

LE MANIFESTE DE LA CFDT CHEMINOTS



**POUR UN SYSTÈME FERROVIAIRE
PLUS ÉCOLOGIQUE & SOLIDAIRE,
FONDATEUR DU MONDE À VENIR**

PLATEFORME PUBLIQUE ET PARTIES PRENANTES



#11 PROPOSITIONS CONCRÈTES



ÉDITO

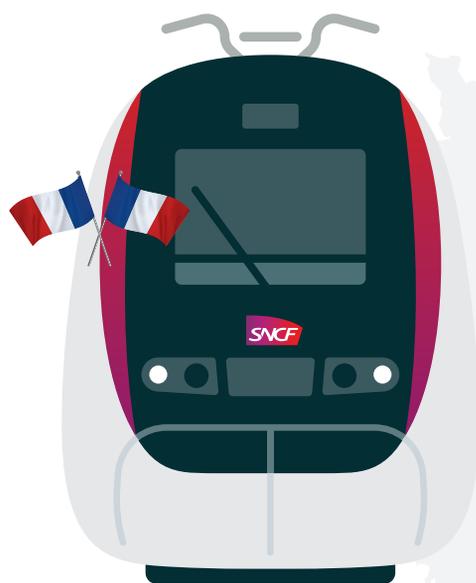
THOMAS CAVEL,
SECRÉTAIRE GÉNÉRAL
DE LA CFDT CHEMINOTS

AVEC LA CFDT, PROPOSONS, INVENTONS & CONSTRUISONS

La CFDT Cheminots dans la ligne des valeurs et principes d'action portés par le syndicalisme CFDT, se fixe comme objectifs de contribuer à la construction d'une société plus juste, plus solidaire et plus respectueuse de l'environnement.

Le ferroviaire est au cœur de ces enjeux : facteur de lien entre les femmes et les hommes, peu polluant, extrêmement sûr, il dispose de tous les atouts pour améliorer l'empreinte écologique des transports, réduire les fractures entre les territoires et améliorer la cohésion sociale, tout en étant un levier de développement économique efficace. Pour la CFDT Cheminots, miser sur le secteur ferroviaire, dans des conditions d'exigence sociale et environnementale, est donc plus que jamais un investissement d'avenir et de progrès pour tous : usagers, citoyens, salariés, générations futures.

Ce manifeste permet de poser, ensemble, en partageant nos points de vue au-delà de la sphère syndicale, les conditions d'un système ferroviaire pleinement engagé dans les enjeux de notre temps : la préservation de l'environnement et le défi climatique, la liberté de choisir son lieu de vie grâce à l'accès à la mobilité, la réduction des inégalités par le progrès social, l'inclusion de tous, l'enjeu démocratique. Nous avons élaboré 11 propositions concrètes pour que le ferroviaire apporte sa contribution à la construction d'un monde plus solidaire et plus écologique. Ces 11 propositions portent à la fois sur le système ferroviaire, ses objectifs et ses moyens, le cadre social de ses travailleurs, mais aussi la contribution du ferroviaire au bien commun, son rôle dans la transition écologique et dans la cohésion entre les territoires, les chemins pour que soient mieux partagées les décisions et stratégies. Avec ce manifeste, la CFDT Cheminots veut rappeler, par des propositions très concrètes, que la raison d'être du ferroviaire est sociale et environnementale, avant que d'être économique. ●



Le professionnalisme et l'engagement au profit du service public ferroviaire que les cheminotes et cheminots de la branche ferroviaire ont témoigné et témoignent encore au quotidien depuis le début de la crise sanitaire sont exemplaires.

Au plus fort de la crise, les cheminotes et les cheminots qui se sont mobilisés sur le terrain ou en télétravail ont contribué très largement à la continuité d'un service essentiel de transport qui a revêtu de nombreux aspects :

- **des services de transport ferroviaire de voyageurs** qui ont notamment permis au personnel soignant de pouvoir continuer à se déplacer ;
- **la mise en place de TGV médicalisés** qui ont permis de transférer des personnes malades vers des hôpitaux moins en tension sur le territoire ;
- **des trafics de fret ferroviaire** qui ont permis de maintenir les approvisionnements de denrées et de matières premières indispensables au secteur industriel et à la nation.

POURTANT...

La réalité de cette utilité sociale indéniable contraste avec le mauvais reflet de notre groupe dont la cohésion et l'image ont été affectées vis-à-vis de l'opinion publique depuis plusieurs années. Des transformations structurelles sont menées au pas de charge. Dans ce cadre, l'affichage politique a souvent pris le pas sur les arguments de fond instrumentalisant l'opinion publique et donnant du crédit à une caricature outrancière de la SNCF et de ses salariés. Cette représentation est à l'opposé de ce qu'est fondamentalement la SNCF et « *l'esprit cheminot* » et de ce qu'elle est appelée à devenir. L'affirmation de la nouvelle « *raison d'être* » de la SNCF désormais inscrite dans ses statuts reflète sa très grande utilité sociale : « *apporter à chacun la*

liberté de se déplacer facilement tout en préservant la planète ». Le premier des engagements pris en déclinaison de cette « *raison d'être* » consiste à réaffirmer le rôle de la SNCF comme entreprise citoyenne, moteur de la transition écologique et outil puissant de réduction des fractures sociales et territoriales en France.

AINSI, LE FERROVIAIRE SE TROUVE-T-IL AU FRONT DES GRANDS ENJEUX DE NOTRE TEMPS

- **à l'heure de la transition écologique**, elle est le fournisseur d'une mobilité propre et à faibles émissions carbonées ; rappelons que le secteur des transports reste en France le premier secteur économique en matière de production de gaz à effet de serre. L'enjeu d'un transfert modal vers le ferroviaire reste majeur ;
- **à l'heure des fractures territoriales**, elle reste un mode de transport efficace et populaire, un lien essentiel entre les territoires ruraux et urbains et un service public facilitateur d'accès à d'autres services publics et fonctions urbaines ;
- **à l'heure des fractures sociales**, elle est un pourvoyeur important d'activité économique et d'insertion sociale présente au cœur des territoires.

UN RÔLE INDISPENSABLE DES SALARIÉS DU FERROVIAIRE DANS LA COHÉSION COLLECTIVE DE NOTRE PAYS

Mérite d'être mieux reconnu, utilisé et valorisé : de service public ferroviaire d'État, la SNCF est devenue l'outil indispensable d'une mobilité durable offerte au plus grand nombre. Après avoir dénigré bien plus que de raison le fonctionnement de

la SNCF, les pouvoirs publics, jusqu'au plus haut niveau de l'État, semblent récemment redécouvrir l'atout que le ferroviaire peut présenter dans l'im-pératif de transition écologique qui s'impose à tous. Mais la concrétisation de cette raison d'être ne va pas sans garantir les conditions de la pérennité et du développement de l'entreprise dans le respect des femmes et des hommes qui la composent : c'est-à-dire un haut niveau de responsabilité sociale basé sur un pacte à renouveler avec le personnel de l'entreprise.

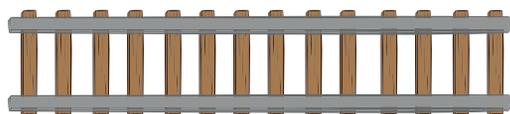
Sur le modèle du pacte du pouvoir de vivre signé à l'initiative de la CFDT par de nombreux syndicats et associations, c'est le rôle du présent manifeste que de lister l'ensemble des engagements sur

lesquels un pacte d'entreprise SNCF doit reposer.

La présente version, destinée aux parties prenantes, comporte 11 propositions essentielles pour construire cet avenir. Elle se complète de la version destinée aux salariés de la branche ferroviaire, qui compte 21 propositions sur le plan social, social et environnemental. ●



**LA CFDT CHEMINOTS APPELLE
TOUS LES SALARIÉ-E-S DU GROUPE SNCF
ET TOUTES LES ASSOCIATIONS ET ORGANISATIONS
QUI LES REGROUPENT OU LES REPRÉSENTENT
À SE REGROUPER AUTOUR DE CETTE VISION.**



OSER UN CHANGEMENT DE PARADIGME POUR CONFORTER LE FERROVIAIRE DANS SA CONTRIBUTION AU BIEN COMMUN



SOYONS LES PROMOTEURS D'UN PLAN DE RELANCE DU FERROVIAIRE AU TRAVERS D'UN ACCORD DE RELANCE QUI METTE L'HUMAIN AU CŒUR DE LA REPRISE ÉCONOMIQUE

Après avoir largement contribué à la continuité des approvisionnements et aux besoins des déplacements essentiels à la Nation pendant la crise Covid-19, la SNCF ne doit pas sortir affaiblie au moment où il s'agit de reconstruire et de renforcer la transition écologique. C'est tout l'enjeu d'un plan de relance spécifique au ferroviaire dont les priorités doivent être :

- **une garantie d'investissement** pluriannuel dans le réseau à au moins trois milliards d'euros par an (soit au moins huit milliards d'euros par an) couplé à un apurement plus rapide de la dette, à l'instar de ce qu'ont fait plusieurs autres grands pays européens ;
- **un soutien spécifique** pour le transport ferroviaire international de voyageurs ;

- **une réintégration des activités** réalisées en sous-traitance au sein de la branche ferroviaire ;
- **une priorité donnée à la sécurité** dans toutes ses dimensions (sécurité sanitaire, sécurité ferroviaire, sécurité du personnel, etc.)
- **une stabilisation préalable** des acteurs avant toute ouverture à la concurrence (coup de frein sur l'ouverture des marchés)
- **un accord de relance** concrétisant par l'engagement des partenaires sociaux au niveau de la branche ferroviaire les dispositions sociales du plan de relance (développement et sécurisation de l'emploi, formation et parcours professionnels en proximité, etc.). ●



METTONS EN PLACE UNE STRATÉGIE SOCIALE ET ENVIRONNEMENTALE CONCRÈTE ET VISIBLE À L'ÉCHELLE DU GROUPE



Le sens de l'action du Groupe SNCF doit être largement partagé avec les salariés.

Une négociation de groupe avec les représentants des salariés doit avoir lieu. C'est l'objet du projet d'accord de groupe sur la responsabilité sociale d'entreprise. Un tel accord doit :

- **matérialiser concrètement** dans le travail et la vie des cheminots les enjeux environnementaux, sociaux et sociétaux auxquels ils contribuent ;
- **mettre en valeur** cet apport de notre groupe à l'ensemble de la société ;
- **permettre que** les salariés aient « *voix au chapitre* » dans la stratégie du groupe



en lien avec d'autres parties prenantes (associations d'usagers, associations de défense de l'environnement, collectivités territoriales, etc.) ;

- **enfin ce sont aussi de nouveaux droits** à l'échelle du groupe qui doivent être posés dans ce cadre : quel maintien des droits des salariés en cas de mobilité entre les sociétés (ferroviaires et non ferroviaires) du groupe, quelle valorisation des parcours professionnels au sein du groupe, quelle disposition d'insertion et de maintien dans l'emploi des plus fragiles (travailleurs handicapés, etc.), quelles protections des salariés en cas de transformation (accompagnement social du changement)... ●





VALORISONS DAVANTAGE L'UTILITÉ SOCIALE DE LA SNCF DANS TOUTES SES ACTIONS

Des messages simples doivent être portés, qui permettent de rappeler régulièrement au public l'apport du groupe SNCF à l'ensemble de la société. Pour cela, il est indispensable :

- **de publier régulièrement** au grand public des indicateurs de cette utilité aux niveaux environnemental et sociétal (combien de pollution évitée chaque mois, quel évitement de l'accidentologie routière, etc.) tout en affichant des objectifs ambitieux sur ces sujets ;
- **mettre en œuvre** des opérations volontaristes en faveur de la transition écologique et de la mobilité durable (mobiliser davantage notre foncier en faveur des énergies renouvelables, de l'évitement de l'usage de l'automobile en cœur d'agglomération par l'aménagement

de Parkings relais à proximité de gares en périphéries...);

- **de concentrer et rendre visibles** nos actions en faveur de l'insertion et de la lutte contre la pauvreté notamment par le biais de la Fondation SNCF mais aussi de certaines de ses structures d'action sociale qui pourraient être mieux utilisées dans le cadre de partenariats et de mutualisation. ●



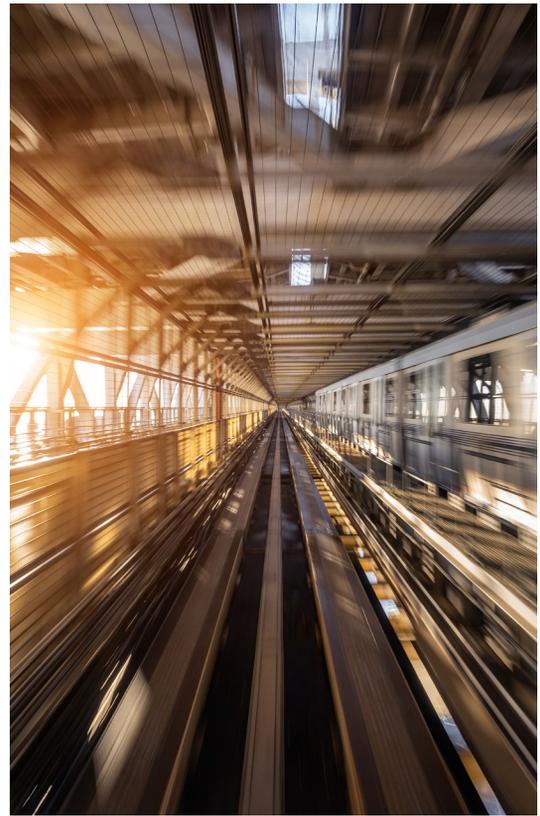
OSONS PORTER UNE POLITIQUE EUROPÉENNE QUI CHANGE RÉELLEMENT LA DONNE POUR MISER SUR LE FERROVIAIRE DE DEMAIN

Dans le cadre d'un green-deal appliqué aux transports et à la faveur de l'année européenne du rail l'Union Européenne doit concrétiser les objectifs qu'elle se fixe par des actes forts, en promouvant de nouveaux choix concrets en faveur du secteur ferroviaire. Les conditions en sont les suivantes :

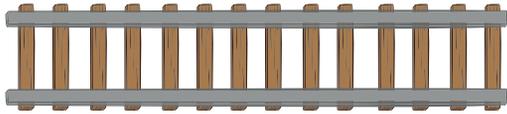
- **une fiscalité écologique** européenne commune, redistributive, incitative et ciblée sur les motorisations les plus polluantes pour assurer l'atteinte des objectifs fixés en matière de transfert modal vers le train ;
- **une neutralisation** au regard des critères de Maastricht de toute dette publique correspondant à des investissements stratégiques sur le réseau ferroviaire.
- **un changement radical** de politique

européenne pour permettre un soutien de l'Etat au fret ferroviaire autour d'un pôle public puissant (gratuité des péages, soutien au transport combiné et au wagon isolé en lien avec les infrastructures stratégiques notamment les grands ports, fiscalité réduite, fin des règles de limitation d'intervention publique sur dix ans inadaptées à la situation économique réelle du fret ferroviaire, et anachronique au regard de la crise sanitaire et de l'urgence climatique...) Cette orientation apparaît d'autant plus nécessaire que la crise sanitaire a démontré dans les faits l'importance stratégique de la logistique d'approvisionnement dont une partie doit rester à la mains des pouvoirs publics, notamment pour les besoins de gestion de crise. ●

- **une ligne budgétaire** de subventionnement de 15 milliards d'euros sur les dix prochaines années, dans le cadre du green-deal européen, dédiée aux investissements fret sur l'infrastructure du réseau français notamment pour le développement du transport combiné et des autoroutes ferroviaires ;
- **un soutien renforcé** de l'Europe aux métropoles pour développer le mass-transit ferroviaire et assurer la résilience en cas de crise.
- **une augmentation** des fonds affectés au "Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe" et d'une ligne budgétaire dédiée aux investissements pour le transport ferroviaire de voyageurs de longue distance, notamment en train de nuit ; l'élargissement de ces aides à l'investissement en matériel roulant dans le cadre de tout partenariat entre opérateurs ferroviaires européens, ayant pour objet le transport de voyageur par train de longue distance, afin d'inciter à la coopération plutôt que la compétition intracommunautaire..



- **un plan européen** de financement spécifique pour l'aide à la recherche et au développement sur les sujets majeurs du ferroviaire (amélioration de la qualité de l'air en milieu souterrain, réduction du bruit, traitement de la végétation sur les réseaux ferrés, développement de solutions technologiques innovantes, notamment sur les lignes de desserte fines, développement de la multimodalité dans le FRET,...).
- **une évolution** de la directive européenne sur les marchés publics afin de rendre obligatoire l'insertion de clauses sociales et environnementales objectivables et sélective dans les appels d'offre de délégation de service public ayant pour objet le transport ferroviaire de voyageurs. ●



ENGAGER ENCORE DAVANTAGE LE FERROVIAIRE AU CŒUR DES TERRITOIRES, DANS LE SERVICE AUX USAGERS ET LES SOLIDARITÉS



OPTONS POUR UN TRANSPORT FERROVIAIRE QUI SOIT DE NOUVEAU FACTEUR DE COHÉSION, DE LIEN SOCIAL ET DE L'ÉGALITÉ RÉPUBLICAINE ENTRE LES TERRITOIRES



Pas de service rendu au public, pas de lien social, sans une présence humaine de l'entreprise dans les territoires. Comme l'a fortement exprimé la Défenseure des droits conformément à la raison d'être du groupe SNCF, l'accès à la mobilité ferroviaire doit se faire dans des conditions équivalentes pour tous les citoyens quel que soit leur lieu de vie, leur équipement, leurs aptitudes numériques ou leur âge. Dans cet objectif, il est indispensable de :

- **réhumaniser les gares** et notamment les services au guichet en commençant par les lieux où la demande est la plus criante ;
- **faire que les gares redeviennent des lieux de service public** de proximité, et ce faisant, un lieu de relation quotidienne avec les citoyens du territoire ;
- **engager une réflexion** entre les partenaires sociaux des branches

professionnelles et les pouvoirs publics sur le rôle de secteur ferroviaire comme pourvoyeur d'emplois dans les territoires à l'heure de la transition écologique et des transitions professionnelles (transferts modaux, reconversions de certains secteurs industriels...

- **mobiliser le foncier SNCF** pour promouvoir des solutions intermodales innovantes en lien avec des collectivités territoriales dans un objectif de transition écologique : transformation d'anciennes installations terminales embranchées (ITE) en plateformes de transport logistique zéro émission pour desservir les derniers kilomètres, aménagement des zones relais à l'entrée des zones à faibles émissions (ZFE), renforcement et accélération du "plan vélo" de Gares et Connexions, réflexion à engager avec les autorités organisatrices sur la couverture des "zones blanches" pour raccorder aux gares par des solutions de transport souples et à faibles émissions... ●





RÉCONCILIONS LES ENJEUX DE DÉVELOPPEMENT SOCIAL ET L'AMÉLIORATION DU SERVICE AUX USAGERS

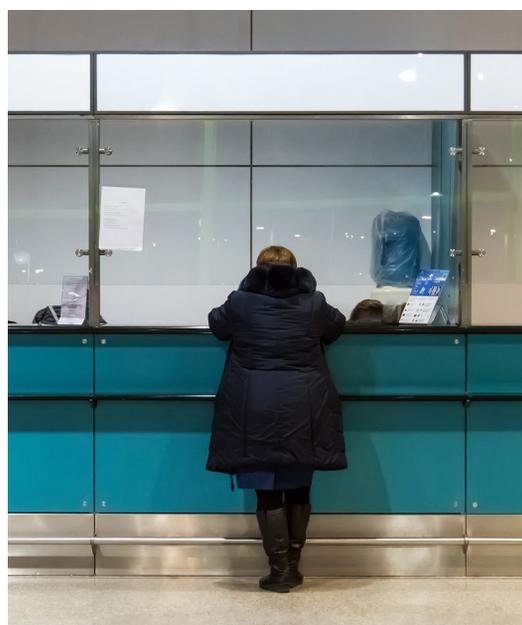


La qualité du service rendu est la résultante directe de la qualité du travail des femmes et des hommes qui réalisent le transport ferroviaire. La demande sociale est forte de pouvoir maintenir des échanges de personne à personne dans la relation quotidienne entretenue par la SNCF avec les citoyens/ voyageur. La fiabilité et la sécurité sont par ailleurs directement connectés aux moyens qui y sont alloués et à une formation adéquate. Pour faire du social un enjeu d'amélioration du service, nous proposons de :

→ **faire inscrire** dans les appels d'offre relatifs aux services publics ferroviaires des clauses sociales et environnementales qui tiennent compte de la qualité sociale du service rendu aux voyageurs, de la qualité et du nombre suffisants d'emplois qui y sont affectés dans la durée... ;

→ **développer les formations** et les objectifs "système" qui doivent permettre à chaque cheminot, quels que soient son activité et son niveau de responsabilité, de viser le meilleur impact possible de son action sur la qualité de service ;

→ **réhumaniser les trains et les gares** pour une amélioration de la sûreté et de la sécurité là où les enjeux sont plus prégnants. ●





FAISONS DES ACTIVITÉS FERROVIAIRES UN VECTEUR DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET SOCIAL INCLUSIF ET SOLIDAIRE ENVERS LES PLUS FRAGILES ET LES PLUS DÉFAVORISÉS

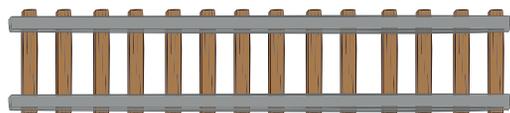
Le transport ferroviaire a une vocation sociale historique. La SNCF a permis à de nombreux jeunes de tous les milieux, y compris les plus modestes, d'être formés à un emploi qualifié et de jouer pleinement de son rôle d'ascenseur social. Par des politiques tarifaires adaptés aux populations les moins favorisées, le chemin de fer a l'accès du plus grand nombre à la mobilité y compris en vue loisirs. Cette vocation a été prolongée dans les actions volontaristes de la Fondation SNCF. Dans le rôle central que le ferroviaire aura à jouer pour une transition écologique des transports, cette dimension doit être renforcée. Pour ce faire, des engagements doivent être pris pour :

→ **promouvoir toutes les diversités par l'inclusion**, le droit à la différence et l'égalité des chances par des actions au sein du group public ferroviaire et envers le public ; participer à une alliance inter-entreprises dans les territoires pour assurer la promotion et le développement de ces valeurs ;



- **développer davantage et faire connaître** les dispositifs de lutte contre l'exclusion (programme d'insertion, service social de terrain à la rencontre des personnes fragiles et exclues, actions de lutte contre l'exclusion à renforcer encore au sein de la Fondation SNCF et articulation de ces différents niveaux d'action) ;
- **investir massivement dans les centres de formation** des apprentis pour ouvrir encore davantage l'accès aux métiers ferroviaires à tous les jeunes en recherche de formation et d'emploi.
- **dans le cadre de mécénats de compétences**, permettre à tous les salariés de la branche ferroviaire de s'investir dans des activités bénévoles portées par la Fondation SNCF en direction des personnes en précarité ou en exclusion (développer un "service social bénévole" ouvert à tous les cheminots de la branche et porté par la Fondation SNCF).
- **renforcer la coordination** avec les organismes de sécurité sociale afin de viser un droit portable aux tarifs ferroviaires solidaires (envoi direct de la carte TER solidaire aux éligibles) pour les publics les moins favorisés, en lien et place d'un droit quérable que beaucoup de bénéficiaires potentiels sont susceptibles d'ignorer. .
- **promouvoir un droit annuel** au déplacement ferroviaire de loisirs pour les personnes en très grandes précarité. ●





REFONDER UN CONTRAT SOCIAL À LA HAUTEUR DES ENJEUX DE TRANSFORMATION DU SECTEUR FERROVIAIRE



PROMOUVOIR UN CADRE SOCIAL D'AVENIR POUR LES MÉTIERS DU FERROVIAIRE GRÂCE À UNE BRANCHE PROFESSIONNELLE FORTE ET ATTRACTIVE



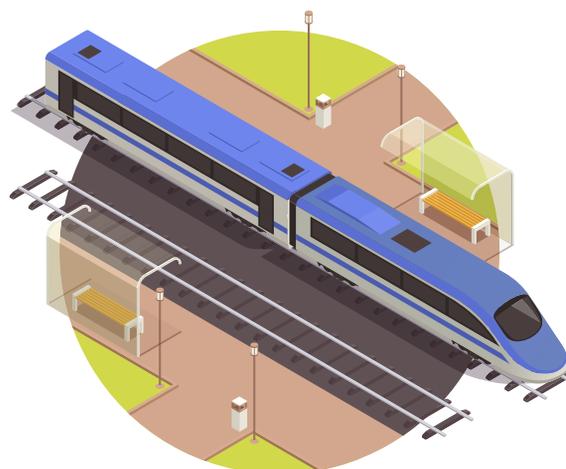
Il n'y a pas d'utilité et d'efficacité économique sans des métiers bien maîtrisés et bien exercés. .

Chaque salarié doit avoir une vision claire de l'apport de son métier à l'activité à laquelle il contribue. C'est la première motivation de l'engagement de chacun dans son travail que de comprendre la valeur de ce qu'il fait. Enfin, une juste valorisation des spécificités et des contraintes propres aux métiers du ferroviaire doit se matérialiser par des garanties adaptées au niveau de la branche, des entreprises ferroviaires et du groupe SNCF. ●

- **Une convention collective**, de la branche ferroviaire finalisée, fixant des normes minimales auxquelles les entreprises ne puissent pas déroger et prévoyant un « sac à dos social » en cas de changement d'entreprise. Une telle régulation est indispensable pour interdire une course au plus bas coût salarial qui nuirait autant aux cheminots qu'aux voyageurs et in fine serait néfaste au développement du secteur ferroviaire ;
- **la garantie d'un cadre social commun** au sein du groupe SNCF, afin de préserver la cohésion sociale du groupe et les mobilités transverses en son sein, qui sont un gage de l'enrichissement des compétences des personnels ;

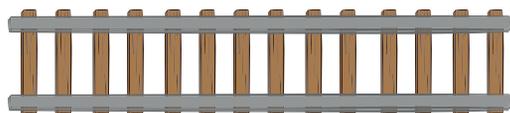
- **une attractivité des métiers ferroviaires** grâce à la possibilité de parcours professionnels valorisants définis par le paritarisme de branche et une validation des compétences par des titres professionnels homologués des formations métiers.
- **La possibilité de « Vivre et travailler au pays »** qui sera le meilleur moyen pour les salariés d'agir en acteur quotidiennement impliqué dans le lien social et territorial que la SNCF veut incarner. Cela suppose la mise au point d'une vraie gestion prévisionnelle des emplois cheminots par bassin de vie. Dans cet objectif les autorités organisatrices régionales peuvent aussi jouer un rôle par l'insertion de clauses sociales dans les appels d'offre concernant des délégations de service public.

- **un dispositif innovant de sécurisation** et de développement de l'emploi, négocié au niveau de la convention collective ferroviaire, afin de faciliter la mobilité professionnelle entre les entreprises dans des conditions de confiance pour les personnels (mobilité volontaire sécurisée, bourse d'emploi de la branche, reclassements prioritaires et solidaires...);
- **une évolution du système de rémunération** qui permette d'assurer l'équité entre les catégories et les divers statuts d'emplois (CDI, statut cheminot...), de mieux prendre en compte les importantes sujétions des métiers ferroviaires (travail de nuit, de week-end et jours fériés), d'augmenter la partie « sécurisée » de la rémunération des cheminots, d'assurer une dynamique annuelle et d'ouvrir un juste partage des gains de productivité réalisés.
- **la mise en place d'une protection sociale** servie par une caisse de branche unique et améliorée par une couverture complémentaire santé et prévoyance de haut niveau pour l'ensemble des salariés de la branche qu'ils soient sous contrat de droit privé ou au statut.



- **des dispositifs de prise en charge de la pénibilité** et de l'inaptitude étendus et améliorés, en lien avec les spécificités des métiers de la production et de l'organisation du travail.
- **la promotion d'une culture de compromis gagnants-gagnants** afin d'impliquer davantage les cheminots dans les évolutions économiques nécessaires en leur permettant d'y trouver un bénéfice. Cette approche « gagnant-gagnant » doit être systématiquement recherchée et reposer sur une discussion systématique et transparente entre partenaires sociaux sur les enjeux économiques à relever, les moyens pour y parvenir et les justes compensations à mettre en œuvre au bénéfice des salariés.. ●





MIEUX PARTAGER LES DÉCISIONS ET LE DIALOGUE SOCIAL DANS UN CONTEXTE DE FORTE TRANSFORMATION

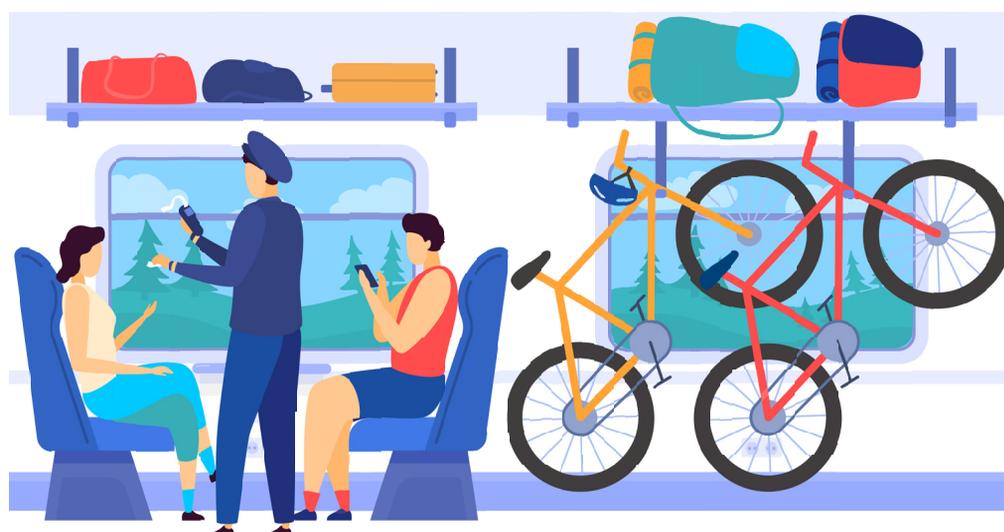


RAPPROCHONS LE DIALOGUE SOCIAL DES RÉALITÉS DU TERRAIN ET DE LA PRODUCTION



La réforme des instances de représentation du personnel a éloigné du terrain les lieux de concertation, de consultation, de réclamation et de négociation. Dans une entreprise de production industrielle comme la SNCF il faut reconnecter le dialogue social avec la réalité du travail, à différents niveaux :

- **mettre en place** un lieu de dialogue de proximité pour répondre aux enjeux des conditions de travail et de la sécurité au travail dans chaque établissement ;
- **instituer une commission paritaire** prospective et décisionnelle sur la gestion de l'emploi et la prévention des risques liés aux transformations (notamment RPS) à l'échelle de chaque bassin de vie ;
- **réunir régulièrement** les représentants des métiers de la production pour une concertation sur tous les enjeux du métier (évolutions techniques ou procédurales, transformations...). ●





METTONS EN PLACE DES PROCESSUS DE PILOTAGE ET DE SUIVI DÉMOCRATIQUES

Face aux enjeux de transformation en cours, **les salariés et leurs représentants** doivent être associés plus directement aux décisions qui impactent l'évolution de l'entreprise et le sens de leur engagement. Cela nécessite :

- **la mise en place de vrais comités** de pilotage sur l'évolution des différents éléments structurants du pacte social ;
- **la mise en place d'un comité** de pilotage de l'accord de groupe "stratégie RSE" ouvert aux parties prenantes et décliner ce pilotage RSE ouvert à l'échelle des territoires ;
- **l'ouverture de négociations** sur les conditions de l'externalisation et de la sous-traitance dans les différentes activités. ●



DÉMOCRATISONS D'AVANTAGE LES LIEUX DE DÉCISION STRATÉGIQUE DU SECTEUR FERROVIAIRE

La stratégie décidée en haut finit toujours par avoir des incidences sur les réalités quotidiennes des travailleurs. Dans une entreprise et un secteur qui se revendiquent hautement responsables sur le plan social et sociétal, les salariés doivent pouvoir prendre part directement aux décisions stratégiques qui les concernent. Cela nécessite :

- **d'activer un conseil national des mobilités**, de la logistique et du développement durable associant tous les acteurs du secteur des transports et de l'environnement, dont les représentants des salariés, sous la présidence de l'Etat. Ce conseil doit pouvoir se saisir de toute question et être consulté sur tout projet de loi ou de règlement concernant le secteur des mobilités. Une large publicité des débats en son sein devrait être faite. Un tel lieu d'échange doit permettre de prévenir des situations de conflictualité ou des incohérences qui sont préjudiciable à tous. ;
- **d'augmenter le nombre de représentants**



dans les conseils d'administration du groupe public unifié qui ne permet pas une représentation de toutes les parties prenantes, ni même de toutes les composantes des pouvoirs publics ;

- **de viser à minima une représentation** des usagers et des associations de défense de l'environnement dans les conseils d'administration du groupe.
- **d'augmenter le nombre de représentants** des salariés dans ses conseils d'administration en les portant à 50% ainsi que cela est pratiqué dans d'autres pays européens et comme le revendiquent à un niveau interprofessionnel les signataires du pacte du pouvoir de vivre. ●



**POUR UN SYSTÈME FERROVIAIRE
PLUS ÉCOLOGIQUE & SOLIDAIRE,
FONDATEUR DU MONDE À VENIR**