



**C.E. Lyon**

Union  
syndicale  
**Solidaires**

Plénière de CE du 23 juillet 2015.

**Déclaration Liminaire.**

« **La SNCF, SNCF Réseau et SNCF Mobilités constituent le groupe public ferroviaire au sein du système ferroviaire national.**

**Ces trois entités ont un caractère indissociable et solidaire** », ce n'est pas nous qui le disons mais la loi ferroviaire du 4 Août.

Le gouvernement avait intégré ce paragraphe à l'art 1 de la loi, alors que les cheminots luttèrent en juin 2014 contre la réforme ferroviaire... sans doute pour les rassurer.

Un an plus tard, alors que la séparation en 3 entreprises distinctes est effective pour les agents de la SNCF dès le 1er Juillet, on voit bien que les patrons, d'autorité, sont à l'initiative d'actions et de recommandations qui vont à l'encontre de ce principe et multiplient les initiatives pour mettre en place leur vision de la réforme, celle qui divise et affaiblit le corps social cheminot.

A travers la proposition d'un accord à multiples enjeux, la direction, et ceux qui ont accompagné la réforme en obtenant soit disant « *des garanties* », se sont voulu porteur, peut-être malgré eux pour certains, d'une régression sociale importante, d'une volonté d'affaiblir les organisations syndicales et d'un choix, au fond, d'éloigner toujours plus les délégués du terrain au profit de permanents syndicaux nationaux, empêchant ainsi les cheminots de pouvoir exercer un contrôle local, le but recherché étant évidemment de casser les dynamiques sociales et les luttes sur le terrain.

A SUD-Rail, pour défendre au mieux les intérêts des agents, nous voulons des délégués faciles à contacter, proches du terrain, pouvant traiter les questions d'emploi, de déroulement de carrière, de conditions de vie et de travail au quotidien, au plus près des agents sur les chantiers et pas des délégués nationaux de salon, plus proches de la direction que de la base !

Mais cet accord, c'était aussi dans le panier de la mariée, la mise en place du vote électronique, la direction intégrant cela dans un accord « fourre-tout » dont ils pensaient que **SUD-Rail** n'oserait le dénoncer face au chantage sur les moyens syndicaux.

En imposant 4 scrutins au mois de novembre, c'était aussi le moyen facile de minimiser l'importance de ces élections pourtant primordiales pour la suite de la mise en place de la réforme et de la représentativité des OS pour la négociation de la CCN.

Le vote électronique entraîne des modifications importantes dans la pratique syndicale, la disparition du contact direct au bureau de vote, l'absence de garantie sur l'anonymat, l'absence de contrôle sur les opérations électorales, le chef qui ferait voter tous ses

agents ... restent pour nous des problèmes, quelle que soit la « garantie » donnée par la direction !

Pour **SUD-Rail**, nous réfutons les faux arguments de la technologie sûre, et nous croyons plus à l'incompétence de la direction à organiser 4 élections avec l'état actuel des services RH et Administratifs, allègrement passés à la moulinette des restructurations !

N'en déplaise à certains, en dénonçant cet accord, nous avons permis à tous les cheminots de pouvoir librement choisir leurs délégués **SUD-Rail** en mettant un bulletin **SUD-Rail** dans l'urne !

Venons-en à la « pseudo-négociation » salariale qui s'est tenue le 29 juin, promise avant la fin du premier semestre par la direction...il était donc temps.... **Malheureusement, la conclusion de cette négociation vient corroborer les craintes et les affirmations de SUD-Rail, ce sont bien les cheminots à qui on présente aujourd'hui la facture de la réforme ferroviaire, car en 2015, pour les cheminots, ça sera 0% d'augmentation générale...**

Le gel de nos salaires n'est que de la provocation alors que la situation salariale des cheminots s'aggrave d'années en années (-6% de pouvoir d'achat en 5 ans). Aujourd'hui, nous avons des travailleurs pauvres dans notre entreprise.

C'est-à-dire des femmes, des hommes qui doivent se restreindre sur les besoins essentiels, comme se loger, se nourrir, se vêtir, se soigner, et qui doivent renoncer à des choses auxquels les efforts qu'ils fournissent par leur travail de tous les jours devraient leur donner droit : culture, voyages, accès aux technologies modernes,...

La crise ne touche pas tout le monde. Ces dernières années, les 10 plus hautes rémunérations de l'entreprise grimpent à une allure vertigineuse.

Pas mal pour des gens qui ne prônent que la « rigueur », la « productivité », la « maîtrise des coûts de personnel ».

Mais pour les autres, de moins en moins nombreux d'ailleurs, (-1 100 cheminots par an depuis 2007 au niveau de la SNCF) encore une fois, ça sera les miettes !

Evidemment avec la cure d'austérité post-réforme vécue par les salariés, une politique salariale inexistante et les multiples restructurations vécues par les agents, la prime d'intéressement est toujours bonne à prendre.

Mais il convient de comprendre les mécanismes qui conduisent à attribuer une prime dite « d'intéressement » aux cheminots.

**Cette prime est financée sur les budgets salariaux (comme les autres systèmes d'individualisation d'ailleurs) , au détriment des augmentations générales de salaire (les 112 millions d'euros utilisé pour le versement de La Prime et de la GIR auraient permis d'attribuer une augmentation uniforme des salaires d'environ 750 euros bruts annuels par agent).**

D'autres entreprises ont attendu un peu pour le montrer de manière claire mais à la SNCF, avec une augmentation générale des salaires à 0 % pour 2015, nos patrons pourront difficilement le nier.

Il est vrai que la direction gagne beaucoup à encourager un système qui permet de ne pas verser un pourcentage conséquent de cotisations...

Alors qu'après la durée de travail, la question du niveau des pensions de retraite est maintenant attaquée par les plus libéraux, il est important de savoir que cette prime, tout comme beaucoup de gratification issue du système de salaires individualisés n'est pas soumise au versement des cotisations retraites et certaines autres cotisations sociales ! Il faut dire que pour la Direction, il n'y a que des avantages : une rémunération aléatoire dont on peut priver les salariés à tout moment, un chantage permanent à la productivité puisque pour que l'intéressement soit versé, il faudrait accepter toutes les réorganisations en cours.

La direction va faire de cette part variable et individuelle de rémunération un outil de management.

Car plus les salaires sont bas, plus la part individuelle de la rémunération devient un élément déterminant dans le pouvoir d'achat.

***L'individualisation de la rémunération permet ainsi à la direction de brouiller le jeu en poussant la SNCF vers sa désintégration et laisse ainsi croire à une communauté d'intérêt entre les cheminots et une direction prête à privatiser la SNCF sur leurs dos.***

Et en négociant 2 accords distincts et en écartant SUD-Rail et la CGT de la négociation à Réseau, certains ont d'ores et déjà validé ces 2 entreprises et ont pris le parti de diviser les cheminots.

A SUD-Rail, nous ne divisons pas les cheminots, l'unité des agents reste notre priorité et c'est aussi pour cette raison que nous avons refusé de créer un différentiel entre ces agents !

Le 23 juin, s'est tenu la 12ème réunion de la Commission Mixte Paritaire de négociation de la Convention Collective Nationale de la branche ferroviaire.

A l'ordre du jour de cette séance figurait un projet d'écriture de la partie « contrat de travail » de la future convention collective et comme pour le champ d'application, force est de constater que les propositions du patronat ne visent qu'un seul objectif : précariser un peu plus les salariés !

En voulant inclure des contrats de travail à durée déterminée à objectif défini pour les ingénieurs et cadres avec des durées maximales de 3 ans et en proposant des recrutements à temps partiel de 14h par semaine, le patronat fait preuve d'un cynisme à toute épreuve.

Pour notre fédération des travailleurs du rail, la norme c'est le Contrat de travail à Durée Indéterminée, et dans le secteur ferroviaire ce devrait être l'emploi au Statut.

Il n'est pas question non plus d'accepter des temps partiels imposés.

On pensait avoir touché le fond de la bêtise et du cynisme mais c'était sans compter sur les ressources de la délégation patronale qui a jugé que les métiers de la branche ferroviaire n'étaient pas accessibles aux personnes handicapées, et explique donc dans le projet de texte comment les patrons pouvaient faire pour se soustraire aux obligations légales de recrutement de 6% de salariés en situation de handicap.

C'est tout simplement scandaleux !

D'une part parce que seuls les médecins du travail peuvent juger de l'aptitude au poste de travail, que ce poste soit ou non un poste soumis à la visite d'aptitude.

D'autre part parce que justement, tous les métiers ferroviaires ne sont pas soumis à l'obtention de l'aptitude sécurité !

D'autres thèmes restent à aborder sur le chapitre « contrat de travail » : la suspension du contrat, la rupture, les congés.

La délégation patronale se limite à recopier le Code du travail, sans aller au-delà.

Nous sommes loin des annonces des uns et des autres d'une « convention collective de haut niveau », mais les patrons savent qu'ils peuvent compter sur certains syndicats pour faire en sorte que leurs propositions soient validées, à l'exemple de ce qui s'est passé pour le champ d'application.

En parallèle, les groupes de travail « *informatifs* » sur la réglementation du travail censés faire patienter les organisations syndicales jusqu'aux élections à la SNCF, pour rentrer dans le dur par la suite, se poursuivent.

L'UTP en profite pour y porter ses objectifs d'augmentation de la productivité, de rentabilité mais à aucun moment n'est évoquée une quelconque notion de progrès social ou d'amélioration des conditions de travail.

La fédération SUD-Rail a rappelé que la réglementation du travail qui existe dans l'entreprise historique SNCF doit constituer un socle à minima et doit être également améliorée.

Nous refusons un « *point d'équilibre* » entre la réglementation de l'opérateur historique et celle des organisateurs du dumping social, car ce serait précisément donner droit au dumping social.

Il y a une réglementation du travail qui s'applique aux 155 000 salariés de la SNCF qui selon les dires de l'UTP représentent 95% du personnel concerné par le champ d'application de la future CCN, il ne saurait donc être question d'accepter une quelconque régression en matière de réglementation du travail !

Politique salariale inexistante, remise en cause permanente des conditions de travail et pourtant, coté communication interne pour promouvoir ce dumping social, il n'y a pas d'économies, et aujourd'hui, dans beaucoup d'établissements, sont organisés des forums, notamment en direction des agents de conduite où les questions posées sont sans équivoques : « *qu'êtes-vous prêt à accepter de faire en plus dans votre charge de travail ?* » ou encore : « *pensez-vous que la SNCF à un avenir si on ne fait pas des bougés sur la réglementation du travail ?* » ... coté O.S., outre le souvenir des appels aux volontariats avortés de 2008, nous ne pouvons que dénoncer ces méthodes qui

visent exclusivement à préparer les esprits au dumping social et à squeezer les représentants du personnels.

Pour ces raisons, nous vous demandons donc de faire stopper ces forums et de vous en remettre à la négociation en cours au niveau de la CMP, avec les organisations syndicales représentatives au niveau de la branche.

Les accidents routiers aux passages à niveaux se sont succédés depuis le 14 juillet 2015 et e bilan est lourd : 1 mort à Brive en Corrèze, 2 à Etaule dans l'Yonne, 2 à Gensac-la-Pallue en Charente, plusieurs blessés et des personnes choquées.

Nous n'avons de cesse d'alerter RFF (maintenant SNCF réseau) et les pouvoirs publics sur la dangerosité des passages à niveaux.

Les accidents aux passages à niveaux causent 25 morts par an et l'accélération du processus de leur suppression, pourtant promise après Allinges tarde à se concrétiser. Les usagers de la route sont certes soumis au code de la route, cependant, cela ne doit pas être un alibi pour nos dirigeants.

La SNCF, noyée dans le Groupe Public Ferroviaire et l'Etat, ne doit pas utiliser l'argent pour financer des grands projets comme les LGV avec des partenariats public/privé, au détriment de la mise en place d'effectifs suffisants pour l'entretien des infrastructures et la sécurisation des PN dangereux.

SUD-Rail tient également à souligner que la présence des agents du service commercial train « contrôleur » dans les TER qui ont subi ces accidents mortels, a permis de gérer et d'accompagner avec grand professionnalisme les usagers.

Le néo-président de SNCF Mobilités, Guillaume Pepy, qui veut généraliser la suppression des « contrôleurs » dans les TER ferait bien d'en prendre note.

Pour finir, Après trente et un ans de bons et loyaux services, le TGV postal vient de boucler sa dernière liaison, cette fin de l'acheminement par TGV du courrier en France métropolitaine vient ponctuer la longue litanie de renoncements du gouvernement et des entreprises publiques en matière d'environnement.

Quant aux nostalgiques, ils peuvent toujours fouiller dans leur tirelire: La Poste a annoncé qu'elle cherchait un acquéreur pour les six rames de son TGV jaune... symbole d'une certaine vision du transport aujourd'hui abandonnée par tous... Macron en tête, mais c'est une autre histoire...

*La délégation SUD-Rail*