



LIAISON

N°116
3^E TRIMESTRE 2024

BULLETIN DE L'UNION INTERFÉDÉRALE DES TRANSPORTS



DOSSIERS

10 REVENDICATIONS MAJEURES
pour une flotte stratégique

SOUS-TRAITANCE À SNCF RÉSEAU :
le hold-up des entreprises du BTP

PRÉAMBULE

Le *Dumping social* concerne tous les travailleurs

PAGE

3



DOSSIER 1

10 revendications majeures pour une flotte stratégique

PAGE

4

DOSSIER 2

Sous-traitance à SNCF Réseau : le *hold-up* des entreprises du BTP

PAGE

8

SOMMAIRE

- 3 **PRÉAMBULE :**
Le *Dumping social* concerne tous les travailleurs
- 4 **DOSSIER 1**
10 revendications majeures pour une flotte stratégique
- 8 **DOSSIER 2 :**
Sous-traitance à SNCF Réseau : le *hold-up* des entreprises du BTP
- 11 **CONTACTS :**
Les UIT en territoires



LIAISON,
bulletin de l'Union Interfédérale
des Transports CGT. - N° 116
3^e trimestre 2024
CPPAP : 1225 S 06 709
263, rue de Paris-case 571-
93515 Montreuil cedex -
Tél. : 01 55 82 80 47 - Courriel : uit@cgt.fr
Directeur de la publication :
Patrick Rispal
Conception-réalisation :
Agence Comtown/FMR
Photos et illustrations :
Agence Comtown, IS, DR
Impression :
Rivet Presse Édition- Limoges



PRÉAMBULE

LE DUMPING SOCIAL

CONCERNE TOUS LES TRAVAILLEURS

Le 13^e Congrès de la Fédération des officiers de marine marchande (FOMM) s'est tenu le 28 mai dernier. Pour nos camarades marins, cette rencontre a été l'occasion d'échanger sur leur métier et sur leurs conditions de travail mais aussi de leur environnement professionnel.

Sur ce dernier point, ils sont témoins depuis plusieurs décennies d'une déréglementation qui a permis aux armateurs – mais aussi plus généralement aux chargeurs – de nettement tirer les réglementations vers le bas. Leur modèle social est justement de ne pas en avoir. Leur socle est la misère humaine et il est pour eux facile de recruter des marins payés une misère, corvéables à l'envie. Ils peuvent piocher leur main-d'œuvre dans bien des pays où les populations sont prêtes à accepter tout et n'importe quoi pourvu que ça puisse rapporter quelques dollars.

On aurait tort de croire que ce « modèle social » est circonscrit à la marine marchande.

Pour le patronat, la généralisation de ce régime sec à l'ensemble du monde du travail serait le rêve absolu : mise en concurrence des salariés, quasi-disparition des réglementations, détachements à profusion, etc.

L'ensemble des salariés, et singulièrement ceux des transports, doivent avoir cela à l'esprit.

C'est à la CGT et à son UIT d'informer de ces dangers du *dumping social* qui cernent et concernent tous les travailleurs.

La mainmise capitaliste a décidément bien des effets néfastes, et sur bien des aspects. Jamais rassasiée, elle n'a que pour but d'effacer ce qu'il reste d'entreprises publiques pour reprendre à son compte toutes les missions qui lui échappaient auparavant.

Chez SNCF Réseau, le recours à la sous-traitance se généralise, bien que maintes fois dénoncé par la CGT pour son manque de qualité et pour la dégradation de la sécurité. Des salariés ont payé de leur vie leur formation insuffisante et la coactivité dans un environnement dangereux.

Malgré cela, les entreprises de BTP continuent leur *hold-up* sur les marchés de la maintenance ferroviaire, plus rien ne semble les arrêter. Alors que l'État est le propriétaire du réseau, il ferme les yeux sur les désordres causés par la sous-traitance.

La CGT doit continuer d'alerter les élus sur les dangers encourus par ce recours de plus en plus prégnant de la sphère privée dans la maintenance d'un bien public.

10

REVENDICATIONS MAJEURES

POUR UNE FLOTTE STRATÉGIQUE



En juin dernier, la FOMM UGICT-CGT tenait son 13^e Congrès avec des délégués venus de tous les secteurs de navigation. Ce fut l'occasion d'adopter notre feuille de route en 10 propositions pour une flotte stratégique nationale intégrée dans la multimodalité CGT.



L'EUROPE ET LE CODE DES TRANSPORTS

Pourra-t-on enfin parler de registre français en l'absence d'application du Code du transport, des conventions collectives nationales ou du Code de la Sécurité sociale pour les résidents français ?

Aujourd'hui, nombre de compagnies exploitant des navires sous pavillon français RIF (registre international français) ou Wallis-et-Futuna inscrivent leurs marins français sous des contrats de droit étranger.

Cette technique permet de ne pas appliquer le Code des transports à ces derniers. Il est grand temps que cela cesse pour garantir leur sécurité, tant contractuelle que physique.

Sans remettre en cause le fait qu'un armateur crée son siège dans les territoires d'outre-mer, la FOMM revendique des contrats d'engagement maritime directs de droit français avec l'armateur pour tous les marins français ou résident en France.

Le RIF est largement plébiscité par les compagnies maritimes ainsi que par l'État français.

En effet, c'est bien le pavillon bleu-blanc-rouge qui flotte derrière ces navires. Ce qu'ils ne disent pas, c'est qu'à bord, le nombre de marins européens est extrêmement limité, seulement 25 % de la décision d'effectif minimum.

De plus, seulement le commandant et son suppléant doivent avoir un diplôme de langue et de droit français, et réduit à seulement un durant l'augmentation de la taille de flotte. La FOMM dénonce le fait que de nombreuses dérogations soient données sans aucune condition et que les manquements ne soient jamais sanctionnés.

Depuis dix ans la vie des armateurs s'est vue simplifiée administrativement et soulagée financièrement.

Un point important est la réduction des contributions à 11,6 % (au lieu de 35,6 %) à l'Enim. On nous dit que ce dispositif doit aider à soutenir l'emploi maritime, mais aujourd'hui le compte n'y est pas. Le nombre d'officiers Enim embarqués au prorata de la flotte RIF ne fait que diminuer dans la plupart des armements.

Nous revendiquons donc une augmentation du nombre d'Européens minimum à bord à 50 %.

Les marins naviguant au RIF et au cabotage international ou au long cours sont exemptés de payer l'impôt sur le revenu. Cette spécificité injuste rend le RIF attractif pour les marins français, au dépens des autres pavillons français. Ce n'est pas acceptable que le pavillon soit le critère prioritaire pour avoir cette exemption d'impôt.

Pour une meilleure équité devant l'impôt, nous demandons que la règle soit uniquement un rythme de travail d'au moins 3 semaines/3 semaines quel que soit le registre de navigation (1^{er} registre, RIF, Wallis-et-Futuna).

Sur le *dumping social*, la FOMM-CGT, aux côtés de la FNSM-CGT, a défendu les règles applicables aux ferries sur le Transmanche suite au Covid-19 et au Brexit. Par un préavis de grève commun, une semaine de mobilisation exceptionnelle en Méditerranée conclue par une journée de grève sur tous les ports en mars 2023 a conduit le secrétaire d'État à la Mer à concéder, par décret, d'étendre l'exclusion du RIF des ferries sur la Manche.

La proposition de loi du député Le Gac et les décrets d'applications, s'ils limitent la durée d'embarquement à 2 semaines, se contentent d'une régulation dans le cadre européen du Traité sur les prestations temporaires de service maritime.

La FOMM UGICT-CGT revendique que toute activité pérenne d'exploitation de lignes régulières de transport maritime à partir de ports français soit régie par la règle du traité européen sur la liberté d'établissement.

Nous pouvons noter ces derniers temps la mise en place de drones maritimes.

La loi écrite sous le mandat de Madame Girardin dispose qu'un drone est engin flottant de surface ou sous-marin opéré à distance ou par ses propres systèmes d'exploitation, sans personnel, passager ni fret à bord, sans que sa jauge brute puisse être supérieure ou égale à 100.

Cette nouvelle technologie, par l'absence de personnel à bord, apparaît comme un risque pour la navigation des navires aux alentours, notamment avec l'interrogation légitime de la réaction du drone en cas d'événement inattendu.

Nous demandons donc que la responsabilité d'un capitaine de navire abordé par un drone soit limitée, que les capitaines de drones de surfaces soient titulaires au minimum d'un brevet de capitaine 200 et qu'un navire d'assistance et de commandement soit en permanence présent dans les 500 mètres d'un drone en opération.



LE DROIT SOCIAL MARITIME

Concernant les retraites, nous sommes opposés au Net Wage qui induit un adossement de l'Enim à la Caisse nationale d'assurance vieillesse via Bercy sans accroître le nombre d'officiers à bord des navires sous RIF, bien au contraire.

Nous sommes dans l'une des rares professions qui ne bénéficie pas d'une complémentaire. Lors de nos derniers congrès nous avons défini notre position : la défense de notre régime de base reposant sur 3 piliers :

- 2 % par an sur le salaire forfaitaire,
- 37,5 annuités,
- possibilité de liquider à 50 ans et 55 ans.

Concernant la Sécurité sociale, nous revendiquons la constitution d'une branche accidents du travail et maladies professionnelles pilotée par le conseil d'administration de l'Enim, doté d'un comité technique spécifique au commerce. Enfin, nous défendons la nécessité d'une cotisation armateur et de la reconnaissance à terme de la faute inexcusable de l'armateur.

Dans le Code des transports, sont qualifiés d'officier tous les membres d'équipages qui sont inscrits comme officier au rôle d'équipage.

Pour avoir une meilleure organisation des collèges électoraux, nous voulons une nouvelle définition de ce qui constitue un officier.

Nous avons aujourd'hui trois conventions collectives qui correspondent à nos différents métiers. Au sein de chacune de ces conventions, nous souhaitons faire avancer les choses.

Pour ADF, nous voulons un minimum de Français ou de résident en France par navire.

Pour le Gaspe, des discussions sur le temps de travail et les astreintes ont été ouvertes à notre initiative.

À l'Aperma, nous sommes en demande chaque année d'une augmentation des salaires.



NOS PROPOSITIONS



Une volonté de réorganiser les branches existe aujourd'hui. Dans cette réorganisation, nous voulons que cela se fasse selon la durée des périodes embarquées.

Nous proposons donc la limite de 3 semaines/3 semaines :

- Une pour les embarquements inférieurs à 3 semaines regroupant : les services de remorquage Aperma, la navigation côtière Gaspé et le cabotage et ferry ADF ;
- La seconde pour ceux supérieurs : le long cours ADF, le yachisme et la croisière.

Si nous voulons garder un haut niveau de compétence, nos métiers doivent reposer sur une académie publique avec des enseignants recrutés et rémunérés en respectant un juste équilibre entre l'expérience maritime et les qualifications requises pour des programmes de formation. Nous avons toujours déploré les conséquences de la réorganisation de notre institution de formation maritime sur les vocations et le niveau de recrutement. Nous partageons la déclaration de la CGT des personnels de l'administration : « Depuis des années, nous demandons la mise en place d'une commission ad hoc avec les représentants des officiers navigants pour échanger sur l'avenir de cette institution qui communique beaucoup sur les réseaux mais qui va mal... »

Les modules d'enseignement sont mélangés sur la durée de la formation pénalisant financièrement les marins ayant acquis des modules l'année précédente.

La FOMM UGICT-CGT revendique que le calendrier des cours recoupe les référentiels des modules d'enseignement.

1

Contrat

La FOMM UGICT-CGT revendique que le Code des transports s'impose à tous les marins français ou résident en France, quel que soit le registre. Tout marin français ou résident en France doit bénéficier d'un contrat d'engagement maritime de droit français rattaché à une convention collective de branche étendue et impérative correspondant à son secteur de navigation.

2

RIF

La FOMM UGICT-CGT revendique que le pourcentage de ressortissants européens soit réévalué à 50 % et calculé par navire.

3

Impôt

La FOMM UGICT-CGT revendique l'égalité de traitement des marins suivant le genre de navigation. Si le marin navigue sur un cycle de navigation supérieur à 3 semaines On et 3 Off sur plus de 183 jours embarqués glissants sur 12 mois, il doit être exonéré.

4

Premier registre

La FOMM UGICT-CGT revendique que toute activité pérenne d'exploitation de lignes régulières de transport maritime à partir de ports français soit régie par la règle du Traité européen sur la liberté d'établissement (TFUE). À la différence de la libre prestation de service, temporaire, où le décret État d'accueil s'applique, la règle européenne du TFUE aux activités pérennes de libre établissement impose le pavillon français premier registre et l'application de la totalité du droit social maritime français.

5

Drones

La FOMM UGICT-CGT revendique

- La limitation de responsabilité du capitaine du navire abordé ;
- L'obtention d'un brevet de capitaine 200 pour les capitaines des drones de surface ; la présence d'un navire opérationnel/assistance dans les 500 mètres des opérations.

6

Les retraites

La FOMM UGICT-CGT revendique le maintien des 3 piliers : 2 % par an, 37,5 années de cotisations et l'âge de départ à 50/55 ans.

7

AT/MP

La FOMM UGICT-CGT revendique la mise en place d'une branche AT/MP avec cotisation armateur et reconnaissance de la faute inexcusable.

8

Officiers

La FOMM UGICT-CGT revendique que soit considéré officier, au sens des collèges électoraux dans les entreprises d'armement maritime, le marin au pont titulaires d'un brevet de capitaine 500 UMS ou le marin à la machine titulaire d'un brevet de chef 3 000 kW, officier au rôle d'équipage sur un navire de plus de 750 kW ou de plus de 200 UMS.

9

Branches

La FOMM UGICT-CGT revendique le rétablissement des Collèges navigants et officier dans le livre V du Code des transports ; que 2 branches maritimes impératives soient introduites au Code des transports avec pour chacune 3 chapitres spécifiques :

- Une branche maritime navigation nationale avec des cycles inférieurs à 3/3 semaines : services portuaires Aperma ; navigation côtière Gaspé ; cabotage national / ferries ADF.
- Une branche maritime navigation internationale au-delà de 3/3 semaines : long cours/cabotage international ADF ; croisière ; yachting.

10

Diplômes

La FOMM UGICT-CGT revendique que le calendrier des cours recoupe les référentiels des modules d'enseignement.

SOUS-TRAITANCE À SNCF RÉSEAU **LE HOLD-UP** **DES ENTREPRISES DU BTP**

Si l'affaire est loin d'être nouvelle, son ampleur dépasse aujourd'hui l'entendement. En effet, dès les années vingt, c'est-à-dire il y a un siècle, les entreprises privées avaient une part du gâteau dans la maintenance des infrastructures ferroviaires.

Les différentes compagnies qui avaient précédé la SNCF (créée en 1938) attribuaient déjà des chantiers spécifiques, ne voulant pas investir dans des engins ou de l'outillage particuliers. Ce phénomène est particulièrement vrai pour les gros chantiers de type RVB (renouvellement voie ballast) où la propriété et l'exploitation de véritables usines roulantes (dites suites-rapides) sont à la main d'entreprises privées.

Mais depuis les deux dernières décennies, la part de la sous-traitance s'est largement amplifiée au sein de la SNCF, fruit des réformes ferroviaires qui n'ont cessé de démanteler l'entreprise publique nationale. C'est aussi le fruit d'une pression incessante des lobbies du BTP, désirant voir leur chiffre d'affaires augmenter en récupérant une partie toujours plus importante de la maintenance ferroviaire.



Focus sur la ligne Bourges - Montluçon

Comme bien d'autres lignes du réseau ferré national, l'axe Bourges - Montluçon (101 km) a souffert d'un manque chronique d'investissements depuis de nombreuses années avec pour conséquence un vieillissement marqué des constituants de la voie (rails, traverses, ballast, etc.).

Pour garantir un niveau optimal de sécurité, la vitesse maximale de la ligne avait été abaissée en de nombreux points avec, à la clé, des allongements significatifs des temps de trajet et le risque d'une fermeture pure et simple si un chantier de régénération n'était pas lancé.

Bien que le réseau ferré soit la propriété de l'État, ce dernier se défait systématiquement de sa mission et contraint les collectivités locales (régions, départements, métropoles, communautés de communes) à apporter leur participation au financement des chantiers de régénération. Malgré ce tour de table financier, il n'en reste pas moins qu'il y a invariablement une recherche d'économies.

Pour parvenir à tenir les coûts, tous les coups sont permis !

Dans un esprit de service public et de continuité de service, les chantiers de régénération étaient auparavant menés avec une recherche de moindre impact sur les circulations ferroviaires. Désormais, des lignes sont fermées de longs mois laissant les usagers à quai et les chargeurs dans l'embarras, devant adapter leur logistique d'approvisionnement ou d'expédition.



**UNE SOUS-TRAITANCE
PEUT EN CACHER
UNE AUTRE**



Les malfaçons de la ligne Bourges - Montluçon

La ligne Bourges - Montluçon a été fermée en août 2023 et, à sa réouverture en février 2024, de nombreuses malfaçons ont été observées :



traverses fissurées,



défauts d'alignement,



rails tronçonnés puis ressoudés,



soudures mal exécutées,

Censée permettre une reprise des circulations à 120 ou 140 km/h, cette régénération de mauvaise qualité impose des restrictions et va nécessiter des reprises en main des défauts constatés avec finalement un dépassement de l'enveloppe budgétaire initialement allouée.

Le cas de la ligne Bourges - Montluçon est-il isolé ?

Ces longues périodes de travaux – appelées « ligne fermée » – élargissent le champ des entreprises pouvant intervenir, le niveau d'exigence en matière de sécurité étant moindre.

C'est aussi une aubaine pour les entreprises ferroviaires de maintenance : les « clés » de la ligne leur sont remises et sur l'ensemble du domaine du chantier, elles peuvent agir à leur guise sans aucun contrôle du donneur d'ordres, SNCF Réseau.

Par la même occasion, les représentants du personnel de la SNCF sont *persona non grata*, même s'il s'agit initialement de leur territoire d'action. Les entreprises opérant sur le chantier n'acceptent aucune forme d'ingérence dans leurs affaires, elles s'organisent à leur convenance, dans une opacité totale.

Malheureusement non et cela fait plus d'une quinzaine d'années que ce système et ses dérives persistent.

Pourquoi en est-on arrivé là ?

Du faire au faire-faire

Cet article n'a pas vocation à vouloir fustiger et éliminer la sous-traitance. Certains lots de ce chantier de régénération ne pouvaient être effectués par SNCF Réseau, comme la reprise des ouvrages en terre (remblais) ou même des travaux hydrauliques. En effet, l'entreprise publique n'a ni le savoir-faire, ni les engins pour réaliser ces opérations.

Cependant, en ce qui concerne le reste du chantier, les équipes de SNCF Réseau sont pleinement compétentes dans la mesure où elles ont l'historique de la ligne, la connaissance fine du terrain et une très longue expérience en la matière. Pour autant, ce sont les entreprises privées qui sont très généralement privilégiées lors des attributions de marchés.

Fruit des réformes ferroviaires passées, SNCF Réseau est en train de basculer petit à petit en une simple donneuse d'ordres, puisque ses propres effectifs ont fondu comme neige au soleil.

Alors qu'elle savait faire, son rôle se réduit un peu plus chaque jour à faire-faire. Et il n'y a pas un domaine qui semble épargné. Même les activités les plus sensibles, telles que la signalisation ou la sécurité des personnels agissant sur les voies, tout peut être externalisé. Et comme le principe de la sous-traitance semble sans limite, les entreprises qui remportent les marchés délaissent parfois une partie des travaux à des concurrents.

Des salariés perdants sur tous les tableaux

L'origine de ces bouleversements est à chercher dans une recherche effrénée de faire progresser les profits. Parallèlement, ce sont les conditions sociales et les niveaux de rémunération qui sont la cible des dirigeants de nombre d'entreprises. Pire, la sécurité des personnels est rognée avec des formations aux risques ferroviaires insuffisantes. Si malheureusement des accidents graves touchent le personnel de la SNCF (la population la plus touchée est celle qui travaille sur les voies), les entreprises sous-traitantes concentrent la plus grosse partie de ces faits. Le nombre de morts est effrayant sans que cela n'émeuve outre mesure les dirigeants...

La sous-traitance n'a pas fait la démonstration de sa pertinence économique et encore moins de son efficacité industrielle. La qualité de production n'est pas au rendez-vous et pourtant, elle prend une place prépondérante dans la maintenance ferroviaire.

On devine parfaitement ce qui se dessine : c'est le démantèlement de l'entreprise publique SNCF pour offrir aux capitaux privés les morceaux les plus juteux.

Il n'y a plus aucune logique d'aménagement du territoire ou de service public, seule compte la logique comptable, et encore...



POINTS D'ANCRAGE DE
L'ACTIVITÉ REVENDICATIVE

**"S'IL Y A BIEN UN OUTIL DANS LEQUEL
LA STRUCTURATION SYNDICALE AU PLUS
PRÈS DES ENJEUX ET DES BESOINS NE
PROVOQUE AUCUN DÉBAT,
C'EST CELUI DE L'UIT?"**

BUREAU DE L'UIT

MEMBRES ÉLUS

**Fédération nationale
des travailleurs,
cadres et techniciens
des chemins de fer
français
(Fédération des cheminots)**

Alexandre Boyer
Tony Fraquelli
Christine Mequignon
Xavier Portal



**Fédération nationale
des syndicats
des transports (FNST-CGT)**

Jacky Albrand
Daniel Bertone
Ali Chaligui
Olivier Jacob
Patrick Rispal



**Fédération nationale
de l'équipement
et de l'environnement CGT**

Philippe Debat
Emmanuel Jungmann
Isabelle Robert
Gaëtan Silene
Gauthier Sturtzer



**Fédération des officiers
de marine marchande CGT**

Emmanuel Chalard



**Fédération nationale
des syndicats maritimes
(FNSM-CGT)**

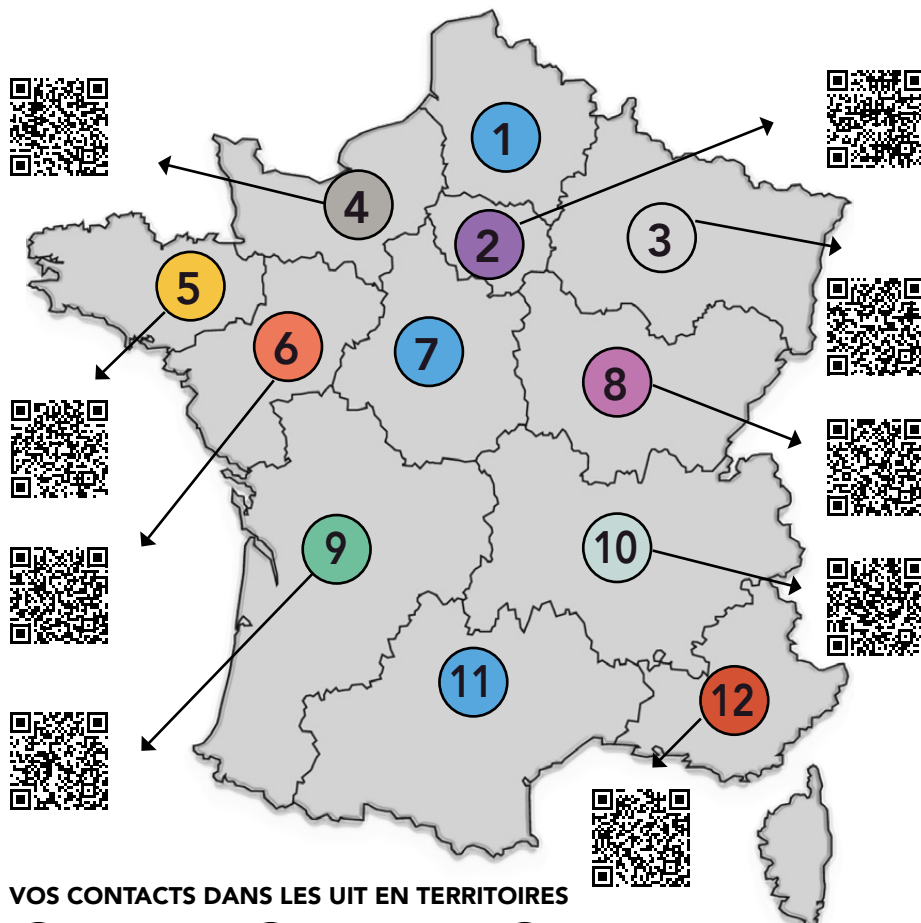
Pierrick Samson
Fabien Delacroix
Marc Sagot



Fédération
Nationale des
Syndicats
Maritimes

Les camarades indiqués en rouge composent
le Secrétariat de l'UIT.

LES UIT EN TERRITOIRES



VOS CONTACTS DANS LES UIT EN TERRITOIRES

4

UIT Normandie
Jean-Jacques Morel
jjmorel14@gmail.com

5

UIT Bretagne
Jean-Luc Peltier
peltierjeanluc@orange.fr

2

UIT IDF
Patrick Rispal
p.rispal95@gmail.com

3

UIT Grand Est
Olivier Mougeot
omougeot@cgt.fr

6

UIT Pays de la Loire
Stéphane Godard
stefane.naoned@gmail.com

8

**UIT Bourgogne-
Franche-Comté**
Guy Zima
ceser@secteurcgt Dijon.fr

9

**UIT Nouvelle-
Aquitaine**
Hervé Pineau
lespineaud@gmail.com

10

UIT AURA
Jacky Albrand
j.albrand@transports.cgt.fr

12

UIT PACA
Natacha Malet
natacha.malet.cgt@gmail.com

7 11 1

**EN COURS
DE CRÉATION**

MEMBRES DE DROIT

Thierry Nier

Secrétaire général de la Fédération CGT des cheminots

Emmanuel Chalard

Secrétaire général de la Fédération CGT des officiers de la Marine Marchande

Philippe Garcia

Secrétaire général de la Fédération nationale de l'équipement et de l'environnement CGT

Fabrice Michaud

Secrétaire général de la Fédération nationale des syndicats des transports CGT

Pierrick Samson

Secrétaire général de la Fédération nationale des syndicats maritimes CGT

J'ADHÈRE



Scannez le
QRCode présenté
ici et suivez les
instructions sur
votre téléphone.

Si vous ne pouvez pas scanner,
tapez l'adresse suivante dans votre navigateur :
<https://www.cgt.fr/syndicalisation/syndiquez-vous>

JE SCANNE