



## TRACT AUX CHEMINOTS

Montreuil, le 12 juin 2018

RÉFORME FERROVIAIRE

# PACTE FERROVIAIRE OÙ EN SOMMES-NOUS ?



© Pascale Lelys

Ce Gouvernement est l'un des plus durs que nous ayons connus ces dernières années. Il enchaîne les réformes qui bouleversent le modèle social français. Malgré un mécontentement général, il ne fait pas encore face à une contestation de grande ampleur.

En revanche, avec la réforme ferroviaire, il a un caillou dans la chaussure. Bien que le Premier ministre martèle son intransigeance, le conflit des cheminots fait la une des médias à chaque séquence de grève. Il pèse sur l'économie. Il l'oblige à répondre en permanence aux initiatives syndicales. Notre mouvement est donc aujourd'hui à un moment charnière.

## ▲ Notre stratégie pèse sur le Gouvernement

Lors de la « concertation », le Gouvernement n'a retenu aucun élément porté par les organisations syndicales. Durant le débat à l'Assemblée Nationale, il n'a pas bougé non plus. Après 2 mois de conflit, quelques évolutions commencent à être enregistrées, mais on est encore très loin des attentes des cheminots. Cela confirme que le « dialogue social » n'a pas de poids réel, et que seul le rapport de forces fait reculer nos adversaires les plus déterminés ! Par ailleurs, les slogans ne suffisent pas. Face à un pouvoir qui affiche un tel autoritarisme, il fallait une stratégie adaptée. Faire durer la grève dans le temps installe un environnement social et économique dont le Gouvernement ne peut sortir qu'en reculant sur son projet. **Le niveau de recul sera déterminé par le rapport entre les forces des grévistes et celle de l'Etat.** Si la réforme ferroviaire est la seule sur laquelle le Gouvernement a des difficultés, c'est justement grâce à cette tactique de lutte. Si la grève reconductible pure avait été adoptée, le conflit serait déjà terminé et le Gouvernement n'aurait jamais été inquiété.

## ▲ Le conflit le plus long

À l'aube de la 16<sup>e</sup> séquence de grève qui commence, notre mouvement est l'un des plus longs de l'histoire récente de la SNCF. C'est aussi celui qui s'étend sur la plus longue amplitude avec plus de 2 mois. **Nous devons être fiers de cette résistance exemplaire ! Et nous devons maintenir la pression sans faillir.**

## ▲ Le vote de la loi change-t-il quelque chose ?

Après nous avoir fait le coup avec le vote à l'Assemblée, le Gouvernement utilise désormais le vote au Sénat pour affirmer que tout est joué et donc que la grève ne sert plus à rien. C'est de l'intimidation. L'enjeu pour nous est de montrer notre détermination contre cette réforme en poursuivant la grève au-delà du vote définitif de la loi le 14 juin à l'Assemblée Nationale. **Le Gouvernement doit comprendre que rien ne fera plier les cheminots tant que leurs revendications ne sont pas prises en compte.**

## ▲ La division c'est l'échec !

Les 4 et 5 juin 2018, un syndicat appelait à la modification du calendrier. Il a convaincu 0,78% de grévistes. C'est un échec, mais ce sont surtout des grévistes qui ont manqué sur la période de grève officielle des 7 et 8 juin et donc un « effritement » que les médias ont relevé. **Affaiblir l'unité, diviser les grévistes d'une AG à l'autre, est une stratégie mortelle. Il faut l'éviter !**

**Même si le sacrifice est important, la CGT appelle les cheminots à se mettre en grève sur les séquences de 2 jours pour prouver à la direction et à l'Etat que l'opposition à la réforme reste bien intacte !**



# OÙ EN SOMMES-NOUS ?

## SUR LES REVENDICATIONS ?



Les revendications	Position initiale du Gouvernement	Situation actuelle
<b>POUR</b> la reprise de la dette	Renvoi à la fin du quinquennat (2022)	Reprise partielle : 25 milliards d'€ en 2020 + 10 milliards d'€ en 2022
<b>POUR</b> de nouveaux financements	<ul style="list-style-type: none"> <li>Productivité : 2,3 milliards d'€ d'ici 2026</li> <li>Investissements : 3,6 milliards</li> <li>Rien sur les « petites lignes »</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Productivité : 3 milliards Règle d'or à partir de 2027</li> <li>Investissements : 3,8 milliards</li> <li>Rapport parlementaire dans 1 an sur les « petites lignes »</li> </ul>
<b>POUR</b> la relance du FRET	Rien	
<b>CONTRE</b> la privatisation de l'entreprise	<ul style="list-style-type: none"> <li>Passage d'EPIC en société par actions</li> <li>Filialisation du FRET au 1<sup>er</sup> janvier 2020</li> <li>Filialisation de Gares &amp; Connexions</li> <li>Application du droit commun dans le groupe</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Inaccessibilité inscrite dans la loi pour SNCF, SNCF Mobilités et SNCF Réseau</li> <li>Continuité des contrats de travail ; Accord collectif sur une instance unique nationale</li> </ul>
<b>POUR</b> l'amélioration de la qualité de la production	Renvoi au Pacte d'entreprise	
<b>POUR</b> la réinternalisation de charges de travail filialisées ou sous-traitées	Renvoi au Pacte d'entreprise	
<b>CONTRE</b> l'ouverture à la concurrence	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ouverture à la concurrence,</li> <li>Transférabilité obligatoire du personnel</li> <li>Garantie sur le maintien de salaire</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Modifications mineures</li> <li>Rajout des Allocations dans le calcul</li> </ul>
<b>CONTRE</b> la suppression du Statut des cheminots et de leurs droits	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fin du recrutement au Statut au 1<sup>er</sup> janvier 2020</li> <li>Renégociation avec la direction SNCF du contenu du Statut pour ceux qui le conservent et réécriture du RHO254 (contractuels) qui deviendrait la règle</li> </ul>	
<b>POUR</b> des garanties collectives de branche qui empêchent le dumping (CCN Ferroviaire)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Refus d'engagement du Gouvernement</li> <li>Refus du patronat de reprendre la négociation à zéro pour une CCN de haut niveau</li> </ul>	Table-ronde tripartite convoquée en juin

### LA CGT POURSUIT LE DÉBAT SUR LE FOND DE LA RÉFORME

Le 29 mai (ouverture du débat au Sénat), l'interfédérale a été reçue par le Groupe communiste et écologiste, puis par le groupe socialiste. Une délégation de l'ITF (fédération internationale des syndicats des transports) accompagnait les cheminots français pour expliquer aux sénateurs les effets néfastes de la concurrence. Des cheminots allemands, anglais, belges, norvégiens, italiens, luxembourgeois et espagnols sont intervenus.

L'« exemple » allemand : depuis 1996, 18% de réduction du réseau (et démontage de 50% des aiguillages) ; reconstitution de 18,8 milliards d'euros de dette par DB-AG (le gestionnaire de l'infra) ; subventions passées de 12 à 16 milliards d'euros ; passage de 350 000 cheminots à 180 000, 50% de hausse des tarifs (soit +30% par rapport à l'inflation). Trajet Stuttgart-Munich : 121 minutes en 1996—137 minutes en 2018. Drôle d'exemple !

# IMES-NOUS

## DANS LE VOTE DE LA LOI ?

5 juin

Vote de la loi d'habilitation au Sénat

11 juin

Écriture du contenu définitif du texte par la CMP

14 juin

Vote du texte définitif issu de la CMP à l'Assemblée

6 à 12 mois

- Publication des ordonnances en Conseil des ministres.
- Vote de la loi de ratification des ordonnances (1<sup>re</sup> lecture à l'Assemblée nationale, puis Sénat, puis CMP).
- Publication des décrets d'application.

### Ce qui reste à écrire :

- Ordonnances dans les 6 mois sur l'ouverture à la concurrence (modalités de transfert aux AO des matériels roulants et des ateliers, tarification, billettique, régulation, etc.) ;
- Ordonnances dans les 6 mois sur la négociation collective ;
- Ordonnances dans les 9 mois sur les péages et la révision des contrats de performance ;
- Ordonnances dans les 12 mois sur le groupe ferroviaire unifié (organisation, missions, gestion des gares, gouvernance du groupe, conditions d'indépendance de SNCF Réseau, etc.) ;
- 9 décrets (gestion des gares, statut des sociétés par actions, confidentialité des informations, conditions d'information des salariés en cas de transfert, modalités de calcul des effectifs transférés, modalités de désignation des salariés transférés, infos transmises au repreneur, conditions de maintien des droits à la retraite en cas de transfert, tarifs sociaux).

## Négociations avec l'UTP

Le patronat des transports publics veut terminer la négociation de la CCN qui a débuté en 2014. Il n'est pas dans la logique d'une CCN de haut niveau pour empêcher le dumping social :

- Règles de classification et de rémunération (2018)
- Prévoyance (2019)
- Droit syndical (2019)

Il concède néanmoins que le champ d'application de la CCN pourrait être ensuite élargi afin de couvrir les cheminots qui en sont actuellement exclus.

## Objectifs de la direction SNCF

La direction a transmis une première feuille de route au Gouvernement. Elle devrait la confirmer en juillet. Les axes sont :

- **Polyvalence et flexibilité**  
Plus de mobilité grâce à la formation pour faire face aux restructurations qui seront annoncées, polyvalence imposée dans chaque activité...
- **Abaissement de la rémunération**  
Moins de promotions, plus de choix arbitraires du hiérarchique N+1, plus de part variable dans la rémunération...
- **Affaiblissement des syndicats**  
Avec la mise en place des CSE en remplacement des CE, DP et CHSCT, et aussi avec la rediscussion du contenu du Statut, la direction veut affaiblir les organisations syndicales en éloignant les instances du terrain et en supprimant les moyens syndicaux.

## ANALYSE

La loi, qui était mal préparée au départ, a été complétée par le Gouvernement. Certains amendements ne vont pas dans le mauvais sens, mais n'ont pas d'impact significatif.

Les avancées sérieuses sont : la reprise anticipée d'une partie de la dette (la direction SNCF indique que cela pourrait représenter 1 milliard d'€ d'économies par an) et la perspective d'un accord collectif qui pourrait maintenir le CCGPF (donc la BCPC, les colonies et les maisons familiales). Cela reste néanmoins à préciser.

La logique générale régressive de cette loi n'est pas remise en cause.

La privatisation reste possible, le Fret reste abandonné des pouvoirs publics, et il n'y a pas de véritable assurance sur les « petites lignes ».

Pour les cheminots, l'accroissement de la productivité et l'absence de garanties sur leurs droits sociaux maintiennent une régression inacceptable de nos conditions de vie et de travail.

## Table-ronde tripartite le vendredi 15 juin

Comme la reprise en main du dossier par le Premier ministre, cette première réunion est le résultat du rapport de forces puisque l'Etat refusait jusque-là d'organiser de vraies négociations.

Il faut encore pousser puisqu'il veut cantonner les discussions à la CCN ferroviaire.

La CGT considère que les tables-rondes doivent permettre d'aborder l'ensemble de la réforme et des sujets revendicatifs :

- Concurrence,
- Passage d'EPIC en SA,
- Statut des cheminots,
- Fret,
- Dette et financements,
- Fonctionnement interne de l'entreprise (gestion par activité, emploi, salaires, réorganisations, sous-traitance...)
- CCN ferroviaire.

L'interfédérale a adressé un courrier dans ce sens au Premier ministre.

A suivre....

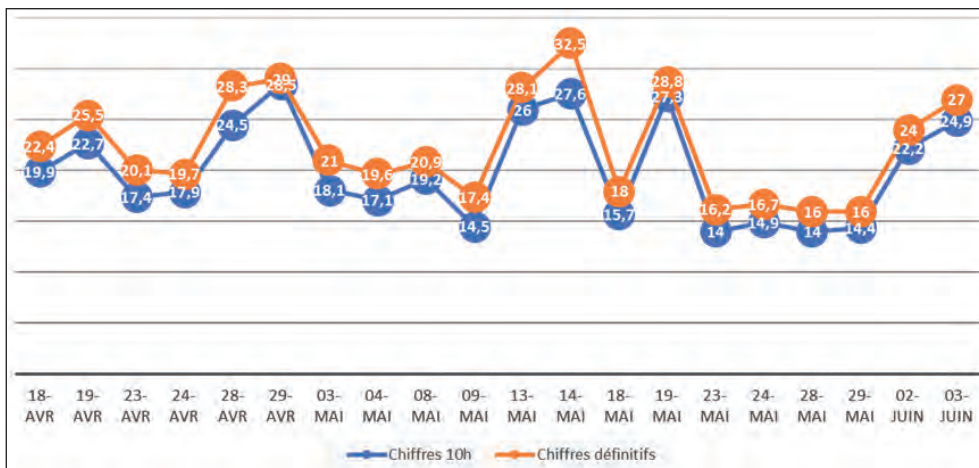
# QUEL EST LE RAPPORT DES FORCES ?

## Après 28 jours de grève, le niveau reste fort

Selon les propres chiffres de la direction SNCF, le niveau de mobilisation reste important.

Malgré les retenues sur salaire qui pèsent lourd sur les familles, l'érosion rapide que l'on connaît dans un mouvement reconductible traditionnel n'a pas eu lieu. C'est une confirmation que la stratégie et le calendrier adoptés correspondent à l'attente des cheminots et permettent un rapport de forces plus important avec le Gouvernement.

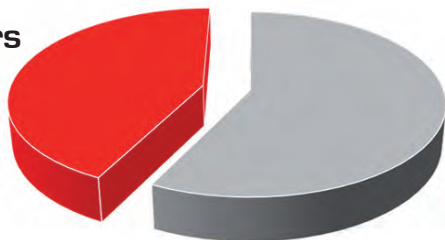
Il est indispensable que chaque cheminot continue à s'inscrire régulièrement dans la grève.



## La SOLIDARITÉ financière rentre en action

2 887 dossiers

530 000 €  
débloqués



Chaque organisation syndicale a fait remonter à l'association de gestion de la cagnotte des artistes les dossiers des cheminots les plus en difficulté : 2 368 cheminots ont confié leur dossier à la CGT.

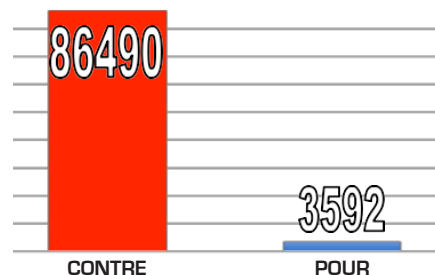
Environ 530 000 € ont été débloqués sur les 1 237 000 € collectés auprès de 30 677 donateurs.

## «VOT'ACTION» : la démocratie au cœur de la lutte

Pendant que la direction de l'entreprise utilise ses moyens (NOS moyens) à promouvoir la réforme, la CGT a proposé un vote interne pour prendre l'avis des cheminots. Le résultat de la «vot'action» a été sans appel : 94,97 % des cheminots sont hostiles au Pacte ferroviaire !

La très forte participation (plus de 61 %), obtenue grâce à l'implication militante des syndiqués, discrédite totalement la position de la direction, qui s'enferme dans le déni, la répression et les provocations.

On ne fait pas une réforme contre ceux qui sont censés la mettre en œuvre ! Il faut un autre cap pour l'entreprise publique SNCF !



## La CGT a besoin de toi

Depuis le début de ce conflit, la CGT emploie toutes ses forces à la défense des cheminots. C'est grâce au réseau de syndicats de proximité et de militants que la CGT est la colonne vertébrale du mouvement : ils font remonter la réalité du terrain, ils mettent en œuvre en un temps record les décisions d'action pour que partout sur le territoire les cheminots agissent ensemble, ils rendent possibles des actions originales pour contrer nos adversaires (diffusion de 1 000 000 d'exemplaires du journal «la Vraie Info» aux usagers, organisation de 500 bureaux de «vot'action», redistribution de la solidarité financière, actions locales et régionales, etc.).

La CGT est l'outil le plus efficace à la disposition des cheminots pour la défense de leurs intérêts ! Rejoins la CGT pour renforcer cet outil ! <https://www.cheminotcgt.fr/adherer/>

# TOUS EN GRÈVE POUR GAGNER !