

RÉFORME DU FERROVIAIRE QU'Y A-T-IL DANS LE PROJET DE LOI ?

Depuis des mois, une campagne de communication s'est mise en place dans l'entreprise pour promouvoir la réforme gouvernementale du Système Ferroviaire. Ce sont des tracts intitulés « information Réforme Ferroviaire # 1, 2, 3, etc. ». Ce sont des questions/réponses à destination des managers, des rencontres organisées avec le Président Pepy. La Direction a même lancé des sondages. Cette campagne a pour but de diffuser un message rassurant qui se veut pédagogique pour convaincre les cheminots de l'incontournable acceptation de ce projet de loi qui, selon la direction, est la meilleure chose qui puisse nous arriver ! La CGT souhaite vous faire partager son décryptage du contenu du projet gouvernemental, et surtout des messages de la direction de l'entreprise qui s'appliquent à occulter les éléments qui les gênent, et même à transgresser volontairement la vérité en détournant le sens du texte.



Pascale Lalys

SUR LA STRUCTURATION : ils nous disent « on réunit le système, on construit un groupe public. » C'EST FAUX.

- Il n'y a rien dans leur projet qui relie les trois EPIC, ni économiquement, ni socialement encore moins techniquement. Pour preuve, chaque EPIC passerait indépendamment un contrat avec l'Etat, serait maître de ses recrutements, aurait son propre conseil d'administration, son propre CCE. Chaque EPIC ferait ses propres négociations sur les salaires, l'emploi ou sur les accords d'entreprise.
- On nous dit « vous aurez tous « SNCF » sur la feuille de paye », mais on ne vous dit pas que ce sera suivi de « SNCF Réseau » ou « SNCF Mobilité ». En l'état actuel des choses, les 50 000 agents de l'INFRA et de la DCF se verraient appliquer d'office les règles sociales de RFF, car la loi est construite de telle manière que ce sont les cheminots de la SNCF qui intégreront RFF.
- Techniquement, le projet de loi est fait pour pousser encore plus loin le cloisonnement et l'étanchéité entre activités, et cela jusqu'aux instances représentatives du personnel, pour préparer la structuration en Sociétés Anonymes, notamment pour la partie « SNCF Mobilité ». Le choix fait sur la partie « Infra Travaux » va dans le même sens, c'est un secteur facile à ouvrir au marché concurrentiel qui intéresse les entrepreneurs privés, car il y a de l'argent à gagner. La SNCF a déjà donné l'exemple avec ses filiales telle Sphéris.

SUR LA PARTIE FINANCIÈRE qui est un aspect qui conditionne le volet social : Ils nous garantissent la performance sans peser sur les conditions sociales des cheminots. **C'EST FAUX.**



- La dette resterait intégralement à la charge du système, soit 1,7 milliard d'euros d'intérêts par an qui grossissent chaque année au même rythme que la dette elle-même. Elle repose intégralement sur les cheminots, ainsi 1/7^e du temps de travail de chaque cheminot sert à rembourser les intérêts d'une dette d'Etat, car il s'agit bien d'aménagement du territoire et d'emprunts réalisés sur ordre de l'Etat.

De plus, ils nous disent « il faut économiser environ 2 milliards d'euros par an pour réaliser les travaux en stabilisant la dette ». La Direction explique aux cheminots comment ils entendent faire 700 M€ et 1,3G€ d'économie, tout en prétendant qu'ils seront épargnés. En réalité c'est la productivité réalisée au détriment de l'emploi qui est utilisée pour contrebalancer le poids de la dette [- 2453 emplois en 2014 et aucune négociation salariale].

- Dans les faits : ils prévoient d'externaliser l'ensemble des fonctions communes et transverses (RH, Traitement de la paye, Service Informatique, Agence Famille, Médicaux, Sociaux, Service des Achats, les contrôles internes, les services juridiques, etc.). Ils ont déjà commencé. G. Pepy a donné son accord aux régions pour leur remettre le matériel roulant en propriété, mais aussi son entretien. D'ailleurs, les constructeurs sont prêts à proposer un contrat complet comprenant achat et maintenance. Quid de l'avenir des cheminots des ateliers du matériel !

- Le seul élément qui peut paraître positif est le fait que l'Impôt sur les Sociétés dû par la SNCF serait réaffecté au système ferroviaire (soit environ 300M€, à peine 15% de la facture totale). Mais même cette affirmation ne peut être confirmée puisque cette possibilité est conditionnée à son intégration dans le Projet de Loi de Finance.

Enfin, ils nous appâtent en disant que les dividendes (fruits de la productivité des cheminots) que l'entreprise verse depuis 4 ans resteront dorénavant dans le système, comme s'il s'agissait d'un cadeau de l'Etat. Doit-on rappeler que le dividende à l'Etat fut une invention de Nicolas Sarkozy et Guillaume Pepy, dividende illégitime, car l'Etat ne peut pas être actionnaire d'un EPIC.

SUR LE VOLET SOCIAL : ils nous disent « le statut sera maintenu et nous travaillons à un cadre social de haut niveau applicable à toute la branche ferroviaire, en particulier pour la réglementation sur le temps de travail ». C'EST FAUX.

- Dans les faits : rien n'oblige dans le projet de loi à recruter au statut, autrement dit, ils peuvent faire mourir le statut par des recrutements hors cadre permanent. Cette démarche se confirme au regard des discussions avec RFF sur un « RH 254 bis », qui est un vrai cheval de Troie préparant leur cadre social pour les futurs cheminots.

De plus, le statut est attaqué de l'intérieur par G. Pepy qui prépare son déclin en s'attaquant à son contenu. Pour l'exemple, l'abaissement du taux T2 qui finance notre système spécifique de protection sociale, les facilités de circulation qu'il veut revoir à la baisse, les fonds d'action sociale qu'il veut raboter, nos prestations familiales qu'il veut transférer à la Caisse Nationale des Allocations Familiales ou notre parc logement qu'il a filialisé pour chasser les cheminots actifs et retraités et l'ouvrir au marché privé. Ils se permettent même de vouloir modifier certaines clauses du RH 001 sans réunion de la Commission Mixte du Statut.

- Sur la réglementation du travail, le gouvernement refuse de sortir un décret socle suffisamment précis pour garantir le maintien de nos droits. Il nous renvoie vers des négociations avec l'Union patronale, dont fait partie la direction de la SNCF. Celle-ci veut revoir la classification des métiers pour développer la polyvalence qui entraîne une forte déqualification (c'est ce que la Direction SNCF appelle évolution des métiers, notamment au service Voyageurs où l'on mixerait vente, accueil, escale et contrôle à bord).

- Sur le temps de travail, c'est la CCN du Fret qui leur sert de référence avec 104 repos, des journées de 13 à 14 heures d'amplitude et de 10 à 12 heures de travail effectif, des coupures et pauses repas rognées, et ils espèrent en intégrer plusieurs dans la journée de travail au gré de leurs besoins. Pour les roulants, ce sont des Repos à la Résidence et Hors Résidence réduits à 12 et 8 heures, plus de flexibilité dans les roulements et moins de prévisionnel, des taquets allongés à minuit et rapprochés à 5h du matin pour les entrées et sorties de repos.

L'équation financière de ce projet de loi est basée à 85% sur la réduction des droits sociaux, la dégradation des conditions de travail, les suppressions d'emplois, la déqualification des métiers, la polyvalence et l'externalisation de nos missions de cheminots vers la sous-traitance et la filialisation. Il s'inscrit parfaitement dans la logique de la politique globale d'austérité voulue par le Président de la République et son 1^{er} Ministre, soutenue par certaines organisations syndicales.



Voilà ce qu'ils appellent un cadre social harmonisé. C'est la destruction de nos métiers, la remise en cause de l'ensemble de nos accords (égalité mixité, personnels handicapés, formation, etc.). C'est l'abrogation du RH 0077 et des modalités d'application des 35 heures telles qu'elles ont été négociées en 1999.

Autre sujet qui est important pour la CGT, **LA QUESTION DU FRET.**

Contrairement à nos exigences, il n'y a pas un mot sur le Fret dans ce projet de loi. Pourtant, F. Cu villier disait en faire un sujet majeur. Ce dernier, poussé par la mobilisation des cheminots à l'appel de la CGT en janvier 2013, a organisé une conférence nationale sur le fret ferroviaire entre septembre 2013 et janvier 2014. Il a confié des groupes de travail à un aréopage de technocrates libéraux. La CGT a néanmoins tenu à apporter sa contribution en s'appuyant à la fois sur les travaux des Commissions Economiques du CCE et du CE Fret ainsi que de notre Pôle Economique Fédéral.

Les conclusions de cette convention sont ahurissantes. Alors que le gouvernement refuse depuis 2006 de mettre un euro pour le développement du fret réalisé par la SNCF, les groupes de travail proposent de subventionner des Opérateurs Ferroviaires de Proximité privés, les embranchements des entreprises, les patrons routiers pour mettre leurs camions sur des trains. Pire, M Cu villier annonce la création de deux autoroutes ferroviaires, mais il affirme d'ores et déjà que les trafics seront livrés à des opérateurs privés ou à des filiales de la SNCF et, comme ils le fait avec le MEDEF sur l'ensemble des dossiers, ce gouvernement est donc prêt à financer des entrepreneurs privés pour faire du business avec le fret. Il refuse toute aide à la SNCF pour permettre, de façon massive, le report modal de la route vers le rail, mais en accorderait à GEODIS, à VFLI ou à Naviland Cargo. Le prétexte est le principe de la concurrence libre et non faussée qui, de fait, ne s'appliquerait qu'aux entreprises publiques.

Au final, ce projet de loi constitue l'aboutissement du rêve de G. Pepy, de construire un grand groupe mondial de la mobilité et de la logistique pour faire du business dans le monde entier quitte à libéraliser totalement le transport ferroviaire en France en sacrifiant le service public et les acquis sociaux des cheminots de la SNCF. Ce sont trois entités indépendantes et leur myriade de filiales et de sociétés anonymes qui constitueraient son groupe.

Les trois EPIC ne sont en rien un ensemble unifié. D'ailleurs, le Député UMP, D. Bussereau, l'a très bien identifié quand il dit dans la Vie du Rail : lorsque nous reviendrons au pouvoir, il sera très aisé de faire disparaître l'EPIC de Tête pour éclater définitivement le système comme nous le souhaitons. Preuve est faite de l'absence concrète de liens solides entre les trois EPIC garantissant l'unicité et l'intégration du système proposé.

C'est pourquoi, après les différentes actions construites depuis juin 2013 avec l'UNSA et SUD-Rail avec comme base commune une plateforme revendicative unitaire, la très grande manifestation du 22 mai 2014 constitue pour le gouvernement et la direction de la SNCF un dernier rappel à l'ordre majeur des cheminots.

La CGT et les cheminots ne se laisseront pas endormir par de vagues promesses d'amendements de façade qui ne changeraient en rien la finalité et les objectifs libéraux de ce projet de réforme.

La CGT appelle les cheminots à rester fortement mobilisés. Si le gouvernement entend passer en force, refusant de répondre à nos exigences construites dans une unité syndicale large avec l'UNSA et SUD-Rail, ils doivent se préparer à une forte mobilisation des cheminots à la hauteur des enjeux. Nos trois fédérations syndicales ont en ce sens déposé une DCI.



**Aujourd'hui, la CGT affirme : «la réforme gouvernementale, on n'en veut pas ! Une autre réforme est nécessaire.»
La Fédération CGT restera ferme et déterminée, pour gagner avec les cheminots «la voie du service public SNCF».**



Montreuil, le 27 mai 2014