

ROUGE 2 RAGE



N°1 Novembre 2013



**LE 12 DÉCEMBRE 2013,
DANS L'UNITÉ
AGISSONS MASSIVEMENT
PAR LA GRÈVE**

la
cgt

FÉDÉRATION
DES CHEMINOTS



UNE RÉFORME POUR L'AVENIR

La réforme du système ferroviaire est le sujet brûlant dans l'entreprise. La Fédération CGT appelle les cheminots de tous collèges et de tous services à s'emparer de ce sujet, c'est notre avenir qui est en jeu.

La création d'un groupe public composé de 3 EPIC, présentée dans le projet de loi gouvernemental, avec une gouvernance complexe et floue, n'offre aucune garantie concernant la cohésion économique et sociale de cet ensemble.

Rien dans le texte ne précise, voire n'impose de rompre avec le tout routier au profit du rail concernant le transport de marchandises. Concernant l'harmonisation sociale annoncée par les dirigeants de la SNCF, elle risque de se traduire par la régression et la remise en cause des droits et des conditions de travail des cheminots.

LA FIN DE LA SNCF ?

Ce projet de loi acte la fin de la Société Nationale des Chemins de Fer Français, « SNCF » devenant une marque commerciale que G.Pépy s'applique à faire entrer dans les têtes des cheminots et de la population depuis son accession à la présidence de la SNCF en 2008.

Partant de ces appréciations, et en lien avec le volet social de la réforme, se pose la question du Statut des che-

minots et des fondements de la réglementation sur le temps de travail en vigueur à la SNCF. Le statut des cheminots, le régime spécial de prévoyance et de retraite

Un projet de loi a été présenté au Conseil des Ministres le 16 octobre 2013. Seule la Fédération CGT des Cheminots propose un projet complet : « la voie du service public SNCF ».

comme la réglementation du travail, régis par la loi du 3 octobre 1940 et le décret de 1999, sont les fondements du service public national en termes d'efficacité, de sécurité et de continuité de service.

LA VOIE DU SERVICE PUBLIC

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.

Les restructurations/ réorganisations sont dictées par la direction de la SNCF et appuyées par les 2 derniers gouvernements, pour répondre au tout « business » afin de gagner plus d'argent au détriment de nos conditions sociales, de vie et de travail.

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 pour la construction du rapport de force.

ETABLISSEMENTS MULTI ACTIVITÉS, POUR QUOI FAIRE ?

Tous les cheminots ont pu se rendre compte que la gestion par activité est source de conflits, de tensions et est responsable de nombreux dysfonctionnements au quotidien.

Alors que nos métiers sont complémentaires pour répondre aux impératifs de service public, cette organisation, du travail cloisonnée a pour résultat d'isoler les agents et même de les opposer !

UN CHOIX DE LA DIRECTION

Dans tous les services nous avons des exemples d'aberrations liées à la gestion par activité qui n'est en rien une obligation légale, la législation actuelle imposant uniquement une séparation comptable. C'est donc bien un choix de la direction de l'entreprise pour faciliter ses projets de restructuration et de privatisation rampante !

Face à ce système qui brille par son inefficacité, la CGT propose la mise en place d'établissements multi-activités qui regrouperaient dans un même bassin d'emplois les

cheminots de différents services en respectant chaque filière métier.

MUTUALISATION DES MOYENS

Par exemple, un agent commercial en gare ne serait plus cantonné à ne vendre qu'un seul type de billet (Grande Ligne, TER, transilien en

**La proposition
CGT, basée sur des
établissements
multi-activités,
garantit l'unicité
de l'entreprise,
permet une
meilleure
efficacité.**

région parisienne, etc), mais assurerait un service complet aux usagers. Cette façon de travailler permettrait de

traiter un voyage de bout en bout, de proposer une offre complète aux usagers (gage de qualité de service). Les cheminots ne seraient plus cloisonnés dans une seule activité. Il en est de même pour un contrôleur qui pourrait faire du TGV, du TER, de l'inter-cité, autour de roulement mixte favorisant une connaissance complète du métier.

Cette logique s'appliquerait pour tous les cheminots, de tous les collèges, dans toutes les autres filières, comme au Matériel, à la Traction, ou la séparation entre Fret, TGV et TER empêche les agents d'exercer leur métier dans son intégralité du fait du cloisonnement par activités qui prouve chaque jour son absurdité en empêchant toute mutualisation des moyens (humain et matériel) et donc de répondre aux aléas de la production.



web

ROUGE2RAGE - Le journal des jeunes cheminots
263, rue de Paris 93 515 Montreuil Cedex
Directeur de publication : Thierry Nier
Conception-maquette : Communication Fédération CGT cheminots
Impression : Rivet Limoges



IL ÉTAIT UNE FOIS...

LE STATUT

Dans cette période où l'on parle beaucoup de la réforme ferroviaire et de son bagage accompagné, qu'est le cadre social harmonisé, la question du statut des cheminots est incontournable.

QU'EST-CE QUE LE STATUT ?

C'est l'ensemble des textes règlementaires repris dans le RH001 et intitulé « statut des relations collectives entre la SNCF et son personnel ».

Dans la seconde moitié du XIX^e siècle, le rail connaît un premier essor, de nombreuses lignes sont créées pour tout autant d'entreprises.

Les conditions de travail sont extrêmement dures, les salaires très bas et les grèves se multiplient malgré la violence de la répression.

Ce statut a une histoire et une raison d'être. Il est le fruit de longues luttes et des particularités de la production ferroviaire.

Progressivement les différentes compagnies ferroviaires vont fusionner, être rachetées etc. pour aboutir à l'aube du XX^e siècle à six grandes compagnies (Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée, Compagnie d'Orléans, Compagnie du Midi, Compagnie du Nord, Compagnie de l'Est, Compagnie de l'Ouest) et au réseau de l'Etat. Quelques années plus tard, en 1908, l'Etat rachète la Compagnie de l'Ouest et renforce son rôle pivot dans le ferroviaire.

Dans le même temps, les luttes ouvrières ont pris toujours plus d'ampleur et ont permis de gagner de meilleurs salaires et d'améliorer les conditions de travail. Cependant d'énormes disparités persistent.

Ces luttes permettent, par exemple, d'obtenir dès 1909 la création d'un régime unifié de retraite pour les cheminots ou un statut particulier pour les agents du réseau de l'Etat en 1912.

Ces grèves dures et la nécessité d'avoir des règles communes dans un secteur essentiel pour une société qui s'industrialise de plus en plus, conduisent en 1920, l'Etat à légiférer pour imposer un statut unique à l'ensemble des travailleurs du ferroviaire. Largement inspiré par celui des agents de l'Etat il fixe la rémunération, l'avancement, signe la fin des sanctions arbitraires etc. 17 ans avant la création de la SNCF c'est donc un cadre social commun à l'ensemble du ferroviaire que les mobilisations cheminotes ont imposé !

Alors qu'aujourd'hui certains voudraient en finir avec notre réglementation du travail et en définitive préparer la casse de notre statut il est bon de se rappeler certaines choses !

Tous ceux qui aujourd'hui font la promotion d'un cadre social harmonisé ont plus de 90 ans de retard !

Il existe déjà ! C'est le statut des cheminots ! C'est pour cette raison qu'il fut créé !

