

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

N°2 – 2 juillet 2013



Sud
Rail
Union
syndicale
Solidaires

Rencontre entre le **Ministre des transports** et les organisations syndicales **Les positions de la fédération SUD-Rail**

La réforme de l'organisation du système ferroviaire est au cœur de beaucoup de réunions, de rapports, de prises de position diverses, 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. Notre intervention porte sur les quatre aspects de 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.

La loi ferroviaire et la politique des transports

Les indications données jusqu'à présent quant à la future loi font craindre que l'impasse soit faite sur la nécessité de redéfinir une politique des transports assurant une transition écologique de nature à répondre aux défis énergétiques et environnementaux à court terme.

En rester là, non seulement serait affaiblir la portée réelle des nouvelles dispositions concernant l'organisation du système ferroviaire, mais surtout ce serait accepter par exemple que la part du transport de fret par le rail diminue toujours plus au profit du transport routier. Les suppressions d'emplois et les fermetures de gares de triages, de lignes ferroviaires et de points de dessertes fret, découlant de l'abandon du wagon isolé, entraînent une perte des compétences et une destruction irréversible de l'outil public ferroviaire.

Alors que la réduction de la production de produits pétroliers a déjà commencé et que le remplacement d'une partie du transport routier doit être planifié sans tarder, la politique de rétractation du réseau ferroviaire menée par les directions SNCF et RFF depuis des années tend à rendre impossible une éventuelle relance du transport de marchandises par chemin de fer dans notre pays. Une fois les voies ferrées déposées et les terrains vendus, puis construits, on ne pourra plus jamais rétablir de dessertes ferroviaires. De nombreux territoires ne pourraient plus être desservis du tout dès lors que le carburant routier sera devenu trop rare et donc trop cher, phénomène inéluctable à l'horizon de quelques décennies, auquel s'ajoute l'incompatibilité du tout-routier avec les mesures indispensables pour faire face à l'urgence climatique. **Crédibiliser le futur projet de loi ferroviaire passe par l'arrêt immédiat des restructurations internes à la SNCF qui ont notamment pour effet de détruire l'activité fret ferroviaire.**

La loi ferroviaire doit permettre d'instaurer dans la durée une politique des transports inséparablement sociale et écologique, par la création d'un grand service public de transport ferroviaire et routier de marchandises. En effet, lui seul permettra d'organiser démocratiquement une politique vraiment efficace de préservation de l'environnement et de lutte contre le changement climatique, tout en tenant compte des conditions sociales des salarié-es du transport. Cette politique sera fondée sur la complémentarité entre les modes de transport et devra garantir l'utilisation de chacun d'eux selon son efficacité sociale et environnementale.

L'enjeu est de taille, puisqu'il consiste à sauvegarder d'abord, à développer ensuite, un bien public indispensable à une politique des transports radicalement nouvelle qui réponde aux besoins des populations, donc au service de l'intérêt général, qui garantisse aux salarié-es du secteur des transports des conditions sociales correctes et participe à l'instauration d'une qualité de vie satisfaisante, aussi bien localement que globalement.

Le chemin de fer est un mode de transport guidé ; il faut un service public ferroviaire unifié intégrant réellement infrastructure et exploitation

La position de SUD-Rail n'a pas varié depuis 1997. Nous revendiquons la réintégration complète de la gestion de l'infrastructure dans la SNCF, sous forme d'une direction de l'Infra dans un seul EPIC SNCF. Cette solution, la plus juste en termes d'efficacité organisationnelle, sociale, économique, est compatible avec les directives européennes qui n'imposent qu'une séparation comptable entre gestionnaire d'infrastructure (GI) et entreprise ferroviaire (EF) avec des comptes de bilan distincts, et donc pas de séparation organique.

Une telle modalité de réintégration constitue la meilleure et la plus simple façon d'assurer la fiabilité, la sécurité, la disponibilité et un fonctionnement correct du système ferroviaire. La recherche d'un compromis satisfaisant entre les contraintes d'entretien courant et de modernisation de l'infrastructure, d'une part, et de qualité des services rendus aux usagers, d'autre part, implique une unité de stratégie et d'action entre la gestion de l'infrastructure et celle des services.

Les missions confiées à J.L. Bianco et J. Auxiette, les premières prises de position ministérielles sur la future loi, s'inscrivent dans une évolution libérale des directives européennes imposant une séparation organique entre GI et EF. Il en est ainsi de l'organisation avec trois EPIC, les deux préexistants (SNCF et RFF) et un « établissement de tête ». Les compétences confiées à celui-ci ne permettent pas de parler de réintégration de la gestion de l'infrastructure au sein de la SNCF, loin de là. Plus de 50 000 cheminot-es de l'Infra et de la DCF, actuellement à la SNCF (EF) seraient transféré-es au GI. **Cette organisation accentuerait l'éclatement entre un Gestionnaire d'Infrastructure renforcé et une Entreprise Ferroviaire publique affaiblie.** L'organisation projetée correspond aux injonctions de la Commission européenne qui veut que la future loi ferroviaire française anticipe ce qu'elle souhaite imposer dans le quatrième « paquet ferroviaire » européen.

Une autre voie est possible : être ferme lors des futures discussions sur ces directives européennes et repousser les diktats de la Commission. D'autres décisions politiques sont possibles, si tant est qu'il y ait la volonté de les défendre, de les imposer contre les tenants de la loi de la jungle économique rebaptisée « libéralisme ».

Les actuelles directives européennes n'imposent absolument pas la mise en place de trois Etablissements Publics à caractère Industriel et Commercial (EPIC) distincts. Elles n'exigent de séparation organique que pour ce que le charabia technocratique nomme « les fonctions essentielles » : l'adoption des décisions quant à la tarification de l'infrastructure (péages) et à la répartition des sillons. De nombreux « responsables », à commencer par le président de la SNCF, entretiennent sciemment la confusion entre ces « fonctions essentielles » et les « facilités essentielles ». Ces dernières n'ont pas à être séparées : selon les termes mêmes des directives européennes, il ne s'agit que des services et prestations qui doivent être obligatoirement fournis, par le GI ou l'EF historique qui en dispose, à toutes les EF qui opèrent sur le réseau ferroviaire. Il en est ainsi, par exemple, de la fourniture par le GI de l'énergie électrique de traction et, par l'EF historique, de l'accès aux voies et installations de services telles que les gares de triages, les voies de garage, les installations d'entretien, de nettoyage, de ravitaillement en combustible, etc.

Même en se plaçant dans le cadre imposé par les directives européennes, dont nous contestons par ailleurs la légitimité au regard de la démocratie et l'efficacité au regard des expériences déjà subies, seules les deux « fonctions essentielles » citées ne pourraient faire partie d'une entreprise publique unifiée.

Pour l'attribution des sillons, la directive 2012/34 /UE du 21 novembre 2012 est claire : la « fonction essentielle » est limitée à la seule « décision » d'attribution des sillons ; il est tout à fait possible que cette responsabilité soit attribuée à un organisme public indépendant aux responsabilités ainsi circonscrites, sans pour autant exclure de l'entreprise publique les horairistes. Quant à la **fixation des péages, pour SUD-Rail ce devrait être une responsabilité des pouvoirs publics**, car c'est un élément important de la politique des transports.

Au sein d'une entreprise publique unifiée, des services différents sont bien entendu envisageables et même nécessaires. Là aussi, l'expérience ferroviaire le montre. **La réalité de ce qu'est la SNCF aujourd'hui montre qu'il y a besoin d'une « structure de tête » transverse, forte.** Les dirigeant-es SNCF s'emploient depuis des années à atomiser les Directions qui jouaient ce rôle, et notamment la Direction R.H. et ses diverses composantes qui garantissaient une gestion et un mode de fonctionnement harmonisés au sein de l'ensemble de l'entreprise. Tous les cheminot-es, qu'ils et elles soient rattaché-es hiérarchiquement et fonctionnellement aux services du type GI ou à ceux du type EF, devront dépendre de cette unique « structure de tête » pour leur garantir le maintien et l'égalité des droits en matière de statut, de réglementation du travail, de prévoyance et de retraite, etc.

La loi doit conférer autorité sur les services correspondant à l'EF et au GI, à la Direction générale unique transverse, « structure de tête », afin qu'elle puisse assurer la réintégration du système ferroviaire public, en garantissant son unicité de stratégie et d'action sur les plans humain, technico-industriel et de gestion. Elle ne doit pas se limiter à un pilotage financier comme le ferait une holding privée.

Le GI dispose d'une capacité intrinsèque à imposer à l'EF publique une optimisation du système à son seul profit. Or, l'EF publique étant en contact direct avec les usagers, c'est à elle qu'il revient de prendre l'initiative de transformer les besoins des usagers en offre de transport. Confier au GI une mission de nature « régaliennne » sans lien avec les besoins des usagers est incompatible avec le bon fonctionnement d'un système ferroviaire et du service public associé.

Nous notons que les orientations actuelles conduiraient à rendre le GI propriétaire de plein droit du réseau ferré national, comme l'est RFF depuis 1997. Nous considérons que l'entreprise publique unifiée devrait n'en être qu'affectataire (comme l'était la SNCF avant 1997), la propriété du réseau revenant directement à l'Etat, en tant que bien public collectif.

La réintégration doit aussi concerner l'organisation interne à l'entreprise publique : nous revendiquons, en tant que condition de crédibilité du projet, qu'il soit mis fin à la « verticalisation » de la SNCF (organisation par branche/activité, dédicace dogmatique des moyens humains et matériels) afin de retrouver l'efficacité permise par l'existence de phénomènes de productions liées. Pour être effective, la réintégration suppose d'avoir lieu à la fois « par le haut » (contenu et missions de la structure de tête) et « par le bas » (rapprochement des équipes opérationnelles de production des services). Ce point ne doit pas être ignoré et renvoyé à l'organisation interne et aux libres choix de la direction de la SNCF : il est totalement structurant dans le cadre du processus global et ne pas le traiter reviendrait à cautionner la politique menée depuis des années, qui va à l'encontre de l'efficacité et de la satisfaction des besoins du service public ferroviaire.

Le contenu et les missions de la Direction générale transverse, structure de tête du futur établissement public unifié, doivent assurer la réintégration « par le haut ». Pour assurer un véritable pilotage industriel, stratégique et de métiers, selon une logique globale de service public et avec les capacités techniques nécessaires à l'arbitrage entre les contraintes de gestion de l'infrastructure et celles de la qualité des services ferroviaires, la structure de tête ayant autorité aussi bien sur les services de Gestion de l'Infrastructure que sur ceux de l'Exploitation Ferroviaire, doit être en charge :

- de la gestion des ressources humaines (statut et réglementation du travail, études générales et directives en matière de « facteurs humains » : ergonomie et veille en sciences humaines et sociales – notamment les questions de souffrance au travail, recrutement des cadres, politique salariale, gestion des métiers communs, animation transverse de la formation,...),

- de la stratégie du système ferroviaire public dans son ensemble ; notamment, tout contrat de plan ou convention avec l'État doit être commun à l'entreprise publique, et non spécifique au GI d'une part, à l'EF d'autre part,
- de l'architecture et du pilotage de la sécurité-système pour l'ensemble « Infrastructure et Services ferroviaires »,
- de l'instruction et de l'approbation de tous les investissements, y compris de renouvellement, à partir d'un certain montant à fixer,
- de l'instruction et de l'approbation des référentiels des diverses activités,
- de l'arbitrage des conflits pré-opérationnels, techniques et commerciaux, pour l'ensemble EF+GI, avec donc, à ce niveau transverse, les compétences humaines pour l'assurer,
- de la recherche ferroviaire publique (toute innovation ferroviaire nécessite en effet de tenir en main l'ensemble « infrastructure/mobiles », comme le montre le fait qu'aucune innovation réelle n'a plus été introduite dans le secteur depuis 1997),
- de la politique et des actions qui relèvent de la protection de l'environnement et du « développement durable » (pour la même raison),
- des finances et du contrôle de gestion,
- de l'audit,
- de la communication pour l'ensemble du système ferroviaire public.

Le rapprochement des équipes opérationnelles est nécessaire à la réintégration « par le bas ». L'isolement de la Direction de la circulation ferroviaire (DCF) au sein de la SNCF et son rattachement hiérarchique à RFF, auxquels a procédé la loi ORTF du 8/12/2009 n'ont répondu à aucune obligation de la législation européenne. Par son jugement du 28/2/2013, la Cour de justice de l'Union européenne a d'ailleurs débouté la Commission de l'UE en reconnaissant à la Hongrie le droit de confier à une EF la gestion des circulations ferroviaires, qui n'est en rien une « fonction essentielle ».

C'est pourquoi, dans l'optique d'assurer une réintégration au niveau opérationnel du système ferroviaire public, SUD-Rail revendique que la DCF ne soit pas coupée de l'exploitation ferroviaire. En effet, la gestion en temps réel du trafic relève complètement de l'opérationnel et fait partie des fondements de la sécurité et de la qualité des services ferroviaires effectifs, alors que la gestion de l'infrastructure au sens propre a lieu en amont, en temps différé. Il y a urgence à reconstruire la nécessaire synergie en temps réel des équipes de terrain (aiguillage et manœuvre des trains, par exemple), actuellement mise en danger, et de beaucoup mieux gérer les aléas de production. Cela passe par :

- le maintien de l'intégrité, donc des compétences pointues des personnels, de la « filière 27 » (mouvement et sécurité : aiguilleurs et régulateurs en temps réel du trafic, régulation à ne pas confondre avec celle du système ferroviaire),
- le maintien du caractère « multi-activités », donc la réintégration opérationnelle, des Etablissements d'exploitation, que G. Pépy s'ingénie à affecter par activité depuis des années, au détriment de l'articulation des services ferroviaires et de la reconnaissance des métiers des cheminot-es,
- la gestion unifiée de la « filière 27 » par la structure de tête, afin d'assurer les complémentarités, les passerelles entre métiers, la formation, ...,
- la pérennisation de cette filière qui est une des richesses du monde ferroviaire, construite par l'expérience de 180 ans.

La régionalisation prétexte à de nouvelles privatisations !

Au prétexte de placer la décision sur les TER au plus près de leurs utilisateurs/trices et de respecter la transparence vis-à-vis des Autorités organisatrices (A.O.), **la régionalisation est instrumentalisée, pour accroître la fragmentation du système ferroviaire national.**

Les casseurs du service public ferroviaire ont des plans précis :

- variabilité régionale des conditions sociales et des modalités d'organisation du service public,
- privatisation de l'entretien des infrastructures ferroviaires,
- privatisation des ateliers,

- privatisation du matériel roulant,
- retrait de lignes du réseau national,
- condamnation de ce qu'il reste de péréquation tarifaire.

SUD-Rail exige une remise à plat des relations SNCF/Régions. Au lieu de contrats, pourquoi ne pas faire en sorte que la SNCF (Établissement public) exploite les TER en Régie afin de garantir la transparence et d'éviter toute mise en concurrence ? Même si, pour cela, la SNCF est contrainte de renoncer à privatiser, par le truchement de ses filiales comme Kéolis, des réseaux ferroviaires publics d'autres pays !

Les contrats TER actuels, construits sur le principe de la Délégation de service public, donc sur des rapports uniquement marchands, **ouvrent la voie du privé en 2019**.

Pour organiser la privatisation du transport régional de voyageurs, la direction SNCF finit de vider les Directions Régionales de leurs composantes transverses. L'exclusion des établissements et des cheminotes du Fret hors du périmètre des Régions SNCF fut une première étape ; l'expérience, les disfonctionnements, l'absence de complémentarité voire la concurrence entre services, confirment que nous avons raison de nous y opposer. Qu'à cela ne tienne ! La direction SNCF a poursuivi ses travaux de démolition de l'entreprise publique, en multipliant les structures interrégionales. C'est ainsi que la création des Territoires de Production Infrastructure, qui ne correspondent pas aux Régions SNCF, a quasiment fait disparaître le rôle de ces dernières pour tout ce qui concerne les métiers de la maintenance et des travaux Infra.

Désormais, elle passe un cran supplémentaire, en décidant de sortir des Régions les cheminots et cheminotes des CMGA, des Agences Famille, de la Surveillance Générale, des Services sociaux, etc. **Les dirigeants de la SNCF et de RFF prévoient des organisations territoriales différentes entre les services relevant de la gestion de l'infrastructure** (autour d'une douzaine de « Territoires de Production ») **et ceux relevant de l'exploitation ferroviaire** (les Régions SNCF limitées au transport régional de voyageurs et l'organisation séparée du Fret). Comment parler de réintégration et d'unification du système, avec un tel éclatement dans l'organisation !

Quelques points de rupture entre réintégration et désintégration

Notre positionnement, concernant le retour à une entreprise intégrée, n'est pas abstrait ; il repose sur le bilan des années passées, notamment de la désorganisation mise en place depuis 1997. Il est cohérent avec nos revendications d'un service public ferroviaire répondant aux besoins de la collectivité, et s'oppose aux privatisations et à la casse de l'entreprise publique. Nous voyons bien qu'il y a une volonté de brouiller les réflexions (à l'exemple de ce qui nous disions plus haut à propos des « fonctions essentielles » et des « facilités essentielles ») et d'entretenir des confusions quant aux conséquences des modes d'organisations, notamment autour du nombre d'établissements publics.

L'organisation en trois établissements publics distincts envisagée par le gouvernement et les directions de la SNCF et de RFF montre, une fois de plus, leur volonté de devancer les désirs de la Commission de Bruxelles. Ils veulent mettre en place un EPIC de tête qui serait un ectoplasme à caractère provisoire, qu'il leur suffira de supprimer d'ici quelques temps pour aboutir à une séparation institutionnelle totale entre GI et EF, comme en rêvent celles et ceux qui ont concocté le projet de 4^{ème} paquet ferroviaire pour satisfaire leur obsession de bousiller les derniers établissements publics, afin d'en confier les morceaux les plus juteux aux propriétaires des capitaux privés.

Aussi, nous pouvons résumer ainsi nos exigences pour une réelle réintégration du système ferroviaire :

1. **Un seul contrat de plan ou convention avec l'Etat.** Les objectifs et les moyens ne peuvent pas être appréciés séparément pour la Gestion de l'Infrastructure d'une part, pour l'Exploitation ferroviaire d'autre part ; cela constituerait un ferment de désintégration.
2. **Le Conseil d'Administration de l'entreprise publique unifiée doit être ... unique et coordonner les activités de l'ensemble de l'entreprise.** La création de C.A. séparés va à l'encontre de la réunification.

3. **La gestion du personnel doit également être unifiée.** L'exemple de la « filière 27 » est emblématique ; il faut mettre un terme à son éclatement. Pour tous les métiers de cheminot-es, l'embauche au Statut doit redevenir la règle.
4. **L'organisation territoriale de l'entreprise unifiée doit confirmer son caractère intégrée.** Nous refusons des découpages différents entre les structures relevant de l'exploitation ferroviaire d'une part, de la gestion de l'infrastructure d'autre part. L'existence de Directions Régionales intégrant l'ensemble des activités de l'entreprise unifiée est nécessaire.
5. **De telles orientations, si elles étaient effectivement retenues, pourraient-elles être mises en œuvre de manière crédible par les dirigeant-es de RFF et de la SNCF qui ont cassé le service public ferroviaire depuis des années,** qui ont découpé la SNCF pour qu'elle serve au mieux les intérêts privés, qui ont justifié durant 15 ans l'éclatement RFF/SNCF après l'avoir même organisé en 1996 ... ?

La « dette » est un prétexte pour s'attaquer au service public ferroviaire

Aussi bien dans les rapports Bianco et Auxiette que dans les déclarations gouvernementales, la dette dite du système ferroviaire public est évoquée sans proposer de solution pour délivrer celui-ci de ce boulet qui paralyse son fonctionnement et son développement. Elle devrait être logiquement considérée comme une dette publique puisqu'elle existe, pour l'essentiel, du fait de charges d'infrastructures qui sont de la responsabilité des pouvoirs publics (l'autre partie de la dette est due aux prêts pour la rembourser...). D'ailleurs, pour SUD-Rail, il s'agit non d'une dette mais du coût pour la collectivité d'un service utile à tous.

Sur ce sujet, nous formulerons la sixième exigence de notre organisation syndicale :

6. **La « dette » doit être reprise par l'État** d'une façon ou d'une autre, progressivement et sur longue période s'il le faut. **C'est ce que prévoyait la première directive européenne** de libéralisation ferroviaire (n° 91-440) avant toute ouverture à la concurrence ; c'est ce qui a été fait par d'autres États et pas en France.

La casse de 1997 et la création de RFF ont déjà été organisées au prétexte de la situation financière de la SNCF ; elles ont été validées par les gouvernements et les ministres des transports successifs depuis 1997, souvent en invoquant cette même raison. En 2007, c'est aussi pour des raisons purement comptables (le choix volontaire d'adopter les normes IAS/IFRS) que la direction SNCF expliquait l'externalisation de notre Caisse de Retraite et de Prévoyance. Ce sont des arguments totalement fallacieux.

D'ailleurs, la charge de la dette d'infrastructure de la SNCF, sortie par la porte d'une reprise de dette par RFF, lui est revenue, en pire, par la fenêtre des péages d'infrastructure... **Par les péages, en euros constants, la SNCF a remboursé, de 1997 à 2012, une fois et demi la dette reprise par RFF en 1997.**

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 depuis parmi les dirigeant-es d'entreprises ferroviaires et les responsables du Ministère. Il semble qu'il soit mis en retrait, formellement, mais 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 (MEDEF), 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-e-s 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 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.

Nous parlons de secteur ferroviaire, parce que **restauration ferroviaire, nettoyage ferroviaire, accueil et services en gare, maintenance ferroviaire, prévention/sécurité ferroviaire, CE et CCE SNCF... emploient des salarié-e-s 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.

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.**

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

7. **Le statut des cheminot-es** ne saurait être remis en cause.
8. Tout ce qui fonde l'organisation du travail dans le secteur ferroviaire doit demeurer assujéti à des **décrets ministériels s'imposant à tous.**
9. **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.
10. **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,...

Tel est l'essentiel des positions de la fédération des syndicats SUD-Rail et de l'Union syndicale Solidaires. Nous sommes ouverts aux débats, mais nous serons très fermes sur les principes de base que nous avons définis. Nous organiserons l'action collective de l'ensemble des travailleurs et travailleuses du rail pour les défendre.