



RÉFORME DU SYSTÈME FERROVIAIRE

PLATEFORME UNITAIRE

La loi portant Réforme du Système Ferroviaire présentée en Conseil des Ministres le 16 octobre 2013 devrait faire l'objet d'un examen parlementaire avant l'été. Les Fédérations Syndicales représentatives des cheminot(e)s CGT, UNSA, SUD-Rail ont travaillé conjointement et décidé d'élaborer unitairement une plateforme revendicative.

Nous n'avons pas attendu le projet de loi d'octobre 2013 pour affirmer qu'une profonde réforme du système ferroviaire est nécessaire. La rupture de 1997 avec l'éclatement de la SNCF pour créer RFF, la privatisation du transport ferroviaire de fret depuis 2003, la casse de l'entreprise publique orchestrée par la direction SNCF à travers l'émission en Activités de plus en plus autonomes, la multiplication des filiales et la généralisation de la sous-traitance, justifient notre exigence d'un changement radical de politique.

La situation vécue par les usagers Fret et Voyageurs comme par les cheminot(e)s, montre la nécessité d'une réforme. Celle-ci doit répondre aux attentes de la population en matière de service public de transports, de politique environnementale et d'aménagement du territoire, tout en garantissant un haut niveau social pour tou(te)s les cheminot(e)s.

En ce sens, nos Fédérations Syndicales affirment les exigences suivantes :

- ✧ Une réelle réunification du système ferroviaire public par une unicité économique, sociale et technique autour d'une entreprise intégrée : la SNCF.
- ✧ Le système ferroviaire public doit être piloté par un seul Conseil d'Administration et disposer d'un Comité Central d'Entreprise. Dans ces instances, c'est l'ensemble des salariés du système public qui sera représenté.
- ✧ La contractualisation avec l'Etat doit être unique par un contrat Etat/Système Ferroviaire Public de 10 ans réexaminé tous les 3 ans.
- ✧ Le système doit comporter une Direction Générale intégrant notamment l'ensemble des services transverses, la direction de la stratégie et des finances, les systèmes d'information. La direction des Ressources Humaines du système ferroviaire public ayant autorité sur le recrutement. C'est à ce niveau que doivent être discutés et négociés les textes RH et les accords qui seront applicables à l'ensemble des cheminot(e)s du système ferroviaire public. Le pilotage national de la sécurité, élément d'intégration, doit se situer dans cette Direction Générale.

- ✉ Afin de garantir l'efficacité, la réactivité et la pertinence économique du système, la Direction Générale doit être déclinée territorialement sur les bassins économiques et d'emplois. La production sera ainsi organisée à cette échelle par des Etablissements au service de toutes les activités et articulés autour des métiers. Le retour à la mutualisation entre services renforcera l'efficacité, la réactivité et la qualité du système ferroviaire.
- ✉ La filière 27, Transport Mouvement, reconnue par tous comme la colonne vertébrale de la SNCF, doit être transverse car indispensable à la gestion des circulations sur voies principales mais aussi à l'organisation des mouvements dans les gares Fret et voyageurs comme dans les triages.
- ✉ La réforme doit être une opportunité pour que la dette du système contractée pour des choix politiques d'aménagement du territoire 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.
- ✉ Le financement du système utile aux travaux de régénération doit reposer sur des ressources nouvelles, et pas uniquement sur la productivité et le coût des sillons comme le préconise le projet de loi.
- ✉ Au regard des problèmes environnementaux et des coûts externes du transport routier financés quasi-intégralement par la population, la réforme doit contenir un programme législatif ambitieux pour un report modal massif des transports de marchandises et de voyageurs de la route vers des modes alternatifs plus propres comme le rail, mais aussi le fluvial ou le cabotage maritime. En ce sens, le transport ferroviaire de marchandises, et particulièrement la messagerie et la technique du wagon isolé, doit être reconnu d'intérêt général. Le transport ferré intérieur de voyageurs doit être affirmé comme un service public national avec des déclinaisons régionales pour les TER et les RER.
- ✉ Le gouvernement affirme vouloir préserver le statut des cheminots de la SNCF, pour cela, la loi doit prévoir un cadrage précisant que les embauches à statut sont la règle pour l'ensemble du système ferroviaire public et limitant les recrutements hors cadre permanent du statut à des cas d'exception. La réactivation des instances statutaires telles que la Commission Mixte du Statut et la Commission Nationale Mixte doit être mise en œuvre.
- ✉ La réglementation sur le temps de travail applicable à l'ensemble des salarié(e)s inclus dans la future CCN doit être à minima celle en vigueur à la SNCF régie par le RH 0077 qui est améliorable. Pour cela, le projet gouvernemental doit cadrer législativement la construction d'un décret socle suffisamment précis et complet pour que le patronat ne s'engage pas dans les futures négociations avec des ambitions d'abaissement des normes sociales. En juillet 2006, avant la libéralisation du transport ferroviaire national de fret, huit fédérations syndicales de cheminot(e)s faisaient front commun, réaffirmant devant le ministère et le patronat : *« le transport ferroviaire n'est pas un secteur d'activité nouveau. Une réglementation du travail est actuellement applicable aux 165 000 salarié(e)s de ce secteur. Si d'autres entreprises souhaitent exercer dans ce secteur d'activité, elles doivent appliquer la réglementation en vigueur, donc le décret du 31 décembre 1999, dénommé à la SNCF RH 0077 »*. Nos organisations syndicales CGT, UNSA, SUD-Rail réaffirment cette position.
- ✉ On ne transforme pas une entreprise publique comme la SNCF en quelques mois. Nous demandons que cette réforme soit menée avec la plus grande attention, sans précipitation contre-productive.

C'est à partir de ce socle revendicatif commun que nos organisations syndicales interviendront dans les différentes réunions organisées à propos de la réforme. Cette plateforme revendicative sera largement diffusée par nos soins et pourra être améliorée et renforcée par l'apport des débats menés avec les salarié(e)s de l'ensemble du secteur ferroviaire.

La traduction dans la loi de ces légitimes revendications serait utile à l'ensemble des citoyen(ne)s de notre pays et garantirait une élévation sociale pour tous les salarié(e)s du secteur. Ce serait alors une réforme efficace, novatrice, ambitieuse et perçue comme telle par nos organisations syndicales et les salarié(e)s du secteur.