

Contre la casse de la SNCF
et le dumping social



SUD
RAIL
Union syndicale
Solidaires

Loi ferroviaire

Fédération des syndicats de travailleurs du rail
17 boulevard de la libération - 93200 Saint Denis
Tel 01 42 43 35 75 - Fax 01 42 43 36 67
federation-sudrail@wanadoo.fr - www.sudrail.fr

11 avril 2014

SUD
RAIL
Union
syndicale
Solidaires

Contribution de la fédération SUD-Rail (Union syndicale Solidaires) pour la réunion du 23 avril de la Commission Mixte Paritaire de négociation de la CCN de la branche ferroviaire

La réforme de l'organisation du système ferroviaire est au cœur de l'actualité depuis plusieurs mois. La fédération SUD-Rail, et plus globalement l'Union syndicale Solidaires car nous considérons que le sujet a une forte dimension interprofessionnelle, ont fait part de propositions et de revendications. Nous refusons que la loi ferroviaire, dont le gouvernement souhaite la promulgation dans les prochains mois, soit une nouvelle attaque contre les droits des travailleurs et travailleuses du secteur ferroviaire ; nous refusons qu'elle ignore les besoins de la collectivité en matières de transport. Au contraire, ce doit être l'occasion de reconstruire le service public ferroviaire au sein d'une politique des transports intégrant les aspects sociaux, écologiques, techniques et économiques. Nous considérons qu'il y a quatre aspects à traiter pour la nécessaire réforme de l'organisation du système ferroviaire : la politique des transports, la reconstruction d'un service public ferroviaire unifié, le traitement de la pseudo-dette du système ferroviaire, la dimension sociale avec le statut, la réglementation du travail et la définition de la population concernée.

Dans le cadre de la Commission Mixte Paritaire de négociation de la Convention Collective Nationale (CCN), il est convenu que l'ensemble des parties, c'est-à-dire les organisations syndicales et la délégation patronale, transmette par écrit sa vision du champ d'application de la future CCN. C'est l'objet de cette contribution, limitée donc à cet aspect, tout en rappelant que pour notre organisation syndicale l'enjeu est global et porte sur l'ensemble des sujets évoqués plus haut ; Sujets sur lesquels nous nous sommes déjà exprimés par ailleurs, sur lesquels nous nous exprimerons de nouveau, et surtout sur lesquels nous organisons l'action collective de l'ensemble des travailleurs-ses du rail, afin qu'ils et elles imposent la prise en compte de leurs revendications.

Le progrès, c'est améliorer le statut social de tous !

La question sociale est bien entendu déterminante. Le terme de « *cadre social harmonisé* », a été une expression très en vogue parmi les dirigeant-es d'entreprises ferroviaires et les responsables du Ministère. Si, formellement, le terme a été un peu abandonné, l'objectif demeure. Mener une discussion, une négociation, voire aboutir à un constat d'accords et/ou de désaccords, sur un sujet suppose de s'entendre sur sa définition. C'est le problème auquel nous sommes confrontés avec cette notion de « *cadre social harmonisé* » : **de quel cadre s'agit-il ? En référence à quoi, et à quel niveau, se fait l'harmonisation ?** Refuser de clarifier ce contenu qui impacte directement les objectifs, peut se traduire par deux solutions, opposées dans la forme, mais de même nature sur le fond : soit accepter implicitement une remise en cause de l'existant (par principe), soit prétendre rejeter l'objectif mais en participant en fait à sa mise en œuvre, faute de l'avoir clarifié.

Ceci nous amène à rappeler qu'en matière de transport ferroviaire, « l'ouverture à la concurrence » existe déjà. C'est le cas pour les entreprises de transport ferroviaire de Fret. Entamées en 2007, les négociations entre certaines fédérations syndicales et l'Union des Transports Publics et Ferroviaires (organisation patronale), à propos des régimes de travail, se sont traduites par un accord repris dans le décret du 27 avril 2010. Cet accord a été signé par des fédérations syndicales minoritaires, même si nous n'en contestons pas la validité au regard des textes légaux actuels, puisque des organisations syndicales non signataires ont refusé de le dénoncer. **Pour la fédération SUD-Rail, la première décision nécessaire est de revenir sur cette situation qui touche déjà une part importante des entreprises de transport ferroviaire.** Ne pas le faire, c'est vouloir entériner que ces deux secteurs, Voyageurs et Fret, ne devraient

pas être traités comme deux branches d'activité d'une même entreprise (ce qui est encore le cas de la SNCF), mais comme devant dépendre d'entreprises distinctes n'intervenant que dans un des deux secteurs (sur le modèle des entreprises privées).

Ce qui a été fait pour le transport ferroviaire de Fret crée un dumping social au bénéfice des actionnaires des entreprises privées, et au détriment de l'entreprise publique SNCF. Sans remise en cause des mesures prises dans ce cadre, même avec un hypothétique « *cadre social harmonisé* » pour la partie Voyageurs, l'entreprise publique SNCF demeurera affaiblie par rapport aux entreprises privées. Et bien entendu, cela sera utilisé par les dirigeant-es SNCF pour faire pression sur les cheminot-es et leurs organisations syndicales, dans le but de réduire encore les garanties sociales mises en place sur la base de l'expérience, ce qui aura des conséquences désastreuses sur la qualité du travail et sur la sécurité des salarié-es et des circulations ferroviaires.

Il n'est pas inutile de mentionner que, bien avant le début des négociations concernant le transport ferroviaire de Fret, la fédération SUD-Rail portait l'exigence d'une discussion englobant l'ensemble du secteur ferroviaire ; position combattue alors par la direction SNCF, qui fait mine désormais de découvrir que les « conditions de la concurrence » dans ce secteur ne sont pas équitables ! En juillet 2006, huit fédérations syndicales de cheminot-es avaient fait 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-es 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* ». Nous ne renions pas cette affirmation.

Le dumping social, installé désormais dans le transport ferroviaire de Fret, n'est pas un fait isolé dans le cadre plus global du secteur ferroviaire. D'ailleurs, là aussi, la direction de la SNCF porte une part importante de responsabilité puisqu'elle organise cette régression des droits sociaux des salarié-es, à travers le recours à la sous-traitance, à la filialisation, etc.

La fédération SUD-Rail est attachée à défendre le service public ferroviaire qui, pour nous, doit être assuré par UNE entreprise publique intégrée, gérante de l'exploitation – toute l'exploitation – et de l'infrastructure – toute l'infrastructure. La situation actuelle amène à se poser la question d'une convention collective du secteur ferroviaire. Pour la fédération SUD-Rail, il doit bien s'agir du secteur ferroviaire. Le statut des cheminot-es, qui ne doit pas être remis en cause, doit servir de socle à cette convention ; il en est de même pour la réglementation du travail.

Le projet de loi gouvernemental donne, certes, une première définition de ce qui pourrait être concerné par cette Convention Collective Nationale : « *Un décret en Conseil d'État fixe les règles relatives à la durée du travail communes aux établissements publics constituant le groupe public ferroviaire mentionné à l'article L. 2101-1, aux entreprises dont l'activité principale est le transport ferroviaire de marchandises ou de voyageurs, la gestion l'exploitation ou la maintenance sous exploitation des lignes et installations fixes d'infrastructures ferroviaires et qui sont titulaires d'un certificat de sécurité, d'un agrément de sécurité ou d'une attestation de sécurité délivré en application de son exigence relative au fait que cette l'article L. 2221-1* ».

Mais, il ne s'agit là que d'un projet de loi. Et surtout, l'article L 2222-1 du Code du travail indique explicitement que ce sont les organisations, syndicales et patronales, négociant une Convention Collective qui en fixent le champ d'application. Il convient de se référer aux notions d'activité principale, pas seulement de l'entreprise, car elle permet d'utiliser des salarié-es sous couvert de CCN inadaptées au métier exercé. Il faut prendre en compte les établissements distincts et surtout les jurisprudences renouvelées mentionnant la prise en compte de centres autonomes d'activité.

C'est en ce sens que la fédération SUD-Rail renouvelle ses propositions d'une Convention Collective Nationale couvrant véritablement l'ensemble du secteur ferroviaire. Nous faisons cette proposition en prenant en compte, non seulement les acquis et revendications des cheminot-es de l'entreprise ferroviaire historique, la SNCF, qui doit être la référence, mais aussi la situation, les spécificités, les revendications, la légitime demande de droits égaux de travailleurs et travailleurs du secteur ferroviaire aujourd'hui soumis à diverses CCN, ou à aucune pour CCN pour certain-es.

- ⇒ Nous parlons de secteur ferroviaire car **autre le transport ferroviaire**, cela doit concerner :
- ⇒ **la restauration ferroviaire,**
- ⇒ **le nettoyage ferroviaire,**
- ⇒ **l'accueil et les services en gare,**
- ⇒ **le service à bord des trains,**
- ⇒ **la sécurité des circulations ferroviaires,**
- ⇒ **la maintenance du matériel et des installations ferroviaires,**
- ⇒ **la prévention/sécurité dans les enceintes ferroviaires,**
- ⇒ **le personnel des CE et CCE SNCF,**
- ⇒ **les établissements publics liés au ferroviaire et leurs filiales ...**

Les entreprises de ce secteur emploient des salarié-es qui, tous, contribuent au fonctionnement, à l'existence du transport ferroviaire et doivent trouver leur place dans cette future convention collective. De nombreux/ses salarié-es du secteur ferroviaire n'ont actuellement que le Code du travail ou des Conventions Collectives à minima pour défendre leurs droits ; pourtant, des règles existent déjà : le statut SNCF, la réglementation du travail des cheminot-es sont à la fois le socle et des appuis importants pour tous.

Pour la fédération des syndicats SUD-Rail, la négociation de cette CCN est l'occasion de construire un statut social de haut niveau, commun à l'ensemble des salarié-es du secteur ferroviaire. La définition du secteur ferroviaire doit être ambitieuse. Elle doit impacter des Conventions Collectives déjà existantes, dont certaines sont obsolètes, d'autres ont un contenu qui nécessite de fortes améliorations, d'autres encore sont inadaptées au secteur ferroviaire.

Pour la fédération des syndicats SUD-Rail sont potentiellement concernées, par exemple les CCN : Restauration ferroviaire - Manutention ferroviaire et travaux connexes - Prestataires de services - Voies Ferrées d'Intérêt Local - CE et CCE SNCF - Prévention et sécurité - Métallurgie. Il convient de réintégrer ce qui est aujourd'hui assujéti de manière pour le moins « surprenante » à la CCN Bureau d'études techniques (Thello), à la CCN Hôtels - Cafés - Restaurants (LSG, services à bord de Thello), à la CCN Travaux publics (ETF, Colas Rail, Eiffage Rail ou TSO)

Il y a deux impératifs, la sécurité des circulations ferroviaires et la santé des salarié-es : une réglementation du travail soumise à décrets ministériels. Tout ce qui fonde l'organisation du travail dans le secteur ferroviaire doit demeurer assujéti à des décrets ministériels s'imposant à tous. C'est indispensable compte tenu des spécificités de ce secteur d'activité : sécurité des circulations ferroviaires, donc des cheminot-es, des usagers et de la population, travail en continu 365 jours par an et 24 heures sur 24, etc. Le Code des transports prévoit d'ailleurs cet encadrement légal et réglementaire. A ce propos, nous rappelons nos demandes, d'une part d'un fonctionnement régulier de la Commission Nationale Mixte chargée d'étudier les difficultés d'application de la réglementation du travail et les projets d'évolution, d'autre part d'une instance équivalente à l'ex-Commission Mixte Nationale de la sécurité des circulations.

En matière d'organisation du travail, la base de ces décrets doit être ce qui est actuellement repris dans le « RH 0077 » de la SNCF. Ce texte est bien entendu améliorable, et les organisations syndicales ont des revendications déjà connues et qui pourraient être prises en compte à cette occasion. Pourquoi affirmons-nous que le contenu du « RH 0077 » de la SNCF doit demeurer le fondement des décrets ministériels sur l'organisation du travail dans le secteur ferroviaire ? Parce qu'il est le fruit de plus d'un siècle d'histoire ferroviaire, d'enseignements tirés, d'équilibres dans la recherche d'un haut niveau de sécurité pour les salarié-es et les circulations, bref de l'expérience ferroviaire tout simplement !

Des droits nouveaux pour tous les travailleurs/ses du rail : une convention collective nationale pour l'ensemble du secteur ferroviaire. Comme nous le disons plus haut, nous réclamons la mise en place d'un **statut unique pour tous les travailleurs/ses du rail** : transport ferroviaire (voyageurs et fret), restauration ferroviaire, nettoyage ferroviaire, filiales SNCF, maintenance ferroviaire,

prévention/sécurité ferroviaire, CE et CCE SNCF, etc. A l'image du « statut du personnel des industries électriques et gazières », il pourrait reprendre des chapitres sur le déroulement de carrière, la rémunération, les instances représentatives du personnel, les délégué-es du personnel, la protection sociale, les congés, les garanties disciplinaires, etc. Des annexes spécifiques à certaines activités, sur quelques sujets particuliers, pourraient compléter l'ensemble.

Défense des droits sociaux : pas touche au Statut SNCF ! De telles discussions n'ont de sens qu'à partir d'un **engagement clairement posé de non régression par rapport au Statut SNCF**. Celui-ci doit subsister et s'appliquer à tout le personnel de la SNCF. Des améliorations sont à y apporter, et là encore, les organisations syndicales ont des demandes, formulées pour certaines depuis des années. La réactivation de la Commission Mixte du Statut est une nécessité, ainsi que son fonctionnement dans la durée et de manière régulière.

La négociation dans les entreprises : les accords d'entreprise. Les dispositions législatives, réglementaires, conventionnelles et statutaires ainsi évoquées, n'empêchent nullement la possibilité d'accords d'entreprise sur des sujets divers, comme c'est déjà le cas dans une partie des entreprises du secteur ferroviaire : formation professionnelle, droit syndical, temps partiel, emploi et insertion des travailleurs/ses handicapé-es, etc. **Ces accords complètent les textes mentionnés plus avant et ne sauraient bien évidemment les remettre en cause.** De même, nous dénonçons les velléités de certaines directions d'entreprise de profiter de ces négociations pour dénoncer des accords qui seraient plus profitables aux salarié-es que la future CCN.

En résumé, concernant les règles sociales, nous avons quatre exigences :

1. **Le statut des cheminot-es** ne saurait être remis en cause.
2. Tout ce qui fonde l'organisation du travail dans le secteur ferroviaire doit demeurer assujéti à des **décrets ministériels s'imposant à tous**.
3. **La négociation doit porter sur des droits nouveaux pour tous les travailleurs et les travailleuses du secteur ferroviaire.** Les garanties d'une convention collective, moyennant des adaptations nécessaires et habituelles à chaque métier, ne devront pas s'appliquer seulement aux personnels des autres Entreprises Ferroviaires mais aussi aux sous-traitants qui concourent aux services ferroviaires. Le périmètre dans lequel s'appliquera la convention collective nationale doit concerner le transport ferroviaire de fret comme de voyageurs, le nettoyage ferroviaire, la restauration ferroviaire, les services en gare, la maintenance ferroviaire, la prévention/sécurité dans les installations ferroviaires, les CE et CCE SNCF, les établissements publics liés au ferroviaire et leurs filiales. Un périmètre large permet d'éviter le dumping social et la privatisation rampante par le recours systématisé à la sous-traitance auquel procède la direction SNCF depuis des années, processus accéléré sous l'impulsion de G. Pépy.
4. **La réglementation du travail qui existe dans l'entreprise historique SNCF doit constituer un socle a minima et doit être également améliorée ;** nous refusons un « point d'équilibre » entre la réglementation de l'opérateur historique et celle des organisateurs du dumping social (à l'exemple de ce qui existe notamment dans les entreprises de transport ferroviaire privées), car ce serait précisément donner droit au dumping social. **Il y a une réglementation du travail qui s'applique aux 155 000 salarié-es de la SNCF ; c'est celle-ci qui doit servir de base** aux 3 000 salarié-es des entreprises de transport ferroviaire privées, et non l'inverse ! Il s'agit aussi de donner les mêmes droits aux 4 500 salarié-es d'entreprises de nettoyage et manutention ferroviaire, aux 2 500 des entreprises de restauration ferroviaire,...

*La délégation SUD-Rail [Union syndicale Solidaires] :
Nathalie Bonnet, Didier Aussel, Lionel Jorand, Christian Mahieux*