



RÈGLEMENTATION DU TRAVAIL

HARMONISATION PAR LE HAUT ?

IL FAUDRA LA GAGNER !

Si l'on prend le temps de décrypter « les infos pratiques RH de la réforme ferroviaire » (fiche info n°3) éditées par la Direction, on y lit : « Derrière la loi, ce n'est pas une mais deux réformes :

- **Celle de l'organisation en 3 EPIC ;**
- **Celle des règles de travail ».**

Sur le premier point, c'est « circulez y a rien à voir ». Sur le second point, « les discussions ne démarreront qu'après les élections professionnelles, soit fin 2015 ». Pourquoi Gouvernement, Direction SNCF et tous les porteurs de la réforme ont-ils intérêt à laisser passer ces élections, si rien ne doit bouger pour le statut et la réglementation du travail des cheminots ?

La réglementation du travail et le statut des cheminots allient sécurité des circulations, des personnels, continuité du service public... En ce sens, elle ne peut souffrir d'un dogmatisme purement financier !

La réforme du système ferroviaire ne devait rien changer. Cependant, les beaux discours se heurtent à la réalité.

Florilège des « petites phrases » issues de la communication de la Direction... :

1. « Les concurrents sont entre 15 et 30% moins cher ». Arrêtons-nous sur cette ineptie jamais prouvée et encore moins fondée. En effet, on n'oublie un peu vite les 25 000 suppressions d'emplois et les 30% de productivité gagnés sur le dos des cheminots en 10 ans. A contrario, depuis 2007, la SNCF a versé pas moins de 1, 274 milliard d'euros à l'Etat sous forme de dividendes ! (C'est le fruit du travail des cheminots !), « Ulysse », un contrat avec IBM qui a coûté 150 M€ et abandonné par la suite, la vente du siège de Mouchotte qui aura coûté 12,5 M€..., la location du nouveau siège à Saint Denis (6 M€/an), 10% d'augmentation salariale pour les 20 premiers dirigeants en 2014 : environ 1000€/mois pérennes et liquidables ! On est loin de l'aumône donnée aux cheminots, 100€ pour l'année 2015 !
2. « Le contenu du statut sera adapté « au format 3 EPIC » ».
3. « Il y a un écart trop important entre le RH0077 et les réglementations des autres EF ».
4. « Nous devons créer de nouvelles circonscriptions de notations ».
5. « Les modalités d'application des 35h seront renégociées ».
6. « les repos 132/126 à la SNCF ; 104 (autres Entreprises Ferroviaires) doivent être revus, tout comme les repos secs, les 52 repos doubles... ».
7. « Le dictionnaire des filières est trop rigide... ».

Par ailleurs, les DET Traction ou en ECT ne se cachent plus pour dire que le titre I a vocation à disparaître, que le 19h/6h n'est plus d'actualité, tout comme une majorité d'accords locaux...

De même, à l'équipement, les modulations d'horaires doivent être possibles en dessous des 5h30 de DJS mini... Les EVS seraient conditionnés à l'intervention ou non des cheminots et selon le type de chantiers !!

Vaste programme et pour quelle production, quelles conditions de vie et de travail ?

Déjà, le champ d'application de la future CCN évincerait des tâches effectuées par les cheminots : maintenance infrastructure, réparation voire la rénovation du matériel roulant ; opérations liées à la préparation et l'accompagnement des trains...

La CGT a d'ailleurs interpellé le Secrétaire d'Etat aux Transports sur ces points. Les réponses de celui-ci détermineront la signature ou non de la CGT sur le champ d'application.

Une réglementation de haut niveau, oui, mais pour quoi faire ?

Sans développement du service public ferroviaire, sans une maîtrise parfaite de la sécurité, donc du contenu des métiers, sans une organisation de la production qui puisse renouer avec la régularité, la réactivité en mutualisant les énergies (femmes, hommes, matériels...) et sans un réseau en état, la meilleure réglementation du travail se heurterait aux difficultés déjà connues.

De plus, ne pas vouloir aborder la question du financement du système ferroviaire revient à ouvrir en grand les portes de la concurrence voire de la privatisation.

D'ailleurs, l'UMP prépare une proposition de loi pour en finir avec la RATP et la SNCF en Ile de France afin de faire émerger une STF (Société des Transports Franciliens).

Monsieur St Geours, patron du GPF, ne veut pas d'EPIC de tête mais une tête de holding financière (exit les Centres de Services Partagés et les services transverses).

Le Ministère ne cache plus son intention de garder à terme qu'un EPIC.

Cette réforme est la 1^{ère} lame pour les libéraux afin d'éclater la SNCF. La 2^{ème} sera la libéralisation totale.

La Fédération CGT des Cheminots continuera d'informer des dangers de cette réforme, de faire des propositions adaptées et viables avec les cheminots afin qu'ils soient acteurs et décideurs de leur avenir.

Malgré les difficultés, les mensonges, les faux-semblants, nous ne lâcherons rien ! Les différentes mobilisations pour un autre contenu vont se poursuivre, à commencer par une participation massive à la manifestation nationale interprofessionnelle à Paris le 09 avril 2015 à l'appel de la CGT, FO, Solidaires et FSU.

**LE COMBAT POUR UN VÉRITABLE SERVICE PUBLIC
FERROVIAIRE, NOUS POUVONS LE GAGNER
ET LE GAGNER ENSEMBLE !**

