

Classification / Rémunération

Patronat, CFDT et UNSA s'opposent à la réouverture des négociations !

En janvier dernier, alors que nous étions pleinement engagés dans la grève interprofessionnelle contre les retraites par points, l'UTP (la branche Transport public et ferroviaire du MEDEF) signait avec la CFDT et l'UNSA un accord entérinant la casse de nos métiers, le développement de la polyvalence et des rémunérations annuelles à minima.

SUD-Rail, CGT et FO ont alors fait valoir leur droit d'opposition afin de refuser la mise en place d'une nouvelle norme qui tirerait vers le bas, sur le long terme, les droits de l'ensemble des travailleurs du rail, qu'ils soient au statut ou contractuels, de la SNCF ou d'une autre entreprise ferroviaire.

L'UTP a fait le choix d'établir une « recommandation patronale » qui reprend la plus grande partie du projet d'accord. Le ministre Djebbari a signifié qu'il comptait « sécuriser » cette recommandation en l'imposant à toutes les entreprises de la branche par le biais d'une ordonnance temporaire... dans l'attente d'une réouverture des négociations.

La réglementation applicable dans l'entreprise historique (qui représente toujours environ 95% des salarié-es de la branche ferroviaire !) et les droits les plus favorables dans les autres entreprises doivent servir de socle à la convention collective.

C'est bien sur cette base qu'il faut exiger de nouvelles négociations, mais plutôt que faire un front commun syndical et exiger des règles collectives réellement protectrices pour tous les salarié-es, la CFDT et l'UNSA s'accordent avec le patronat pour refuser toute nouvelle négociation sur le sujet !

La CFDT demande même explicitement à ce que ce chapitre ne soit pas rediscuté avant 2 ou 3 ans, ce qui ne peut apparaître que comme une stratégie bassement électorale pour tenter de se démarquer et d'exister à l'occasion des prochaines élections professionnelles.

Le patronat refuse de remettre sur la table les questions de salaires et d'emplois, tout comme il refuse d'élargir le champ d'application de la convention à l'ensemble des travailleurs du rail, notamment la maintenance du matériel, la restauration ferroviaire ou la manutention qui en sont aujourd'hui exclus. Pour lui, l'urgence est donc de mener de front les derniers volets obligatoires de la future convention collective (prévoyance, garanties complémentaires pour les salariés transférés, droit syndical) mais en les limitant toujours au strict minimum.

Des garanties complémentaires pour tous les salarié-e-s de la branche !

Les patrons du ferroviaire ne veulent garantir le maintien de quelques droits qu'aux seuls salarié-es transférés dans le cadre d'appels d'offre : maintien dans un logement SNCF, facilités de circulation, accès aux cabinets médicaux SNCF.

C'est totalement insuffisant pour les salarié-es de la SNCF qui seraient amenés à être transférés comme pour l'ensemble des salarié-es de la branche !

Il est nécessaire de faire un inventaire complet de l'ensemble des droits dont bénéficient les salarié-es de la SNCF pour les étendre à l'ensemble des travailleurs/ses du rail : temps partiels, cessation progressive d'activité, reclassements en cas d'inaptitude, action sociale... c'est bien par un alignement par le haut de nos droits que nous lutterons contre le dumping social !

Pour gagner de nouveaux droits, pour construire un rapport de force à la hauteur des attaques qui se profilent, ce sont des mobilisations avec les salarié-es de l'ensemble des entreprises du ferroviaire qu'il faut construire.

Dans notre secteur, face à la crise sociale et économique annoncée, nous devons plus que jamais imposer nos revendications telles que la mise en place :

★ d'un **statut unique pour tous les salarié-es du secteur** : transport ferroviaire (voyageurs et fret, infrastructure et exploitation), restauration ferroviaire, nettoyage ferroviaire, maintenance ferroviaire, prévention/sécurité ferroviaire, filiales, personnels des CSE et CASI SNCF, etc.

★ des **32 h hebdomadaires**, sans perte de salaire ni flexibilisation. Le partage du temps de travail est indispensable pour donner accès à toutes et tous au travail et gagner en qualité de vie

Nos luttes ont construit nos droits, notre résignation les détruirait !

Saint-Denis, le 13 juillet 2020

En voulant restreindre quelques droits minimes aux seuls salarié-es concerné-es par le décret 2019-696, le patronat exclut également les cheminot-e-s de Réseau qui pourraient voir leur secteur repris par la région.

La loi d'Orientation sur les Mobilités, adoptée en catimini le 24 décembre dernier, permet aux régions de reprendre certaines portions de ligne. Contrairement aux engagements patronaux, les cheminot-e-s de SNCF Réseau sont exposés à la concurrence au même titre que celles et ceux de Voyageurs ou de Fret !

C'est le cas de plusieurs lignes de « desserte fine » de Grand Est, dont la région veut d'ores et déjà reprendre l'exploitation mais aussi la maintenance et la gestion de la circulation. Ces lignes seraient confiées à une société « intégrée » assurant à la fois l'exploitation et la gestion d'infrastructure de la ligne, bref ce qui a été détruit lors des contre réformes successives de la SNCF. Le cynisme des dirigeants allant même jusqu'à nous signifier que le groupe SNCF répondrait à un tel appel d'offre à travers une filiale de droit privé puisque les SNCF publiques ne pourraient y répondre, séparation des activités et dogme de l'ouverture à la concurrence oblige !

Plusieurs centaines d'emplois sont concernés sans qu'il existe la moindre garantie pour les agents de la maintenance ou de la circulation sur l'avenir de leurs emplois !