

SORTIE DE CRISE SORTIE DE CASSE

LES PROPOSITIONS DE LA FÉDÉRATION CGT DES CHEMINOTS



SOMMAIRE

INTRODUCTION : Sortie de crise, sortie de casse !	3
PARTIE 1 : Le service public ferroviaire est indispensable !.....	5
PARTIE 2 : Un outil ferroviaire public efficace, au service de la Nation	7
PARTIE 3 : Les moyens pour le fer	8
PARTIE 4 : Sous la crise sanitaire, une crise sociale.....	9
PARTIE 5 : Financement solidaire du système ferroviaire.....	12
PARTIE 6 : La crise sanitaire ne connaît pas la concurrence !	13
CONCLUSION	14

INTRODUCTION : SORTIE DE CRISE, SORTIE DE CASSE !

La crise sanitaire est un énième révélateur de la fragilité du modèle libéral actuel axé sur la globalisation et la financiarisation.

À l'échelle mondiale, mais également en France, elle laisse à voir au grand jour l'absence de contrat social et la paupérisation brutale d'une large part de la population. Après la crise financière de 2008, les scandales des paradis fiscaux, les *panamas papers*, etc., la théorie de la moralisation du capitalisme vole une nouvelle fois en éclats !

La maladie à coronavirus 19 ou Covid-19 n'est que le syndrome de la pandémie libérale, puisque le capital veut organiser l'ensemble des activités humaines à seule fin de rentabilité : la financiarisation au détriment de la finalité de la production, et plus largement du développement humain durable (économique, social et environnemental).

La pandémie libérale nuit gravement à la santé sociale !

Il est certain que si rien n'est fait, d'autres crises surviendront (sanitaires, sociales, économiques, environnementales...).

L'épidémie actuelle appartient au groupe des zoonoses, maladies qui lient espèces sauvages, animaux domestiques et humains.

Depuis plusieurs décennies, la destruction alarmante des milieux naturels provoque des zoonoses plus nombreuses et virulentes. On estime que les 5 400 espèces de mammifères hébergent quelque 460 000 espèces de virus, dont l'immense majorité reste à décrire.

Comme les autres agents pathogènes, ils participent du fonctionnement écologique en contrôlant l'accroissement de leurs espèces hôtes, ce que les marchés financiers ont définitivement décidé de ne pas prendre en compte dans leurs équations morbides.

La période nécessite analyse, débats publics, enseignements et, par voie de conséquence, un changement d'orientations politiques.

En effet, l'absence de politiques publiques (planification, prescription...) est bien la marque de l'orthodoxie libérale, coupable d'amplifier cette pandémie.

Par exemple, il a été progressivement décidé, par souci d'économies, de ne pas maintenir les stocks de masques FFP2, renvoyant la responsabilité à d'autres acteurs que l'État, en comptant sur les capacités de production de la Chine pour renouveler rapidement les stocks.

La recherche et le développement ont été abandonnés ou détournés pour céder aux velléités du capital et du secteur privé... au détriment de leurs fonctions initiales essentielles : la recherche fondamentale et le développement sans recherche de rentabilité.

Alors que les coronavirus sont connus depuis longtemps (d'abord observés chez les animaux, puis chez les hommes), on peut s'interroger sur la nature des crédits qui ont été accordés aux chercheurs, tant dans les moyens accordés à leurs recherches que dans le suivi de leurs recommandations.

Il en va ainsi également pour les chercheurs du GIEC et tous ceux qui travaillent sur la biodiversité, ceux qui travaillent dans les domaines de la santé et du médicament, mais également dans les domaines de la logistique et des transports publics, pour ne citer que ces exemples.

Si la séquence que nous vivons a mis en exergue les choix politiques désastreux en matière de santé, c'est bien l'ensemble des services publics et toutes les productions qui sont victimes de

ces orientations libérales. Ils sont affaiblis, que ce soit en termes de développement, de qualité de production ou de capacité à répondre aux besoins.

Depuis des années, la CGT dénonce la mise à mal de l'hôpital public et, plus largement, de la protection sociale par les différents gouvernements. Depuis deux décennies, nous observons dans les services d'urgences des malades hospitalisés dans les couloirs !

Le manque d'investissements dans les infrastructures, dans le matériel, dans les moyens humains et dans la formation est dévoilé au grand jour au travers de la crise sanitaire, aussi bien dans le domaine de la santé que dans celui de l'éducation, ou encore dans les transports publics.

Les services publics sont largement affaiblis par la fragilité des modes de financement tournés de plus en plus vers l'autofinancement, la rentabilité, ce qui se traduit par l'abaissement des financements publics alors que les besoins sont croissants. Ainsi, les maternités, les bureaux de poste, les dessertes ferroviaires, etc., sont tenus d'être rentables sous peine d'être fermés.

Pour autant, comme en 2008 lors de la « crise financière », les services publics restent un rempart face à la paupérisation des populations. Face à l'adversité, ils sont un antidote pour résister à un système en crise perpétuelle et, à ce titre, doivent être renforcés et développés. Santé, éducation, transports, justice... ont su relever les défis de la période. Dans le même temps, certains secteurs stratégiques qui ne relèvent pas ou plus des services publics ou qui sont sous le joug du secteur privé, ont ouvertement décidé de ne pas suivre les prescriptions des pouvoirs publics, voire de la justice, en matière de santé publique, à l'instar d'Amazon. De même, nombre de compagnies aériennes (*low-cost*) font fi du droit européen et de leur obligation de remboursement en cas d'annulation de vol. Il est donc nécessaire d'ouvrir de nouveaux champs aux services publics avec, par exemple, la création d'un pôle public des transports de voyageurs et de marchandises.

Comme en 2008, les finances publiques sont largement mises à contribution pour venir en aide au secteur privé. Hier les banques, aujourd'hui les entreprises. La fragilité de certains modèles économiques doit conduire à rattacher certaines entreprises aux entreprises publiques et à créer ou recréer des EPIC, par exemple les compagnies aériennes *low-cost* avec Air France.

Le service public ferroviaire a également été mis à l'épreuve de la crise sanitaire. Les SA créées le 1^{er} janvier 2020 n'ont pas tardé à vouloir affirmer leur autonomie vis-à-vis des prescriptions de la société mère, notamment concernant les décisions de la DRH du GPU en matière sanitaire. SNCF Réseau s'est par exemple exempté d'un certain nombre de décisions pour maintenir une partie de son programme de travaux.

Sans surprise, le modèle de financement du ferroviaire acté par la loi de 2018 interroge de plus en plus, alors qu'il conduit aujourd'hui une nouvelle fois la SNCF à emprunter sur les marchés financiers avec des taux d'intérêt en hausse, tandis que l'argent public est allégrement distribué à des sociétés privées qui n'assurent aucune mission de service public.

Malgré tout, le Fret SNCF a été au rendez-vous de la réponse aux besoins et son intérêt stratégique a été remis au goût du jour pour le transport des carburants, des céréales, etc.

Oui, le service public ferroviaire et les cheminots ont été une nouvelle fois exemplaires pendant la période en dépit du manque de moyens, que ce soit avec les TGV sanitaires, le Fret, les transports du quotidien, ils ont su, en dépit du manque de moyens, assurer la continuité de service !

Pour que demain ne soit pas comme hier, il faut tirer tous les enseignements de la période !

PARTIE 1 : LE SERVICE PUBLIC FERROVIAIRE EST INDISPENSABLE !

La crise sanitaire révèle, une nouvelle fois, tout comme la crise climatique d'ailleurs, à quel point l'approche multimodale des transports est indispensable pour garantir le droit aux transports en donnant au rail toute sa place, chaque mode de transport étant complémentaire.

A contrario, l'initiative individuelle et entrepreneuriale mise en avant pour développer la « mobilité » n'a pas été au rendez-vous de l'urgence sanitaire. Perdus entre mythe et réalité, le covoiturage, l'autopartage, le *low-cost*, les hymnes à la concurrence ont déserté le champ lexical du pouvoir exécutif... c'est bien du côté des services publics, dont la SNCF, que les solutions ont été recherchées.

Le paradigme d'un transport essentiellement routier, déjà éprouvé sur les questions de la pollution, ne résiste pas davantage face aux enjeux sanitaires tant il ne peut, à lui seul, répondre aux questions stratégiques dont relève le transport des voyageurs et des marchandises.

Dans une conception moderne des transports tournée autour d'une organisation et d'une maîtrise publique cohérentes visant la réponse aux besoins de transport et l'efficacité économique, sociale et environnementale quelle que soit la situation, ainsi qu'un aménagement du territoire équilibré, facteur de réduction des inégalités, le service public ferroviaire a un rôle primordial à jouer.

Il ne peut pas lui être opposé d'exigences de rentabilité financière pour le restreindre. Seuls l'intérêt général et *a fortiori* l'intérêt stratégique en temps de crise doivent guider les choix d'organisation, d'investissements et de gestion des services publics qui concourent à la mise en œuvre de ce droit.

Oui, le service public des transports est indispensable pour répondre aux enjeux ! Et le service public du transport ferroviaire doit en être un pilier dont la part modale doit être beaucoup plus importante.

Seule une politique des transports basée sur les principes du service public permettra de respecter ces choix. Elle doit s'appuyer à la fois sur l'amélioration des conditions sociales des salariés concernés et de la sécurité des circulations, ainsi que sur une volonté forte en matière d'infrastructures et sur un système de production performant irriguant le territoire.

Pour un service public du fret ferroviaire

Si l'efficacité du transport ferroviaire de marchandises pour l'acheminement des carburants, des céréales n'est plus à démontrer, son domaine de pertinence est beaucoup plus vaste et doit réinvestir notamment le champ des Marchés d'Intérêt National (MIN) au travers de la relance et du développement de dessertes comme le Perpignan-Rungis.

Les ports maritimes représentent évidemment un enjeu d'avenir majeur. La France possède la plus importante façade maritime d'Europe, mais en tire insuffisamment avantage.

La puissance publique doit maîtriser l'organisation globale de la logistique afin de mieux répondre aux besoins, y compris en cas de crise. Pour cela, il est nécessaire d'avoir une connaissance la plus fine possible des flux de marchandises transportés.

Ainsi, l'intervention publique au nom de l'intérêt général doit fixer des objectifs concrets aux chargeurs et aux industriels en matière de report modal.

Il ne peut y avoir de véritable rééquilibrage rail/route, dont la société a besoin, sans volonté politique, sans efforts publics conséquents, sans moyens humains et matériels accrus et sans infrastructures modernisées et supplémentaires.

Le maillage fin du réseau est indispensable à l'irrigation du territoire et aux réponses de proximité en matière de transport de voyageurs et des marchandises.

Pour un service public du transport ferroviaire des usagers

L'existence d'une entreprise publique nationale a garanti, entre autres, la mise en œuvre d'une décentralisation des transports régionaux en gardant la cohérence nationale du système ferroviaire. La régionalisation a permis la croissance des trafics, la réouverture de gares et de lignes. Le TGV, qui relie environ 200 gares en France, a également été développé et a été un facteur essentiel de démocratisation et d'accès plus large de la grande vitesse. Chaque année, la SNCF transporte plus de 1,1 milliard de voyageurs, dans des conditions de sécurité, de rapidité, de régularité, de confort et de respect de l'environnement. Pendant la crise sanitaire, les TGV médicalisés ont illustré le savoir-faire des cheminots qui ont su, plus largement, relever le défi de la continuité du service public.

Pourtant aujourd'hui, le maillage du réseau ferré est fragilisé et l'avenir de nombreuses lignes se joue sur le seul critère de rentabilité, et non sur l'intérêt à disposer d'un service public de transport sûr et de qualité accessible à tous en toute situation. L'asphyxie financière et l'ouverture à la concurrence organisées par les gouvernements successifs mettent en péril l'ensemble du système ferroviaire. Les Trains d'Equilibre du Territoire (TET), alors qu'ils répondent à la nécessité d'aménagement du territoire, ont été trop souvent sacrifiés par la puissance publique sur l'autel de la rentabilité financière.

La réponse aux besoins de transport nécessite de nouveaux investissements importants. Cela passe par l'accroissement des capacités (nouveaux systèmes d'exploitation, mise en place d'IPCS, régénérations de voies, nouveaux matériels roulants...).

Il est impératif que les Régions disposent de ressources spécifiques et pérennes pour financer de nouveaux développements.

L'État doit réactualiser sa dotation au regard de l'évolution de l'offre et mettre en place un système évolutif de cette dotation en lien avec l'augmentation des besoins de transport.

La SNCF doit jouer pleinement son rôle d'expert, de conseil, d'assistance à maîtrise d'ouvrage et mettre les moyens nécessaires pour garantir la sécurité et atteindre les objectifs de qualité, d'information, de sûreté et de respect des consignes sanitaires.

Tous les éléments concourant à la qualité de service doivent être repris dans les conventions avec les moyens associés, comme l'ouverture des gares du premier au dernier train, une présence humaine assurée dans les gares et les trains par des cheminots à statut.

Tout en continuant de contribuer à l'aménagement du territoire au travers du développement des TET, l'État, les Régions et la SNCF doivent permettre de contribuer à l'essor et à l'émergence de droits nouveaux pour un développement humain durable économique, social et environnemental, comme le droit au transport du quotidien ou encore le droit aux vacances.

PARTIE 2 : UN OUTIL FERROVIAIRE PUBLIC EFFICACE, AU SERVICE DE LA NATION

Faire un train, des travaux, en améliorant la qualité et la sécurité impose une politique publique ferroviaire et une organisation de la production centrées sur la réponse aux besoins.

Le service public ferroviaire doit disposer d'une large autonomie de gestion au travers d'une entreprise publique unique et intégrée : la SNCF. Les orientations de ce public ferroviaire doivent être fixées démocratiquement, validées puis évaluées par le Parlement pour être mises en œuvre par l'État (Gouvernement, ministère des Transports, préfectures...) et la SNCF. Ce processus démocratique d'élaboration et de contrôle des politiques publiques doit permettre d'en vérifier l'efficacité par rapport aux attendus, afin de mieux répondre aux besoins.

La qualité du service requiert l'expression des besoins des usagers, ainsi que des droits et des outils à leur disposition pour qu'ils puissent contrôler et apprécier l'utilisation des moyens publics. Les outils en matière de démocratie locale, notamment à l'échelle des Régions (comités de lignes, comités de partenaires...) doivent donc évoluer pour permettre d'exercer réellement et pleinement ces prérogatives et déterminer les besoins des populations, des salariés, en s'appuyant sur le rôle politique des élus.

La crise sanitaire a exacerbé la légitimité et la pertinence d'un service public ferroviaire unique et intégré, fonctionnant selon le principe de péréquation entre activités, domaines et territoires. Son morcellement en SA et le cloisonnement par activités a montré ses limites. Cette structuration ne produit aucune cohérence et crée des obstacles supplémentaires au bon fonctionnement de l'activité ferroviaire. Elle est source de dysfonctionnements, d'inefficacité et d'inégalités que, par ailleurs, dans un cadre concurrentiel, la multiplication des opérateurs de transports ou de GID accentuerait.

La qualité de service repose sur une efficacité liée à la continuité des pratiques professionnelles entre les différentes étapes de la production, et donc sur la qualité des interfaces opérationnelles. La nécessité d'un retour à une organisation de la production basée sur la mutualisation des moyens est donc plus que jamais d'actualité. Elle soulève notamment la question des métiers et impose de restaurer leur transversalité.

C'est le sens donné au projet d'Etablissements Multi-Activités (EMA), dans lesquels tous les métiers constituent une chaîne. Implantés au niveau local, pilotés par un responsable clairement identifié doté des moyens de décision permettant de mutualiser les ressources tant humaines que matérielles, la réponse aux besoins de transports des usagers et des chargeurs dans chaque bassin d'emploi et site ferroviaire n'en serait que plus efficace et adaptée.

Ce processus démocratique et cette organisation opérationnelle doivent permettre, en s'appuyant sur la cohérence nationale de la SNCF, d'ancrer encore plus le ferroviaire comme colonne vertébrale d'un service public des transports de proximité, accessible au plus grand nombre, en tous points du territoire.

PARTIE 3 : LES MOYENS POUR LE FER

La crise sanitaire a exacerbé les conséquences de l'attrition des moyens de production. Nous portons l'exigence d'un système de production plus efficace.

L'amélioration de la qualité de la production nécessite des moyens humains et matériels.

Les retards dans les recrutements, dans les formations ou les reports des programmes de production ont un impact immédiat et à long terme sur la capacité de production.

D'autant plus lorsqu'ils sont précédés par la suppression de milliers d'emplois, comme à la SNCF (environ 7 500 emplois en 5 ans).

Pour la CGT, les effectifs doivent être en adéquation avec les besoins et tenir compte des aléas inévitables dans la production ferroviaire.

La crise sanitaire, la récurrence des incidents, leurs durées et leurs conséquences démontrent qu'il est nécessaire que les cadres d'organisation intègrent des réservations ou des majorations pour couvrir les aléas.

Ces effectifs, affectés en période nominale à des tâches utiles mais non essentielles, permettent d'absorber plus facilement la charge de travail supplémentaire en cas d'incident ou de crise.

Afin de répondre plus rapidement et plus massivement aux besoins de personnels en proximité, la ré-internalisation des processus de recrutements en établissement est nécessaire.

La réouverture des centres de formation SNCF en proximité (transverses à toutes les activités) et la ré-internalisation de toutes les formations sont indispensables pour maîtriser les processus (délais, retards, etc.) et la qualité des formations initiales ou continues.

La fabrication progressive des compétences doit être inscrite dans les parcours professionnels dans chaque métier et pour tous les cheminots, afin de garantir un haut niveau d'expertise et la qualité de l'ensemble de la production.

Un système de production de qualité impose au préalable la maîtrise de toutes les capacités de production.

Le développement du service public ferroviaire doit s'appuyer sur la mutualisation nécessaire des moyens et des personnels afin d'organiser efficacement la production.

La ré-internalisation de toutes les opérations qui participent à la réalisation du plan de transport, de la maintenance du matériel au nettoyage, du service dans les gares à l'entretien de l'infrastructure, participe à la maîtrise de la production.

D'ailleurs, la mutualisation, la ré-internalisation et la coopération dans le domaine de la recherche et du développement de matériels et d'outils sont des éléments facteurs de qualité.

Les multiples systèmes informatiques développés par activité, voire par produit, dans un environnement partagé, trouvent vite leurs limites en termes de production, notamment dans un contexte de situation perturbée.

Les matériels et les outils doivent être construits de manière transversale et complètement intégrée.

PARTIE 4 : SOUS LA CRISE SANITAIRE, UNE CRISE SOCIALE

Les services publics, la Sécurité Sociale ont une nouvelle fois joué pleinement leur rôle d'amortisseur et d'atténuation des inégalités face à cette crise.

C'est en ce sens que la Fédération CGT des cheminots a exigé du Gouvernement qu'il apporte tout le soutien nécessaire, y compris financier, au service public ferroviaire, sans limiter son intervention au soutien des profits des entreprises privées.

La réponse apportée à cette demande par l'élargissement des possibilités de recours au chômage partiel, rebaptisé pour l'occasion « activité partielle », est insatisfaisante à plusieurs égards.

En effet, si l'aide financière apportée à la SNCF est réelle, l'élargissement de la possibilité de recours, jusqu'alors impossible à la SNCF, constitue un pas supplémentaire vers la privatisation ou « normalisation » de l'entreprise, incompatible avec l'organisation du service public et la prise en compte de ses contraintes. Cette insidieuse normalisation pourrait aller jusqu'à l'autorisation, par un gouvernement toujours prompt à remettre en cause les droits des cheminots, des licenciements économiques dans les SA ou d'activités.

La mise en œuvre de l'activité partielle impacte les droits des cheminots, qu'il s'agisse de leur protection sociale au regard de l'absence de cotisations sociales, ou de leur salaire pour le mois.

Dans certaines EFP, le maintien de salaire n'a pas été garanti en totalité. Les cheminots de ces entreprises ont pourtant déjà été contraints de payer une partie de la crise sanitaire et de sa gestion inefficace.

Ces manques à gagner doivent être compensés par les entreprises qui disposent par ailleurs d'aides financières massives depuis de nombreuses années.

Dans le GPU, la direction d'entreprise a pris l'engagement, sous la pression du rapport de force, de maintenir l'essentiel des éléments de rémunération, à l'exclusion des compensations des sujétions particulières journalières.

Pour autant, les politiques salariales mises en œuvre depuis des années ont favorisé le développement des EVS en lieu et place de la reconnaissance de la qualification par le salaire.

Certains cheminots, confrontés à une baisse importante de revenus, ont parfois recherché une reprise rapide du travail, au détriment de leur propre sécurité.

Ces mauvais choix des directions d'entreprises conjugués aux impacts de la crise sanitaire ne sont pas de la responsabilité des cheminots et renforcent la nécessité d'une juste reconnaissance des qualifications des cheminots et de l'amélioration de leur pouvoir d'achat, en berne depuis trop longtemps.

L'intervention de la CGT avec les cheminots est plus que jamais nécessaire afin d'exiger des augmentations générales des salaires au travers des NAO avant la fin du premier semestre.

Enfin, le recours massif à l'activité partielle pose la question suivante : qui paye ?

L'allocation d'activité partielle versée à l'employeur durant la crise Covid est financée à hauteur d'un tiers par l'Unedic et deux tiers par l'État.

Le financement de l'Unedic repose principalement sur les cotisations sociales.

Conjugué à une nouvelle vague annoncée d'exonérations de cotisations sociales, c'est le système social français et la Sécurité Sociale dans son ensemble qui sont menacés. Nul doute que les attaques se préparent contre l'indemnisation des privés d'emploi, l'Assurance maladie et les retraites des salariés pour faire payer la facture de la crise.

Rappelons que ce ne sont pas les discours et décisions politiques, mais la Sécurité Sociale qui aura permis à des millions de Français de surmonter médicalement et financièrement cette crise sanitaire.

Pour la CGT, les cotisations sociales constituent une partie du salaire, contrepartie du travail du salarié. Les exonérer, c'est à la fois baisser le salaire, mais également affaiblir la protection sociale collective.

Les augmentations générales de salaire, une politique de développement de l'emploi et le refus de toute exonération de cotisations sociales sont les leviers essentiels pour garantir une protection sociale de haut niveau.

De manière plus spécifique, la crise sanitaire a mis en évidence l'efficacité du Fonds d'Action Sanitaire et Social (FASS) pour aider les cheminots à faire face aux difficultés, mais aussi la nécessité d'une médecine SNCF intégrée et unifiée.

La Fédération CGT des cheminots revendique l'extension à l'ensemble des cheminots de la branche, du régime spécial de prévoyance et de retraite, du FASS SNCF et de l'accès à la médecine SNCF.

La protection sociale est intimement liée aux conditions de travail, qui permettent de garantir la santé, la sécurité au travail, et plus largement la sécurité de l'exploitation ferroviaire.

En ce sens, la reprise de la production va nécessiter d'agir sur plusieurs fronts.

En premier lieu, la poursuite de la lutte contre les modes d'exploitation dangereux tels que l'EAS ou encore la suppression de l'autorisation de départ.

La reprise des circulations et les exigences sanitaires qu'elle pose ont contraint les directions d'entreprise à équiper les trains et les gares en personnels.

Ces moyens humains indispensables à la sécurité des circulations, et donc des cheminots, doivent être maintenus et pérennisés.

Il faudra aussi nous opposer aux dérives organisées par le patronat, singulièrement sur la remise en cause du temps de travail.

Pour la CGT, il doit être décompté en heures et être d'une durée de 32 heures pour tous les salariés. La remise en cause du forfait en jours, de ses abus, des surcharges de travail qu'il masque, des objectifs inatteignables et non adaptés aux temps hors travail (maladie, grève, délégation, temps partiel...) doivent faire l'objet de débats avec les cheminots et d'initiatives revendicatives.

Le progrès technique et l'accroissement de la productivité doivent servir à réduire la durée du travail et à permettre à chaque salarié de concilier vie professionnelle et vie personnelle. L'augmentation des temps contraints, comme les trajets domicile-travail, consécutive aux restructurations et à l'inefficacité des politiques de l'emploi dans les territoires, accentue cette nécessité de réduction du temps de travail.

La question de la réduction du temps de travail doit donc également être posée dans une période où l'accès aux loisirs, aux temps partagés avec les proches, a fait défaut.

Les temps de repos hebdomadaires et quotidiens, dont la durée minimale imposée a pour objet la récupération de la force de travail, la vigilance au travail et, au-delà, le temps libre, l'accès aux loisirs, à la culture, des temps partagés avec les proches, etc.

Ces temps de repos sont donc un droit fondamental pour la santé et le droit de vivre pleinement en dehors du temps de travail. Toute remise en cause des durées ou nombre de repos sera également combattue.

Si le télétravail a permis et permet encore de préserver une partie des cheminots d'un environnement de travail et de transports potentiellement dangereux, il n'est pas exempt de dangers.

Le télétravail dissout les collectifs de travail, éloigne les cheminots de leurs représentants, de la médecine de prévention. Il accentue le sentiment de disponibilité permanente en brouillant les repères du temps de travail.

Ces effets pervers conjugués au fait qu'il réduit largement les surfaces professionnelles nécessaires font du télétravail une aubaine pour le patronat.

Il est nécessaire de rappeler que le télétravail revêt un caractère volontaire et qu'il ne peut être imposé au salarié.

La pression salariale et l'augmentation conjuguée du prix de l'immobilier ont obligé les travailleurs à s'éloigner des centres urbains et, par là même, à s'éloigner de leur lieu de travail pour se loger.

Cela génère de la fatigue et impacte la vie personnelle du fait de l'amplitude horaire des journées.

Pour la CGT, le travail doit s'effectuer dans les locaux de l'employeur. Si toutefois le télétravail s'impose, il ne pourra pas dépasser 2 jours par semaine (sauf cas particulier des personnels en situation de handicap). Dès lors, les horaires de télétravail doivent être exclusivement des horaires de travail normaux, excluant le travail du samedi, dimanche et fêtes.

À ce titre, il y a nécessité de maintenir et développer l'emploi dans tous les territoires

De manière générale, et même si la proclamation d'un état d'urgence sanitaire et ses relais médiatiques entretiennent la confusion générale, la Covid-19 n'a pas effacé les règles en vigueur et les droits des cheminots ou de leurs représentants, que ce soit hors ou dans l'entreprise.

Face aux tentations patronales, il est indispensable de faire valoir l'exigence du respect de chaque règle, qu'il s'agisse de droits individuels ou collectifs.

La question de la protection des salariés fait partie des règles sur lesquelles l'intransigeance absolue est requise, qu'il s'agisse des protections individuelles ou collectives, qu'elles soient liées à la Covid ou à l'exploitation ferroviaire avant, pendant ou après Covid.

Il sera aussi nécessaire de débattre avec les cheminots pour récupérer leur dû. Ainsi, comme la CGT l'avait préconisé, les cheminots ayant refusé d'offrir à leur employeur 5 jours ou plus de congés ou repos se sont vus, pour certains, spoliés d'autorité. Ces droits dérobés aux cheminots devront être récupérés.

Enfin, la crise sanitaire ne doit pas nous faire oublier nos revendications et doit, au contraire, nous conduire à en débattre plus largement avec les cheminots pour créer avec eux les conditions de leur aboutissement.

Le traitement différencié de la crise en fonction des entreprises, que ce soit sur le plan salarial, des conditions de travail, des moyens de protection mis en œuvre, de la gestion des absences, des spoliations de repos et congés, etc., illustre la nécessité d'un socle de garanties du plus haut niveau pour l'ensemble des cheminots de la branche.

Ce haut niveau de garanties sociales passe par une CCN génératrice de droits pour tous.

La Fédération CGT des cheminots a construit un ensemble de revendications permettant d'aboutir à cette CCN de haut niveau sur l'ensemble de ses volets. C'est de cette exigence dont il nous faut débattre à nouveau avec les cheminots pour la porter ensemble et la gagner le plus rapidement possible.

PARTIE 5 : FINANCEMENT SOLIDAIRE DU SYSTÈME FERROVIAIRE

Le système financier amplifie la crise : quand une entreprise a perdu une partie de son chiffre d'affaires et qu'elle est en difficulté, les capitalistes estiment qu'il y a plus de risques à prêter de l'argent, ils augmentent donc les taux d'intérêt.

L'emprunt d'un milliard d'euros sur 10 ans avec une hausse de seulement 0,5 point du taux d'intérêt pourrait coûter 60 millions d'intérêts supplémentaires, soit probablement la moitié de ce que l'État remboursera en chômage partiel !

Or, la SNCF emprunte plusieurs milliards par an pour son fonctionnement...

La CGT considère donc que cette crise renforce l'exigence de sécuriser les financements des services publics.

Le statut d'EPIC pour les entreprises publiques et le recours à des prêts des banques centrales seraient plus efficaces que les aides financières mises en place à l'occasion de la crise ! Cela nous mettrait par ailleurs à l'abri des lois extraterritoriales américaines.

Par ailleurs, le modèle de financement du système ferroviaire, instauré par les différentes réformes, est à revoir complètement.

L'État ponctionne une taxe sur les TGV pour financer les TET, il oblige SNCF Voyageurs à verser un « dividende » (660 millions d'euros cette année) pour financer les travaux supplémentaires qu'il a décidé sur les infrastructures, autrement dit les besoins de la Nation sont autofinancés. Mais avec la crise sanitaire, ce château de cartes s'effondre.

La CGT considère que c'est l'occasion de remettre à plat le financement du système en abandonnant notamment le mécanisme pervers du « dividende ».

Pour financer le transport public de voyageurs et de marchandises, il faut des subventions d'exploitation plus importantes, qui couvrent réellement les décisions de service public (aménagement du territoire, égalité de traitement entre les usagers, bonus écologique par rapport aux autres modes, continuité du service public, présence humaine, tarification sociale...).

Et comme pour les autres modes, l'intégralité du coût de l'infrastructure doit être prise en charge par les pouvoirs publics. En 2018, dans son contre-projet de réforme *Ensemble pour le fer*, la CGT proposait par exemple l'affectation d'une fraction de la TICPE, comme cela se fait en Suisse, ainsi que d'autres mesures concrètes. Ces propositions sont toujours valables !

PARTIE 6 : LA CRISE SANITAIRE NE CONNAIT PAS LA CONCURRENCE !

Sans doute peu au fait des « business modèles » et peut-être « apostat de la pensée libérale », le coronavirus n'a pas fait de distinction de contrat de travail, pas plus que d'entreprise : il a touché l'ensemble de la branche ferroviaire comme le reste de la société agissant là aussi comme un révélateur du moins-disant social !

Les différences irrecevables de traitement des cheminots en fonction de leur entreprise d'origine, que ce soit pour les consignes sanitaires aussi bien que pour la dotation en moyens de protection tout au long de la crise, sont d'autant plus choquantes que toutes les entreprises ferroviaires demandent d'une seule voix l'aide de l'État et le recours au financement public !

Alors que les cheminots n'aspirent qu'à assurer la production, le service public, dans les meilleures conditions sanitaires et sociales, le patronat n'hésite pas, comme dans la restauration ferroviaire par exemple, à ne fournir aucune protection aux salariés.

Financements publics pour les entreprises « en même temps » que leurs directions entendent poursuivre le *dumping* social, tel est bien le modèle mis une nouvelle fois en évidence lors de cette pandémie : la concurrence est organisée par le patronat entre les salariés au travers de l'abaissement de leurs droits.

L'UTP qui, il faut bien le dire, n'a pas jusqu'ici mis tout en œuvre pour parvenir à la signature d'une Convention Collective Nationale (CCN) de haut niveau pourrait, dans le contexte, être tentée de faire payer la facture par une nouvelle débauche de moins-disant social (emploi, salaires, conditions de travail, etc.).

Pour une convention collective qui garantit des conditions de vie et de travail du 21^e siècle

Si la Fédération CGT des cheminots s'oppose à l'ouverture à la concurrence, elle organise tous les salariés de la branche ferroviaire pour porter les revendications. Elle porte ainsi la construction d'une convention collective qui garantit des conditions de vie et de travail du 21^e siècle.

La politique de santé doit être abordée dans sa globalité : soins, travail et aptitude

Nos cabinets médicaux ont joué un rôle de premier plan pendant la crise sanitaire !

L'ouverture des cabinets médicaux dans la proximité aux cheminots actifs et retraités, ainsi qu'à leurs ayants droit, doit permettre une pleine utilisation de nos moyens, répondant aux besoins des cheminots et de leur famille.

Une politique de santé de haut niveau passe par un accès à la médecine de soins sans avance de frais qui doit être ouvert à l'ensemble de la branche.

Il faut rouvrir le régime spécial et l'étendre au niveau de la branche

Les contraintes d'exercice des métiers (continuité de service même en temps de crise...), les enjeux de sécurité ferroviaire exigent un haut niveau de protection sociale ! La crise sanitaire exacerbe ces exigences ! Il faut donc non seulement contrer la fermeture du régime spécial, mais également élargir son champ à l'ensemble de la branche ferroviaire.

Pour une entreprise publique de service public unique et intégrée

À l'aube d'une probable contribution des finances publiques à l'ensemble de la branche ferroviaire, il y a urgence à repenser le modèle libéral établi par des réformes régressives et dont la fragilité économique ne peut être réfutée plus longtemps. Le développement du service public ferroviaire nécessite le retour à une entreprise publique de service public unique et intégrée : la SNCF.

Une seule voie, celle du service public !

L'économie de marché s'est révélée défailante pour répondre à des crises sanitaire et économique de cette ampleur. La réponse aux besoins des citoyens passe par l'abandon du dogme de la concurrence libre et non faussée et le retour à une entreprise unique et intégrée : la SNCF.

CONCLUSION

Les politiques libérales et les règles du marché ne répondent en rien aux besoins de transports de voyageurs et de marchandises du pays. Cette crise a bien, au contraire, mis en évidence la nécessité de disposer de services publics de qualité, dont les trois grands principes que sont la continuité, l'adaptabilité et l'égalité de traitement ont permis de répondre aux besoins de la Nation en ces temps troublés.

Pour autant, cette réponse du service public SNCF aux besoins du pays et des populations s'est trouvée entravée par l'effet des réformes successives du système ferroviaire, et l'éclatement de la SNCF en 5 sociétés anonymes, une myriade de filiales et, comme si cela ne suffisait pas, en leur sein des activités guidées et pilotées en fonction d'objectifs et trajectoires économiques qui leur sont propres. Une autre organisation de la production, plus transversale et intégrée permettrait, à l'inverse, de renforcer l'efficacité du service public ferroviaire.

S'ajoute à cela une ouverture à la concurrence des services voyageurs, mais aussi du réseau à travers la multiplication des gestionnaires d'infrastructures, à qui la gestion et l'exploitation peuvent désormais être déléguées. On peut légitimement s'interroger sur la réponse qui aurait été apportée par des opérateurs privés dans le cadre de cette crise sanitaire et économique. En l'absence de profit et de rentabilité, le service aurait probablement été stoppé !

Plusieurs entreprises ferroviaires ont d'ailleurs annoncé reporter leur arrivée sur le « marché », avec, par exemple, FLIXTRAIN qui renonce à exploiter plusieurs liaisons pour lesquelles il avait manifesté son intérêt. Les entreprises ferroviaires privées (EFP) de fret ne sont pas en meilleure posture...

Elles en appellent toutes aux aides de l'État au regard du contexte lié à la crise sanitaire et de ses effets sur l'économie. Paradoxalement pourtant, tout le monde s'est accordé à saluer le rôle du fret ferroviaire pour assurer les approvisionnements vitaux du pays.

Il apparaît dès lors que la concurrence n'est pas la solution, mais bien le principal problème. Ce constat nécessite de déconstruire les mauvaises réformes et revenir à une entreprise publique unique et intégrée pour répondre aux besoins de transport de marchandises et de voyageurs.

Cette nécessaire réappropriation publique doit faire l'objet d'un large débat pour enfin remettre en cause les dogmes libéraux, et remettre sur les rails le service public ferroviaire dont le pays a besoin pour relever les défis environnementaux. Cela passe notamment par un rééquilibrage de la part modale du ferroviaire, la desserte de tous les territoires, et la complémentarité des modes de transport et les coopérations.