



LES 42 AMENDEMENTS DE LA CFDT

POUR GAGNER, CONTINUONS À COMBINER MOBILISATION ET FORCE DE PROPOSITION !

Le projet de réforme pour un pacte ferroviaire entre dans une seconde phase avec son examen au Sénat. À l'approche de cette échéance, l'appel de l'interfédérale à un renforcement de la mobilisation pour la journée du 14 mai a été entendu. **Il faut poursuivre cet effort.**

La *Vot'action*, lancée le 14 mai et pour une semaine, confirmera sans aucun doute la détermination des cheminots. Il est très important que nous soyons les plus nombreux possible à nous exprimer dans le cadre de cette action spécifique. Forte de ce soutien, la CFDT n'entend s'interdire aucune voie d'action dans l'intérêt des cheminots.

C'est pourquoi, fidèle à sa stratégie, la CFDT proposera pas moins de 42 amendements auprès des différents groupes politiques du Sénat, permettant de préserver nos droits et d'offrir le maximum de garanties aux salariés du Groupe public et de la branche.

Malgré un délai très contraint lors de l'examen du projet de loi à l'Assemblée nationale, la CFDT avait déjà porté 20 amendements aux parlementaires. Cette démarche avait permis l'ouverture des premières dispositions protectrices,

malheureusement très insuffisantes. En persévérant dans cette action revendicative auprès des sénateurs et du gouvernement, la stratégie de la CFDT est claire : elle n'attendra pas que la loi soit votée pour faire un maximum de propositions afin d'obtenir un maximum de garanties pour les salariés (mise en place du volontariat, droit au transfert avec option de refus, droit au retour à la SNCF, portabilité du statut et des droits, garantie et pérennisation des droits sociaux en vigueur dans le Groupe public ferroviaire).

Nous entrons donc dans une phase décisive et la CFDT est pleinement mobilisée pour agir face à cette réforme qu'elle n'a pas voulue. La CFDT agira sans relâche pour faire entendre ses positions et ses propositions en continuant d'articuler aussi longtemps que nécessaire rapport de force et force de proposition. Nous vous proposons de passer en revue les 42 amendements. ☺☺☺



AMENDEMENT N° 1

MAINTIEN DE LA NATURE JURIDIQUE D'ÉPIC POUR LES ENTITÉS DU GROUPE PUBLIC FERROVIAIRE

Cela est nécessaire afin de contrer la transformation inutile et dangereuse des trois ÉPIC en sociétés anonymes.

AMENDEMENT N° 2

MAINTIEN D'UNE ACTIVITÉ DE TRANSPORT DE MARCHANDISES AU SEIN DU GROUPE PUBLIC UNIFIÉ

La notion de transport de marchandises a disparu des missions du Groupe entre la loi de 2014 et la réforme. Il s'agit d'éviter une cession de cette activité, tant pour Geodis que pour Fret SNCF, en l'inscrivant dès à présent dans la loi.

AMENDEMENT N° 3

LE CARACTÈRE INDISSOCIABLE ET SOLIDAIRE DE LA SNCF ET DE SES FILIALES AU SEIN D'UN GROUPE PUBLIC FERROVIAIRE UNIFIÉ

Cela vise à confirmer l'unité sociale établie en 2014. Le caractère indissociable et solidaire permet d'éviter la cession des nouvelles filiales et d'introduire le principe d'un socle unique de droits sociaux au sein du Groupe et d'un droit à la mobilité avec continuité du contrat de travail dans toutes les entités du Groupe.

AMENDEMENT N° 4

GARANTIE D'INCESSIBILITÉ DES CAPITAUX PUBLICS DU GROUPE PUBLIC UNIFIÉ

Cela vise à confirmer, en plus de la détention intégrale par l'État, l'impossibilité légale de céder le capital des sociétés du Groupe public unifié.

AMENDEMENT N° 5

OBJET SOCIAL DÉFINI GARANTISSANT LA COHÉSION SOCIALE ET LA COHÉRENCE ÉCONOMIQUE DU GROUPE PUBLIC FERROVIAIRE UNIFIÉ AU SEIN DU SYSTÈME DE TRANSPORT FERROVIAIRE NATIONAL

La SNCF – structure de tête – est la clé de voûte de l'unité sociale et de la cohérence économique du Groupe. Le détail de ses missions doit être repris dans un objet défini par la loi, donc non modifiable par les statuts de SNCF. Cela consacre aussi la notion de « société à objet social défini » pour la SNCF.

AMENDEMENT N° 6

LE MAINTIEN DES EMPLOIS AU STATUT AU SEIN DU GROUPE PUBLIC UNIFIÉ ET DE SES FILIALES FERROVIAIRES ET LA MOBILITÉ DU PERSONNEL AU SEIN DU GROUPE

Sans cette disposition, les nouvelles structures juridiques du Groupe (Fret SNCF, futures filiales ferroviaires, etc.) ne peuvent pas employer les agents à statut.

AMENDEMENT N° 7

LE RATTACHEMENT DES GARES À SNCF RÉSEAU SOUS LA FORME D'UNE DIRECTION D'ACTIVITÉ INTÉGRÉE

Il s'agit d'éviter la filialisation de Gares & Connexions, tout en lui donnant une forme d'autonomie nécessaire au sein de SNCF Réseau.



AMENDEMENT N° 8

CONDITIONS DE RECOURS À L'EMPRUNT – SNCF RÉSEAU

Il s'agit d'éviter, par un processus de garantie de l'État, que la transformation de Réseau en SA se paie par un renchérissement des taux d'intérêt quand elle a recours à l'emprunt.

AMENDEMENT N° 9

MAINTIEN D'UNE ACTIVITÉ DE TRANSPORT DE MARCHANDISES AU SEIN DU GROUPE SNCF MOBILITÉS

En complément de l'amendement n° 2, il s'agit cette fois de pérenniser plus précisément cette activité au sein de Mobilités plutôt que seulement au niveau du Groupe.

AMENDEMENT N° 10

LA CONTINUITÉ DU RÉGIME D'EXONÉRATION FISCALE DE LA DOTATION VERSÉE PAR SNCF À SNCF RÉSEAU

Il s'agit d'un amendement technique visant à éviter un impact fiscal négatif en raison du changement juridique d'entreprise. Aujourd'hui, le dividende de Mobilités reversé à Réseau est exonéré de charges fiscales.

AMENDEMENT N° 11

LA REPRÉSENTATION DU PERSONNEL UNIFIÉE AU SEIN DU GROUPE PUBLIC FERROVIAIRE UNIFIÉ

Il s'agit de reprendre l'organisation d'une représentation du personnel exactement comme au sein d'une entreprise unique – et comme dans l'actuel Groupe public ferroviaire –, mais en tenant compte du nouveau périmètre établi par la loi et du risque des futures filialisations.

AMENDEMENT N° 12

LA NÉGOCIATION DES ACCORDS COLLECTIFS AU NIVEAU DU GROUPE PUBLIC FERROVIAIRE EN VUE D'UN SOCLE SUBSTANTIEL DE DROITS COMMUNS IDENTIQUES ET L'APPLICATION D'UN PRINCIPE DE SUBSIDIARITÉ

Comme cela a été posé en 2014, les droits des cheminots doivent être identiques au sein du Groupe, sauf adaptations nécessaires prévues par un accord-cadre. Il s'agit de contrer la volonté de la direction de faire du droit social sur mesure partout et de préserver l'unité sociale du Groupe.

AMENDEMENT N° 13

CONTINUITÉ DES IRP ET DE LA REPRÉSENTATIVITÉ SYNDICALE DANS LE GROUPE PUBLIC FERROVIAIRE UNIFIÉ APRÈS LE 1^{ER} JANVIER 2020

Il s'agit d'assurer que les institutions représentatives du personnel, issues des élections de novembre 2018, ne tombent pas avec les changements juridiques prévus au 1^{er} janvier 2020.

AMENDEMENT N° 14

COMPOSITION DES ORGANES DE GOUVERNANCE DES ENTITÉS DU GPF : POUR UNE REPRÉSENTATION DES PARTIES PRENANTES ET CONSTITUANTES

Cet amendement fixe la composition des Conseils d'administration et de surveillance en assurant une représentation identique des administrateurs-représentants des salariés. Il fixe aussi une représentation systématique des clients et usagers.

AMENDEMENT N° 15

LA PÉRÉQUATION D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ENTRE LES SEGMENTS DU SERVICE TGV

Il s'agit d'un amendement technique visant à assurer le financement des segments non rentables du TGV par une plus forte tarification des segments rentables.

AMENDEMENT N° 16

L'OBLIGATION D'ASSURER DES DESSERTES D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE LIÉES À L'OCTROI DES DESSERTES SUR DES SEGMENTS RENTABLES DU SERVICE TGV

Cela vise à éviter que les nouveaux opérateurs entrants « captent » une partie des marges des segments rentables sans assurer les dessertes non rentables qui resteraient à la charge de la SNCF. Il y aurait ainsi la création d'une obligation d'achat lié aux sillons sur les dessertes non rentables.

AMENDEMENT N° 17

LA TRANSCRIPTION EN DROIT NATIONAL DES CONDITIONS D'ATTRIBUTION DIRECTE EN RAISON DES MOYENS DES AUTORITÉS ORGANISATRICES DES TRANSPORTS

Pour maximiser le cadre des exceptions prévues par le 4^e paquet ferroviaire sur le recours obligatoire à la concurrence, certaines régions ne veulent pas y faire appel. Il s'agit de leur donner plus de possibilités de confirmer la SNCF dans son rôle d'opérateur public.

AMENDEMENT N° 18

LA CRÉATION D'UN INSTITUT PUBLIC DE LA DONNÉE AFIN DE GARANTIR UN ACCÈS ÉQUITABLE ET DURABLE

C'est un amendement technique pour permettre d'analyser sur les bases de données objectives le bilan des ouvertures à la concurrence. Il s'agit aussi de réguler la confidentialité de certaines données couvertes par le secret industriel et commercial.

AMENDEMENT N° 19

GARANTIE DE CONTINUITÉ DU CONTRAT DANS LA BRANCHE FERROVIAIRE EN CAS DE TRANSFERT

Il s'agit d'interdire les manœuvres d'entreprises ferroviaires privées qui viseraient à réaffecter certains métiers dans des établissements distincts dépendant d'une autre branche, donc d'une autre CCN. Cela est très important, car le maintien des salariés dans la branche ferroviaire est la garantie de la portabilité des droits introduite par l'Assemblée nationale.

AMENDEMENT N° 20

UNE CLARIFICATION SUR L'EXCLUSION DES ACTIVITÉS DE MAINTENANCE

Notre objectif est d'exclure toute la maintenance de l'ouverture à la concurrence et pas seulement la maintenance lourde.

AMENDEMENT N° 21

LA DÉTERMINATION DU CONTENU DES CLAUSES SOCIALES À INTÉGRER AUX CONTRATS DE SERVICE PUBLIC (PARTIELLEMENT RETENU PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE)

Sur la base d'un amendement CFDT, l'Assemblée nationale a posé le principe selon lequel les cahiers des charges des appels d'offres comporteraient des clauses sociales. Il s'agit de préciser quel devrait être leur contenu : engagements sur l'emploi, sur les droits sociaux, etc.

AMENDEMENT N° 22

LA MISE EN PLACE DU VOLONTARIAT DANS LE CADRE DES TRANSFERTS

Il s'agit d'assurer que tous les transferts se fassent sur la base du libre choix du salarié, donc pas de transfert obligatoire. Le volontariat doit cependant être encadré pour éviter un « mercato » : c'est ce que propose cet amendement CFDT.

AMENDEMENT N° 23

LA HIÉRARCHIE DES NORMES DANS LA BRANCHE

Cet amendement propose de rétablir une hiérarchie des normes dans la branche sur tous les sujets, par dérogation au Code du travail, en raison des spécificités du ferroviaire.

AMENDEMENT N° 24

L'ANTICIPATION ET L'EXTENSION D'UN VOLONTARIAT ENCADRÉ EN VUE DES TRANSFERTS D'ACTIVITÉ

Dans la continuité de l'amendement n° 22, il s'agit d'assurer que tous les transferts se fassent sur la base d'un libre choix du salarié.

AMENDEMENT N° 25

LE DROIT AU TRANSFERT AVEC OPTION DE REFUS DU SALARIÉ

Cet amendement précise que le refus de transfert du salarié oblige son reclassement au sein de son entreprise d'origine et pas le licenciement.

AMENDEMENT N° 26

LA SURVIVANCE DES DROITS INDIVIDUELS EN L'ABSENCE D'ACCORD DE SUBSTITUTION

Il s'agit de poser un filet de protection. En cas d'échec de la renégociation d'accords dans les 15 mois, les salariés conservent au moins tous les droits individuels tant que dure leur contrat de travail. Cela incite à trouver des accords positifs.

AMENDEMENT N° 27

DIFFÉRÉ DU DÉLAI DE SURVIVANCE DES ACCORDS APRÈS DÉNONCIATION SUIVANT LA RÉALISATION D'ÉLECTIONS PROFESSIONNELLES PERMETTANT LA MESURE DE LA REPRÉSENTATIVITÉ

Cet amendement vise à faire courir le délai de 15 mois à compter du résultat des élections dans l'entreprise reprenneuse afin de permettre la négociation d'accords sur une vraie base de représentativité.

AMENDEMENT N° 28

LA PORTABILITÉ DU STATUT POUR LES SALARIÉS TRANSFÉRÉS ET LA SUSPENSION D'APPLICATION PENDANT LA DURÉE DU TRANSFERT

Il vise à maintenir au statut les salariés transférés, avec suspension de l'application effective de certains droits qui y sont liés plutôt que de les transférer sous contrat de droit privé avec certains droits hérités du statut.

AMENDEMENT N° 29

LA PORTABILITÉ DU DROIT AUX ALLOCATIONS FAMILIALES SUPPLÉMENTAIRES

C'est un point important non traité dans l'actuel projet de loi puisque les « allocations » ne sont pas incluses dans la rémunération de référence prise en compte.

AMENDEMENT N° 30

EXTENSION DE LA PORTABILITÉ DE CERTAINS DROITS AU SEIN DE LA BRANCHE À TOUS LES SALARIÉS ISSUS DU GROUPE PUBLIC FERROVIAIRE

Cet amendement vise à confirmer l'extension de la portabilité des droits pour les salariés du Groupe public ferroviaire issus de Mobilités, pas seulement ceux du cadre permanent, mais aussi les contractuels. Ce sujet a été partiellement traité par l'Assemblée nationale en première lecture, mais ne concerne pour le moment que les cheminots actuellement au statut. La CFDT demande son extension également aux cheminots contractuels. ☺☺☺

AMENDEMENT N° 31

LA GARANTIE DE L'EMPLOI ET LE DROIT AU RETOUR

Il consacre un droit au retour dans le GPF en cas de défaillance du repreneur ou de restriction du service ayant un impact sur l'emploi.

AMENDEMENT N° 32

REPRISE DE L'ANCIENNETÉ EN CAS DE MOBILITÉ DANS LA BRANCHE FERROVIAIRE

Il pose le principe d'une ancienneté universelle dans la branche ferroviaire : l'ancienneté dans la branche est reprise pour l'application de tous les droits afférents dans l'entreprise.

AMENDEMENT N° 33

LA CONTINUITÉ DES CONTRATS DE TRAVAIL AU SEIN DU GROUPE PUBLIC FERROVIAIRE EN CAS DE FILIALISATION PAR SNCF MOBILITÉS D'UNE ACTIVITÉ CONVENTIONNÉE

Pour éviter le dumping social interne, en cas de filialisation SNCF à la demande d'une autorité organisatrice, les salariés seront mis à la disposition de la filiale et conserveront ainsi tous leurs droits.

AMENDEMENT N° 34

LA CONTINUITÉ DES DROITS DANS LE RÉGIME SPÉCIAL DE SÉCURITÉ SOCIALE

Il vise à maintenir le bénéfice du régime de sécurité sociale de la CPRP en cas de transfert, sans préjudice de l'application de droits nouveaux (mutuelle, prévoyance, etc.).

AMENDEMENT N° 35

L'INSTITUTION D'UN SYSTÈME DE PROTECTION SOCIALE DE BRANCHE

Il élargit à tous les salariés de la branche le régime de sécurité sociale de la CPRP et donne la possibilité à la CPRP de répondre à des appels d'offres sur la complémentaire santé et la prévoyance. Il s'agit de créer un nouveau système de protection sociale à deux étages, ambitieux et pérenne, sur la base du régime spécial des cheminots.

AMENDEMENT N° 36

LA SÉCURISATION DES PARCOURS ET LA SOLIDARITÉ DE BRANCHE

Il crée un volet supplémentaire obligatoire à la CCN du ferroviaire. La négociation de ce volet au sein de la branche visera à sécuriser l'emploi et les parcours professionnels interentreprise (priorité de réembauche en cas de plan social, bourse à l'emploi de branche, etc.).

AMENDEMENT N° 37

LA NÉGOCIATION EN AMONT DE LA DÉFINITION DU MARCHÉ DE DÉLÉGATION DE SERVICE PUBLIC

Il fixe un processus obligatoire de concertation entre les autorités organisatrices des transports et les organisations syndicales, puis un processus de négociation des clauses sociales des marchés.

AMENDEMENT N° 38

L'OBLIGATION DE RECOURS À LA SUGE

Il s'agit de garantir un haut niveau de sûreté dans les emprises ferroviaires en obligeant les nouveaux opérateurs à recourir à la SUGE et non pas à des sociétés privées. Cet amendement consolide la pérennité de la SUGE.

AMENDEMENT N° 39

LA GARANTIE DU MAINTIEN DE LA PROPRIÉTÉ DES GARES AU SEIN DU GROUPE PUBLIC FERROVIAIRE

Il consacre la nature publique et inaliénable des biens immobiliers liés aux gares.

AMENDEMENT N° 40

L'ADAPTATION ET L'EXTENSION DU CHAMP D'APPLICATION DE LA CCN DE LA BRANCHE FERROVIAIRE

Il vise à faire passer par la loi l'extension du champ à la restauration ferroviaire et à la manutention ferroviaire au bénéfice des salariés de ces secteurs.

AMENDEMENT N° 41

L'ÉVALUATION PRÉVISIONNELLE DE LA CONTRIBUTION DE LA POLITIQUE GLOBALE À L'ATTEINTE DES OBJECTIFS FIXÉS PAR LA LOI DE TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

Il pose le principe d'une évaluation de cette réforme au regard des objectifs que la France s'est fixés en matière de transition énergétique, le rôle dévolu au ferroviaire en matière de développement durable étant relativement absent.

AMENDEMENT N° 42

LA DISTINCTION DE LA PROCÉDURE D'HABILITATION ET DE LA PROCÉDURE LÉGISLATIVE ORDINAIRE

Cet amendement prend la communication du gouvernement au pied de la lettre. Comment ? Avec le remplacement progressif des ordonnances par une loi « ordinaire ». Cela vise à mettre fin à une méthode de réforme qui confisque les débats démocratiques. Tous les sujets de fond sur lesquels une disposition d'ordonnance est proposée doivent faire l'objet de dispositions légales ordinaires complètes. ●●

14 MAI

Début de la consultation
Vot'action auprès des
cheminots

16 MAI

Audition de la ministre au
Sénat et présentation des
amendements soutenus
par le gouvernement

18 MAI

Décision du TGI sur le
décompte des jours de
grève et paiement des
jours de repos

21 MAI

Résultat
de la consultation
des cheminots par le
Vot'action

29 MAI

Début de l'examen
du projet de loi
au Sénat

5 JUIN

Vote solennel des
sénateurs sur le projet de
loi de la réforme

© InfoCom FGTE CFTD Cheminots 2018 | Premier rédacteur graphiste Antonio-Bernard Tudor | Crédits photo DR, Freepik & Flaticon

J'ACCÈDE AUX OUTILS INTERACTIFS PAR UN SIMPLE CLIC



SITE INTERNET
www.cfdtcheminots.org



CHAÎNE WEBTV
www.youtube.com/user/cfdtcheminots



CFDT CHEMINOTS L'APPLI
Sur AppStore et GoogleStore



E-TRACTS & PUBLICATIONS
www.cfdtcheminots.org/publications/nos-tracts/