

**Sud**  
Rail

Solidaires

**FRET SOLIDAIRES**



## Libéralisation du rail...

# L'UTP tente d'imposer une CCN Fret!

### Les grévistes de Juin avaient raison !

Les 12 mois qui viennent de s'écouler depuis la grève de juin 2014 constituent un incontestable plaidoyer en faveur des revendications des grévistes de s'opposer à un démantèlement de l'entreprise publique, au dumping social et pour assurer l'avenir du service public ferroviaire. La mise en place de la réforme ferroviaire confirme en tous points les craintes des grévistes de juin dernier: suppressions d'emplois, menaces sur l'organisation et la réglementation du travail, poursuite de la casse de la SNCF et du système ferroviaire, au profit d'une vision purement capitaliste.

### CFDT et UNSA signe un champ d'application au rabais !

Sans surprise, suite à l'abrogation du RH 0077 par la loi du 4 août 2014, et à l'issue de la Commission Mixte Paritaire du 28 avril, un accord sur le champ d'application de la future Convention Collective Nationale ferroviaire a été signé par des organisations syndicales représentant 30 % des voix aux élections. **Cette signature rejette du champ de la CCN des milliers de travailleurs du ferroviaire qui participent directement à l'activité économique du secteur à travers le nettoyage des trains et des gares, la restauration ferroviaire, les services en gare, la prévention/sécurité, la maintenance des installations ferroviaires ou encore la réparation du matériel ferroviaire.** Ce positionnement est porteur de gros dangers quand on connaît la volonté de la direction SNCF d'externaliser toujours plus de services. La validation de cet accord répond à la logique du « ça pourrait être pire », qui est en fait un véritable accompagnement de la régression sociale. Ce cadre, revendiqué par le patronat, qui exclut les entreprises ferroviaires sous-traitantes et filiales du champ de la convention, c'est celui du dumping social, de la mise en concurrence des salariés et de la casse d'emplois au Statut, et donc de la fragilisation de notre protection sociale à terme.

### Pour les patrons, il faut une Convention collective spéciale Fret !

A peine le champ d'application de la CCN définie, que déjà l'UTP (dont la SNCF représente 80% du conseil d'administration) organise le lobbying pour créer les contours d'une convention collective spécifique pour le Fret ferroviaire.

**A travers la communication qu'ils viennent de diffuser, les patrons lèvent le voile sur leurs vrais intentions, éclater la réglementation ferroviaire unique en de multiples réglementations selon le métier et l'activité !**

CHANGEONS  
LE SYSTÈME,  
PAS LE CLIMAT !

### Pour SUD-Rail, un statut et une réglementation unique pour tous les travailleurs du rail !

SUD-Rail et les grévistes de Juin rejettent l'idée d'une CCN minimale et différencié selon l'activité qui serait complété par de simples accords d'entreprise. Cette vision, défendue par la CFDT et L'UNSA, ne mettrait pas fin au dumping social. Bien au contraire, cette solution, si elle était mise en œuvre, ouvrirait en grand les portes de la plus grande régression sociale jamais connue à la SNCF.

Pour SUD-Rail, c'est bien une CCN unique, de haut niveau, calqué sur la réglementation SNCF qui doit s'imposer à tous, c'est la seule garantie de non-régression face à des patrons et à leurs collaborateurs prêts à tout pour nous faire revenir 100 ans en arrière



## DESTRUCTION Normandie: phase 2

La direction a présenté le 22 juin au CHSCT de la Plateforme Fret de Normandie la 2ème phase de son projet dénommé "Ambition Normandie" qui n'est autre qu'un vulgaire plan social. Pour rappel, la 1ère phase qui concerne les postes de support de production a éliminé une 30aine de postes. Le CHSCT a fait appel en janvier du jugement du Président du TGI de Rouen concernant cette phase 1. Il a appliqué au CHSCT des règles qui ne s'appliquent qu'au CE au regard de la loi de juin 2013. Cette affaire passera en Cour d'Appel le 27 octobre prochain. La direction s'empresse de vouloir passer à la 2ème phase en informant et consultant les Instances Représentatives du Personnel en plein-été. **Cette phase 2 s'attaque aux effectifs de production pour une mise en place envisagée au 01/10/15.** L'ampleur des suppressions de postes prévues est à nouveau colossale. **Ce ne sont pas moins de 35 postes qui seraient de nouveau éradiqués.**

**La 2ème navette de matinée du MA au VE serait supprimée ainsi que le diesel triage du LU au VE. Les navettes (restantes) seraient équipées seulement d'1 chef de manœuvre. Les nuits du CPF5 (Départ Nord) seraient supprimées (donc les trains après 20h10 rentreraient à l'Escale), un opérateur manœuvre resterait de nuit en Création Temporaire. Il ne resterait qu'un rateur à CRN, le CIPF serait en CT.**

Les postes maintenus subirait une polyvalence à outrance. **Toutes ces taches s'ajouteraient aux taches existantes sans requalification des postes ou compensations de quelques manières que ce soit. Certaines taches seraient forcément fusionnées, engendrant à nouveau mal-être au travail, augmentation des risques ainsi que des problèmes de sécurité et de production.**

De plus la direction envisage au prochain changement de service de faire effectuer par les CRL les livraisons de trains directement chez le client sur le port de Rouen. Cela commencerait par 2 ou 3 trains / jour qualifiés par la direction de "tirs au but". Même si la direction s'en défend, nous pensons qu'elle voudra rapidement généraliser ce principe. **Ce serait la disparition des navettes portuaires !!!**

## Situation comparée entre hommes et femmes à Fret, ça s'améliore pas !

**Le projet de loi relatif au Dialogue Social du gouvernement veut faire disparaître du Code du travail de nombreuses obligations de l'employeur dont ce rapport annuel, pourtant indispensable pour évaluer les inégalités femmes / hommes au travail.**

Donc, peut-être pour la dernière année, la direction nous a présentée la situation comparée entre h/f.

A Fret SNCF, nous comptons 817 femmes pour 7 221 hommes, ce qui représente 10,2 % de la population. Et si on considère les agents au cadre permanent, on descend à 717 agents !

Si on regarde de plus près, on s'aperçoit que le personnel féminin représente à peine 2,5 % du collège Exécution, et un peu plus de 20 % dans les 2 autres collèges.

On peut analyser ces données, en se disant que conduire un train ou accrocher ou décrocher des

wagons n'attire pas la gente féminine.

Mais la direction fait-elle tout pour montrer les métiers de la production Ferroviaire sous un jour attrayant pour convaincre des femmes de postuler? La réponse de la

Direction est de

développer un Girls Day où des collégiennes sont invitées à visiter un chantier Fret et écouter des collègues féminines expliquer leurs métiers.

Si l'intention est louable, les résultats de cette initiative sont hypothétiques, vu la population touchée!





## Découpage DP à Fret SNCF, on évite le pire !

DF	DP	Entités	DF	DP	Entités
DF Charbon & Acier	1	Siège DFCA	DF Sol et Rail	10	Siège DFSR
		Plateforme Nord			Unité Fret Ile de France
		Plateforme Dunkerque			
		Entité Ligne Nord Lorraine (résidences Aulnoye, Somain, Lille Döllvrance et Grande Synthe)		11	Plateforme Fret: Champagne Ardennes
	Plateforme Lorraine	12		Plateforme Fret: Normandie	
2	Entité Ligne Nord Lorraine (résidences Woippy et Thionville)	13		Unité Fret Nord Atlantique	
		14		Unité Fret Sud Atlantique et Ingénierie Atlantique	
DF Autochem	3			Siège DFAC	15
		Unité Ligne Paris Rhin Rhône		Plateforme Ile de France	
		Unité Ligne Rhône Méditerranée		Résidences traction Villonouvo Saint Georges, Laroche, Metz, Chalon sur Saône, Ambérieu, Angoulême	
	4	Unité Plateforme Fret Méditerranée		16	Plateforme Languedoc Roussillon
	5	Unité Plateforme Fret Vallée du Rhône Loire			Résidences traction Nîmes, Perpignan, Lyon Perrache, Brive la Gaillarde
	6	Unité Plateforme Fret Alsace			
	7	Unité Plateforme Fret Bourgogne Franche-Comté			
	8	Unité Fret Alpes France Italie			
9	Unité Fret Massif Central				

A la lecture du Protocole pour les élections professionnelles de **novembre 2015**, nous avons constaté la mise en place d'un **CE Fret** dont chacun juge toujours de son inefficacité... Mais nous avons été consternés par le découpage projeté et l'avons condamné ! Nous sommes donc intervenus le 19 juin en CE Fret, en effet jamais nous n'aurions pu cautionner la réduction du nombre important de DP notamment sur **Sol&Rail** et **DFCE** avec respectivement **2 et 1 seule DP**...

Il aurait été carrément irresponsable de laisser en état cette proposition. **Comment traiter en 8 heures les revendications collectives et individuelles du personnel** aux métiers et spécificités différentes, sur des périmètres de la taille des 1ères DF, c'est irrespectueux pour tous ces cheminots !

SUD-Rail revendique des DP de proximité à taille humaine, pour plus d'efficacité... Comment vouloir parler de dialogue social en écartant de fait la population de nombreux bassins d'emplois de toute possibilité d'être représentée...

Face à l'intervention de SUD-Rail et aux arguments développés la direction est revenue à la raison en proposant un découpage plus proche de la réalité... Sans toutefois nous convenir pleinement, il y aura désormais 5 DP à la DF SOL&RAIL, 2 DP sur la DF Combi Express, 6 DP sur la DF Autochem et 2 à DF Charbon Acier!

***le 19 novembre prochain et il y aura donc 4 scrutins concomitants (CA, CS, CE et DP) et les élections auront donc lieu physiquement, dès aujourd'hui, pour prendre votre destin en main, vous pouvez vous rapprocher de vos délégués SUD-Rail ou de vos syndicats SUD-Rail locaux pour faire acte de candidature sur les listes SUD-Rail en vue de ce moment important pour tous les cheminots du Fret !***

## Péages du Fret , interrogation de l'ARAF

L'ARAF vient également d'émettre des réserves contre l'augmentation des **péages fret** proposée par **SNCF Réseau** pour le service 2016. Pour compenser la baisse annoncée de la subvention de l'État pour l'activité fret, SNCF Réseau projette, en effet, "**d'appliquer une hausse uniforme de 6,27 % sur les redevances pour les prestations minimales (redevances de circulation et de réservation), les redevances pour l'usage des voies de services ainsi que sur les redevances pour l'accès des trains aux chantiers de transport combiné**". L'ARAF constate que "**l'écart entre la subvention annoncée et celle réellement versée par l'État se creuse depuis deux ans et que SNCF Réseau n'est pas en mesure d'établir une trajectoire d'évolution de ces péages après 2016, faute de visibilité sur les subventions que l'État versera pour l'activité fret**". Le montant des aides de l'État en faveur du fret non recouvré par SNCF Réseau a atteint **232 M€** pour les exercices 2013 et 2014. Pour autant, le régulateur considère « **qu'il ne serait pas justifié de faire supporter aux entreprises ferroviaires le désengagement financier de l'État par un réajustement immédiat des tarifs de péages, car cela aurait des incidences importantes sur l'équilibre économique de ces entreprises** ». Ces incidences, l'AFRA (Association française du rail) les a déjà calculées, "**la seule suppression de cette aide aura pour conséquence d'augmenter de 17 % le coût de production global des opérateurs ferroviaires**" et estimait, en prenant pour base la moyenne européenne, que « **le prix du sillon français est trop élevé** » **4,60 € par train/km** contre **2,70 € en moyenne européenne**. L'AFRA demande donc au gouvernement de reconduire la compensation pour le fret et engage le gestionnaire d'infrastructure (SNCF Réseau) à publier des tarifs pluriannuels couvrant la durée des contrats avec les chargeurs.

## SNCF Mobilités va soumettre à signature un accord INTERESSEMENT

La SNCF va soumettre à signature un accord d'intéressement à SNCF mobilités et SNCF réseau. Contrairement à ce qui est écrit en préambule, un accord d'intéressement ne complète pas les accords salariaux, mais s'y substitue. Ce n'est pas **SUD-Rail** qui le dit, mais une étude de l'IRES (Institut de Recherches Economiques et Sociales). Cette étude menée pour le compte du ministère du travail, démontre chiffres à l'appui que tous les systèmes d'intéressement et de participation aux bénéfices ont tendance à se substituer aux accords salariaux classiques. Voilà ce qu'écrit cette étude dans sa conclusion :

*« Comme le prévoit la loi, le principe de non-substitution des primes aux salaires est respecté durant l'année de l'introduction de l'intéressement. Au-delà il n'est plus appliqué par les entreprises »*

En clair la première année, histoire de faire passer la pilule, vous avez encore un accord salarial, mais dès l'année d'après, c'est fini.

Or la différence majeure entre une prime d'intéressement et une augmentation de salaire, c'est que cette dernière est pérenne, et compte également pour le calcul des retraites. L'intéressement lui, s'il est bien soumis à la CSG et au RDS, ne compte pas pour ce calcul...

Par ailleurs 40% de l'intéressement sera basé sur l'augmentation de la MOP (Marge Opérationnelle). En effet la loi ferroviaire prévoit d'atteindre une MOP de 1,5 milliards d'euros par an pour l'ensemble des 3 EPIC afin de financer la dette. Pour atteindre ce but, il est prévu de supprimer des milliers de postes de cheminots, de supprimer des trains, de fermer des lignes, de mettre en place des bus et de ne pas augmenter nos salaires.

**En clair pour atteindre l'objectif de la MOP et avoir peut-être 300 euros par an, on va nous demander d'accompagner la casse de la SNCF !**

**Alors que la provision bloquée par la SNCF pour cet « intéressement » (200M€) permettrait aux 150000 agents de la SNCF d'être augmenté de plus de 1000€ par an !**