

CERTAINS VEULENT LA DESCENDRE
NOUS, ON LA DEFEND !



INFO LUTTES RÉFORME SNCF

N°1

Montreuil, 02 Avril 2018

LA BATAILLE EST LANÇÉE !

Depuis plusieurs mois, nous n'avons cessé d'interpeller le gouvernement et la direction sur la nocivité du projet de réforme de la SNCF. Les remarques et propositions formulées par les organisations syndicales n'ont pas été entendues. Nous entrons donc dans une nouvelle phase : la grève pour gagner !

UN CALENDRIER LÉGISLATIF DANS LA DURÉE

Le débat parlementaire sur le projet de loi d'habilitation qui fixe les grands axes sur lesquels le gouvernement est autorisé à légiférer par ordonnances, débute le 9 avril prochain. La loi d'habilitation pourrait être votée le 12 avril, elle débute le processus.

Préalablement, un débat doit avoir lieu du 3 au 5 avril en commission du développement durable et des affaires économiques de l'Assemblée Nationale autour des amendements déposés par le gouvernement en s'appuyant sur la pseudo-concertation qu'il a engagée. Les amendements des différents groupes parlementaires seront également examinés.

Ensuite, le Gouvernement publiera les ordonnances qui n'auront la force de loi que si elles sont ratifiées par le Parlement (Assemblée Nationale et Sénat). Même si les ordonnances sont publiées, l'intervention des cheminots reste légitime et nécessaire pour en faire modifier le contenu.

Le Conseil d'Etat a dix jours pour valider la légalité du contenu des ordonnances.

En dernier lieu le Parlement aura à voter une loi de ratification.

Si cette dernière n'est pas votée, les ordonnances n'ont plus aucune valeur légale.

Le calendrier gouvernemental est prévu de s'étendre sur trois mois avant qu'une éventuelle loi de ratification soit adoptée.

C'est la raison pour laquelle la mobilisation des cheminots doit s'inscrire dans la durée.

CE QUE NOUS

► DETTE ET FINANCEMENT

La dette du système ferroviaire doit être reprise par l'Etat sans contrepartie. Elle est de sa responsabilité. Des financements pérennes doivent être apportés pour assurer le développement du service public ferroviaire (marchandises et voyageurs).

Ce que la CGT propose :

- Création d'un pôle financier public pour donner la priorité à l'emploi, à la création de richesses dans les territoires et à la préservation de l'environnement, et non plus à la recherche de la rentabilité des capitaux.
- Création d'une Caisse d'Amortissement de la Dette Ferroviaire de l'Etat (CADEFE) afin de libérer le système ferroviaire de ce poids (1,7 Md€ d'intérêts par an).
- Nationalisation des autoroutes et utilisation des profits pour alimenter la CADEFE.
- Mise en œuvre de l'Eco Taxe poids lourds. Ces nouvelles ressources financières permettraient également d'apurer la dette.
- L'utilisation de la Taxe Intérieure de Consommation sur les Produits Energétiques (TICPE) pour le financement des infrastructures de tous les transports (routes, voies navigables, ferroviaire - 6Mds consacrés pour le réseau ferré national-).
- La création d'un Versement Transport Régional (VTR) additionnel qui permettrait de doter les régions d'une ressource provenant du secteur économique, principal bénéficiaire du système des transports régionaux.
- Arrêt des Partenariats Public-Privé (PPP) qui ne servent que l'intérêt de groupes du BTP (Vinci, Bouygues, Eiffage).

► RELANCE DU TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR FER

Le Fret ferroviaire SNCF ne doit pas être filialisé. Une véritable politique de relance et de report modal doit être décidée, appuyée par des moyens, notamment pour répondre aux enjeux environnementaux et ne pas laisser dépérir l'activité à petit feu.

Ce que la CGT propose :

- Préservation et modernisation des emprises ferroviaires. La SNCF doit s'appuyer sur son groupe, pour se mettre au service de cette ambition.
- Développement des ports qui doit s'appuyer sur davantage d'acheminements ferroviaires.
- Pour la distribution urbaine, il faut s'intéresser aux acheminements en amont et définir les infrastructures nécessaires (hôtels logistiques, plateformes intermodales ou Cross-Dock...).
- Internalisation des coûts externes propres à chaque mode (supportés par la collectivité) par une tarification du fret à son juste coût. La CGT se prononce pour une Tarification Sociale Obligatoire (TSO).
- Conditionnement des aides publiques aux entreprises industrielles et de service à l'utilisation d'un mode de transport vertueux.

► STATUT DE L'ENTREPRISE

La SNCF doit rester sous statut d'EPIC, propriété de la Nation et non objet de tractation et de spéculation financière.

Ce que la CGT propose :

- Regroupement de SNCF Réseau, SNCF Mobilités et l'EPIC SNCF (dit « de tête ») au sein d'un seul EPIC SNCF en veillant à la séparation comptable entre l'opérateur et le gestionnaire de l'infrastructure, seule obligation imposée par les textes européens.



REVENDIQUONS

► ORGANISATION DE LA PRODUCTION

Une réorganisation complète de la production doit mettre fin au cloisonnement par activités, réactiver une véritable coopération opérationnelle entre les cheminots et assurer le retour à la qualité de service qu'exigent les usagers.

Ce que la CGT propose :

- Une entreprise unique et des établissements multi-activités (voyageurs grandes lignes/proximité et Fret le cas échéant) décloisonnés au sens des activités, mais reposant sur la reconnaissance des métiers, garants de la qualité et de la sécurité. Ils doivent être renforcés dans l'animation, les qualifications, les formations...
- La mutualisation des moyens, des personnels et des informations, source d'efficacité.

► RÉ INTERNALISATION DES CHARGES DE TRAVAIL

Ce que la CGT propose :

- Les activités externalisées doivent être réintégrées (charge de travail et les personnels qui en ont la charge) dans le triple objectif de mettre fin au surcoût de la sous-traitance, d'améliorer le statut social des salariés et de regagner la maîtrise complète de la production pour en assurer la qualité et la sécurité.

► OUVERTURE A LA CONCURRENCE

La concurrence est un mauvais système qui se base uniquement sur le dumping social, qui n'est pas adapté aux contraintes techniques de l'exploitation ferroviaire et qui ne permettra pas de développer le service public ferroviaire. La situation de Fret SNCF, libéralisée depuis 10 ans, est significative d'une dégradation de la qualité de service du transport de voyageurs annoncée si la concurrence se mettait en place.

Ce que la CGT propose :

- L'Etat doit transposer les dispositions du 4^e paquet ferroviaire dans le droit national en décidant de l'attribution directe de l'exploitation des services ferroviaires à la SNCF sur l'ensemble du réseau ferré national. Cette décision est conforme à l'article 5 - paragraphe 4 bis du règlement Obligations de Service Public (OSP) qui prévoit des exceptions à la mise en concurrence en regard des caractéristiques structurelles géographiques, de la complexité du réseau, ainsi que de la qualité de service et d'un meilleur rapport coût-efficacité.

► DROITS SOCIAUX DES CHEMINOTS / GARANTIES SOCIALES

Le statut doit être confirmé comme la règle, y compris pour les futurs embauchés. Il doit être amélioré ainsi que les droits des contractuels. Les droits des cheminots font partie intégrante de l'équilibre entre droits et devoirs liés au service public. Ils doivent être préservés. Une véritable augmentation générale des salaires et pensions doit être annoncée.

Ce que la CGT propose :

- Maintien et amélioration du statut dans le cadre d'une SNCF intégrée et publique. Admission au statut de tous les personnels de la SNCF qui remplissent les conditions.
- Liées à la Convention Collective Nationale de la branche ferroviaire, les garanties sociales doivent être revues à la hausse, pour que le patronat ne puisse pas renforcer le dumping social entre l'entreprise publique et les entreprises ferroviaires privées. Les voies ferrées d'intérêt local et la restauration ferroviaire doivent y être intégrées.



LES MODALITÉS POUR GAGNER

La Fédération CGT appelle l'ensemble des cheminots à entrer dans l'action et à élargir la mobilisation.

Nous engageons une grève de 2 jours sur 5 à compter des 3 et 4 avril 2018.

Chaque séquence de grève sera couverte par un préavis distinct.

A chaque séquence, une nouvelle D2I devra être déposée pour les cheminots qui y sont soumis. L'ensemble des cheminots (D2I ou non) devra signifier sa remise à disposition à l'issue de la période de grève.

Cette modalité, tout à fait l'égale, nous permettra de tenir dans la durée face à une direction et un gouvernement prêts à tout pour casser la grève. Ils peuvent saisir cette occasion de négocier avant chaque période de grève. Mais pour l'instant ils s'y refusent.

C'est une attitude irresponsable !

Ne nous laissons pas intimider par des manœuvres illégales !

Le droit de grève est un droit constitutionnel, qui est certes encadré par la loi scélérate de 2007 sur le service minimum, mais qui ne remet pas en cause le libre choix des modalités pour l'exercer.

Ce que prévoient les textes en vigueur :

Article L1324-6 du Code des transports : « *Lorsqu'un préavis a été déposé dans les conditions prévues à l'article L. 2512-2 du code du travail par une ou plusieurs organisations syndicales représentatives, un nouveau préavis ne peut être déposé par la ou les mêmes organisations et pour les mêmes motifs qu'à l'issue du délai du préavis en cours et avant que la procédure prévue à la présente section n'ait été mise en œuvre.* ».

RH 0924, point 3.2 : « *Une même organisation syndicale ne peut redéposer un préavis pour le même motif : Qu'à l'issue du délai de préavis en cours ; Et qu'après avoir eu recours à une nouvelle démarche de concertation immédiate* ».

Le RH 0924 prévoit également dans ce même point que « *En cas de non-respect de ces règles, (absence de DCI préalable, motifs différents entre DCI et préavis, non-respect des délais...) le préavis déposé est irrecevable et l'information en est faite par l'entreprise par courrier adressé à l'organisation syndicale. Un avis au personnel est affiché pour informer les salariés de l'irrecevabilité du préavis* ».

Il faut selon la loi, considérer que ce point du règlement ne permet pas à la SNCF de se faire seule juge de la régularité du préavis qui serait déposé par les organisations syndicales sans saisine du juge judiciaire. Cela constituerait en effet une atteinte au droit de grève dont la valeur constitutionnelle est reconnue, d'autant plus si le litige porte sur les revendications professionnelles associées aux préavis.

Et si cela ne suffisait pas, un arrêt de la Cour de cassation vient le confirmer : Cass. Soc., 30 janvier 2008, n°06-21781 : « *Mais attendu qu'aucune disposition légale n'interdit l'envoi de préavis de grève successifs mentionnant des motifs différents* ».

La Direction a tort et elle le sait. Ne nous laissons pas détourner du fond !

Ce n'est pas en cassant le thermomètre qu'on fait baisser la température !

Le gouvernement et la direction doivent ouvrir des négociations immédiates sur les 8 points de la plateforme unitaire et y répondre favorablement afin de garantir un avenir au service public ferroviaire et aux cheminots.

