

# Nouveau Pacte Ferroviaire

Point étape au 2 / 4 mai 2018



## Rencontre avec le Premier Ministre L'UNSA-Ferroviaire enrichit la plateforme commune de l'interfédérale !

SNCF  
*Sauvons Notre Cœur Ferroviaire*



### ACTE VIII

Préavis de grève du mercredi 2 mai 2018 à 20h00 au samedi 5 mai 2018 à 7h55

# Introduction

Les mouvements de grève initiés depuis le 22 mars 2018 ont fortement mobilisé les Cheminots du GPF SNCF, avec des pourcentages significatifs de grévistes impactant sévèrement le plan de transport.

Les Cheminots s'interrogent donc de façon légitime, à tous les niveaux, sur le sens d'une réforme creuse et impréparée qui n'apporte aucune réponse quant au financement du développement du ferroviaire et au traitement de la dette.

Le bashing de l'Exécutif envers les Cheminots ainsi que le déni des multiples réorganisations de l'Entreprise, de notre travail et de nos efforts partagés ont révolté jusqu'aux plus hautes strates de l'Entreprise.

En l'état, la mobilisation a contraint le Premier Ministre à accepter de recevoir (enfin) les Organisations Syndicales représentatives, le 7 mai 2018, sur la base d'une plateforme revendicative commune.

A cet effet, [l'UNSA-Ferroviaire](#), dont l'engagement sans faille est reconnu et plébiscité par les Cheminots, propose de nombreuses contributions afin d'étoffer la plateforme de l'interfédérale.

## L'expertise UNSA

### 1/ Maintenir les embauches de cheminots au Statut et le régime spécial de retraite

Le Statut et le régime spécial de retraite des Cheminots garantissent un équilibre entre les droits des salariés et les contraintes spécifiques des métiers : continuité du service public, horaires décalés, mobilité géographique. Les surcoûts supposés du Statut ne sont démontrés par aucune étude sérieuse. L'arrêt des embauches au Statut provoquerait l'ouverture d'un marché des conducteurs de trains au plus offrant, générant *de facto* une inflation salariale (constatée dans tous les pays d'Europe) et un risque majeur de crise de production dans la région île de France, moins attractive.

De nouveaux équilibres devraient être trouvés. Par exemple, comment expliquer qu'un Cheminot embauché en CDI ait une prime de 35 € pour le travail du dimanche, alors que les salariés des commerces en gare sont payés double ?

## 2/ L'État doit reprendre la dette de SNCF Réseau à hauteur de 40 Md€

Fin 2017, la dette du Groupe Public Ferroviaire SNCF atteignait presque 55 Md€. Celle-ci est partagée entre SNCF Mobilités (7,9 Md€) et SNCF Réseau (46,6 Md€). Si la dette de SNCF Mobilités est soutenable (elle représente moins de trois fois la marge que peut dégager l'Entreprise chaque année), celle de SNCF Réseau est un véritable boulet qui la prive de capacités d'investissements dans la régénération du réseau classique et génère des frais financiers de 1,2 Md€ par an.

La France doit assumer SA responsabilité liée à SA politique d'aménagement du territoire, en reprenant intégralement SA dette, comme l'a fait l'Allemagne en 1994. Les modalités de reprise relèvent de la responsabilité de l'État mais, quelle que soit l'option choisie (reprise directe ou structure de défaisance), la dette et sa gestion doivent sortir du périmètre du Groupe Public Ferroviaire.

## 3/ Renforcer les investissements publics pour accélérer la régénération du réseau

Le rapport indépendant conduit par Yves Putallaz (IMDM), expert reconnu des infrastructures ferroviaires, est formel : « *Les comparaisons internationales montrent que la France investit sensiblement moins sur son réseau que la moyenne européenne [...] L'écart entre les besoins théoriques de renouvellement des infrastructures et la trajectoire définie par le contrat de performance se monte à environ 520 millions d'euros par an en moyenne sur la période 2017-2026. Cet écart est composé de 130 millions par an pour les ouvrages d'art, 110 millions pour la voie et les appareils de voie, 160 millions pour les installations fixes de traction électrique et 120 millions pour la signalisation.* »

Un renforcement des investissements publics est indispensable pour éviter la fermeture des petites lignes, améliorer la qualité de production et rendre aux voyageurs et aux usagers des transports ferroviaires publics la « qualité de service » qu'ils attendent.

## 4/ Stabiliser les organisations pour améliorer la qualité de production.

Les salariés de tous collèges du Groupe Public Ferroviaire SNCF sont épuisés par des années de réorganisations incessantes. La structure à trois ÉPIC et l'organisation par Activités ont été mises en place pour préparer la SNCF à l'ouverture à la concurrence. Quoique potentiellement critiquables, ces organisations sont, au regard du quatrième paquet ferroviaire ratifié par la Commission et le Parlement européen, eurocompatibles et désormais abouties.

Les Cheminots ont maintenant besoin de repères et de stabilité, pour travailler enfin à l'amélioration de la qualité de production, de l'information et du service rendu aux voyageurs et aux usagers.

Le maintien du statut d'ÉPIC pour SNCF, SNCF Mobilités et SNCF Réseau permet de garder l'intégration sociale, économique et industrielle du Groupe Public Ferroviaire SNCF, en donnant à SNCF Réseau une indépendance compatible avec les règles européennes sur l'ouverture à la concurrence.

Le statut d'ÉPIC permet à toutes les sociétés du GPF SNCF un accès au crédit, avec la garantie de l'État, pour renforcer leur capacité d'investissement. Le principe de réinvestissement des dividendes de SNCF Mobilités dans la régénération des infrastructures ferroviaires peut être maintenu.

Le statut d'ÉPIC ne constitue pas un avantage concurrentiel pour SNCF Mobilités :

- Pour TER, les investissements en rames et installations de maintenance sont financés par les Autorités Organisatrices. Le Besoin en Fonds de Roulement est négatif. L'accès au crédit ne génère donc aucune distorsion de concurrence ;
- Il en va autrement pour TGV où la concurrence sera ouverte en *open access*. Cependant, l'impact de la garantie de l'État sur le coût du crédit est facilement mesurable et les gains correspondants peuvent constituer une compensation partielle d'obligation de maintien de desserte des villes de taille moyennes par le TGV, que SNCF Mobilités assure aujourd'hui à perte.

La mise en place d'une règle d'or reposant sur le strict respect d'un ratio Dette Nette / Marge OPérationnelle offre autant de garanties contre l'endettement excessif qu'un covenant bancaire pour une Société Anonyme.

Elle protège en outre du risque de cessation de paiement en cas de crise ponctuelle réduisant la marge opérationnelle, comme celle qu'a rencontrée SNCF Mobilités en 2016, en raison des attentats.

## 5/ Sauver le Fret ferroviaire

Le projet de filialisation de fret SNCF n'est pas de nature à enrayer les pertes récurrentes de cette activité. En effet, toutes les entreprises de fret ferroviaire, en France et en Europe, sont en difficulté et la plupart d'entre elles ont déjà été recapitalisées. Certaines d'entre elles, comme Euro Cargo Rail, à plusieurs reprises. Afficher une volonté de report modal ne suffit pas. Il faut l'accompagner d'une véritable politique pour le transport ferroviaire. Or la politique du « tout camion » conduite ces dernières années, avec l'autorisation des poids lourds de 44 tonnes et l'abandon de l'écotaxe, est irresponsable. Le développement du marché unique européen s'est appuyé sur la réduction des coûts du transport routier longue distance en laissant émerger une forme de dumping social. Le fret ferroviaire est, au même titre que les salariés français du transport routier, une victime collatérale de cette politique.

Des financements publics sont indispensables pour abaisser les péages d'infrastructure, maintenir le réseau capillaire et les voies de services, développer la desserte ferroviaire des ports et renforcer les plateformes multimodales, éléments primordiaux pour le Fret ferroviaire. Au-delà du Fret ferroviaire marchand, il est nécessaire de favoriser l'émergence d'une forme de « service public du Fret » apportant des réponses concrètes aux objectifs de baisse des émissions de gaz à effet de serre et aux problèmes de saturation et de congestion du réseau routier. Une relance du wagon isolé et des autoroutes ferroviaires, qui peinent à trouver un modèle économique stable, seraient une belle vitrine de mise en œuvre de cette politique.

La relance du fret ferroviaire pourrait s'appuyer sur la mise en œuvre d'innovations technologiques pour moderniser le transport de fret :

- La réduction du bruit des circulations ferroviaires (roulement, freinage) est un élément important pour éviter que les riverains ne s'opposent à la circulation des trains de fret ;
- Le projet de « wagon connecté » permettra de fiabiliser la production et de rendre un meilleur service aux clients en géo-localisant le fret transporté.

## 6/ Négocier une Convention Collective Nationale de haut niveau

Les négociations relatives à la création d'une Convention Collective Nationale (CCN) pour l'ensemble de la branche ferroviaire ont débuté en décembre 2013. Cinq accords de branche ont d'ores et déjà été négociés et conclus. Ils ont été étendus par arrêté ministériel et sont applicables à l'ensemble des entreprises de la branche :

- L'accord du 23 avril 2015 relatif au champ d'application de la CCN ;
- L'accord du 17 décembre 2015 portant désignation de l'OPCA de la branche ferroviaire ;
- L'accord du 31 mai 2016 relatif aux dispositions générales de la CCN ;
- L'accord du 31 mai 2016 relatif au contrat de travail et à l'organisation du travail dans la branche ferroviaire ;
- L'accord du 6 juin 2017 relatif à la formation professionnelle dans la branche ferroviaire.

Les négociations doivent se poursuivre sur les autres volets de la future CCN de la branche ferroviaire :

- Les classifications et rémunérations ;
- Les garanties collectives des salariés de la branche (prévoyance) ;
- Le droit syndical.

L'intégration d'éléments du Statut des Cheminots dans cette convention collective, dans l'esprit de ce qui a été fait pour le statut des IEG, renforcerait les garanties offertes aux salariés de la Branche sans porter atteinte à la compétitivité des entreprises, pour éviter que l'ouverture à la concurrence ne se construise sur un dumping social.

Pourraient ainsi être intégrés :

- Des éléments du Chapitre 1 du Statut sur le droit syndical ;
- Le principe d'avancement par échelons du Chapitre 2 du Statut, car pour assurer la sécurité, il faut une stabilité du personnel et une acquisition continue de compétences ;
- Des éléments du Chapitre 4 sur les Commissions Professionnelles, pour une instance de discussion sur les métiers du ferroviaire au niveau de la Branche ;
- La transformation de la Caisse de Prévoyance en Caisse de Branche, gérant tous les salariés du ferroviaire, quel que soit leur régime de prévoyance, pour éviter un changement de caisse d'assurance maladie lors des transferts de personnel et des mobilités géographiques.

**L'UNSA-Ferroviaire attend du Premier Ministre des actes forts et des réponses concrètes !**

**Tous Concernés, Tous Mobilisés, Tous Acteurs !**

**L'UNSA invite l'ensemble des salariés à rejoindre massivement la prochaine phase de grève du 2 au 5 mai 2018**

*SNCF*  
*Sauvons Notre Cœur Ferroviaire*





JE SUIS EN FACE  
D'UN BOULET



L'Exécutif actuel demande au Groupe Public Ferroviaire SNCF et aux cheminot(e)s de courir au rythme effréné d'un sprint sur une distance d'un marathon, avec un énorme boulet attaché aux chevilles !

Pour l'UNSA-Ferroviaire, la dette n'est pas celle des Cheminot(e)s, mais bien CELLE DE L'ÉTAT, non assumée par les gouvernements successifs, à l'issue de plus de 30 ans d'investissements en faveur du TGV au détriment des lignes classiques.

*SNCF*  
*Sauvons Notre Cœur Ferroviaire*





# Grèves SNCF Hotline Juridique

**A disposition de tous les salariés SNCF !**

**Exclusivité UNSA-Ferroviaire !**  
5 numéros de téléphone à votre disposition



06 24 74 48 59  
06 46 26 89 77  
06 29 84 61 54  
06 18 14 71 59

06 19 46 12 30 (spécifique Forfait-Jours)

**OU**

Questions directes à vos représentants  
UNSA-Ferroviaire locaux

**OU**

Questions par mail à l'adresse suivante :  
[infogrevesncf@gmail.com](mailto:infogrevesncf@gmail.com)

NOUS CONTACTER



*L'UNSA-Ferroviaire dédie auprès de tous les salariés SNCF une équipe de spécialistes pour toutes informations concernant les modalités de grèves, tous régimes de travail confondus.*

**Expertise, Appui Juridique, Renseignements & Conseils**

UNSA Ferroviaire • 56, rue du Faubourg Montmartre • 75009 PARIS Tél : 01 53 21 81 80  
• Fax : 01 45 26 46 65 • [federation@unsa-ferroviaire.org](mailto:federation@unsa-ferroviaire.org)

