

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'accroitre 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)

- <u>Article L.2101-2</u>: « 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. »
- <u>Article L.2101-3</u>: « 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)

- <u>Article 12 :</u> « 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 règlemntation 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 »