

Construire ensemble une fédération de tou-te-s les travailleur-se-s du rail !

Eclatement de la SNCF, filialisation, sous-traitance, entreprises privées ... des réalités à maîtriser pour l'avenir de SUD Rail !

En 1997, lorsque SUD Cheminots s'est transformé en SUD-Rail, il ne s'agissait pas que d'une question de mot. Cette volonté de pratiquer notre syndicalisme dans l'ensemble du monde ferroviaire et pas seulement à la SNCF est partie intégrante de notre identité. C'est aussi sur cette base que des camarades issus du secteur privé ferroviaire nous ont rejoint et militent dans SUD-Rail.

Après 10 ans d'existence, et de luttes pour s'imposer comme élément incontournable à la SNCF, il est temps de passer à la vitesse supérieure en ce qui concerne notre intervention sur le reste du secteur ferroviaire, « les secteurs ferroviaires privés » devrait-on dire car leur multiplicité, leur diversité sont une des difficultés de la situation.

La SNCF est en mutation. La politique de recentrage sur le "cœur de métier" mise en œuvre depuis plus de 10 ans aboutit à un phénomène d'éclatement qui prend plusieurs formes.

Le développement de la sous-traitance

On la connaissait pour le nettoyage, la restauration dans les trains, la construction des voies. Elle s'est développée pour certaines activités (travaux à l'Équipement, informatique pour les Administratifs, gestion des foyers pour les roulants), et touche maintenant toutes les filières. De plus en plus de métiers de cheminot-e-s laissent place à des entreprises sous-traitantes.

Le recours de plus en plus fréquent aux sociétés de surveillance et de gardiennage, avec les questions que cela soulève notamment en terme de formation, de conditions de travail, de sécurité, doit aussi nous amener à apporter une réponse syndicale.

La restauration ferroviaire est encore, dans l'esprit de nombreux usagers et de certains cheminots, liée à la SNCF. Pourtant, ce sont bien des sociétés privées qui assurent ce service, et sont rémunérées pour cela par la SNCF. Pendant longtemps, la société des wagons-lits, filiale du groupe Accor a été l'entreprise de référence et partenaire privilégié de la SNCF dans ce secteur. C'était lorsque la restauration avait encore une importance pour l'image de marque de la SNCF. Aujourd'hui, le tout TGV laisse très peu de place à cette spécialité. C'est pour cette raison que le groupe ACCOR, pour manque de rentabilité se retire petit à petit de ce secteur. La place est donc libre pour des entreprises comme Cremonini et Rail Gourmet. Les conditions sociales dans ces sociétés sont

catastrophiques. Les syndicats SUD-Rail doivent être vigilants et ne pas laisser la précarité s'installer dans ce secteur.

Le nettoyage ferroviaire reste toujours un secteur où les sous traitants se comportent comme des voyous face à leur personnel. Bien souvent issu-e-s de l'immigration, ces travailleurs/ses sont sur exploité-e-s par leurs patrons qui profitent de leurs difficultés et des lois scélérates du gouvernement. La SNCF ferme les yeux sur ces comportements d'une autre époque pour s'assurer des services à moindre coût. Nous sommes présents dans ces entreprises sur de nombreux chantiers. C'est le cas sur Paris Saint Lazare, Paris Sud Est, Paris Est, Bordeaux, Montpellier, Toulouse, Paris Rive Gauche, Paris Nord, Marseille dans des entreprises comme Challancin, Penauille, Onet, Goms AGS, ISS Abilis et bien d'autres. Il est du devoir de SUD-Rail de renforcer encore plus notre présence.

La multiplication des filiales

EFFIA en est le symbole avec sa présence accélérée dans les gares, en lieu et place de cheminot-e-s à statut. EFFIA assure de plus en plus de missions, pas seulement d'accueil, dans les gares. EFFIA gère aussi les parkings SNCF avec EFFIA stationnement, la gestion des transports par bus pour le compte de conseils régionaux via EFFIA Voyageurs. EFFIA Services s'est vu obtenir une convention nationale cadre leur ouvrant l'ensemble des marchés dit de services en gare payant par VFE.

Mais de nouvelles filiales se sont créées dans tous les secteurs. VFLI et FERTIS tirent certains trains. L'AREP gère l'urbanisme, la construction et l'aménagement des gares. ORFEA héberge les roulants, PARME gère les foyers « de célibataires ». PARVIS réalise des études. CRM-Services gère la partie dite « fidèle » des voyageurs (clients porteurs de cartes commerciales et abonnés VFE). Voyages SNCF.com vend et assure des services par Internet. Thalys, Lyria, Ellipsos, Artesia sont aussi des filiales pour la partie transport qui peuvent rapidement être exploitées comme Eurostar. Notre syndicalisme doit être présent dans toutes ces filiales pour ne pas laisser se creuser des fossés entre les travailleurs de ces entreprises.

L'abandon total au privé de certaines missions

Internet et la multiplication des automates de vente laissent espérer à la direction SNCF la suppression de 2000 vendeurs/ses ... alors, de nouveaux automates de vente « OPVL » sont installés dans les bureaux de tabac, offices de tourisme. Le transport de messagerie (SERNAM), le transport combiné (CNC), la production d'électricité (SHEM), Télécom Développement (TD) filialisés il y a déjà plusieurs années ont ensuite été totalement vendus au privé.

La privatisation de l'espace public et la multiplication des commerces en gare doivent aussi nous amener à être plus offensif en direction de ces travailleurs que nous côtoyons tous les jours. Parce que leurs conditions et rythmes de travail sont intimement liés à l'activité de la SNCF, ces salarié-e-s ne peuvent pas être laissé-e-s de côté. Ce sont souvent de micros entreprises où les syndicats n'existent pas, la possibilité de se défendre face à leur patron est bien souvent inexistante. Ils/elles doivent trouver dans SUD-Rail l'outil syndical qui leur est nécessaire.

Autres salarié-e-s présent-e-s au cœur du monde ferroviaire, mais sans le statut, les personnels CE/CCE ont aussi pour particularité d'être employé-e-s par des syndicalistes. Les choix de l'entreprise SNCF (fermetures de sites, baisse des effectifs, blocage des salaires) ont un impact direct sur l'existence des CE, des activités et des personnels. Mais cela ne doit pas exonérer leurs employeurs directs, les élus-e- cheminot-e-s, de leurs responsabilités quant aux choix de gestion.

L'arrivée d'entreprises ferroviaires privées

C'est déjà le cas au « fret » (Connex, EWSI, STVA ...) mais demain ce sera aussi en « voyageurs », avec le troisième paquet ferroviaire pour le trafic national, la directive OSP pour les trafics régionaux (la voie de la privatisation déjà ouverte en « international »).

Ces éléments transforment la SNCF et le monde du transport ferroviaire, et doivent nous amener à modifier nos pratiques pour pratiquer plus largement notre syndicalisme de transformation sociale dans l'ensemble du secteur ferroviaire.

La transformation de la SNCF en société de service.

La SNCF réalisait la plupart des tâches liées au ferroviaire en son sein. Désormais, elle se concentre vers la vente, sous-traite les tâches les moins qualifiées, filiale des secteurs et garde en son sein une part de plus en plus importante de cheminot-e-s avec des responsabilités de contrôle, pas seulement du personnel SNCF mais aussi du personnel extérieur. Ces transferts d'emplois correspondent à une volonté de rentabilité du capitalisme et à la stratégie libérale de la SNCF. Ils s'appuient sur la différence de statut entre les salariés.

Le secteur ferroviaire devient un secteur économique comme les autres avec un nombre toujours plus important de salarié-e-s en butte à la précarité. Le syndicalisme ferroviaire doit prendre en compte dans les faits cette dimension qui, si elle n'est pas nouvelle, prend une place de plus en plus forte.

C'est une tâche de solidarité envers les autres salarié-e-s du rail que de s'adresser à eux/elles et de profiter des capacités offertes par le droit syndical SNCF pour les aider à s'organiser et à se mobiliser.

C'est une tâche essentielle aussi pour que les cheminot-e-s puissent préserver leurs acquis et tenter de les étendre à tout le secteur. Notre statut et nos droits, même insuffisants, sont supérieurs à ceux de la plupart des autres salarié-e-s du secteur. Pour les préserver, encore faut-il que les autres salarié-e-s les conquièrent.

Quelle convention collective ?

L'arrivée de « nouveaux entrants », la multiplication des filiales et des sous-traitants nous imposent une réflexion sur l'égalité des droits pour tous. La revendication d'un statut « cheminot » élargi est juste. Parce que nous pensons que l'essentiel est de construire la mobilisation, que celle-ci suppose un mot d'ordre unifiant, nous réclamons une Convention Collective Nationale pour l'ensemble du secteur ferroviaire, au moins égale au statut des cheminot-e-s. D'autres organisations syndicales optent pour la demande d'une CCN limitée aux nouvelles entreprises ferroviaires.

C'est un débat que la fédération SUD-Rail doit ouvrir pour ne pas laisser se développer une dualité des statuts dont on sait que la résultante au final est, en l'absence de luttes, toujours l'alignement sur la situation la moins favorable aux salariés.

Une convention collective du transport ferroviaire pour accompagner la privatisation du service public, ou une convention collective du secteur ferroviaire pour harmoniser par le haut les droits sociaux de tous/tes les travailleurs/ses du rail ?

La volonté ministérielle est de prendre appui sur la convention collective des voies ferrées d'intérêt local. Cette convention date de 1974, n'a pas été

La Convention collective VFIL

- Elle concerne actuellement 3 600 salarié-e-s, ... dont 2 800 exercent dans le secteur routier, seulement 800 dans le ferroviaire.
- Deux entreprises ferroviaires en sont membres : *CFTA-Cargo* (80 salarié-e-s) et *VFLI* (filiale de la SNCF, 650 salarié-e-s).
- Les patrons sont représentés par l'UTP, branche transport du MEDEF, dont la SNCF est membre ... le président de l'UTP est M. Cornil par ailleurs président d'*EFFIA* (autre filiale de la SNCF) et conseiller du président Gallois. *CONNEX* (et donc *CFTA-Cargo* sa filiale) est adhérente à l'UTP. *EWSI* est en passe d'y adhérer.

revue depuis 20 ans, et n'est guère au-dessus du seuil minimal du Code du travail.

La fédération SUD-Rail a d'autres ambitions pour tous les travailleurs/ses du rail : il faut une convention collective pour l'ensemble du secteur ; mais il ne s'agit pas de faire au plus bas, pour exploiter toujours plus les salarié-e-s du privé et, à travers le dumping social, mettre en difficulté l'entreprise publique.

SUD-Rail propose à toutes les forces syndicales, des différentes entreprises, de saisir cette opportunité pour mettre en avant des revendications solidaires, unifier nos luttes, et exiger une convention collective qui fasse progresser les droits sociaux de tous.

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 – toutes les infrastructures.

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-e-s, qui ne doit pas être remis en cause, doit servir de socle à cette convention.

Nous parlons de secteur ferroviaire, parce que cette convention doit englober les entreprises qui tentent de bénéficier du processus de libéralisation/privatisation (CONNEX avec CFTA-Cargo, EWSI, ...) mais aussi tous les travailleurs/ses du rail qui aujourd'hui ne bénéficient pas du statut de cheminot-e : restauration ferroviaire, nettoyage ferroviaire, filiales SNCF comme VFLI mais aussi EFFIA, ...

Tous ces salarié-e-s contribuent au fonctionnement, à l'existence du transport ferroviaire et doivent trouver leur place dans cette future convention collective.

La SNCF doit être associée à ces discussions, ainsi que toutes les fédérations syndicales de travailleurs/ses du rail.

SUD-Rail : fédération des travailleurs du rail

La syndicalisation des travailleurs/ses du rail du secteur privé est indispensable pour lutter contre le dumping social. Elle est une des conséquences logiques de notre volonté de construire un syndicalisme solidaire qui lutte pour l'égalité des droits. Elle entre aussi dans le contexte de la recomposition syndicale, toujours en mouvement, toujours nécessaire. Solidaires doit être une force syndicale qui compte aussi dans les secteurs privés.

La syndicalisation dans toutes les entreprises du secteur ferroviaire est une priorité pour l'ensemble de SUD-Rail. Mais elle se heurte à la question de la représentativité. Ce travail de syndicalisation va de pair avec une politique volontariste des syndicats régionaux et de la fédération en direction de ces salarié-e-s.

Le choix pris en 1997 de transformer SUD Cheminots en SUD-Rail (des travailleurs/ses du rail) était donc bien fondé, nous le confirmons lors de ce congrès. Aujourd'hui, cela doit mieux se concrétiser dans nos syndicats et au niveau fédéral.

De nombreux syndicats prennent en charge une partie du secteur ferroviaire privé, parce qu'ils ont fait le choix de se consacrer à tel ou tel secteur ou telle ou telle entreprise, parce qu'ils syndiquent depuis longtemps des salarié-e-s de ce secteur. Mais ce qui pourrait apparaître comme une exception doit devenir la règle.

Notre champ de syndicalisation, ou plus exactement la répartition des personnels à qui nous nous adressons, va se modifier avec l'arrivée massive de salarié-e-s de droit privé. C'est donc une

modification de notre fonctionnement, aujourd'hui tourné logiquement vers les cheminot-e-s, que nous devons mettre en place.

Cela doit se traduire par des actes concrets en terme de moyens en temps et militant-e-s, et la prise en compte d'un poids plus important des questions juridiques dans l'activité de la fédération. Au quotidien, nous devons intégrer cet élargissement : droit syndical diversifié, ordres du jour de nos réunions moins centrés sur l'activité syndicale au sein de la seule entreprise SNCF, rapport de forces intersyndicaux et avec la direction différents selon les secteurs, ...

Cela a un coût, notamment financier (pour les syndicats comme pour la fédération), puisque ces personnels n'ont pas d'AY, et paient le train. Cela suppose aussi que lors des formations, ou des réunions, ne soient pas abordées exclusivement des questions de « cheminots au statut ». Mais, sans vouloir en faire un palliatif à une non prise en compte de ces questions, Solidaires peut aussi être un moyen de faire avancer les choses.

Notre volonté de construire un syndicalisme de l'ensemble des travailleurs/ses du rail doit aussi se retrouver dans la diversité de nos équipes animatrices, tant dans les syndicats que fédérale. Très peu de syndicats comptent des salarié-e-s du privé dans leur collectif régional (bureau, équipe animatrice, et même conseil). Au cours de ce mandat, le Bureau Fédéral s'y est ouvert pour la première fois, avec un salarié de CE. Nous devons franchir un cap supplémentaire, avec l'apport de camarades du nettoyage ferroviaire, de la restauration ferroviaire, des filiales.

Notamment là où n'avons pas de syndiqué-e-s dans ces secteurs, la diffusion du matériel édité par la fédération doit être réellement prise en charge par les syndicats. C'est fait dans plusieurs endroits mais dans certaines régions, cela n'est pas fait systématiquement. C'est dommage, d'autant que le personnel est demandeur d'informations sur ce qui se passe dans son entreprise, dans les établissements voisins.

Un effort doit aussi être fait collectivement dans la diffusion du matériel « interprofessionnel », qui, par définition, concerne tous les salarié-e-s. Ainsi, lors des mobilisations interprofessionnelles, c'est bien l'ensemble du personnel ferroviaire, privé comme public, qui est concerné.

Quand nous avons des adhérent-e-s, des militant-e-s, des équipes syndicales, les choses sont à la fois plus simples et plus compliquées. La prise en charge de ces syndiqué(e)s peut prendre des formes multiples : l'assistance aux réunions DP est certes la plus évidente, mais l'inverse est vrai aussi ; la participation de militant-e-s du « secteur privé » à une réunion de D .P. des cheminot-e-s est aussi un moyen de formation syndicale, d'implication militante que nous devons utiliser plus souvent.

Grâce aux choix politiques et au travail faits depuis des années, SUD-Rail est présent :

- dans plusieurs entreprises de sous-traitance : nettoyage ferroviaire (Challancin, USP, SAFEN, ONET, ISS ABILIS, La Pyrénéenne, SIN et STESS, GOMS AGS, TSI, France Claire, Penauille, GSI, La Maintenance, RAINIER), restauration ferroviaire (Wagons lits/Rail Restauration), surveillance et gardiennage (AIPS), construction ferroviaire (ETF),
- Des filiales : EFFIA, PARME, AREP,
- des secteurs abandonnés par la SNCF : Naviland Cargo (ex-CNC), NOVATRANS, SERNAM,
- Le personnel CE/CCE : Paris Sud Est, Lyon, Rouen, Paris Rive Gauche, Metz/Nancy, Tours, Paris Saint Lazare, Dijon, Clermont Ferrand, Paris Est.

Cette présence, malgré la discrimination dont nous sommes victimes en matière de représentativité, est un point d'appui pour affronter le nouveau défi auquel nous devons répondre sans tarder : le développement de SUD-Rail dans les entreprises ferroviaires privées.

Des décisions à mettre en oeuvre

La fédération des syndicats SUD-Rail réaffirme son attachement à voir l'ensemble des travailleurs/ses du rail d'une même zone géographique réuni dans le même syndicat. Des

expériences et réflexions seront rapidement menées sur la mise en place de cette même organisation commune au sein des sections syndicales d'une part, des liaisons nationales, commissions fédérales, d'autre part.

La fédération SUD-Rail fait de ce dossier la priorité pour la période 2006/2009 et met en place dès ce congrès, une commission fédérale « SUD Rail et le privé » qui, en lien avec le Bureau Fédéral, a la responsabilité de mettre en place certaines mesures notamment dans les domaines suivants :

L'aide à la syndicalisation dans le secteur privé.

- Mieux connaître les conventions collectives, les revendications spécifiques
- La représentativité dans les entreprises ferroviaires privées, sous traitantes et filiales SNCF.
- L'organisation du développement dans le secteur privé.
- La formation syndicale dans le secteur privé.
- La participation d'un maximum de militant-e-s SUD-Rail à des formations permettant d'acquérir les notions élémentaires du droit « privé » (en lien avec les structures Solidaires).
- La coordination du travail entre les instances existantes et les structures syndicales des secteurs privés.
- Construire un cahier revendicatif SUD-Rail intégrant l'ensemble du secteur ferroviaire.
- La transformation du fonctionnement interne de SUD-Rail pour mieux intégrer les modifications dus à l'arrivée de salarié-e-s du secteur privé avec un droit syndical moindre que celui de la SNCF.
- Le suivi de l'intégration du secteur privé dans les structures syndicales SUD-Rail (Bureau Fédéral, liaisons nationales, commissions fédérales, syndicats, sections)

Cette commission rendra compte de ses travaux et fera éventuellement d'autres propositions lors des Conseils Fédéraux.

Parce qu'il ne s'agit pas de construire seulement une commission où ne seraient présents que les camarades du « secteur privé ferroviaire », il est important et logique avec notre vision du syndicalisme que des cheminot-e-s participent activement à cette structure.

Mais c'est à tous les niveaux de notre organisation syndicale que des efforts peuvent et doivent être faits si nous voulons faire progresser notre vision du syndicalisme.

Au niveau des sections :

- Pratiquer des tournées communes, c'est-à-dire avec des « cheminot-e-s de la SNCF » et d'autres travailleurs/ses du rail d'entreprises privées.
- Faire des Heures d'Informations Syndicales et des réunions de section communes.
- Préparer en commun les réunions avec les directions (DP et CHSCT), « croiser » les assistants syndicaux lors des réunions de D.P., pour se soutenir mutuellement.
- Écrire comptes rendus, tracts, journaux de section en intégrant des informations concernant tous les travailleurs/ses du rail.
- Remonter systématiquement les revendications des camarades des boîtes privées au sein des instances SNCF, entreprise donneuse d'ordres.

Au niveau des syndicats:

Prendre en charge, 'épauler les militant-e-s des entreprises de droit privé non rattaché-e-s à une section syndicale.

Donner toute leur place aux militant-e-s des secteurs ferroviaires privés dans le fonctionnement syndical quotidien, lors des réunions comme les conseils syndicaux, et au sein des équipes animatrices de syndicat.

Dans leur grande majorité, les militant-e-s du secteur privé ferroviaire ne disposent que du droit syndical prévu par le code du travail.

Les budgets « temps » et « finances » de la fédération et des syndicats tiendront compte du rôle et des besoins de cette commission, qui répond à la priorité de SUD-Rail pour les trois ans à venir.