



TRACT AUX CHEMINOTS

Montreuil, le 9 juillet 2018

RÉFORME FERROVIAIRE

MAÎTRISES ET CADRES, LA LUTTE CONTINUE !

La réforme engagée n'apporte aucune solution aux enjeux du transport ferroviaire et ne règlera en rien la situation de l'encadrement en responsabilité quant à l'organisation de la production et le respect de la sécurité.



Face à un projet idéologique, et contre le statu quo libéral, la CGT continue de porter son projet «**Ensemble pour le Fer**», qui répond concrètement aux enjeux du service public : Une SNCF au service de la Nation.

La première phase du mouvement de grève par sa durée, par son enracinement, a permis le développement du débat dans l'entreprise et le pays, dépassant ainsi les caricatures. Ce débat va se poursuivre, puisque la réforme va créer des problèmes supplémentaires à ceux existants.

Ce mouvement a mis en lumière la désaffection de l'encadrement vis-à-vis de la politique portée par les COMEX. La communication paillettes a perdu de son éclat. Les maîtrises et les cadres ont exprimé leur ras-le-bol en participant aux manifestations (notamment celle du 22 mars), en s'inscrivant dans les modalités de grève proposées, mais aussi en exprimant une forme de désobéissance remarquée. Les opérations « gilets rouges » ont peu mobilisé, la participation à la Vot'Action a été significative et visible malgré les pressions.

Paradoxalement, le directoire exige autonomie et prises de responsabilités de tous «ses» dirigeants en établissements, mais malgré les multiples séminaires, il refuse d'entendre les cheminots.

La Ministre tente un coup de poker en affirmant puisque la loi est promulguée, tout est fini. Il reste pourtant bien des textes à écrire et des éléments à préciser (ordonnances, décrets, CCN, accords d'entreprise, structuration de l'entreprise).

**Ne lâchons rien de nos revendications
et allons chercher l'essentiel.**



DE QUELLE ORGANISATION DU TRAVAIL AVONS-NOUS BESOIN ?

► Des ordonnances, des décrets et des projets d'entreprise à combattre

Une loi idéologique



Cette loi est idéologique car elle ne porte pas sur les moyens d'améliorer la production ferroviaire. Tout reste à écrire, et le Directoire de la SNCF compte bien décliner son volet interne de la réforme sans demander l'avis des cheminots.

«Aucune leçon n'a été tirée des choix stratégiques de ces 15 dernières années.»

Face aux seules considérations financières, faisons entendre les réalités et les contraintes du travail de production dans l'ensemble des filières !

Un système ferroviaire éclaté



Pour compenser le manque de pilotage unifié, la direction multiplie les organismes de contrôle et de « dialogue ». Tous s'alignent sur des orientations très libérales. Après la création de l'EPSF, de l'ARAFER (de plus en plus intrusive), du comité des opérateurs du Réseau, du Haut Comité du système de transport ferroviaire, le gouvernement invente un « comité de concertation pour la gestion des gares » et des « comités de suivi de dessertes » qui s'ajoutent aux commissions parlementaires. La loi prévoit également la possibilité de création d'un groupement d'intérêt public en matière de sécurité ferroviaire. Vous avez dit simplification ?

Filialisation du Fret

La loi n'impose ni la filialisation du Fret, ni la gestion par activité, ni le développement massif de la sous-traitance. C'est une stratégie pour démanteler la SNCF et favoriser l'installation d'un système concurrentiel.

Le fractionnement de la production par produit est source de gâchis en productivité et en qualité. Robustesse, challenge HOO, FIRST sont autant de programmes pour tenter de pallier aux dysfonctionnements majeurs de l'entreprise. Pourtant, les 2 Présidents de Réseau et Mobilités adoptent des stratégies distinctes et clivantes. Les Comex poursuivent les filialisations et l'éclatement de la production (FRET- Transkéo - OUIgo - découpage par axe...) et contournent l'incessibilité des titres.

Un réseau menacé



Avenir des petites lignes

Le projet Nouvel'R de la direction de SNCF Réseau est destiné à tirer le maximum de plus-values financières sur chaque axe. Cette volonté de rentabiliser le réseau (comme le ferait un fonds de pension) délaisse toute notion d'aménagement du territoire. Aujourd'hui, élus locaux, médias réalisent que la remise en cause de 11000 km de lignes de proximité est une menace réelle.

Le financement n'est pas encore gagné pour garantir une activité pérenne de la SNCF. Certes, la reprise de la dette est une avancée obtenue sous la pression du mouvement social. Néanmoins, l'usine à gaz de la tarification des sillons, l'ouverture à la concurrence ne résolvent pas le manque de ressources. La CGT propose de nouvelles sources de financement qui doivent être inscrites dans la loi, tel un nouveau fléchage d'une partie de la TICPE en direction des infrastructures ferroviaires.



L'externalisation de l'ingénierie

Les ingénieries sont menacées par la fuite organisée du savoir. La déstructuration de la SNCF en une multitude d'entreprises ferroviaires et de gestionnaires de réseau, fragilise le pilotage par les directions « métier » avec leurs expertises techniques et technologiques. La filière Matériel, ses services d'études, sont ainsi fortement menacés par la possibilité de transfert des matériels et des ateliers utilisés majoritairement pour une AOT. Pourtant, les avancées technologiques, qui firent de la France une championne de l'industrie ferroviaire, reposaient sur une SNCF intégrée et vouée au progrès.

La CGT propose de stabiliser les structures de l'entreprise et en finir avec les réorganisations permanentes, source de désordres. Le principe même de l'ouverture à la concurrence exclut les visions à long terme. La stabilisation de notre organisation du travail passera par la réinternalisation des activités sous-traitées. Nous en finirions ainsi avec le temps perdu à la gestion de contrats de prestations et pourrions recentrer les techniciens et cadres opérationnels sur leurs responsabilités. Disposer d'un système de gestion des compétences du personnel qui repose sur la compréhension des métiers et des risques liés au ferroviaire, est indispensable pour que les cheminots s'approprient et maîtrisent leur travail. Une politique de gestion des carrières est essentielle à la construction de l'acquisition des savoirs.

NOS FUTURES **CONDITIONS SOCIALES** : UN SAUT DANS L'INCONNU ?

Transfert : un avantage pour les employeurs !

La loi prévoit le transfert des salariés, condition impérative à l'ouverture à la concurrence des délégations de service public. Le personnel est formé et opérationnel. De plus, pour l'employeur, l'ensemble des conditions sociales peut être renégocié sous 12 mois. De nombreux salariés de droits privés connaissent ce jeu, à l'exemple des marchés de nettoyage de nos gares, trains ou bureaux.

L'entreprise qui perd le marché a aussi tout intérêt à se débarrasser de salariés qui lui sont dorénavant inutiles, parfois elle gagne même à laisser filer le marché. Voilà pourquoi la loi a peu bougé depuis le texte initial. Le directoire de la SNCF s'est assuré pour que la notion de volontariat reste factice !

Qui est concerné par le transfert ?

Le périmètre des cheminots transférés n'est pas défini par la loi. Elle ne dit rien sur l'encadrement. Elle indique la nécessité de trouver un accord entre l'entreprise cédante et l'AOT. En cas d'échec, l'ARAFER tranchera. Un décret doit préciser la loi. Prendra-t-il en compte les intérêts des salariés ? Potentiellement, tous les cheminots risquent donc d'en être les victimes directes ou indirectes.

Quels droits, pour qui ?

Pour l'heure, la loi prévoit :

- le maintien de la rémunération sur la moyenne mais ensuite, la grille du statut n'existe plus.
- La suppression de l'affiliation à la caisse de prévoyance.
- L'absence d'obligation au droit de retour à la SNCF. L'entreprise s'empresse-t-elle de réintégrer des agents dont les postes auront été supprimés et dans le contexte de réduction constante des effectifs ?
- Les facilités de circulation seraient maintenues mais tous les cheminots n'auraient pas les mêmes droits. De plus, elles seraient fiscalisées.
- Le parcours pro de branche reste très hypothétique et limité à quelques métiers de l'exécution.
- La garantie de l'emploi serait transformée en bourse à l'emploi de branche,
- Le chapitre 12 se réduirait uniquement à la médecine de spécialistes sans aucune précision.

La CCN de « haut niveau » n'est, pour l'instant, qu'un slogan.

Quelques exemples : 26 jours de congés contre 28, forfait-jours à 217 jours, introduction du motif d'insuffisance professionnelle et aucune garantie disciplinaire, pas de droit syndical. Le patronat dit vouloir reconnaître les diplômes dans le cadre de la classification, alors que la SNCF déroge à sa réglementation en embauchant des Bac +3 au grade d'attachés opérateurs. L'engagement patronal évoque des minima de rémunérations mais pas de grille telle qu'elle existe dans le Statut.

La réforme des retraites sous silence !

La loi prévoit le maintien des droits à la retraite pour les cheminots du cadre permanent. N'oublions cependant pas la réforme prévue pour 2019 qui sera le point d'orgue du projet régressif pensé par le Gouvernement. Un cheminot transféré bénéficiera-t-il d'une reconstitution de carrière ?

Un directoire méprisant pour les droits des cheminots restant à la SNCF :

La DRH de la SNCF annonce que de nombreuses règles qui existent aujourd'hui seront à redéfinir en fonction des droits inscrits dans la branche. Elle veut un nouveau pacte social, dit attractif, engageant et responsable ; traduction :

- remise en cause de la grille pour individualiser et ralentir le déroulement de carrière.
- modification du RHO254 (généralisation de l'annexe C) pour une négociation de gré à gré.
- une politique de formation pour reclasser les cheminots et non pour consolider les connaissances métier et les carrières.

Défendons nos droits ! La CGT défend une CCN qui doit être un appui pour les droits du statut et non le levier du moins-disant social !

80% DE LA RÉFORME RESTE À ÉCRIRE : À NOUS DE TENIR LE STYLO !

Refusons de tourner le dos au service public, refusons l'individualisation de la société et la financiarisation des relations humaines. Construisons ensemble l'avenir de notre entreprise au service des usagers et de l'aménagement du territoire. Rendons des comptes aux citoyens !

Refusons de nous engager sur un projet qui n'est pas écrit. Dans la loi : rien sur l'amélioration du service public. La concurrence et la sous-traitance ne feront que rajouter des problèmes et du sur-travail pour la réalisation de nos missions d'encadrants. La mobilisation des Maîtrises et Cadres est importante, elle compte !

Continuons à mener la bataille ensemble, sans clivage, sans confrontation entre cheminots des différents collèges. Nous devons garder confiance. Nous construisons l'avenir de l'entreprise : nous avons raison, tous les cheminots le savent : seule une entreprise ferroviaire unique et intégrée peut être une réponse aux attentes de la Nation.

Refusons de porter des orientations illégales pour lesquelles la direction a été condamnée (décompte des repos), notamment dans le cadre des 18 préavis unitaires distincts déposés pendant 3 mois.

Continuons à exiger de véritables négociations ! La mobilisation des cheminotes et cheminots de tous les collèges est le seul levier pour faire bouger les lignes ! Nous voulons travailler correctement et donner du sens à nos métiers.

REFUSONS DE SUBIR !

La CGT proposera un nouveau processus de mobilisation à l'intersyndicale dès la rentrée. Le gouvernement et la direction refusent d'entendre les inquiétudes et la colère légitimes des cheminots.

La CGT et son UFCM appellent les cheminotes et cheminots de tous collèges et de toutes entreprises à agir durant l'été, afin de démontrer notre détermination à poursuivre le combat.