



cgt

#

**RÉFORME
DU SYSTÈME
FERROVIAIRE**

@cgtcheminots

La CGT propose la voie du service public SNCF



Syndicat CGT des cheminots du HAVRE
119 cours de la république 76600 LE HAVRE
Courriel : chemcgtlehavre@gmail.fr
Blog : <http://cgtcheminotslh76.hautetfort.com/>
Tél : 02 35 25 39 75 (poste 129)/ Fax : 02 35 25 14 03



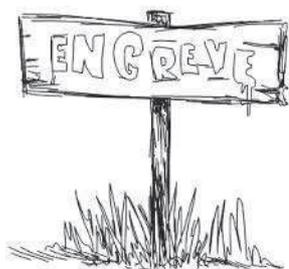
LE 12 DECEMBRE 2013

**PAR LA GREVE IMPOSONS UNE REFORME FERROVAIRE
PORTANT LA VOIE DU SERVICE PUBLIC !**

PAR LA GREVE PRESERVONS NOTRE STATUT ET LE RH077 !

Préavis national sur la période du 11 décembre à 19h00 au 13 décembre à 8H00

ASSEMBLEE GENERALE 10H00 SALLE REMY DUPONCHEL



Depuis plus de trois semaines le Syndicat CGT des Cheminots du Havre organise des tournées sur l'ensemble des chantiers de son périmètre. Les cheminots ont pu débattre, s'informer autour des cinq expressions intitulées « **Quid de la réforme** ». Au travers des propositions constructives portées par la CGT dans son projet intitulé « **la voie du service Public** » chacun a pu mesurer que seule notre organisation syndicale se place dans une démarche de propositions concrètes. **Le syndicat du Havre se bat au quotidien pour défendre les conditions de travail des cheminots et préserver leur avenir et leur emploi : les Voies de port, les Boutiques de vente, le combat contre l'abandon des dessertes Grandes Lignes (Paris-Dieppe ; Paris-Cherbourg) et TER (Bréauté-Fécamp), le soutien aux camarades de NRS qui eux aussi vivent des périodes difficiles, le combat pour faire respecter le dictionnaire des filières etc.**

Tout ce que nous subissons dans nos métiers, sur nos chantiers est la conséquence directe d'une politique qui a démontré sa nocivité. Les Cheminots, comme la population, sont en droit d'attendre mieux au regard des améliorations à mettre en œuvre. Ça doit passer par l'emploi, les métiers, la mutualisation et la transversalité des moyens et des compétences, la mise en perspective de la dimension humaine dans les processus globaux de production !



Aujourd'hui, **alors que la loi n'est pas votée** l'entreprise s'organise déjà dans une configuration qui acte une réforme qui **va tuer la SNCF et abaisser le niveau de protection sociale des cheminots ! Pas question de les laisser casser notre outil de travail et abaisser nos garanties individuelles et collectives !** Après la journée d'action du 13 juin où un cheminot sur deux était en grève pour défendre une autre réforme, nous poursuivons la lutte par une deuxième mobilisation qui se doit d'être plus forte. ! **Par la GREVE je défends :**

**LE SERVICE PUBLIC FERROVAIRE SNCF
NOS METIERS, NOS EMPLOIS
LE STATUT, LERH077, LA CAISSE DE PREVOYANCE,
LES FACILITES DE CIRCULATION**

Le havre le 29 novembre2013



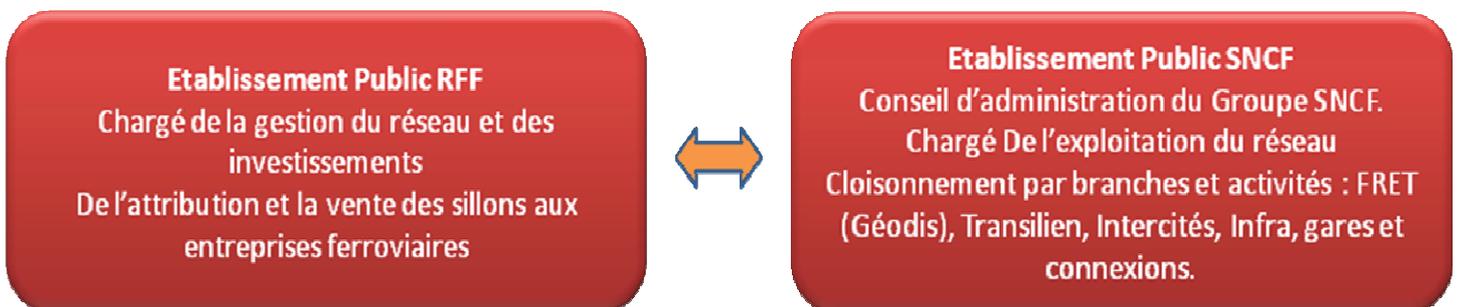
Le Contexte

Historique de la SNCF

- 1937** Les compagnies ferroviaires privées font faillite et se retrouvent dans l'incapacité à répondre aux besoins des populations et des entreprises. Les chemins de fer français sont nationalisés afin de mettre au service des citoyens et de la Nation une entreprise pour le développement économique et le progrès social : avec la SNCF, le service public ferroviaire est né !
- 1982** Au terme des 45 années sous son ancien statut, la SNCF devient un Établissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC). Elle demeure une entreprise d'Etat.
- 1997** Création de RFF (Réseau Ferré de France), aussi en ÉPIC. RFF est chargé de gérer et d'entretenir l'ensemble du réseau. En échange, la SNCF lui verse des péages pour la circulation de ses trains.
- 2002** Régionalisation du transport voyageur, sous convention avec les Conseils Régionaux, qui deviennent Autorité Organisatrice des Transports (AOT).
- 2006** Arrivée des premiers trains de marchandises privés. Ouverture à la concurrence du fret SNCF.
- 2010** Ouverture à la concurrence pour les trains de voyageurs internationaux.
- 2011-13** Assises du ferroviaire (sept-déc 2011), prônant la concurrence et l'abandon de lignes / Réflexions de la Commission Européenne Transport pour un 4^{ème} Paquet ferroviaire européen, visant la privatisation totale des chemins de fer / Projet de Réforme ferroviaire, visant à restructurer l'organisation, s'adapter aux futures décisions européennes (4^{ème} paquet), et harmoniser les conditions sociales des salariés (autrement dit, attaquer le Statut et le RH 0077).

Structure et fonctionnement actuel du mode ferroviaire

La séparation de la SNCF en deux structures, présentée en 1997 comme la solution au désendettement du système, n'a en réalité produit que des conflits d'intérêt entre les 2 établissements publics.



La gestion par branches et activités de la SNCF a également produit des effets néfastes sur la qualité du transport, une activité n'hésitant pas, pour améliorer ses résultats à le faire au détriment des autres.

La structuration actuelle de la SNCF, cloisonnée par activités, est source de dysfonctionnements et de surcoûts, elle a des conséquences sur le quotidien des usagers et chargeurs, comme sur celui des cheminots. Ces séparations rendent possible une vente à la découpe.

+
 les filiales,
 aujourd'hui utilisées
 pour concurrencer
 les activités de
 l'EPIC SNCF

La SNCF transporte chaque jour 14 Millions de voyageurs, soit dans un Train Express Régional (TER), un Transilien (pour l'Île-de-France), un Intercités (ex corail) ou un TGV.

Ces dernières années les usagers, comme les cheminots, ont subi les conséquences d'une gestion libérale de la SNCF qui a entraîné une dégradation globale de la qualité de transport au quotidien.

De même, le transport de marchandises par mode ferré a été plus que divisé par 2 (de 55GTK en 2002 à 21GTK en 2011), même en comprenant le trafic des nouveaux opérateurs ferroviaires (filiales ou privés), pendant que les pertes financières dans cette activité croissaient de manière exponentielle (de 50M€ en 2002 à 450M€ en 2011)

Les conséquences pour les usagers et cheminots

La séparation du gestionnaire d'infrastructure (RFF) et de la SNCF depuis la création de RFF en 1997, a entraîné des aberrations qui dégradent la qualité et la fiabilité du service rendu.

- Des lignes entières sont fermées pour cause de travaux, alors que le savoir faire des cheminots permet d'assurer la continuité des circulations même en période de grands travaux.
- L'entretien de certaines lignes est négligé. Sur les axes Paris-Le Havre/Cherbourg/Granville, les infrastructures ont été les moins entretenues ces 30 dernières années, du fait surtout que c'est une région sans TGV !
- Des lignes et Gares ferment ou sont menacées de fermeture. Des bus remplacent alors les trains par endroits ! Et les camions, pour le Fret !
- Suppressions de trains par manque de personnel habilité. (par exemple, un conducteur de trains de marchandises n'est plus autorisé à conduire un train de voyageurs, et vice versa).
- Des gares identifiées grandes lignes, Transilien, TER... pour lesquelles les cheminots sont exclusivement dédiés, abaissent la qualité de service. (par exemple, un cheminot qui travaille dans un guichet d'une gare dite : « Transilien », ne peut pas vendre de billets de TGV !)
- La présence humaine dans les gares et dans les trains est réduite au détriment de la sûreté, de l'information, ou de l'accompagnement des trains.
- Pour les cheminots, c'est clairement une perte de leur outil de travail. Ils voient dans leur quotidien les aberrations d'une telle organisation. Et la séparation par activités n'a fait que renforcer ces dysfonctionnements, avec des conséquences économiques, sociales et environnementales dramatiques !

Les PROPOSITIONS CGT

→ à retrouver sur www.cheminotcgt.fr

Pour la CGT une réforme d'une autre envergure est possible et surtout nécessaire. Elle doit :

- ✓ Tenir compte de la législation européenne.
- ✓ Résoudre les dysfonctionnements dû au cloisonnement
- ✓ Améliorer l'efficacité économique du système
- ✓ Garantir de hautes conditions sociales pour les salariés. (Statut, RH0077)

Nous proposons que tous les cheminots sur le territoire retravaillent ensemble pour une meilleure efficacité à répondre aux besoins des populations. Cela doit se traduire par la gestion mutualisée des moyens (de chaque activité) par bassins économiques d'emplois des différents services de la SNCF et cela ne peut se faire qu'en réunifiant tous ces services au sein d'un seul EPIC.

L'ensemble de ces métiers constitueraient une chaîne de service répondants aux besoins de transports voyageurs et fret.

Réforme du ferroviaire, ATTENTION !!!

Agissons ensemble pour que la réforme ne soit pas le butoir de la dislocation !

Soutenons « La Voie du Service Public »



Le QUID de la réforme ? N° 2

Le Projet de réforme du Gouvernement

A l'issue des Assises du Ferroviaire (en décembre 2011), la ministre des transports « demande aux services de l'État en lien avec les directions SNCF et RFF, de remettre au gouvernement un projet d'unification du gestionnaire du réseau ferré national ».

Si le constat est partagé par la CGT sur les dysfonctionnements occasionnés par la séparation de RFF et la SNCF, et sur la nécessité d'une réforme du système ferroviaire, les préconisations libérales de ces assises sont loin de répondre aux attentes des usagers et des cheminots :

- ✚ Ouverture à la concurrence de l'ensemble des trafics voyageurs en 2019. Aujourd'hui, seul le fret et les trains internationaux sont ouverts à la concurrence.
- ✚ Désengagement de l'Etat sur les trains Grandes Lignes, dit «Trains d'Equilibre du Territoire» (TET). Il est question que les régions financent l'intégralité de leur réseau. Le projet de loi appelé « acte 3 de la décentralisation » en fixe d'ailleurs quelques points, l'Etat désirant abandonner 29 lignes sur les 38 existantes, au mépris du Service Public Ferroviaire. Quand on sait que les Régions disent ne pas avoir les moyens suffisants pour faire plus de ferroviaire, on peut se poser la question de l'avenir de ces lignes !
- ✚ Suppression de 11.200 kms de lignes « dites non rentables » et passer les trafics à la route... (soit 1 tiers du réseau ferré national).
- ✚ Remise en cause du Statut des Cheminots à la SNCF, par le recours systématique d'embauches en CDI au lieu du Cadre Permanent, et une harmonisation par le bas du cadre social, avec l'ensemble des entreprises ferroviaires (une convention collective au rabais, à la place du RH0077 !!!).

Le changement de gouvernement en 2012 n'a pas remis en cause les préconisations de ces assises. Le projet de loi sur la réforme du ferroviaire en découle. Il a été présenté le 16 octobre 2013 en Conseil des Ministres, qui souhaite le faire adopter par l'Assemblée Nationale et le Sénat au cours du 1^{er} semestre 2014, pour une application en 2015.

Nouvelle structure du système, envisagée par le projet de réforme



Ces 3 établissements seraient liés à l'Etat par des contrats d'objectifs et de performances.

Ce sont ces 3 entités, SNCF, SNCF réseau et SNCF mobilités, qui formeraient un « pôle public unifié ». Ça permet au Ministre des Transports de parler de « réunification du système ferroviaire ». En réalité, on passe de 2 à 3 établissements possédant chacun leur propre Conseil d'Administration. Pour la CGT, il s'agit au contraire d'une démarche supplémentaire visant à l'éclatement de LA SNCF. Et cette structuration facilite également le découpage voulu par les libéraux de la commission européenne des transports dans leur 4^{ème} paquet ferroviaire.

Réforme française et 4^{ème} paquet européen : les liens directs de la privatisation !

Le contexte européen est directement connecté à la réforme du système ferroviaire. Début 2014 le parlement Européen sera consulté sur le 4ème paquet ferroviaire. Son contenu repose uniquement sur un dogme libéral visant à généraliser l'ouverture à la concurrence ! Ce que cachent les 6 textes législatifs européens proposant de structurer pour les 20 années à venir les systèmes ferroviaires en Europe peuvent se résumer en 3 points :

- ❑ Le règlement sur l'ouverture à la concurrence pour les transports régionaux de voyageurs prévoit de systématiser les appels d'offres à partir de décembre 2019. Cela aurait des conséquences sur les principes fondamentaux de service public. (Loi SRU)
- ❑ Une directive qui prône la séparation intégrale entre la gestion de l'infrastructure et l'exploitation. Le seul objectif avoué est de faciliter l'ouverture à la concurrence.
- ❑ Le règlement sur le rôle de l'agence européenne de sécurité. Elle deviendrait le guichet unique pour l'attribution des certificats de sécurité. Sa fonction essentielle serait de faciliter l'entrée de nouveaux opérateurs.

Pour la CGT l'organisation des systèmes de transport doit rester dans le domaine de compétences des Etats membres et revendique:

- **Un bilan des libéralisations antérieures intervenues dans le fret ferroviaire ou dans les autres modes de transport.**
- **Le rôle de l'agence européenne doit être de faire appliquer les règles de sécurité à tous les opérateurs et de mettre en place des normes de travail de haut niveau.**

Les failles et les dangers de ce projet de réforme du système ferroviaire

- ✚ Il acte la fin de la Société Nationale des Chemins de Fer Français, SNCF devenant une marque comme PEPY s'applique à le faire entrer dans les têtes des cheminots et de la population.
- ✚ La dette du système ferroviaire n'est pas traitée. Sur la partie financement, l'essentiel des ressources pour stabiliser l'endettement s'appuie sur la productivité, et notamment sur la destruction de l'emploi.
- ✚ Il ne figure aucune ambition de report modal au profit du rail concernant le transport de marchandises.
- ✚ Le volet social de la réforme (dit « harmonisation sociale ») remet clairement en cause le Statut des cheminots et la réglementation sur le temps de travail en vigueur à la SNCF (RH077). Le statut des cheminots, le régime spécial (prévoyance et retraite) et la réglementation du travail sont attaqués sur leurs fondements, qui reposent sur le service public national.
- ✚ Il prépare à la libéralisation totale du transport par fer, en menaçant de sacrifier les conditions sociales des cheminots sur l'autel de l'ouverture à la concurrence et du dumping social.

PEPY et RAPOPORT tentent même en interne de passer en force, en mettant en place la réforme avant le débat parlementaire et la validation de la loi. La Direction SNCF promeut son projet « Excellence 2020 » et le Président de RFF élabore son schéma « Réseau 2020 ». Cette stratégie vise à placer les Cheminots et les salariés RFF devant le fait accompli sans aucune concertation. Ils présentent une structuration qui entérine une réforme qui n'existe pas au sens de la loi, sans aucun respect pour les citoyens et les élus de la République. C'est du « déni de démocratie » !!!

Les PROPOSITIONS CGT

→ à retrouver sur www.cheminotcgt.fr

- ✓ Développer le service public rendu aux usagers, aux chargeurs, aux citoyens en proximité.
- ✓ Contribuer à l'aménagement du territoire en optimisant l'impact environnemental, social et sociétal.
- ✓ Préserver l'avenir de l'entreprise publique SNCF.
- ✓ Pérenniser le statut des cheminots et leurs conditions sociales.

Une proposition gouvernementale de réforme du système ferroviaire doit répondre aux enjeux d'égalité de traitement, de qualité de service, de maillage territorial et de préservation de l'environnement dans le cadre d'un véritable Service Public national, le tout en garantissant le financement du système de façon pérenne.

Rien n'est acté ! Nous pouvons ENSEMBLE exiger une autre réforme !!!

« La Voie du Service Public »



la cgt Le QUID de la réforme ? N° 3

Projet de réforme ferroviaire : une attaque en règle des conditions sociales des Cheminots

Projet de Loi portant réforme du système ferroviaire – page 2 :

« Le Projet de Loi pose les jalons législatifs permettant la construction d'un cadre social commun à tous les travailleurs de la branche ferroviaire. Tout en maintenant le Statut des cheminots, il s'agit de donner aux salariés et aux entreprises ferroviaires la possibilité de construire l'organisation et les conditions de travail qui permettront de répondre aux enjeux de sécurité et de qualité de service, de garantir l'absence de concurrence déloyale et d'accroître la performance économique du système. Ce cadre social s'appuiera sur un « décret-socle » posant les principales règles communes au secteur ferroviaire ainsi que sur la négociation d'une convention collective nationale qui aura vocation à s'appliquer à l'ensemble des entreprises de la branche ferroviaire (EPIC du groupe public et autres opérateurs ferroviaires). »

Si le discours ministériel avait pu rassurer certains au début, les déclinaisons du projet actent une évolution dramatique pour l'avenir de l'ensemble du système ferroviaire et des cheminots !

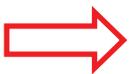
La réunification publique « du rail et de la roue » demeure un pur affichage ! La structuration en 3 EPIC constitue un éclatement du système allant au-delà des injonctions actuelles de Bruxelles et anticipant gravement le 4ème paquet ferroviaire.

Malgré la forte mobilisation du 13 juin, les alertes des professionnels, les propositions CGT et même les catastrophes de cet été, le ministre des transports reste

sourd. Il n'a pas modifié sa 1^{ère} version de son projet de loi. Et Pépy, avec son aval, ne ralentit pas l'allure avec son plan financier « Excellence 2020 », qui bafoue la démocratie, en avançant la mise en place du GIU, comme si la loi était déjà votée et les parlementaires des pions.

Et les positions du Gouvernement sur les conditions sociales des salariés du rail ne sont pas de nature à rassurer les cheminots de l'entreprise publique. Elles sont pourtant les garantes d'un haut niveau de sécurité et de la qualité de service due à la Nation pour le Service Public fret et voyageurs.

Dans ce projet de Loi, 3 aspects fondamentaux sont attaqués !



Une attaque contre La SNCF, entreprise publique intégrée

- **Article L.2101-1** : « le groupe public ferroviaire est composé de 3 entités que sont la SNCF, SNCF réseau, et SNCF Mobilité » (SNCF réseau regroupant RFF, INFRA, DCF ; SNCF Mobilités tout le reste).
- **Article 8** : « la date de création de la SNCF ainsi que la date à laquelle les nouvelles dénominations de SNCF réseau et SNCF Mobilités viendront se substituer aux dénominations de Réseau Ferré de France et Société Nationale des Chemins de Fer Français en vigueur... »

On pourrait se dire: c'est une bonne chose puisque le sigle SNCF revient partout. Malheureusement, le sigle « LA SNCF » disparaît ! La Société Nationale des Chemins de FER français disparaît ! Non seulement elle ne redevient pas une entreprise intégrée comme lors de sa fondation en 1937, mais elle est, si cette loi passe, totalement désintégrée. C'est loin de la « réunification » tant vantée !!!

Les Métiers et la transversalité de l'entreprise attaqués !

Cette structuration poursuivrait plus loin encore ce que la Direction SNCF fait en interne aujourd'hui, la séparation des activités via le pilotage dédié, la remise en cause des filières métiers et la mise en concurrence des personnels, dégradant l'organisation de la production et les conditions de vie et de travail des cheminots. Cela, au mépris de l'efficacité globale du système. L'exemple du Fret est à lui seul éloquent : une organisation fragmentée, segmentée, incapable de répondre aux besoins de transport et générant des résultats financiers catastrophiques !



Une attaque contre le STATUT (RH 0001)

- **Article L.2101-2** : « garantir la continuité des situations juridiques existantes pour les salariés de la SNCF et de RFF. A cette fin, il préserve les conditions de recrutement de la SNCF qu'ils s'agissent de ceux recrutés sous statut, ou de ceux recrutés sous contrat. »
- **Article L.2101-3** : « une convention collective de branche permet de compléter le statut dans les limites fixées par ce dernier. » Voici les bases pour qu'ils soient recrutés hors statut, donc sous contrat.

Si le Statut paraît être préservé pour les agents actuellement au Cadre Permanent, pour les autres, c'est clair, ce sera sous une convention collective au rabais, commune à toutes les entreprises ferroviaires !

Mais, le Statut sera-t-il vraiment conservé ? On peut en douter avec 2 EPIC séparés, régentés par un EPIC de tête. D'ailleurs, dans le dernier document sur le GIU, il n'y a aucune référence à cet engagement.

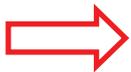
Quid donc du Statut et de ses chapitres : Droit syndical, rémunération, déroulement de carrière, congés, régime spécial de retraite et prévoyance, facilités de circulation, famille, logement... ???

L'emploi au Cadre Permanent attaqué !

Aujourd'hui, le volume de recrutements de contractuels est de plus en plus important (30 % en 2012). Ça démontre la volonté de la Direction SNCF de fragiliser le Statut et de mettre en œuvre un dumping social interne. Demain, avec un tel système, l'embauche sous contrat de droit privé sera systématique, et l'incidence sera directe sur la pérennité du régime spécial des Cheminots, puisque plus assez de cotisants !

Le Régime Spécial des Cheminots attaqué !

Pépy a défini depuis longtemps le Statut comme un obstacle à la « modernisation ». Il vise le « Taux T2 » qui participe au financement de notre régime spécifique. Avec ce projet, les moyens lui sont donnés pour y mettre fin et assouvir ses appétits de sous-traitance, d'utilisation d'intérim et de suppression d'emplois !



Une attaque contre le RH 0077 (Accord 35h)

- **Article 12** : « abrogation de l'article 1er de l'acte dit « loi de 1940 » relatif au régime de travail des agents de la SNCF. La mise en place du groupe public ferroviaire rend cet article inapplicable. »
- **Article L.2101-4** : « il est mis en place un cadre social en matière de durée du travail applicable à l'ensemble des salariés travaillant dans la branche ferroviaire. »

Sur la base de la loi de 1940, le décret instaurant la réglementation du travail SNCF (RH0077) est issu d'un accord d'entreprise datant de 1999 sur la réduction du temps de travail. Cet accord a comme principes essentiels des organisations du travail qui permettent d'assurer l'efficacité et la continuité de service public dans de bonnes conditions. Le RH 0077 contribue aussi à améliorer les conditions de vie et de travail et à développer l'emploi.

L'article abrogé permet d'enlever cet obstacle majeur à un décret-socle pour toutes les entreprises ferroviaires. Il s'agit donc bien de la disparition du RH0077 ! Et avec lui, les 3 titres qui le fondent, concernant les conditions d'attribution des repos, le travail de nuit, la durée du travail effectif, les situations accidentelles, l'astreinte...

Si on se réfère aux préconisations de l'UTP (patronat ferroviaire), c'est une casse organisée ! Pour exemples : de 104 à 116 RP (114 à 132 RP aujourd'hui) ; 25 RP doubles (au lieu de 52 RPD) ; 14 Dimanches (22 actuellement) ; 22h/5h pour l'encadrement des repos hebdos (19h/6h actuellement) ; extension des journées de service à 12h (9h30 maxi auj.)...

Les PROPOSITIONS CGT

→ à retrouver sur www.cheminotcgt.fr

- ✓ Un seul EPIC réunifiant RFF & SNCF, les « fonctions essentielles » sont confiées à l'Etat.
- ✓ Le Statut comme socle minimum de référence pour l'ensemble du monde ferroviaire.
- ✓ Le RH 0077 comme base minimale de la réglementation du travail pour les salariés du rail.
- ✓ Le décloisonnement des activités et la création d'établissements multi-activité de proximité.
- ✓ La mutualisation des moyens de production en proximité et le respect des métiers.

La loi n'est pas votée ! Exigeons « La Voie du Service Public »

la cgt **Le QUID de la réforme ?** N° 4

Un projet de réforme ferroviaire, destructeur des métiers, inefficace à la production !!!

L'objectif de cette réforme est clair. Il vise à préparer l'ouverture à la concurrence au voyageur et abaisser les conditions sociales des cheminots de la SNCF par une harmonisation par le bas, au mépris de l'efficacité du système ferroviaire et de sa sécurité.

De son côté, la direction anticipe et tente de tout mettre en œuvre pour casser le Statut des cheminots, afin d'accélérer la mise en œuvre d'un « cadre social minimal », par le recrutement massif hors cadre permanent, la remise en cause des métiers, par la perte de pouvoir d'achat, l'affaiblissement du régime spécial (retraites, prévoyance, famille, logement...), le non-respect des instances représentatives du personnel (IRP)...

Experts dans leurs métiers au quotidien, les cheminots doivent être écoutés. La réforme doit être aussi leur réforme. La série de catastrophes de cet été rappelle à chacun de nous que le système ferroviaire nécessite une rigueur sans faille, qui ne peut se concevoir que par un régime social de haut niveau.

Pourtant, le ministère de tutelle refuse encore de s'appuyer sur les professionnels du terrain et s'en remet à un projet d'une vision de technocrates, qui ignore les difficultés de la production au quotidien, prépare des « économies » sur le dos de l'emploi, de la rémunération et des conditions sociales des cheminots, et facilite le « 4^{ème} paquet », projet européen prônant le dogme de la concurrence et du « dumping social » !

Un projet qui ne répond pas à l'amélioration du système ferroviaire!

Que changerait cette réforme pour les agents et les citoyens confrontés aujourd'hui aux dures réalités de la production ? RIEN !

Le projet met en place une gouvernance complexe et floue. Elle n'offre aucune garantie concernant la cohésion économique et sociale de cet ensemble. C'est incohérent avec les propos vertueux du Ministre qui met en avant dans sa communication « l'amélioration du système ferroviaire ». La réalité, c'est un projet en pointillés, dont les seuls éléments précis sont concentrés sur les têtes des organigrammes.

Le Gouvernement a pourtant ici l'occasion de construire une véritable réforme de progrès pour le ferroviaire, en partant des besoins des populations, de la réalité de la production et de ses dysfonctionnements actuels. Une réponse aux enjeux d'égalité de traitement, de qualité de service, de maillage territorial et de préservation de l'environnement, dans le cadre d'un véritable Service Public national. Cela ne peut s'envisager qu'à partir d'une entreprise ferroviaire publique intégrée, la SNCF, seule capable de répondre aux enjeux de sécurité, d'aménagement du territoire et d'égalité de traitement !

Ce projet encourage même la finalisation de l'organisation cloisonnée, construite au fil des années par la direction SNCF. Ces séparations structurelles, qui handicapent lourdement la production ferroviaire en empêchant les cheminots de travailler ensemble, faciliteraient la séparation totale des activités.

Il faut en finir avec des découpages dont la seule logique comptable pousse l'incompétence jusqu'à interdire des coopérations naturelles et indispensables. La question de la proximité, de la qualité du service et du travail effectué, du maillage du territoire, des coopérations, ... doivent être pris en compte.

Mais peut-être que les pointillés ne servent qu'à assurer la reconversion de dirigeants bien à leur aise et ainsi de préparer la vente des morceaux juteux à livrer en pâture aux appétits du marché ???



Un projet dangereux pour nos métiers et leur reconnaissance !

Qu'est-ce que ce projet va changer pour les agents sur le terrain et dans la qualité de service ?

La sécurité est la raison d'agir des cheminots, individuellement et collectivement, tant il est vrai qu'au-delà de vendre du voyage en train, il nous faut avant tout le produire, en assurer l'exploitation, la maintenance, la modernisation, avec des obligations de résultats en termes de sécurité, clairement fixés par la collectivité.

Pour cela, il existe «le dictionnaire des filières », qui inscrit les métiers dans leur rôle et fonction afin d'assurer en pleine sécurité le Service Public ferroviaire de qualité qu'est en droit d'attendre la Nation.

Aujourd'hui, la direction SNCF tente d'y mettre fin. Avec lui, la reconnaissance des métiers (notamment les emplois-repère déterminant la pénibilité). Parallèlement, elle transfère la charge de travail hors de la SNCF, avec le recours massif à la sous-traitance et aux contrats précaires, la privatisation ou la fermeture de certaines installations, y compris sur des missions de sécurité ferroviaire, devenant elles aussi, une variable d'ajustement.

Quelques exemples :

Transfert des missions d'escale vers agent de manœuvre, contrôleurs et conducteurs (projet DCF en cours qui acte la fin des autorisations de départ) / Mélange des missions de vendeurs et d'escale, et parfois externalisation vers « gilets rouges » / Dédicace des gares, postes, chantiers, emplois à une activité unique, et des roulements et tableaux de service dédiés par produits (au Fret, à la Conduite, chez les ASCT, dans les Technicentres...) / Externalisation des grands travaux d'infrastructures ; Sous-traitance des annonces de Sécurité à l'Équipement / Baisse de la qualité de la maintenance, gestion des priorités, dérogations, travaux reportés ou annulés entraînant dérives et politique du risque calculé ...etc

La réforme ne ferait qu'amplifier cette destruction des métiers, gages pourtant de l'efficacité ferroviaire !

Un projet qui ne répond pas aux besoins de la population, ni au développement économique et humain durable, attendu très justement, par les citoyens !

Comme d'autres secteurs industriels, la confiance de la collectivité au secteur ferroviaire suppose une transparence sur les conditions de sécurité dans toute la production (études, construction, exploitation, maintenance, évolution des matériels, installations et procédures). Cette dimension a des conséquences fortes sur le développement des chemins de fer, le service public, l'emploi, la santé, la sécurité des cheminots.

Les Cheminots, comme la population, sont en droit d'attendre mieux au regard des améliorations à mettre en œuvre. Ça doit passer par l'emploi, les métiers, la mutualisation et la transversalité des moyens et des compétences, la mise en perspective de la dimension humaine dans les processus globaux de production !

La direction SNCF, par la politique qu'elle mène, ne répond pas aux besoins largement exprimés par les usagers.

Quelques faits

locaux, régionaux, nationaux :

Volonté d'abandonner des dessertes Grandes Lignes (Paris-Dieppe ; Paris-Cherbourg...) et TER (Bréauté-Fécamp ; Caen-Le Mans-Tours...) / Fermeture annoncée des Boutiques (Rouen, Sotteville, Le Havre, Caen...) ; Réponse aux appels d'offres des Voies de Port par les filiales / Transfert de trafics et dessertes du rail vers la route, avec mise en avant des filiales (Fret : VFLI, Naviland Cargo, Normandie Rail Service... ; Voyageur : Keolis...) / Filialisation de la maintenance (Matériel : MASTERIS ; Equipement : SFERIS) / Vente du patrimoine SNCF, coupant la possibilité de retour du transport par fer (Gares Principales Fret fermées ; le Triage de Sotteville, le Grill et PALOMA du Havre...) ...etc

Et le dernier plan de Pépy, « Excellence 2020 », qui entérine avant l'heure la réforme, est l'accélération de cette politique, qui ne répond pas aux besoins des populations et acte plus de filialisations et privatisations !

Les PROPOSITIONS CGT

→ à retrouver sur www.cheminotcgt.fr

- ✓ La réunification du système ferroviaire au sein de la seule entreprise publique SNCF.
- ✓ La fin du « dumping social » actuel dans les activités ferroviaires, avec le RH 0077 comme base minimale de la réglementation du travail en vigueur pour les salariés du rail.
- ✓ Le décloisonnement de notre entreprise et la création d'établissements multi-activités pour une réelle efficacité.
- ✓ La mutualisation des moyens de production en proximité et permettre aux cheminots de travailler véritablement ensemble dans tous les métiers.

Unis et déterminés, exigeons « La Voie du Service Public »

PAR L'ACTION le 12 décembre 2013 !!!



la cgt **Le QUID de la réforme ?** N° 5

Le projet CGT : La voie du Service public !!!

On l'a vu. Cette réforme du service public ferroviaire SNCF s'inscrit dans la lignée des politiques libérales menées dans l'ensemble des services publics en Europe et en France.

La libéralisation d'EDF, GDF, la Poste, France Télécom, de l'Hôpital public, de l'eau, des universités..., n'ont eu pour résultat que la baisse de la qualité, la hausse des tarifs et la forte baisse des conditions sociales des salariés !

Il faut tirer les enseignements de la privatisation là où elle s'est faite. On a l'exemple des chemins de fer anglais, où les conséquences ont été dramatiques pour la sécurité et la régularité. Faute d'entretien et d'investissements le réseau a périclité au point que l'Etat Anglais en a repris les rennes.

Et on a aussi celui du Fret en France, où la part de marchandises transportées a été divisée par 2 et la dette multipliée par 8 en 10 ans, avec une politique

menée qui ne respecte pas les engagements de l'Etat sur l'environnement.

Contrairement à ce que certains affirment, l'ouverture à la concurrence n'est pas inéluctable et ne règlera rien !

Une réforme est certes nécessaire, mais elle doit être construite sur la réponse aux besoins de la population, des chargeurs, donc tenir compte de la question du Fret, être pensée de manière durable, donc avec la question du financement, et satisfaire à des conditions sociales de haut niveau pour les salariés, gages de sécurité et qualité de service.

La CGT porte des propositions avec ces exigences depuis les assises du ferroviaire (sept./déc.2011), qu'elle ne cesse de promouvoir auprès de la population, des cheminots, des politiques, et du gouvernement. En voici les grandes lignes.

La proposition CGT : objectifs et contraintes.

Objectifs

- Développer le service public rendu aux usagers, aux chargeurs, aux citoyens en proximité.
- Contribuer à l'aménagement du territoire en optimisant l'impact environnemental, social et sociétal.
- Préserver l'avenir de l'entreprise publique SNCF.
- Pérenniser le statut et les conditions sociales des cheminots.

Contraintes

- La proposition CGT est basée sur un GIU développé au sein de la SNCF réunifiée dont l'organisation réintroduirait la multi activité pour que les cheminots travaillent de nouveau ensemble .
- Assurer une « Euro compatibilité » durable mais évolutive
- Bâtir un système économiquement viable

La proposition CGT fixe les éléments d'une autre réforme, dont l'envergure doit :

- Tenir compte de la législation européenne.
- Résoudre les dysfonctionnements dus au cloisonnement des activités.
- Améliorer l'efficacité économique du système ferroviaire.

Les PROPOSITIONS CGT

→ à retrouver sur www.cheminotcgt.fr

La structure du système ferroviaire dans les propositions CGT

Ministère des Transports

ARAF

Renforcement du rôle de l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires en étendant le contrôle de l'égalité de traitement entre opérateurs à l'évaluation de l'accessibilité des usagers et des chargeurs au SPF.

EPSF

Renforcement du rôle de l'Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire en élargissant son domaine d'intervention de la validation des référentiels de conception et maintenance, d'exécution, au contrôle des conditions d'exploitation et de l'application des règles de sécurité par les différents intervenants.

DGITM

Fonctions Essentielles:
attribution des sillons, tarification des péages (séparation imposée par les textes européens)

Direction Générale des Infrastructures Terrestres et Maritimes, service du Ministère qui reprend les services de RFF et SNCF assurant les quelques fonctions essentielles garantissant l'accès équitable et non discriminatoire à l'infrastructure, comme l'imposent les règles européennes.

Ministère de l'Economie et des Finances

APE

L'Agence des participations de l'Etat (Ministère de l'Economie). La tutelle de la SNCF lui est confiée pour garantir la séparation avec les fonctions essentielles en réponse aux règles européennes.

EPIC SNCF

Direction transverse

Activités et domaines (séparation comptable imposée par les textes européens)

Contractualisation-refacturation...

Etablissements Multi-activités de proximité

Tous les cheminots sur le territoire doivent retravailler ensemble, pour une meilleure efficacité au quotidien à répondre aux besoins voyageurs et Fret. Avec une gestion mutualisée des moyens, par bassins économiques d'emplois des différents services SNCF et en réunifiant ces services au sein d'un seul EPIC.

Le financement, le Fret, la régionalisation : 3 sujets figurant dans nos propositions

Le gouvernement a occulté ces 3 sujets pourtant cruciaux pour

La CGT propose de nouvelles modalités de financement :

- ✓ Généraliser le versement Transport aux régions.
- ✓ Stopper les partenariats public-privé (PPP) qui ne servent que l'intérêt de groupes du BTP.
- ✓ La création d'un pôle financier public participant au financement des infrastructures ferroviaires.
- ✓ De nouveaux financements en nationalisant les autoroutes, et en mobilisant l'épargne populaire.

réussir une vraie réforme ferroviaire de manière durable répondant aux besoins de la population.

Pour le Fret, la CGT réclame :

- ✓ La reconnaissance de l'activité fret au sein de la SNCF comme un véritable service public
- ✓ L'arrêt des restructurations et la réouverture des gares Fret et des triages.
- ✓ Une politique volontariste au plus près des chargeurs et des organisations du travail en multi activités et multi Produits.

Une nouvelle étape de Régionalisation, avec des Conseils Régionaux coordinateurs des transports sur leurs territoires et acteurs décisionnels du système ferroviaire, en maintenant la cohésion nationale (système, tarifs)

- ✓ **Avec plus de partenaires** : l'ensemble des parties prenantes + l'Etat + la SNCF en tant qu'exploitant et gestionnaire de l'infrastructure + la Région.
- ✓ **Avec plus de moyens financiers** : dotations de l'Etat réévaluées + ressource fiscale propre et nouvelle, telle que le versement transport...

La loi n'est pas votée ! Exigeons « La Voie du Service Public »

TOUS ENSEMBLE DANS L'ACTION LE 12 DECEMBRE 2013