



Bonjour à toutes et à tous.

Lorsque nous avons fait le bilan, en 2022, des quatre années passées, le tableau dressé était marqué par une succession de crises. De crises donc, et de difficultés inévitablement.

En faisant l'exercice pour les quatre années passées depuis 2022, la permanence des crises ne se dément pas.

Mais à cela s'ajoute une accélération et une intensité toujours plus grande de l'incertitude.

L'incertitude qui marque l'avenir. L'incertitude en grand. L'incertitude à hauteur de femmes et d'hommes que nous sommes. Soyons réalistes, cette incertitude s'accompagne souvent de réflexes de peur, de défense ou de renfermement, inévitablement.

Et ce n'est guère étonnant, car aucun secteur n'est épargné et le ferroviaire n'échappe pas à la règle.

Depuis 2018, le ferroviaire est marqué par les stigmates de la loi de 2018. Une loi mauvaise dans ce qu'elle prévoyait, terrible dans ce qu'elle a omit.

Le quotidien des cheminotes et des cheminots est marqué par une frénésie de libéralisation. L'ouverture à la concurrence du transport librement organisé (le TGV) ou du service conventionné (les Intercités ou les TER) amène à un système qui dysfonctionne.

La CFDT Cheminots ne le dit pas en l'air. Nous ne réagissons pas par dogme. Nous le disons car nous constatons, simplement.



Nous constatons que l'ouverture à la concurrence, portée en 2018 par ses chantres comme un horizon insurpassable et hautement désirable, se pète la gueule, tout simplement.

Tout d'abord car c'est une aberration économique. Les régions sont aujourd'hui amenées à mettre des sommes faramineuses pour des investissements inutiles. Imaginez, ce sont près de **7 milliards** qui sont investis par les Régions pour construire des centres de maintenance du matériel en lieu et place de ceux existants et tenus par la SNCF. Mais au titre du dogme, il en faut de nouveaux pour une assurer une concurrence pleine et parfaite. Je ne vous **ferai** pas le parallèle entre les besoins criants de la santé, l'éducation, la formation ou encore les transports, mais comment peut-on collectivement admettre une mauvaise utilisation d'un argent public extrêmement rare ?

C'est une aberration industrielle. La multiplication des interlocuteurs amène à multiplication des coûts d'interface et de transaction.

C'est une aberration sociale. L'ouverture à la concurrence conduit à la création de filiales dans lesquelles les salariés sont transférés. Les premières annonces qui leur sont faites sont simples : il va falloir produire pour moins cher. Bilan, on commence par retirer 5 jours de congés aux salariés. La suite n'est guère plus ragoutante.

Ce que vivent les cheminotes et les cheminots est un exemple, parmi tant d'autre, évidemment, de ce que les salariés vivent : des systèmes de production et des choix qui vont à rebours de l'intérêt collectif, social, sociétal ou encore écologique.

Le ferroviaire est un formidable outil pour l'indispensable transition écologique et énergétique. Pour cela, bcp d'entre vous en ont fait l'expérience pour venir, il faut un système efficace.

L'affaire est simple : pour entretenir le réseau (pas le moderniser, l'adapter au changement climatique, ou construire de nouvelles lignes), il faut 4,5 milliards par an. **Cela ne concerne pas les lignes de desserte fine du territoire, pour lesquelles, on estime qu'il faut, pour le simple maintien dans des conditions visant à ne pas aller au-delà de leur niveau de dégradation actuelle, 500 millions supplémentaires, à charge exclusive des régions.** Les recettes à disposition atteignent 3 milliards. Vous en conviendrez, il en manque. L'Etat



choisi donc de faire appel au « fonds de concours », un dispositif à la fois technique et très simple : l'État prend les bénéfices de la SNCF pour financer l'entretien du Réseau. Rien que du normal me direz-vous. Et bien pas tout à fait quand même car comme le réseau est ouvert à la concurrence, cela revient à dire que c'est le produit du travail des cheminotes et des cheminots de la SNCF qui paie l'outil de travail de ses concurrents.

Imaginez : vous tenez une boulangerie. Le lundi se passe bien, vous faites une belle recette. Le mardi, on vient vous dire que la recette de la veille va servir à payer la devanture de votre concurrent, qui officie trois portes à côté. Vous réagissez comment ?

Ce que nous constatons, c'est que l'injustice s'ajoute à l'incertitude.

Et ce ne sont pas des mots. Ce sont des répercussions directes sur le corps social. Et parfois ce sont des drames.

Depuis le début d'année, 14 collègues ont mis fin à leurs jours. La CFDT Cheminots ne joue pas l'instrumentalisation. Nous le disons, affirmer que ces drames relèveraient de telles ou telles causes seraient un terrible manque d'humilité. Mais, en revanche, nier que le travail n'y a pas sa part seraient totalement inconsideré.

La SNCF a longtemps été une entreprise de la certitude : certitude dans l'impératif de sécurité et de production, certitude dans le modèle social indispensable à une fidélisation des compétences, certitude dans l'innovation et le modèle à construire.

Comme pour le reste de la société, nous devons lutter contre l'incertitude qui dévore. C'est pour cela que la CFDT Cheminots porte le projet d'une entreprise de l'ancrage. L'ancrage des compétences, l'ancrage du collectif, l'ancrage du travail, tout simplement.

Et cette histoire de la SNCF n'est finalement pas très éloignée des sujets de notre congrès.

Les débats qui auront lieu dans les jours à venir seront guidés par des choix qui ont été opérés et qui amènent à débattre de tel ou tel sujet.



Le gros éléphant au milieu du couloir : l'augmentation de la cotisation. Nous le disons très clairement et très fermement côté cheminots : ni le moment ni le montant ne sont acceptables.

Si nous comprenons très clairement les enjeux qui s'ouvrent à nous, notamment la nécessité de se renforcer alors que des perspectives politiques très menaçantes se profilent, nous considérons que le levier de la cotisation a des effets pervers majeurs. L'objectif devrait être le développement et la consolidation de la CFDT. Le choix présenté est redoutable car il emporte un risque d'éviction pour celles et ceux qui ne pourront y consentir. Il menace également de déplacer le débat : face à la question des recettes, il est logique de poser celle des dépenses. Et dans ce cas, celle des structures risque de s'inviter. Nous le disons côté cheminots, l'heure est à l'unité et au rang serré.

Ce n'est pas un vœu en l'air, c'est une réalité que nous percevons bien. Nous le savons toutes et tous, les échéances politiques à venir sont porteuses de grand risque. L'extrême droite, sous toutes ses formes, gagnent tous les terrains : politiques et culturels notamment.

Nous savons, côté cheminots, ce que cela signifie. Nous avons donné avec les menaces, notamment de mort.

Pour autant, nous savons également que ce débat n'est pas totalement abouti et nous déplorons qu'il n'ait pas été ouvert lors de ce congrès.

Soyons clairs, plusieurs sujets se posent :

1. la position de la CFDT quant à la brutalisation du débat politique. Des clarifications ont été apportées dans les amendements posés
2. le choix du modèle porté. Notre réaction est généralement en contre, marqué par l'idée du barrage. C'est logique et indispensable. Mais comme beaucoup, les cheminotes et les cheminots n'aiment pas qu'on leur dise ce qu'ils ont à faire. En revanche, nous sommes fiers du modèle construit et porté par la CFDT et nous considérons que nous aurions intérêt à axer notre positionnement sur notre vision du travail, notre vision sociale et sociétale, à la porter haut et fort.

Le risque de l'extrême droite est immense. Quelques mois à la tête de certaines mairies ont mis à jour leur nature immuable en matière de relations sociales ou de choix culturels.

Peu importe le costume que vous leur mettez, c'est toujours la même boue.

Face aux incertitudes et aux menaces, il faut être robustes, convaincus et prêts.
Pour cela il faut une ligne claire, nette et engagée.

La CFDT, ce qu'elle est et ce qu'elle porte, incarne parfaitement cette ligne. Nul doute que ce congrès permettra de la renforcer et nous permettra de la porter, collectivement, avec force et conviction.

Alors, plus que jamais, nous sommes fiers d'être cheminots et fiers d'être CFDT !

