

Le RH0077 saccagé par l'UNSA et la CFDT !



Avec le rapport de force qui s'est construit depuis le 9 mars, on ne peut que faire le constat que l'UNSA et la CFDT, alors qu'elles ont refusé d'appeler à la mobilisation, communiquent pour tenter de s'attribuer les évolutions de l'accord.

Personne n'est dupe de cette stratégie, car même la direction l'écrit dans sa communication interne qualifiant la position de ses partenaires de stratégie du « Bernard l'Hermite » pour marchander des reculs au plus fort de la mobilisation qui était animée par d'autres...

Concernant les accords « CCN » et « temps de travail à la SNCF », SUD-Rail a proposé, au cœur du conflit et jusqu'à la fin, que les fédérations qui refusaient le moins-disant fassent unitairement

valoir leur droit d'opposition afin de redynamiser la grève, marquer le refus du dumping social, pour rouvrir les négociations sous la pression des grévistes.

Au cœur de la grève, unis dans la lutte et dans les assemblées générales, alors que l'Euro allait commencer, cela aurait été sans doute un tournant. Pourtant, pendant une semaine, la fédération CGT ne donnera aucun mot d'ordre et laissera le conflit s'éteindre faute de perspective ... les suites nous les connaissons tous aujourd'hui !

Alors que la fédération CGT vient de faire savoir qu'elle ne fera pas opposition, elle accepte donc la trahison de l'UNSA et la CFDT qui ont signé une organisation du travail au rabais dans la branche ferroviaire et un accord d'entreprise régressif à la SNCF. Pour autant, la fédération SUD-Rail (qui a fait valoir son droit d'opposition), ses adhérents et les grévistes, ne baisseront pas les bras. Nous ne laisserons pas les syndicats « jaunes » et les patrons nous dicter un avenir fait de reculs sociaux et de dérogations !

SUD-Rail, se revendique d'un syndicalisme de lutte, permettant le progrès social refusant les reculs des droits des travailleurs.

En étant plus fort, tous ensemble, faisons maintenant échec à la volonté patronale de liquider la SNCF et ses cheminots !

Nous pensons à SUD-Rail que la lutte doit continuer contre le dumping social et pour les conditions de travail des travailleurs du rail.

Ne baissons pas les bras, et continuons à nous battre pour le progrès social !

Les faits sont là, vu les enjeux... à chacun de juger !

1 revendication aurait permis d'empêcher le dumping social dans le ferroviaire

Nous le disons depuis le début, pour garantir le statut et la réglementation du travail pour tous les travailleurs du rail, il aurait fallu ne pas tomber dans le piège des trois niveaux (décret-socle/CCN/accord d'entreprise). Le but de ces paliers étant de permettre à tout moment au patronat, de remettre en cause tout ou partie de notre réglementation. Car c'est bien au niveau du décret-socle et de l'accord de branche que l'avenir du ferroviaire et des travailleurs se jouent et c'est bien à ce niveau, que pendant le conflit, patronat et gouvernement se sont serré les coudes et n'ont pas voulu lâcher.

Quels sont les enjeux de cette dérèglementation à trois temps ?

Le fait de passer d'une réglementation fixée par un décret, pour introduire une convention et un accord d'entreprise c'est valider et accompagner le choix politique de la casse de l'entreprise pour glisser vers le concept de délégation de service publics par des sociétés de droit privé.

Cette logique est le biais par lequel les libéraux pensent dégager des profits immédiats en captant l'argent public des conventions ! SUD-Rail aura donc été la seule organisation syndicale à revendiquer haut et fort la nécessité d'un décret-socle au niveau du RH00077, afin de garantir des droits pour toutes et tous et ainsi refuser la logique du profit sur le dos de ceux qui produisent. Ainsi volontairement limiter le débat revendicatif au seul accord d'entreprise, c'est déjà jouer à un jeu perdant.

Dans les faits, l'accord d'entreprise n'a aucun intérêt pour PEPY, car il pèse peu dans la stratégie qui consiste

à répondre aux futurs appels d'offres à des couts inférieurs à l'entreprise historiques en utilisant le différentiel social des filiales ferroviaires et routières.

Ils transfèrent ensuite les cheminots du périmètre historique dans la filiale qui gagnera le marché.

Les cheminots verront donc le fameux accord d'entreprise devenir caduc et n'auront d'autre choix que d'être soumis à la Convention Collective ... Comme les sociétés de sécurité ou de nettoyage, rattaché au contrat et qui change d'entreprise au gré des appels d'offres.

Si la résistance ne se renforce pas, pour les prochaines étapes fixées par les patrons (droit social et transfert des contrats de travail, etc...), les régressions imposées aux agents, nous les devons clairement à ceux qui ouvertement, et en toute connaissance de cause collaborent pour cette casse globale du ferroviaire, à ceux qui capitulent et valident cette logique !!

Construire la mobilisation avec les syndicats « réformistes », c'est courir le 100 m avec un boulet au pied !

L'entêtement de la fédération CGT à privilégier l'unité syndicale avec la CFDT et l'UNSA, alors même que ces fédérations menaient déjà, de leur côté, des négociations parallèles avec la direction, apparaît aujourd'hui comme une stratégie perdante. Pendant près de 3 mois, cette pseudo unité n'aura servi qu'à affaiblir le mouvement social à la SNCF et contre la loi travail, en multipliant les grèves carrées « ultimatum » ou d'avertissement, repoussant sans cesse, au nom de cette « unité », le mouvement reconductible. Et quand la grève reconductible ne pouvait plus être différé, les 2 compères réformistes ont trahi les cheminots et leurs représentants ! Alors oui, à SUD-Rail nous faisons le constat que le syndicalisme « rassemblé » cher à certains ne sert pas les intérêts des salariés. Fort de ce constat, nous en tirerons toutes les conséquences pour les dossiers et conflits à venir !

Comme pour la loi travail, le ministère et la CFDT, pour sauver la privatisation et la concurrence sociale dans le rail, coécrivent un accord sur l'organisation du travail !

Au plus fort du mouvement, il fallait que le gouvernement intervienne pour sortir les cheminots du conflit. Alors qu'il est lui-même en responsabilité au niveau du décret-socle, que la SNCF dispose de la majorité à l'UTP, le ministre aurait donc pu réécrire le décret-socle ou rouvrir des négociations sur la CCN, et bien il n'a même pas eu à le faire... Puisqu'il a trouvé la CFDT, déjà favorable à la loi travail pour coécrire un accord d'entreprise visant à faire stopper le mouvement, tout en donnant satisfaction aux patrons. Ces échanges entre amis ont donné lieu à une communication pour dire que les cheminots avaient gagné et que le RH00077 était maintenu, voire même que de nouveaux droits étaient créés pour les agents de la SNCF... Tout cela est évidemment faux !

Aujourd'hui, le décret-socle est scandaleux, la CCN est insuffisante et l'accord d'entreprise introduit un régime dérogatoire qui permet au patron de revoir, quand il le souhaite et autant de fois qu'il le souhaite, l'ensemble de l'organisation du travail ! Une belle avancée, négociée sur le dos des grévistes !

Quand la direction SNCF manipule la représentativité pour faire valider son accord d'entreprise !

Alors que les cheminots en grève et leurs organisations qui rassemblent plus de 70% des agents qui vont se voir imposer l'accord d'entreprise refusaient le recul social, la direction a alors manipulé le jeu de la représentativité pour trouver les 30% pour faire valider son accord.

Souvenons-nous de l'accord « SMART » de 2015 où, sous couvert d'un « référendum d'entreprise » et malgré le rejet de la suppression des 35h par les salariés de la production, unique concernés, ils s'étaient vu imposer la régression par le positionnement des autres composantes de l'entreprise...

Eh bien aujourd'hui à la SNCF c'est pareil, alors que l'encadrement n'est pas concerné par les dispositions de l'accord d'entreprise car il renvoie à un accord « forfait jour » à écrire pour les cadres... la signature du principal syndicat de l'encadrement fait la différence ! Dans l'absolu, c'est donc avec l'aval d'O.S. qui ne dispose même pas des 30% de la représentation des agents concernés par la mise en œuvre des dispositions de l'accord d'entreprise que des dispositions dérogatoires pourraient être mises en œuvre, c'est quand même fabuleux la logique patronale... C'est une manipulation de la démocratie sociale !

MAIS D'OU VIENNENT LES IDÉES "MODERNES"
DE PIERRE GATTAZ ???

LE 19^{ÈME} SIÈCLE ...
LE PARADIS POUR
LES PATRONS ...



On connaissait déjà la manipulation de la forme et de l'esprit des textes réglementaires SNCF mais l'immoralité de ces soi-disant partenaires sociaux ne s'arrête pas là. Pour définir le régime de travail de l'encadrement, il ne s'agirait pas que ceux qui représentent plus de 50% du corps électoral puisse interférer dans les décisions prises par l'entreprise en cogestion avec son syndicat catégoriel qui ne dit pas son nom.

La solution est toute trouvée par notre direction, pour l'encadrement, elle va borner le calcul de la représentativité pour la signature de l'accord aux seuls collèges concernés, empêchant donc SUD-Rail et la CGT de s'opposer à cet accord. Donc après avoir fait signer le syndicat de l'encadrement pour augmenter la productivité des agents de la production, elle écarte les O.S. majoritaires à l'exécution d'un accord similaire qui concernera l'encadrement ! C'est honteux !

A peine la Convention Collective et l'accord d'entreprise signé, PEPY annonce qu'il souhaite une ouverture à la concurrence dès 2017 !



Comme après la loi du 04 Aout portant réforme ferroviaire, déjà négociée par les mêmes et dont on voit aujourd'hui les conséquences de la mise en œuvre, il n'aura pas fallu attendre longtemps pour que direction annonce la couleur, et après avoir réussi à obtenir un cadre social de bas niveau dans la convention collective, les patrons veulent maintenant passer à l'étape suivante, celle de l'anticipation de l'ouverture à la concurrence et de la mise en œuvre effective de leur cadre social de bas niveau.

En effet, sur les braises encore chaudes du conflit, PEPY enfonce le clou et demande aux parlementaires d'anticiper l'ouverture à la concurrence du trafic voyageurs et dès 2017 via le renouvellement des conventions à venir dans les deux ans... Sans doute que la CFTD et l'UNSA iront maintenant négocier le transfert des cheminots dans les entreprises privées !?



Un RH00077 + ... Mais pour qui nous prennent-ils ?

Si l'accord d'entreprise, avec la lutte des cheminots, est au-dessus d'une CCN et d'un décret-socle « au ras des pâquerettes », il ne reprend pas les dispositions du RH00077 et n'apporte pas de droits nouveaux aux cheminots comme l'avancent certains.

Voici des extraits de ce qu'ont « négocié », fort de la mobilisation des cheminots, les syndicats minoritaires :

- **article 4** : la définition du régime "Roulants" reste toujours floue pour les ASCT et exclu toujours les CRML et autres CRTT.
- **article 6 et 26** permettent une flexibilité accrue : les RP décalés et JS modifiées vont devenir « monnaie courante » au vu des sous effectifs que connaissent tous les services.
Les agents pourront être informés de la modification de la succession des journées de service et des repos au plus tard 24 h avant le début du jour concerné et de la modification de leurs heures de travail au plus tard 1 h avant ... lorsqu' il y aura un « problème de production ».
Pour les sédentaires, une augmentation de la durée maximale (30 mn journalières) et une réduction de la durée minimum de service à 2h30 vont permettre de programmer plus facilement des montées et descentes de nuit sur une même GPT.
- **article 25** : un nouveau régime de travail dans les EIC pour supprimer des emplois. **Il est acté la mise en place d'un roulement avec une amplitude à 9h23 afin de remettre en cause de nombreux roulements en 3x8.** La direction se frotte les mains : il lui suffira de modifier les roulements lors de chaque changement de service pour assurer la couverture des postes et elle annonce déjà la suppression de près de 200 emplois dès décembre...
- **articles 37 et 38** : les prises de services délocalisées sont possibles. En effet, le temps de trajet pour les agents en déplacement ou effectuant en remplacement ne sera pas décompté pour ne dépasser pas la durée maximale de travail. En ligne de mire, les agents de l'équipement qui vont directement le payer sur leur santé et leur vie familiale.
- **article 44** : **Toujours plus de sédentarisation à la Traction.** Pour la détermination de la navette (qui n'est pas reprise dans le régime roulant) : elles pourront aller jusqu'à 200 km.

- **Et le fameux article 49** qui, à lui seul, permettra à la direction de déroger aux dispositions de tous les autres articles pour dégrader nos conditions de travail et de vie. Et il ne sera pas possible de s'y opposer car pour cela il faudra une **majorité en nombre** (*disposition imposée par la CFDT*) des organisations syndicales signataires.
Ainsi même si les 4 fédérations représentatives à la SNCF avaient signé ce texte, il en faudrait toujours 3 pour s'opposer à la régression sociale.

Clairement, la CFDT et l'UNSA ont bradé la mobilisation des cheminot-e-s.

Sans cette trahison nous aurions pu gagner un vrai RH00077+ au lieu de cet accord d'entreprise qui va diviser les cheminots et permettre à la

direction d'exercer son chantage à la charge de travail, à l'emploi, à la productivité, à la mobilité et à la filialisation en échange de dérogations toujours plus nombreuses.

Avec SUD-Rail, construisons la riposte et préparons-nous pour les prochaines attaques, sur la polyvalence des métiers, sur la CPR et sur le transfert des cheminots dans les entreprises ferroviaires privées... Le combat continue !

