

Systeme ferroviaire : la grève de juin, une étape importante pour gagner !

La loi a été promulguée le 4 août, après avoir été votée par l'Assemblée nationale et le Sénat. Son contenu, définitif et incontestable, met fin aux mensonges contre la grève soi-disant inutile, à la propagande de la Direction SNCF et du gouvernement sur une loi qui ne devait rien changer pour les cheminots, qui devait mettre fin aux dysfonctionnements...

Maintenant que la loi est votée et que son contenu est définitif, chacun-e peut constater qu'elle divise encore plus le système ferroviaire et va vers la privatisation !

Ne laissons pas



creuser la tombe de la SNCF et du service public ferroviaire !

La loi divise le système ferroviaire en trois :

L'article 1 : « La SNCF, SNCF Réseau et SNCF Mobilités constituent le groupe public ferroviaire » ... « SNCF Réseau et SNCF Mobilités sont assimilés à des filiales de SNCF ».

La propagande de la direction, du gouvernement et de quelques organisations syndicales parlait de réunification du système ferroviaire : la loi le divise en 3. Toutes les grandes entreprises publiques qui ont été, intégralement ou en partie, privatisées (Poste et Télécom, EDF, GDF) ont subi la même stratégie de division en plusieurs morceaux avant la privatisation, la mise en concurrence des activités rentables.

**1 seul EPIC
et non 3 !**

La loi favorise la vente du matériel roulant et de l'immobilier.

L'article 3 : SNCF Mobilités assure des transports ferroviaires en respectant les orientations de l'État. Elle conserve en partie la gestion des gares de voyageurs et d'autres infrastructures de service, mais elle fait « l'objet d'une comptabilité séparée ».

Les biens immobiliers et les matériels roulants utilisés pour des missions de service public peuvent être vendus à l'autorité organisatrice compétente, qui les met à disposition de SNCF Mobilités. SNCF Mobilités, quasiment sans direction transverse, sera morcelé en branches, filialisables, régionalisables et privatisables en partie, comme l'a voulu Pépy.

La privatisation annoncée des TER puis des relations nationales fera entrer les exploitants privés sur le marché et renforcera le chantage pour que les cheminot-es « acceptent » une remise en cause de leurs acquis, une baisse de la réglementation du travail. Nous avons vu la conséquence de l'arrivée de la concurrence au fret : le trafic est passé de 55 milliards de tonnes.km en 2000 à 20 milliards en 2013, répartis entre tous les opérateurs !

Les intérêts des cheminot-es doivent être défendus, SUD-Rail mettra son outil syndical à leur service !

La loi place le ver dans le fruit

L'article 6 : les infrastructures ferroviaires ou de service du groupe SNCF peuvent être transférées au profit d'une région, à sa demande. Les ports peuvent devenir propriétaires des voies ferrées portuaires ainsi que de leurs équipements et accessoires.

La loi ne règle pas la question de la dette qui empêche d'entretenir convenablement les infrastructures, d'améliorer la qualité, de diminuer les tarifs et de se développer... Rien ne change, la dette alourdie par la construction des lignes LGV (3,44 milliards en 2013) reste, l'État ne la reprend pas comme l'a fait l'Allemagne en 1993. Les cheminots devront toujours rembourser la dette par des péages toujours plus chers !

La loi accélère la privatisation

Grand pas vers la privatisation, c'est la création de SNCF Réseau qui récupère 50 000 cheminot-es de la SNCF qui étaient à la direction Infra et à la direction de la circulation ferroviaire DCF. Il reprend à la SNCF, devenue simple opérateur ferroviaire, la responsabilité des infrastructures, des travaux, de la répartition des sillons. La loi franchit également un pas vers la privatisation en mettant en place l'exploitant SNCF Mobilités dépossédé de tout autre rôle et perdant la DCF transférée à SNCF Réseau qui, jusqu'à la prochaine étape, cumule les rôles infra et circulation.

La loi fragilise le statut et la réglementation du travail

L'article 17 indique que, pour le groupe public ferroviaire et les entreprises titulaires d'un certificat de sécurité, un décret fixe les règles de la durée du travail communes, qu'une convention collective de branche s'applique.

L'article 33 abroge le régime de travail des agents de la SNCF : « L'article 1^{er} de l'acte dit « loi du 3 octobre 1940 » relatif au régime de travail des agents des chemins de fer de la Société nationale des chemins de fer français est abrogé ».

L'article 34 annonce un changement du régime de durée du travail, ainsi qu'une convention collective applicable à toutes les entreprises ferroviaires, dont SNCF : « A titre transitoire, les salariés de la SNCF, de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités conservent leur régime de durée du travail jusqu'à la publication de l'arrêté d'extension de la convention collective du transport ferroviaire..., et au plus tard jusqu'au 1^{er} juillet 2016 ».

Le statut est fragilisé. SNCF Réseau et Mobilités n'auront aucune obligation d'embaucher au statut unifié des salariées du rail, ils pourront filialiser leurs activités, les sous-traiter, recruter des contractuels et, finalement, se dispenser d'appliquer toute réglementation du personnel proche du statut et du RH0077.



Les grévistes n'ont pas cru ces patrons de la SNCF qui ont organisé la séparation SNCF/RFF de 1997, qui l'ont soutenue contre SUD-Rail durant plus de 15 ans, puis qui, pour tenter d'expliquer que la loi de 2014 était bonne, se sont déclarés pour la réunification.

Préparons la rentrée sociale dans l'unité syndicale la plus large, sur la base de la plateforme revendicative adoptée par les grévistes.

Ne les laissons pas privatiser la SNCF

La loi met en place un système où ce sont des politiques, étrangers au monde du chemin de fer, qui sont chargés de tenter d'assurer la cohésion de l'ensemble, en fixant des orientations générales aux trois établissements. Le gouvernement sait que ce système ne fonctionnera pas : la Belgique l'a déjà expérimenté en mettant en place un opérateur transporteur (SNCB), un gestionnaire d'infrastructure (Infrabel) et un holding coiffant l'ensemble (SNCB)... et en 2013, ce système inefficace (ce qui se constatera rapidement en France) a servi de prétexte pour supprimer le holding de tête. En France, la droite annonce déjà la suppression de l'EPIC de tête dès son arrivée au pouvoir comme l'a fait la Belgique. La gestion du personnel pourra rester unique pour aider les filiales, il suffira alors de créer une entité RH comme en Belgique (HR Rail) et en Allemagne (Bundeseisenbahnvermögen).

Ne les laissons pas casser notre statut et notre réglementation

SUD-Rail revendique une convention collective nationale au périmètre large, incluant tous les personnels qui contribuent au service ferroviaire (nettoyage, manutention, restauration, gardiennage, personnel des CE, etc.) et fondée à minima sur les dispositions en vigueur à la SNCF. C'est la seule façon d'empêcher le dumping social généralisé que la loi met en place !

Il faut agir unitairement et gagner l'opinion publique pour un système ferroviaire public et intégré !

Agir pour la plateforme unitaire CGT - UNSA - SUD-Rail, toujours mise en avant pendant la grève CGT - SUD-Rail, qui reste d'actualité :

- une réelle réunification du système ferroviaire public autour de la SNCF et un seul contrat Etat/Système Ferroviaire Public de 10 ans,
- un décret socle afin que la future convention collective reprenne la réglementation du travail de la SNCF.
- une seule Direction Générale gérant la stratégie et les finances, les systèmes d'information, la sécurité, le recrutement et la gestion du personnel,
- la reprise de la dette et le financement des travaux de régénération par des ressources nouvelles,
- un programme législatif pour un report modal massif des transports de marchandises et de voyageurs de la route vers des modes alternatifs plus propres comme le rail,
- la précision dans la loi que les embauches à statut sont la règle,
- l'arrêt du processus de filialisation/privatisation mené par la direction SNCF avec ses restructurations compulsives.



SUD-Rail a commencé cette mobilisation en menant avec d'autres une campagne pour un transfert des marchandises de la route vers le rail <http://www.agirpourenvironnement.org/sites/default/files/cartes-petitions/c40-fret-ferroviaire.pdf>. Il s'agit, avant l'accueil en France en 2015 de la conférence onusienne sur le dérèglement climatique, de faire inscrire à l'ordre du jour un transfert du transport de fret, du camion vers le rail, la péniche et le cabotage maritime.