

IL Y A URGENCE !

EMPLOI
SALAIRES
ORGANISATION
DE LA PRODUCTION
PENSIONS
DIALOGUE
SOCIAL
DROITS DES
CHEMINOTS
FINANCEMENT
DU SERVICE PUBLIC
SNCF



U R G E N C E

SUR L'EMPLOI



Les évolutions du Groupe Public Ferroviaire menacent l'emploi à statut et créent le moins disant social : il faudrait s'adapter ou passer au privé. Au nom de la concurrence et du marché, les directions des activités, pour augmenter la productivité, ne se limitent plus à gérer les sous effectifs, mais s'activent à les accentuer.

La situation

- Les ruptures conventionnelles, les licenciements, les mises à la réforme, les démissions, les arrêts maladies, les suicides et tentatives sont à la hausse ;
- Le taux de féminisation est en recul (excepté pour les contractuels) ;
- Les collectifs de travail sont déstructurés ;
- Le volume des notations est réduit ;
- La flexibilité, la mobilité forcée (EIM*), les détachements de longue durée, la polyvalence, la polycompétence, les équipes mobiles sont devenus la règle ;
- Les budgets à la formation professionnelle sont en baisse ;
- Les périmètres des métiers existants, qui sont les fondements du système ferroviaire, sont modifiés.

*EIM : Espace initiative mobilité

1 Un chemin de fer efficace nécessite une cohésion et une complémentarité des cheminots.

2 Faire circuler des trains de marchandises et de voyageurs 365 jours par an, 24h/24, dans des conditions de sécurité et de sûreté optimales, requière des recrutements massifs au cadre permanent.

3 Les préoccupations des personnels contractuels pour des emplois stables, qualifiés, doivent être prises en compte.

CHIFFRES CLÉS

AU 31/12/2016

-3 966

C'est la chute des effectifs depuis la réforme ferroviaire de 2014

-6 288

C'est la chute des effectifs en 5 ans

14 697

(CDI et CDD) au 31/12/2016. Ils étaient de 12 578 au 31/12/2014

LA CGT PROPOSE aux cheminots dans chaque chantier, chaque site ferroviaire, de construire les revendications sur l'emploi et les métiers à partir des besoins du quotidien avec les militants CGT locaux.

SUR L'ORGANISATION DE LA PRODUCTION



L'organisation de la production doit être basée sur la mutualisation des moyens dans une entreprise publique unique et intégrée afin d'assurer un plan de charge répondant aux attentes et aux besoins des populations, sans dégrader les conditions de travail des cheminots.

La situation

L'éclatement de l'entreprise SNCF en 3 EPIC a, comme nous le redoutions, un effet catastrophique sur l'organisation de la production, la coordination des services et la robustesse du système ferroviaire.

La gestion par activité met encore plus en exergue cet état de fait !

La recherche de réduction des coûts de chaque activité/EPIC sans s'occuper de ce que fait l'autre est un non-sens en termes de production ferroviaire. La sous-traitance des travaux, l'externalisation de certaines tâches (accueil, maintenance...), dégradent également la chaîne de production.

Le manque de coordination dans l'information ajoute à cette dégradation.

LA CGT REVENDIQUE

la réinternalisation des tâches confiées aux entreprises sous-traitantes et aux filiales, le respect du contour des métiers avec un haut niveau de formation et des embauches au Statut.

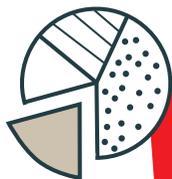
Une production basée sur la mutualisation des moyens, la création d'Etablissements Multi Activités à même d'assurer une production transverse dans lequel tous les métiers constituent une chaîne de services, tant pour les voyageurs que pour les chargeurs (marchandises).

Enfin, le rôle des directions régionales et locales doit être de mieux coordonner le service public au plus près des besoins tout en maintenant la cohésion nationale de la SNCF (unicité du réseau et son entretien, le matériel, la tarification).

Que les compétences professionnelles soient mises au service de toutes les activités de l'entreprise sans barrières, ni cloisons.

U R G E N C E

SUR LE FINANCEMENT



Sous l'injonction de l'État afin de répondre à l'intérêt général et aux enjeux d'aménagement du territoire, la SNCF a dû investir et donc recourir à l'emprunt, notamment avec le développement du TGV. La directive européenne 91-440 prévoyait la reprise de la dette des opérateurs historiques par les États membres. La France, contrairement à l'Allemagne, s'y est toujours refusée. La Cour des comptes concluait pourtant en 2008 que l'État aurait dû reprendre l'ensemble de la dette de la SNCF.

→ Quel est l'impact de la dette sur les cheminots ?

Si ces investissements ont contribué à créer de la richesse pour la collectivité, la dette reste essentiellement supportée par la SNCF et les cheminots.

Le poids de la dette vient obérer les comptes de l'entreprise d'un déficit structurel, qui entrave le développement et la mise en œuvre du service public.

→ Quelle est l'attitude du gouvernement et de l'entreprise ?

L'État et la direction de l'entreprise ont imposé pendant plusieurs décennies la baisse des subventions parallèlement à la hausse des péages de l'infrastructure. Ainsi, le système ferroviaire a progressivement été sommé de s'autofinancer.

Le groupe public ferroviaire est conduit de plus en plus à des choix de services, moins basés sur la réponse aux besoins économiques, sociaux et environnementaux du pays que sur l'aptitude à dégager des profits.

La réforme du ferroviaire, loi du 4 août 2014, est venue parachever cette logique mortifère. Cela conduit à la hausse des redevances d'infrastructures, répercutée par une hausse des tarifs pour les usagers et les chargeurs, qui conduit à la baisse de la fréquentation, impliquant elle-même une nouvelle hausse des redevances : un véritable cercle vicieux ! C'est l'ensemble du service public SNCF qui est menacé !

CHIFFRES CLÉS

AU 31/12/2016

3 244 €

C'est le montant des frais bancaires inhérents à la dette (intérêts) par minute, soit 1,7 milliard d'euros/an.

LA CGT REVENDIQUE

- De mettre en place une Caisse d'Amortissement de la Dette Ferroviaire de l'État qui libérerait immédiatement le système ferroviaire du poids insoutenable des intérêts de la dette.
- La création d'un versement transport additionnel pour les régions, payé par les entreprises bénéficiaires du transport.
- La baisse de la TVA sur les transports à 5,5 % (10 % aujourd'hui), car il s'agit d'un besoin de première nécessité.
- Le maintien réel des dotations de l'État et la réattribution d'éléments de fiscalité territoriale dynamique aux régions.

U R G E N C E

SUR LE DIALOGUE SOCIAL



Le dialogue social doit permettre des négociations et des consultations entre la direction de la SNCF et les représentants du personnel sur les sujets touchant le quotidien des cheminots et les salariés du GPF à tous les niveaux de l'entreprise, notamment sur les questions de l'organisation de la production, des salaires, de l'emploi, sur les conditions de travail, etc. Ce dialogue social doit s'inscrire avec une volonté de faire vivre la démocratie dans l'entreprise.

La situation

Pour la direction, les instances représentatives du personnel DP, CE, CHSCT, ainsi que tous les artifices de discussion (bilatérales, groupes de travail) sont, au mieux, des chambres d'enregistrement servant à valider les orientations et stratégies décidées au sommet, au pire, elles sont bafouées ou utilisées pour passer en force les sujets sans concertation, ni négociation.

De tels agissements sont dangereux et creusent des inégalités entre les hauts dirigeants du COMEX* et les cheminots qui, eux, œuvrent tous les jours à faire rouler les trains et réaliser des travaux.

*COMEX : Comité exécutif

LA CGT REVENDIQUE

- Des instances représentatives du personnel CE DP CHSCT en proximité et la mise en place des conseils d'atelier et de bureau.
- La mise en place de structures inter EPIC à même de traiter l'ensemble des sujets (production, conditions de vie et de travail de tous les cheminots d'un même périmètre).
- La mise en œuvre de réels moyens d'investigation pour les représentants du personnel sur les stratégies du Groupe Public Ferroviaire.
- La mise en place d'un droit de véto par les élus contre les projets néfastes de restructurations dans les instances du personnel.

L'ensemble des cheminots et salariés du GPF doivent pouvoir :

- En toutes circonstances, être en mesure d'intervenir, de s'exprimer sur tout ce qui concerne leur vie, l'organisation du travail et leur activité professionnelle ;
- Pour cela, ils doivent pouvoir échanger, s'informer, se réunir, se défendre, manifester et avoir accès, à tous moments, à leurs dossiers tant professionnels que médicaux ainsi qu'à toutes les données concernant leur situation personnelle.

Il y a URGENCE à signer la pétition nationale !



PÉTITION NATIONALE

Montreuil, novembre 2017

PLAN D'URGENCE FERROVIAIRE

URGENCE SUR NOS DROITS !

Il y a urgence à se mobiliser contre la stratégie de la direction SNCF qui vise à réduire nos droits et à éclater le service public ferroviaire.

Je signe cette pétition :

POUR le retour à une entreprise publique unique et intégrée : La SNCF ;

POUR le maintien et le développement du statut et de notre régime spécial ;

POUR l'amélioration de nos conditions de travail et le développement de l'emploi et **CONTRE** la casse des métiers de cheminots ;

POUR une augmentation générale des salaires et des pensions ;

POUR une amélioration des droits des cheminots contractuels en matière de protection sociale, de déroulement de carrière, de conditions de travail ;

POUR le maintien et le développement des FC, des logements en direction des cheminots et leurs familles ;

POUR le maintien, l'amélioration et le développement de notre protection sociale (médecine, action sociale, CPR...).

NOM	ETABLISSEMENT	SIGNATURE



**AUPRÈS
D'UN MILITANT CGT**

ou en ligne sur : <https://www.cheminotcgt.fr/petitions/>

FOCUS

- SUR LE LOGEMENT
- SUR LES SALAIRES ET LES PENSIONS
- SUR LES FACILITÉS DE CIRCULATION
- SUR LA PROTECTION SOCIALE ET LA CPR
- SUR LE RÉGIME SPÉCIAL

LE LOGEMENT



Les cheminots, au fil du temps, se sont construit un patrimoine logement important. Le premier objectif était de loger les personnels à proximité de leur lieu de travail.

Le logement est un pilier essentiel du contrat social qui unit l'entreprise publique et son personnel en raison des contraintes de service public.

La Fédération CGT invite les cheminots actifs et retraités

à agir sur leur lieu de vie et de travail, avec leurs syndicats CGT, les associations de locataires, les élus et autres acteurs du logement social afin d'obtenir des réponses à leurs besoins.

La situation

La direction SNCF, obéissant à la loi de l'offre et de la demande, a rompu avec la politique sociale de l'entreprise depuis le transfert de l'intégralité du parc « propriété SNCF » à sa filiale ICF Habitat. La stratégie d'ICF Habitat est de rentabiliser un secteur qui rapporte de l'argent en l'optimisant financièrement. Pour cela, elle écarte les cheminots du parc social et expulse les retraités du parc libre.

LA CGT REVENDIQUE

- La garantie du droit d'accès et le maintien au logement pour tous ;
- Le développement du parc avec des logements en proximité et abordables ;
- Le montant de la redevance (loyer + charges) ne doit pas dépasser plus de 20 % des revenus imposables ;
- Le maintien du prélèvement sur solde au mois M+1.

FOCUS

SUR LES SALAIRES ET LES PENSIONS



La politique salariale de la direction SNCF vise à individualiser les éléments de rémunération afin de contraindre les cheminots à adhérer à ses choix politiques néfastes et à briser les socles collectifs en gelant depuis 3 ans les augmentations générales de salaire.

Les premiers dirigeants de la SNCF ont, quant à eux, abandonné le Statut ces dernières années afin de pouvoir « négocier » un salaire plus élevé, ce qui a conduit certains à percevoir, avant d'être reclassés dans des ministères, des rémunérations de plus de 50 000 € mensuels, soit plus de 30 fois le salaire de base dans l'entreprise.

Le salaire est constitué par :



le « **salaire direct** », perçu chaque mois par le cheminot, qui lui permet de répondre aux besoins du quotidien, de bénéficier des progrès scientifiques et techniques, et contribue à l'épanouissement par l'élévation du niveau de vie ;



le « **salaire socialisé** » qui est composé des cotisations sociales. Pour la CGT, qu'elles soient dites « patronales » ou « salariales », les cotisations sont du salaire issu des richesses que créent les salariés. Le salaire socialisé finance la Sécurité Sociale, les caisses de retraites, dont le Régime Spécial des cheminots (prévoyance et retraite), et l'Action Sociale SNCF.

Tout salaire doit être la juste rémunération de la force de travail et assurer une véritable garantie de reconnaissance des qualifications et des compétences acquises par le cheminot. Il doit donc tenir compte des diplômes et de l'expérience acquise.

LA CGT REVENDIQUE

- Que chaque cheminot obtienne au minimum le doublement de son salaire d'embauche au bout d'une carrière professionnelle normale ;
- Une grille des salaires unique allant de l'agent sans qualification au cadre supérieur en incluant les ADC et les contractuels, dont la 1^{re} position correspondrait à un salaire brut de 1800 euros ;
- L'abrogation de tous les dispositifs de rémunérations individuelles ou aléatoires dont les montants globaux doivent être consacrés aux augmentations générales des salaires ;
- Qu'aucune pension ne soit inférieure à 1 800 €, le retour au versement trimestriel à échoir, la revalorisation des pensions indexée sur l'évolution moyenne des salaires (qui progressent en fonction des augmentations générales de salaire et de l'évolution des qualifications) plutôt que sur les prix.

FOCUS

SUR LES FACILITÉS DE CIRCULATION



Les Facilités de Circulation font l'objet d'attaques, tant du côté gouvernemental que de la direction de l'entreprise. Les Facilités de Circulation ont été mises en place à l'initiative des compagnies ferroviaires, pour compenser et faciliter la mobilité géographique des cheminots imposée par le Service Public. Elles sont également accordées aux cheminots retraités et à leur famille afin de faciliter leurs déplacements, contribuant à briser l'isolement dont sont parfois victimes les personnes âgées.

La situation

Dans l'entreprise, tout est fait pour mettre fin à leur gratuité en imposant le paiement des réservations ou en limitant le nombre de voyages pour les familles, dans un contexte où les restructurations incessantes et les suppressions massives d'emplois contraignent les cheminots à davantage de mobilité quotidienne.

LA CGT REVENDIQUE

- La gratuité totale, y compris le supplément et la réservation dans tous les trains ainsi que dans les moyens de transport de substitution pour tous les cheminots actifs de la SNCF, retraités, salariés des régies et réseaux secondaires, salariés des CE/CCGPF et leurs ayants droit ;
- La gratuité du transport aller/retour d'un véhicule une fois par an ;
- Les permis annuels pour les parents de chaque agent ;
- La fin du contingentement à la SNCF ;
- La gratuité d'accès aux trains internationaux ;
- Le maintien aux retraités et à leur famille des facilités de circulation obtenues en activité, y compris des facilités internationales ;
- Le maintien des facilités de circulation aux ex-conjoints considérés comme veuves ou veufs après le décès du conjoint ;
- Le maintien des facilités de circulation des enfants issus de couples de cheminots lors de séparation, en cas de désaccord sur la désignation de l'agent ouvrier de droits ;
- L'abandon de l'indexation du prix des réservations « cheminots » sur les augmentations générales de salaire, mise en œuvre au 1^{er} janvier 2010.

FOCUS

SUR LA PROTECTION SOCIALE ET LA CPR



La Protection Sociale vise à protéger les personnes des évolutions et des aléas de la vie : maternité, paternité, éducation des enfants, retraite, maladie, accident de travail, invalidité, handicap, chômage. Elle repose sur la Sécurité sociale, fruit du programme « Les jours heureux » du CNR* et des luttes des salariés, avec pour principe que « chacun cotise selon ses moyens et reçoit selon ses besoins ».

Les régimes historiques, dont celui des cheminots, sont maintenus en 1945 du fait de mécanismes différents et en attendant que les prestations du régime général s'élèvent à un niveau comparable à celles des régimes préexistants, de manière à répondre aux besoins.

Le patronat n'a jamais digéré la mise en place de la Sécurité Sociale obligatoire et universelle et n'a eu de cesse de s'y attaquer avec l'aide de gouvernements complices.

*CNR : Conseil National de la Résistance

La situation

Le Projet de Loi de Financement de la Sécurité Sociale 2018 (PLFSS) prévoit de transformer le CICE* en un nouvel allègement massif des cotisations sociales dès 2019, alors que la cotisation sociale est la seule part de richesses créées qui va directement du cotisant vers la réponse aux besoins de la collectivité des travailleurs sans passer par la poche des actionnaires.

*CICE : Crédit impôt, compétitivité, emploi.

Depuis 2000, si les patrons avaient payé leurs cotisations, la Sécu aurait toujours été dans le vert et aurait pu bénéficier de 220 milliards d'euros pour répondre aux besoins.

38 milliards €

C'est le montant des exonérations de cotisations sociales.

13 milliards €

C'est le montant des primes d'intéressement ou de participation qui échappe aux cotisations.

20 milliards €/an

C'est le montant du CICE offert aux entreprises, financé par la hausse de la TVA en 2014.

320 millions €

C'est le montant du CICE perçu par la SNCF chacune des 3 dernières années.

6 000

C'est le nombre d'emplois supprimés sur la même période.

56 milliards €

C'est le montant des dividendes versé aux actionnaires en 2016 en France.

500

C'est le nombre des français les plus riches dont la fortune a été multipliée par 7 en 20 ans.

FOCUS

SUR LE RÉGIME SPÉCIAL

Les régimes spéciaux de cheminots ont été créés à partir de 1850 par les compagnies ferroviaires privées pour compenser les fortes contraintes de service et fidéliser un personnel ouvrier très qualifié. Les régimes sont unifiés en 1909 puis le régime spécial est préservé en 1937 lors de la création de la SNCF.



Le régime spécial des cheminots est défini, comme tout régime, par un apport de cotisations sociales et par un volume de prestations servies aux affiliés. Le régime spécial des cheminots couvre la retraite, la prévoyance, les accidents du travail et maladies professionnelles. Il s'accompagne de l'Action Sociale SNCF et d'une médecine de soins interne adaptée aux métiers spécifiques et aux exigences de santé inhérentes à la sécurité des circulations. Cependant, la diminution régulière du nombre de cabinets médicaux, de médecins de soins, de spécialistes, de médecins du travail, dégrade le niveau de santé des cheminots.

L'équilibre du régime spécial des cheminots repose principalement sur les politiques salariales et de l'emploi menées par l'entreprise.

148 000

C'est le nombre de cotisants affiliés au régime spécial aujourd'hui.

500 000

C'était le nombre de cotisants au régime spécial en 1945.

190 000

C'était le nombre de cotisants en 2000, après la signature de l'accord 35 heures et ses 26 000 embauches.

La situation

L'État, qui exige les diminutions d'effectifs cheminots chaque année, compense ensuite le déficit du régime par un mécanisme de compensation démographique. Depuis 2011, cette compensation a été plafonnée, la réduisant de 130 millions d'euros. Il en résulte que depuis 2011, les cheminots financent par leurs cotisations sociales une partie du déficit démographique qui leur est imposée par l'État, au lieu de leurs prestations spécifiques.

LA CGT REVENDIQUE

Le départ à la retraite à 50 (ADC) et 55 ans pour tous les cheminots et ce, à taux plein.

FOCUS

SUR LE STATUT



Le Statut des cheminots, construit grâce aux nombreuses luttes, permet de conjuguer la continuité, l'adaptabilité, l'universalité et la sécurité du Service Public de transport ferroviaire de marchandises et de voyageurs, avec des conditions de vie et de travail décentes pour les cheminots, ce que certains voudraient casser, au nom d'une prétendue « modernité ».

« L'histoire... »

Dès 1852, pour garantir un niveau optimal de sécurité après plusieurs catastrophes ferroviaires, l'État imposa aux compagnies privées, au travers de clauses sociales dans les cahiers des charges des concessions de Service Public, d'employer un nombre d'agents suffisants pour garantir la sécurité des circulations, et que chacun de ces agents jouisse d'un haut niveau de formation, des repos nécessaires et d'une durée de travail limitée.

Le Statut des cheminots, instauré par décret du 11 juin 1950, est un acte réglementaire définissant les conditions d'entrée dans l'entreprise, la rémunération, le déroulement des carrières, les sanctions, la mobilité, les congés, les conditions de cessation de fonction, l'assurance maladie et le droit syndical.

Contrairement à ce que peuvent parfois prétendre ses détracteurs, le Statut n'est pas une accumulation d'avantages. Par exemple, la période de stage de commissionnement est d'une durée de 1 an, les cheminots ne perçoivent pas les allocations chômage s'ils quittent la SNCF et la grille de rémunération place environ 3 000 agents à un niveau de rémunération inférieur au SMIC.

Les agents qui, au moment de l'embauche, sont âgés de plus de 30 ans ou ressortissants étrangers, ne sont pas régis par le Statut, ils sont « contractuels ». Un certain nombre de garanties statutaires leur sont cependant applicables comme le droit syndical ou les sanctions, mais de nouveaux droits restent à gagner.

Le premier statut des cheminots a vu le jour en 1912 dans une compagnie privée, dans le but de fidéliser des personnels confrontés à des métiers spécifiques et difficiles.

Ces règles ont ensuite été étendues par la lutte à l'ensemble des réseaux privés puis maintenues lors de la nationalisation en 1938 des compagnies privées dont la dette s'élevait à 37 milliards de francs.

LA CGT REVENDIQUE le maintien et le développement du statut des cheminots, garant d'un service public ferroviaire de qualité.