

RÉFORME DU SYSTÈME FERROVIAIRE LA CGT PROPOSE : LA VOIE DU SERVICE PUBLIC SNCF



Fédération CGT cheminots-P. Lalys

Le gouvernement lance les travaux législatifs sur une réforme du système ferroviaire.

La Fédération CGT appelle les cheminots de tous collèges et de tous services à s'emparer de ce sujet. C'est l'avenir de la SNCF et le nôtre qui est en jeu.

La SNCF appartient à la Nation. Une réforme de cette ampleur ne doit pas se faire sans débat public et surtout sans l'avis et l'expertise des cheminots.

Soyons vigilants à la médiatisation trop positive, en interne et en externe, réalisée sur le rapport Bianco qui va servir de support à la loi portant la réforme du système ferroviaire. Comme bien souvent, le diable « se cache dans les détails ».

Réunifier le système ferroviaire peut être la préfiguration de son éclatement si le Pôle Public est composé de plusieurs EPIC autonomes. La décision d'ouvrir à la concurrence est de la responsabilité du gouvernement, le rapporteur la présente à tort comme une obligation. Trouver l'équilibre économique sans financement adapté ni désendettement signifie plus de productivité, d'externalisations de charges, de sous-traitance et le développement des embauches hors cadre permanent.

Harmoniser le cadre social est un terme trop flou pour garantir à tous les cheminots des conditions de vie et de travail de haut niveau.

Dans le cadre des débats ouverts par le gouvernement, la CGT a fait une proposition complète qui allie efficacité pour un meilleur service public et un financement pérenne du système ferroviaire en améliorant les conditions sociales et de travail des cheminots. Ce projet est conforme aux règles et lois en vigueur en France et en Europe. Il est basé sur le travail collectif et mutualisé de tous les cheminots avec comme finalité, faire du Service Public SNCF (fret et voyageurs) une réponse aux besoins des populations.

La Fédération CGT des cheminots vous propose une analyse du rapport Bianco et une présentation de nos propositions alternatives. Gagner un système ferroviaire unifié, la garantie de nos droits statutaires et sociaux ainsi qu'une réglementation du travail applicable à tous les cheminots basée sur notre RH0077 va nécessiter la mobilisation de toutes et de tous.

**Unis et déterminés, ouvrons ensemble
la voie du Service Public SNCF.**



EUROPE

POSITION DE LA COMMISSION EUROPÉENNE

Le contexte européen est directement connecté à la réforme du système ferroviaire. Le 30 janvier 2013 la commission européenne a adopté plusieurs textes composant le 4^e paquet ferroviaire. Le contenu repose uniquement sur un dogme libéral visant à généraliser l'ouverture à la concurrence.

Ce que cache les six textes législatifs européens proposant de structurer pour les 20 années à venir les systèmes ferroviaires en Europe en 4 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.
- La directive sur la gouvernance de l'infrastructure prône la séparation intégrale de la gestion de l'infrastructure de 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 modifie complètement son rôle. Elle deviendrait le guichet unique pour la certification des véhicules et pour l'attribution des certificats de sécurité. Sa fonction essentielle serait de faciliter l'entrée de nouveaux opérateurs.
- Le règlement de 1969 qui prévoit une compensation financière des Etats aux régimes de protection sociale des cheminots pour équilibrer les régimes est proposé d'être abrogé. C'est une attaque contre notre régime de protection sociale.



Calendrier :

Ces textes sont maintenant entrés dans le processus législatif européen. Le vote au sein de la Commission Transport du Parlement Européen est pour fin novembre 2013.

Le vote en première lecture au Parlement Européen doit avoir lieu fin janvier, début février 2014. **Des initiatives revendicatives impulsées par la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) seront proposées pour mobiliser les cheminots Européens. La CGT sera partie prenante de ces actions.**

« LA CGT avec ETF REVENDIQUE »

- Un bilan des libéralisations antérieures intervenues dans le fret ferroviaire ou dans les autres modes de transport.
- La CGT est formellement opposée à l'ouverture à la concurrence. L'organisation des systèmes de transport doit rester dans le domaine de compétences des Etats membres.
- 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.

DETTE/FINANCEMENT DU SYSTÈME

LE RAPPORT BIANCO

La dette de Réseau Ferré de France (RFF) dépasse les 30 Milliards €. Celle de la SNCF atteint 7,3 Milliards€. Pour le rapporteur, la création du Gestionnaire d'infrastructure unifié (GIU) doit permettre de réaliser de l'ordre de 500 millions € d'économie annuelle. Mais il n'entend pas désendetter le système ferroviaire, en reprenant à son compte la dette que la SNCF a contractée à sa place pour construire des lignes TGV, comme l'a fait l'Allemagne en 1994.

Pour stabiliser la dette, il propose :

- De réduire les investissements en abandonnant des projets de lignes à grande vitesse (LGV).
- D'accroître les ressources du Gestionnaire d'Infrastructures Unifié (GIU) par davantage de sillons circulés et par les péages.
- Que l'ensemble des entités du système met en œuvre des plans d'économies et de productivité drastiques.

Son objectif est que le système résorbe lui-même son déficit et que le GIU puisse couvrir le coût de production du réseau sans un euro de plus.



« LA CGT REVENDIQUE »

Pour la CGT, le système ferroviaire ne peut s'autofinancer. C'est l'insuffisance des subventions publiques qui est à l'origine de sa dette et de ses difficultés financières.

La modernisation du réseau exige 2 Milliards€ d'investissement par an. Or, et ce malgré la hausse continue des péages, il manque 1,5 Milliard€ pour les atteindre.

Les économies liées à l'intégration de RFF sont un fait, mais c'est le financement qui doit être modifié sinon l'endettement se poursuivra.

L'Etat doit prendre ses responsabilités :

- En transformant sa dette du système ferroviaire, liée à la création de LGV, en dette publique.
- En réactualisant ses subventions au gestionnaire d'infrastructures, ce qui implique l'abandon du principe « hausse des péages = baisse des subventions ».

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 (Vinci, Bouygues Eiffage).
- La création d'un pôle financier public participant au financement des infrastructures ferroviaires.
- Dégager de nouveaux financements en nationalisant les sociétés d'autoroutes, en mobilisant l'épargne populaire.

STRUCTURATION DU SYSTEME FERROVIAIRE



LE RAPPORT BIANCO

Le rapporteur propose un système ferroviaire articulé autour de 3 EPIC liés à l'Etat par des contrats d'objectifs et de performances.

- Un EPIC intégrant RFF, SNCF Infra, la direction des circulations ferroviaires (DCF) pour assurer les fonctions et les compétences du Gestionnaire d'Infrastructures Unifié (GIU).
- Un EPIC réunissant toutes les fonctions « transporteur » de la SNCF pour assurer les missions d'entreprise ferroviaire.
- Un EPIC de tête « pôle public ferroviaire » en charge de la stratégie de cohésion économique et sociale de l'optimisation du système.

Si les parlementaires confirment cette orientation, la mise en place effective interviendrait début 2015. Néanmoins la configuration du pôle public ferroviaire (PPF) et le rapprochement des services du GIU sont d'ores et déjà lancés en dehors de toute concertation, à l'exemple de l'île de France où les directions SNCF et RFF veulent avancer à marche forcée.

« LA CGT REVENDIQUE »

À l'inverse du rapport Bianco, la voie du service public proposée par la CGT est basée sur l'intégration de la production ferroviaire :

- Un seul EPIC réunifiant RFF et la SNCF. Afin que l'Etat respecte les textes européens, les fonctions essentielles imposées par les règlements européens (répartition des capacités) sont confiées au ministère des transports.
- Une production basée sur la mutualisation des moyens dans une entreprise publique intégrée. Dans un mode de transport guidé, la sécurité et la qualité du service reposent sur la continuité et la complémentarité des métiers permettant de maîtriser simultanément les composantes « sol » (infrastructure) et « mobile » (trains). Un mode de production transverse dans lequel tous les métiers constituent une chaîne au service de la réponse aux besoins de transports des usagers et des chargeurs.
- Le rôle des régions doit évoluer, pour mieux coordonner le service public au plus près des besoins, tout en maintenant la cohésion nationale (unicité du réseau et son entretien, le matériel, la tarification) de la SNCF.

CONDITIONS SOCIALES



Fédération CGT cheminots-P. Lallys

Un axe connu du rapport Bianco porte sur la création d'un « pacte social » fondé sur la mise en œuvre d'un « cadre social harmonisé » dans le monde ferroviaire.

L'objectif affiché vise à préparer l'ouverture à la concurrence au voyageur et pourrait conduire à l'abaissement des 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'anticiper et 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)...

La CGT refuse et combat cette stratégie interne visant à affaiblir le Statut des cheminots.

La CGT réaffirme que le volet social de la réforme doit permettre de stopper le « dumping social » actuel en France entre les cheminots des Entreprises Ferroviaires privées (EF) de Fret, les cheminots de RFF, les salariés qui assurent des travaux sur les voies,... et les cheminots de la SNCF.

« LA CGT REVENDIQUE »

La CGT n'acceptera aucun abaissement des conditions sociales des cheminots de la SNCF qui entraînerait mécaniquement une dégradation des conditions de sécurité pour l'ensemble du monde ferroviaire.

- Le maintien du statut et l'amélioration de la protection sociale pour les cheminots actifs et retraités.
- Le recrutement et la régularisation de cheminots au Cadre Permanent, des augmentations générales de salaires via la revalorisation du point 100 (base de la grille salariale).
- Un taux de cotisation T2 finançant réellement les droits spécifiques à la retraite.
- L'amélioration et le développement d'un réseau de soins intégré (médecine de soins, du travail et d'aptitude).
- Le maintien de la gestion des prestations familiales (PF) et des prestations supplémentaires lié à l'Action Sociale SNCF.
- La reconnaissance et le paiement des qualifications.

ORGANISATION DU TRAVAIL

Le rapport BIANCO constitue une attaque contre le statut des cheminots, en proposant la mise en œuvre d'un décret sur l'organisation du travail et la négociation d'une Convention Collective Nationale (CCN) applicables à la SNCF. Ainsi, la loi de 1940 et le décret de 1999 (RH0077), bases de la réglementation du travail actuelle de la SNCF seraient abrogés. Le Gouvernement édicterait de nouvelles règles relatives à l'organisation et la durée du travail. Dans ce cadre, le patronat ferroviaire (UTP), dont la SNCF fait partie, préconise, par exemple,

de passer le nombre de repos par an dans une fourchette allant de 104 à 116 contre 114 à 132 pour les cheminots de la SNCF.

De la même manière, l'UTP envisage de passer le nombre de repos doubles à 25 contre 52 actuellement à la SNCF et le nombre de dimanches à 14 au lieu de 22. Ça serait la fin des 35 heures.

L'encadrement des repos hebdomadaires serait de 22h/5h au lieu de 19h/6h appliqué à la SNCF...



Fédération CGT cheminots

« LA CGT REVENDIQUE »

La réglementation du travail actuelle à la SNCF permet de répondre aux contraintes de service public, d'assurer l'efficacité du système, l'optimisation de la sécurité tout en préservant la santé physique et mentale des cheminots.

Les missions de sécurité ne se décrètent pas en fonction d'une posture économique ou budgétaire mais bien à partir de référentiels spécifiques de sécurité dans les différents métiers en lien avec les exigences particulières du Service Public.

- 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.