèle ferroviaire qui ont conduit à sa nomination !

Budget 2012 :

Pour 2012, il est annoncé une hausse des péages de 6% et une envolée de la facture énergétique, en lien avec la libéralisation du marché de l'électricité.

Ce budget 2012 repose sur une progression des activités conventionnées (TER-Transilien-TET et Infra) et de la croissance des filiales routières de Géodis.

Fret SNCF est abandonné avec une prévision de trafic à 21 GTK, une baisse de chiffre d'affaire de 41 millions d'€ et une coupe sombre de 1480 emplois.

Au total, le solde en effectifs pour la SNCF se situerait à environ – 1500 emplois.

SNCF Voyages se distingue, car cette branche se situe au 2^{ème} rang, derrière Fret SNCF avec une coupe sombre prévue de -243 emplois.

La direction se permet lors des derniers Groupes de Travail (GT) de remettre en cause les annonces de suppressions de postes qui nous remontent des établissements. Elle affirme par exemple, que globalement entre la vente, télévente et l'escale les effectifs seraient stables. C'est donc un nouveau mensonge, car la direction d'activité a élaboré la construction de ce budget 2012.

Les annonces sur l'emploi au budget 2012 sont inacceptables au regard, des besoins de service public et des résultats financiers réalisés par l'Entreprise.

C'est un service dégradé notamment par la casse de l'emploi qui est proposé, alors que les chiffres du chômage explosent dans le pays et que l'Etat actionnaire se sert grassement un dividende de 230 millions d'euros dans les caisses de la SNCF.

2012 sera une année à forte proportion de départs à la retraite. Il est donc urgent que l'entreprise prenne les mesures d'embauches nécessaires. Et contrairement à ce que dit l'entreprise, il n'y a pas de pénurie de demandeurs d'emploi au regard du nombre de dossiers, de candidatures que nous avons transmis dans les régions, suite aux bureaux d'embauche organisés par la CGT.

Une riposte de haut niveau des cheminots s'impose pour revoir la copie de ce budget 2012.

Evolution des métiers et de l'emploi :

L'évolution des métiers et de l'emploi est un sujet très important que nous considérons comme étant des plus sensibles traité par ailleurs en groupes de travail au niveau national.

Le risque est grand de voir les intentions manifestes de la direction de brouiller les limites des métiers repris au dictionnaire des filières. Nous tenons à conserver des métiers bien distincts, ce qui ne nous prive en rien pour un éventuel rapprochement des missions commerciales, d'information et d'accueil.

Madame la présidente, vous nous ferez part des réflexions issues des groupes de travail initiés sur l'établissement. Il est fort à parier que nous ne serons pas loin des volontés affichées par les directions d'activité au niveau national et que derrière tout cela ne se cache que des suppressions d'emploi.

Le Président de la CPC dit « *assumer qu'il faille retrouver une forme de polyvalence. On a trop spécialisé les métiers commerciaux. Il faut aller davantage au devant des clients* ». La CGT est toujours prête discuter de l'évolution des métiers dans une société qui bouge mais il existe un dictionnaire des filières sur lequel la Direction ne peut pas s'asseoir. La perte de souplesse enregistrée avec la séparation des Activités est de plus en plus contestée, y compris par l'encadrement. La Direction reconnaît enfin que c'est une vraie calamité. Réserves dédiées y compris entre TER et Voyages, division de la filière 27 avec la création de la DCF et des EIC... A force de se tirer des balles dans le pied ...

Sur les langues étrangères :

La DRH Groupe a annoncé que des discussions avaient lieu avec les Activités. Un Groupe de Travail avec les organisations syndicales devrait se tenir courant février. La CGT estime qu'il est plus que temps que la DRH précise ses orientations. Il est inacceptable que certains agents de la Vente et de l'Escale aient perdu le bénéfice de l'indemnité correspondante alors que les Etablissements sont dans l'incapacité de prendre des décisions concernant les postes de travail bénéficiaires. La CGT continuera à défendre les intérêts des Cheminots du périmètre du commercial contre toute tentative de la Direction de réduire les droits acquis en la matière. De plus, la France est la première destination touristique au monde. De son côté, la SNCF est le premier transporteur de voyageurs, elle se doit d'avoir une politique offensive avec des personnels bien formés et rétribués à la hauteur de leurs connaissances linguistiques.

Dialogue social sur l'établissement

Le secrétaire du CHSCT de l'ESVHN a été sollicité par les chefs de service du poste G le vendredi 30 décembre suite à de nombreuses problématiques relatives à l'organisation du travail sur le chantier du poste. L'annonce du mouvement social des agents logistiques du Technicentre de Normandie à l'appel de la CGT et de SUD Rail à partir du lundi 2 Janvier 2012 constituant le caractère urgent de cette mission. Une situation de conflit social générant de par la volonté commune de la direction de l'ESVHN et du Technicentre :

- un transfert de tâches évident du fait de la présence du seul chef de service en lieu et place de trois personnes habituellement,
- une augmentation conséquente de la charge de travail des chefs de service pouvant générer des incidents ou accidents par une multiplicité de tâches et une gestion en opérationnel difficile sans renforts ni aide programmée,
- un problème d'éthique sur le remplacement d'agents du TCN grévistes,
- un problème de périmètre d'intervention non-conforme et de consignes obsolètes ou non conformes
- un problème de conformité dans l'évaluation des risques du chantier poste G
- Un problème de respect du dictionnaire des filières des agents qualification D du poste
- Un problème dans la qualité de la production à la veille d'une rentrée scolaire et de fin de périodes de vacances
- Un problème dans les conséquences pour les agents d'escale et vente du périmètre de par les retards et soucis de production pouvant générer des outrages et agressions de la part d'utilisateurs insatisfaits et subissant par ailleurs une augmentation tarifaire ces mêmes jours

Vous avez finalement accepté d'annexer au procès-verbal du CHSCT le compte rendu de cette mission. Certes des éléments ne satisfont pas la direction placée devant ses insuffisances voire la complicité avérée pour supprimer des emplois avec le technicentre. Vous persistez d'ailleurs à valider une consigne (CLO) qui acte une dérogation au dictionnaire des filières et participe de cette politique de casse de la direction d'entreprise. Pourtant les mandats CGT ont travaillé et formulé des propositions de rédaction sur un document qui nous le rappelons était farci d'erreurs, ce qui démontre tout le sérieux porté à sa rédaction.

Lors du dernier CHSCT les mandats CGT ont animé la séance après avoir fait une déclaration et proposé de sortir de cette situation conflictuelle. Ne vous en déplaise, monsieur le président, vous risquez de porter la responsabilité de l'échec du dialogue social sur notre établissement.

Que ce soit les élus ou mandatés il n'est pas question pour la CGT de servir de « plantes vertes » lors des réunions statutaires ou de « partenaires » dans de pseudos groupes de travail. A ce sujet il faudra réactiver avec sérieux le groupe de travail initié par la CGT sur les contractuels. Un travail sur le fonds et non pas une journée de formation dispensée par la CGT !

Nous évoquons « la bonne intelligence » dans l'organisation du travail et le fait qu'entre le travail prescrit et le travail réel c'est la bonne volonté des cheminots qui assurait la qualité de la production par une réactivité dans l'exécution des tâches. Si chacun fait preuve de « bonne intelligence » nous pouvons faire avancer l'entreprise.

Ce n'est pas en menant une politique de casse à outrance que la direction construira une Entreprise Ferroviaire capable de rivaliser avec ses concurrents et surtout capable de répondre aux besoins de transports des usagers.

Pour la CGT, c'est bien la politique de casse de l'EPIC et du service public qui est à l'origine de tous les maux. Les cheminots subissent quotidiennement les erreurs et la soif de libéralisme à outrance.

La CGT mettra tout en œuvre pour construire, avec les cheminots, une mobilisation de grande ampleur nécessaire pour contrer les plans néfastes et imposer d'autres choix, tant en termes d'emplois, de conditions de travail, etc., pour la réalisation d'un service public ferroviaire de qualité répondant aux besoins des usagers.

Rouen le 31 janvier 2012