



# ARGUMENTAIRE MILITANT

Après les actions de grève du 13 juin et du 12 décembre 2013 ainsi que la puissante manifestation nationale unitaire du 22 mai dernier, qui a vu plus de 22 000 cheminots envahir les rues de Paris afin d'exiger une autre réforme du système ferroviaire, le gouvernement et la direction de la SNCF ont fait le choix de ne pas répondre aux légitimes revendications des cheminots.

La Fédération CGT des cheminots, à partir de la plateforme unitaire CGT/UNSA/SUD-Rail, exigeait :

- ✗ Une réelle réunification du système ferroviaire public par une unicité économique, sociale et technique autour d'une entreprise publique intégrée : la SNCF.
- ✗ Que la dette du système soit placée dans une structure de défaisance pour ne plus peser sur les investissements nécessaires à la modernisation du réseau et au renouvellement du matériel, qui doivent demeurer un bien public national.
- ✗ Des conditions sociales de vie et de travail de haut niveau pour les cheminots.

C'est dans ce cadre que les Fédérations CGT et SUD-Rail ont appelé l'ensemble des cheminots de tous collèges et toutes fonctions à cesser le travail dans le cadre d'une grève reconductible par période de 24 heures à compter du Mardi 10 juin 2014, 19h00, afin d'obtenir des réponses favorables à nos revendications.

Certains (CFDT – UNSA) ont estimé qu'un travail exclusivement basé sur du lobbying et des amendements seraient de nature à modifier sur le fond le texte de loi gouvernemental portant réforme du système ferroviaire.

**Le texte initial vient de franchir à l'Assemblée Nationale l'étape des débats pour sa retranscription quasi-définitive.** Force est de constater que, malgré un léger habillage « social », cette réforme tourne le dos aux exigences exprimées par les cheminots. Son objectif n'est pas d'améliorer le fonctionnement de la SNCF et la qualité du service public ferroviaire, mais bien de préparer une déréglementation du rail et placer la France dans l'axe libéral de l'Europe.

**La CGT a exigé la réécriture du texte afin qu'il soit porteur d'avenir pour la SNCF, le Service public ferroviaire et les cheminots, à partir des revendications inscrites dans la plateforme unitaire co-écrite par la CGT, l'UNSA et SUD-Rail.**

Au troisième jour du conflit, l'UNSA et la CFDT, qui n'appelaient pas à la grève, ont signé, sous le parrainage de la Direction de la SNCF, un pacte illégitime dit de « modernisation » avec le Ministère des Transports. Cette manœuvre a non seulement tourné le dos aux attentes des cheminots, mais elle a aussi limité l'intégration d'autres évolutions positives dans la loi. C'est d'ailleurs au lendemain de cette signature (le 12 juin 2014) que le gouvernement a pris la décision de passer en force et de réprimer la mobilisation, y compris médiatiquement.

**Au cours des débats en séance publique de l'Assemblée Nationale, 155 amendements ont été adoptés. Si certains apportent quelques bougés, d'autres durcissent clairement le texte vers un tournant extrêmement nocif.**

## **Une loi qui fragilise le service public SNCF :**

**Les questions primordiales de la dette et du financement ne sont pas réglées.**

Malgré tout, si le Secrétaire d'Etat aux Transports insiste sur l'état des finances de la France, la mobilisation a contraint le gouvernement à intégrer ces sujets majeurs. La question des 10,8 milliards d'€ reconnus comme dette d'Etat par le Système Statistique Européen a enfin été mise au cœur des débats parlementaires.

Toutefois, les amendements adoptés renvoient à des promesses de rapport d'ici deux ans sur la dette et une éventuelle ressource nouvelle pour financer la régénération du réseau. Cela nous rappelle la triste histoire de 1997, quand la création de RFF devait régler tous les problèmes

**Alors qu'un système non financé est un système menacé, la seule visée de la loi est de réduire les investissements nécessaires**, ce qui se traduirait par moins de trains, moins de guichets, moins de lignes, moins de cheminots. Au final, c'est la qualité de service public pour les usagers (voyageurs et chargeurs) et les conditions de vie et de travail des cheminots qui seraient la variable d'ajustement d'une réforme sans financement adapté.

Prenons l'exemple de l'article *L.2111-10*, la loi acte que l'ensemble des travaux de maintenance ou de développement du réseau devra être amorti sur une période de 10 ans. En clair, tous les travaux sont assujettis à une garantie financière contrôlée par l'ARAF (Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires).

Le système ferroviaire risque donc de s'engager dans l'impasse de l'austérité. La maintenance, la régénération du réseau et son développement ont comme priorité absolue le règlement des contraintes budgétaires.

**D'autre part, les députés de droite ont affirmé que la réforme du gouvernement constitue une première étape intéressante vers la séparation complète entre le réseau et le transport.**

Gêné par ces invectives qui font écho aux craintes portées par les cheminots en grève, **le gouvernement a fait passer un amendement qui donne aux trois EPIC un caractère indissociable et solidaire** (*Art L. 2101-1*). Ce taquet de ciment entre les trois EPIC est à mettre au crédit de l'action, mais il reste très fragile ainsi que très éloigné de l'intégration et de l'unicité réclamées.

**Les amendements autour du « FRET, service d'intérêt général » pour relancer le report modal de la route vers le rail ont tous été rejetés. C'est encore une démonstration de l'absence de volonté d'aller dans le sens du service public et de son développement.**

La CGT, au travers de sa proposition, **La Voie du Service Public**, conforme à la législation européenne, apporte une solution pour une intégration complète. Elle est la seule qui permette la mise en place d'un système qui préserve les droits sociaux des cheminots tout en répondant aux besoins de la Nation.

## **Une réforme qui fragilise le statut et les conditions sociales des cheminots :**

**La garantie de l'embauche au statut n'était pas affirmée dans le texte initial. Les amendements portant obligation de recruter au statut pour les candidats qui répondent à ses clauses ont été rejetés.** Comme conclu dans le pacte (CFDT, UNSA, Ministère), il a été préféré un amendement qui renvoie à la négociation dans l'entreprise entre la direction et les OS les conditions du recrutement au cadre permanent (*Art L. 2101-2*). La stratégie actuelle de recrutement initiée par la Direction SNCF n'est pas remise en question.

Ne nous leurrons pas, le Président G. PEPY affirme partout que le statut est un handicap pour la compétitivité, la rentabilité, la flexibilité de la SNCF. Un cheminots plus précarisé, contractuel ou en CDI, est plus facile à placer sous la pression managériale.

Aujourd'hui, la SNCF recrute entre 25 et 30 % de cheminots au droit commun. Ce niveau de recrutement remet en cause la pérennité de notre régime spécial en réduisant les ressources financières et divise le corps social de l'entreprise. Ce sont les mêmes procédés que ceux utilisés à la Poste, France Télécom, EDF ou GDF.

**Un amendement prévoit la possibilité à tout salarié (du groupe public) de pouvoir à un emploi dans un des 3 EPIC ou dans les filiales** (*Art L. 2101-2*). A l'heure où la direction de la SNCF, par sa politique de branche, filialise à tour de bras, cette modification lui permettra d'accélérer le démantèlement de la SNCF par filiales. Voilà encore une attaque sournoise contre notre statut.

**Il faut rétablir la vérité sur la surévaluation médiatique autour de l'employeur unique.**

**L'EPIC de tête est considéré comme employeur de tous les cheminots seulement en matière d'assurance chômage et 1% logement** (*Art L. 2102-1-1*). Même si certains sujets RH seront partagés dans l'EPIC de tête, et si c'est à ce niveau que sera mesurée la représentativité nationale et négociés les accords sociaux sur le périmètre du groupe, les cheminots seront plus fortement divisés par le maintien de 3 employeurs distincts.

**Des amendements prévoient la création à titre dérogatoire au droit commun d'un Comité Central de Groupe (CCG) (Art L. 2101-5).** Au regard de l'analyse du texte, ce CCG aura essentiellement un rôle sur les activités sociales. Sur les droits économiques, seules les questions communes aux 2 EPIC, Réseau et Mobilité, seront traitées. La grande majorité des sujets serait renvoyée vers des Comités Consultatifs situés à la tête de ces EPIC. Le texte reste donc très restrictif en termes d'intégration sur les dossiers économiques, pourtant primordiaux pour garantir une réelle cohésion d'ensemble.

**Un amendement prévoit la hiérarchie des normes (Art L. 1321-3-1) :**

Un accord d'entreprise doit être toujours plus favorable que la Convention Collective Nationale de branche, qui, elle-même, est plus favorable que le décret socle.

N'oublions pas qu'une loi issue de l'accord entre le MEDEF et les OS CFDT, CGC et CFTC et soutenue par l'UNSA, prévoit qu'en cas de difficultés financières, une entreprise peut appliquer un accord moins favorable afin de faire baisser le coût du travail. Aujourd'hui, très peu d'entreprises ferroviaires sont rentables, c'est dire si cet amendement a une portée très limitée.

**Par contre, un amendement demandait que le RH0077 soit la base du décret socle. Celui-ci a été rejeté !** Un amendement positif a été retenu, celui entérinant que le décret socle prendra en compte la spécificité des métiers et que les contraintes liées au transport ferroviaire seront compensées par des repos. A noter que le texte ne fait pas de différences entre la SNCF et les autres entreprises ferroviaires, ce qui est une remise en cause de la particularité de la SNCF en matière de service public dû à la Nation.

Cette réforme entrainera de nombreux bouleversements et de multiples restructurations pour les cheminots. L'ensemble des accords sera à renégocier. S'il n'y a pas de négociations conclues dans les 18 mois avec la direction, ce sont les anciens accords de la SNCF qui s'appliqueront à l'ensemble des cheminots du groupe public (*Article 12 du projet de loi*). Ceci constitue un des rares amendements qui garantit le maintien de certains droits pour les agents de la SNCF. Cependant, la direction peut aussi décider de dénoncer les accords existants via une procédure réglementaire pour contraindre à une renégociation.

## **Une réforme qui favorise avant tout la concurrence !**

Alors que le texte initial comportait déjà de graves attaques pour favoriser l'ouverture à la concurrence, de nouvelles dispositions démantèlent de façon ordonnée la SNCF.

Le cloisonnement étanche de SNCF Réseau a été à chaque fois un peu plus renforcé, au nom de l'impartialité vis-à-vis des entreprises concurrentes (Art. L. 2102-2- L-2111-16). De plus, le groupe public ferroviaire est placé sous la surveillance du gendarme de la technocratie bruxelloise, l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires (ARAF) qui émettra des avis conformes sur des thèmes fondamentaux comme la tarification des sillons et l'accès aux facilités essentielles (Art L.2102-3, Art. L2111-10).

**Un article prévoit, dans un délai de 2 ans, la remise d'un rapport du gouvernement afin de prévoir l'impact et les modalités du transfert des gares vers SNCF Réseau ou aux Régions, Autorités Organisatrices des Transports (Article 10-V du projet de loi).**

De même, il est prévu de transférer à SNCF Réseau les terminaux de marchandises inscrits à l'offre de référence. Un accord sera aussi conclu entre les 2 EPIC pour déterminer un périmètre plus large d'installations inscrites dans cette offre autres que les gares « Voyageurs ». **Un amendement positif a exclu de ce périmètre les Centres d'Entretien.**

**Des amendements ouvrent la possibilité d'une gestion privée de certaines petites lignes Voyageurs ou Fret (UIC 7 à 9) (Art. L. 2111-9). Les régions pourront également exploiter des lignes définies comme ayant un intérêt régional (Art. L. 2112-1-1).**

**Un amendement introduit la liberté tarifaire des TER (Article 5 bis du projet de loi).** D'une région à l'autre, le tarif sera différent. Nous pouvons présager que pour l'usager d'une région rurale, aux lignes coûteuses en raison des particularités géographiques, ce sera une forte hausse tarifaire ou l'abandon du rail. L'exemple de l'Auvergne et du Limousin, avec des menaces portées sur 7 tronçons de lignes, est significatif. **Pour la CGT, le gouvernement signe par cette loi la fin de la solidarité nationale et de l'égalité de traitement des citoyens.**

**Un amendement permet le transfert de biens immobiliers qui peuvent être cédés aux Autorités Organisatrices des Transports régionaux (AOT) (Art. L.2141-15-1).** Qu'en sera-t-il pour les technicentres TER ?

De même, la propriété des matériels roulants peut être cédée aux AOT (Art. L.2121-4-1).

Une entreprise ferroviaire sans train ni infrastructure se transforme en un prestataire de service. **Cette attaque frontale issue de la volonté des régions démontre leur intention d'ouvrir l'exploitation de leur réseau à d'autres prestataires par appel d'offres.** Cette loi fait passer les TER d'un service public national décentralisé à une régionalisation des transports ferrés dans le cadre de DSP (Délégations de Service Public).

Mesurons le risque pour les cheminots du Matériel, pour les agents d'escale et de la vente, les conducteurs et les ASCT. **Par ces amendements, les parlementaires déstructurent le réseau national et organisent l'ouverture à la concurrence du trafic TER et Fret de proximité.**

# CONCLUSION :

Il est important de mesurer l'impact de cette loi sur l'avenir du service public ferroviaire et des cheminots. **Le projet de loi, dans son titre préliminaire, ne parle pas de Système Ferroviaire Public mais de Système Ferroviaire National où se trouvent, d'une part, un réseau géré et maintenu par un EPIC sous des contraintes financières énormes et, d'autre part, des transporteurs, dont l'EPIC SNCF Mobilité.**

L'action des cheminots a permis une prise de conscience nationale. L'avenir de la SNCF se jouait par cette loi, à travers une réforme visant à libéraliser les rails français et à accentuer le désengagement de l'Etat sur l'aménagement ferroviaire du territoire.

Cette grève de 10 jours a contraint le gouvernement à accepter quelques évolutions, néanmoins il est resté arc-bouté sur sa visée initiale en s'appuyant sur la signature d'un pacte sans aucune valeur juridique pour restreindre les bougés aux limites de ce texte.

Cette action de grève était juste et utile. Une unité syndicale plus large comme celle bâtie autour de la plateforme unitaire aurait permis d'obtenir une renégociation du projet de loi.

**Restent à venir les déclinaisons sous forme de décrets d'application, d'accords d'entreprise et de la CCN de la branche avec le volet réglementation sur le temps de travail applicable à tous les cheminots.**

**La CGT salue l'engagement des cheminots dans ce combat, elle les appelle à rester mobilisés car une bataille s'achève, mais le combat ne fait que débiter.**

Montreuil, le 24 juin 2014