



Un journal syndical régional au service (public) des cheminots

RH0077

Début des négociations...

LA LOI

Réforme adoptée
le 4 août 2014

SUITE À LA PROMULGATION DE LA LOI SUR LA RÉFORME FERROVIAIRE, LES DISCUSSIONS ONT COMMENCÉ POUR FIXER LE DÉCRET SOCLE DES FUTURES CONDITIONS DE TRAVAIL DANS LA BRANCHE FERROVIAIRE.

LE DECRET SOCLE

Publié par le gouvernement,
élaboré de manière unilatérale.

Trace les grandes lignes
de la Convention Collective.

Rejette le RH 0077
comme base de négociation.

Les négociations autour de la convention collective ferroviaire débuteront ensuite.

La date butoir d'application a été repoussée à juillet 2016 grâce à la pression des grévistes et de SUD-Rail. Le gouvernement, la SNCF et les patrons du privé ne veulent pas du RH0077, mais SUD-Rail tiendra tête !

LA CONVENTION COLLECTIVE

Sera négociée entre les Organisations Syndicales et le patronat (SNCF et privé).

Rapport de force indispensable !

SI ECHEC DE LA NÉGOCIATION

Application du décret socle
et du code du travail.

QUELLES BASES POUR LA NEGOCIATION ?

Le gouvernement a décidé de publier un « décret-socle » qui servira de base pour élaborer la future convention collective. A noter que les organisations syndicales sont exclues de toute discussion sur le contenu de ce décret.

C'est pour éditer un décret-socle au minimum social que le ministère a refusé tout amendement visant à prendre le RH0077 comme base.

Il est pourtant applicable à 95% des

salariés du secteur ferroviaire.

Après la publication de ce décret, les « négociations » pourront débuter.

En cas d'absence d'accord entre le patronat et les syndicats, c'est le gouvernement qui publiera par décret la convention collective.

Le patronat est donc tranquille. Il peut mettre la barre très haut car le gouvernement a indiqué clairement qu'il ne voulait plus du RH0077.

QUI VA NEGOCIER ?

Le patronat est représenté par l'UTP (Union des transports Publics) dont la SNCF fait partie.

Les salariés sont représentés par les syndicats représentatifs dans le secteur ferroviaire (CGT, SUD-Rail, UNSA et CFDT).

LE FER SOLIDAIRE

TOUS LES SYNDICATS DOIVENT DEFENDRE LES DROITS DES CHEMINOT(E)S !

GOUVERNEMENT ET DIRECTION SONT LARGEMENT AIDÉS PAR DEUX ORGANISATIONS SYNDICALES À LA SNCF.

D'abord la CFDT qui a clairement apporté son soutien à la loi et à la convention collective.

Ensuite l'UNSA, qui, malgré la plateforme commune CGT/SUD-Rail/UNSA revendiquant le RH0077 comme minimum de départ de la discussion, a retourné sa veste avant même de partir en grève le 13 juin.

Pourtant, de nombreux militants et équipes syndicales de ces deux syndicats, ont participé à la grève de juin, condamnant dans les faits l'attitude de leurs directions fédérales.

Devant la casse de nos droits sociaux, ces deux syndicats vont-ils continuer d'aider les patrons et le gouvernement ou bien vont-ils enfin défendre les cheminots ?



SUD-Rail proposera à toutes et tous de se joindre à nos revendications. Syndiqués ou non-syndiqués, nous sommes dans le même bateau. Les questions que nous devons nous poser sont les suivantes :

- Voulons-nous voir nos conditions de vie se dégrader ?
- Voulons-nous travailler toujours plus ?
- Voulons-nous saborder notre vie sociale et de famille pour satisfaire de futurs actionnaires ?

POUR SUD-RAIL, IL N'EN EST PAS QUESTION. C'EST POUR CELA QUE NOUS DEVONS NOUS ORGANISER, NOUS MOBILISER. C'EST CE QUE NOUS VOULONS PRÉPARER AVEC TOUS LES CHEMINOTS.

DES PISTES DE DEPART QUI DONNENT FROID DANS LE DOS !

L'UTP a commencé à avancer ses pions en demandant au mieux un alignement sur la convention collective en place au fret ferroviaire, et la direction de la SNCF au sein de l'UTP n'est pas la dernière à pousser en ce sens.

Ils vont même jusqu'à dire que cet accord est « trop généreux » avec les salariés.

Rappelons que dans le fret ferroviaire, c'est 104 RP par an, 25 repos doubles, 14 repos du dimanche, 1820 heures travaillées et une amplitude journalière de travail de 12h (14h une fois par GPT).



LEUR REFORME FERROVIAIRE VEUT NIVELLER PAR LE BAS NOTRE REGLEMENTATION.



A NOUS DE LEUR IMPOSER LR RH0077 COMME BASE MINIMUM DE LA CONVENTION COLLECTIVE !

UNISSONS NOUS, POUR NE PAS PERDRE NOTRE VIE A LA GAGNER !

Plus que jamais, pour avoir un maximum d'infos en temps réel, un réflexe :

www.sudraillyon.org



Si nous ne les stoppons pas, ils ne s'arrêteront jamais !

Le 30 juin, c'est-à-dire 10 jours après la fin de la grève, une commission d'enquête parlementaire relative à l'évolution des avantages des salariés de la SNCF s'est constituée.

Cette commission composée de 17 députés (tous UMP) vise à revenir sur ce qu'elle considère comme des privilèges. Il est toujours ironique de voir comment des députés avec des salaires, des avantages, des facilités de circulation à faire pâlir les plus hautes rémunérations de la SNCF se présentent comme les défenseurs de l'équité sociale !

Tout y passe, facilité de circulation, logements sociaux, cabinets médicaux, retraite...

C'est pourtant bien à l'assemblée nationale avec 577 députés qu'il y a plus de privilégiés que chez les 160 000 cheminots de la SNCF ! L'indemnité d'un député est de 7100€ brut...mais bien souvent il cumule avec un autre emploi (maire, conseiller général, régional...). Ils bénéficient de facilités de circulation à la

SNCF, en 1ère classe, de chauffeurs, de billets d'avion gratuits...

Le but de cette commission sera encore une fois de désigner les cheminots comme des « nantis » ou des « privilégiés » responsables de la situation économique de la SNCF ! Ceci sous prétexte d'un rapport de la cour des comptes...

Mais quand celle-ci épingle les dérives inadmissibles en matière de budget de communication et les marchés passés sans appel d'offre par M. Pepy, les députés se taisent.

Quelle connivence entre l'assemblée et la direction de la SNCF !

Parmi ces députés il y a M. Terrot, député de la circonscription d'Oullins. Celui-ci ferait mieux de s'engager sur l'avenir du site SNCF d'Oullins ! Mais il préfère spéculer sur la vente des terrains des ateliers plutôt que défendre les emplois !

LA CRISE EST DEVANT NOUS . .



La direction cogne à l'aveugle...

La direction a choisi de taper sur les cheminots qui ont défendu leur entreprise par la grève au mois de juin dernier. En décidant de sanctionner arbitrairement (et sur la base de faux témoignages de cadres zélés) quelques grévistes pour faire des exemples, la direction a pris un chemin glissant dont elle devra assumer les conséquences.

SUD-Rail, avec les cheminots concernés, fera le nécessaire pour faire annuler les sanctions devant les Prud'hommes et les cadres s'étant livrés à de faux témoignages seront poursuivis au pénal.

Cette vague de répression est inacceptable et il n'est pas question de se laisser intimider par des dirigeants qui sont en train de liquider la SNCF et n'acceptent pas que les cheminots s'y opposent.

Tour Incity : la maintenance informatique et télécom sera réinternalisée !

Il y a près d'un an la direction annonçait un vaste plan de suppression de postes dans les filières Informatiques et Télécom (jusqu'à 40% des postes d'informaticiens étaient menacés sur 5 ans).

SUD-Rail s'est fortement impliqué dans toutes les instances pour lutter contre ce véritable « plan social » fondé sur des projets technologiques totalement irréalisables tout en continuant de revendiquer la reprise de charges de travail actuellement sous-traitées et pour positionner les ASTI (Agences de Services Télécom et Informatique) sur les nouvelles technologies actuellement mises en œuvre.

Plus particulièrement sur la Région de Lyon nous avons multiplié les initiatives pour que l'ASTI de Lyon récupère la maintenance informatique et télécom de la Tour Incity.

La mobilisation a fini par payer et l'annonce officielle vient de tomber : l'ASTI de Lyon a « remporté le morceau » et assurera la maintenance de la Tour.

C'est un tournant décisif pour l'avenir des cheminot-e-s des filières informatiques et télécom car par là-même l'entreprise reconnaît la nécessité

de garder en interne les compétences et les effectifs nécessaires pour assurer le maintien en condition opérationnelle des systèmes informatiques et télécoms indispensables au fonctionnement quotidien du service public ferroviaire.

Dans le même temps les annonces de suppressions de postes ont été radicalement revues à la baisse même si une trentaine de postes resteraient menacés nationalement. SUD-Rail continuera de se mobiliser dans la période qui vient pour que les gains de productivité ne se fassent pas sur le dos des agents des ASTI à travers l'augmentation de la charge de travail mais que les moyens soient donnés pour leur permettre de rendre le service attendu par les cheminot-e-s.

Nous déplorons malgré tout que la CFDT ait préféré sortir de l'action unitaire pour « jouer » cavalier seul sur ce dossier alors que le cadre syndical national unitaire, qui tient contre vents et marée depuis le début de la lutte des informaticien-ne-s cheminot-e-s contre IBM en 2009, a aussi joué un rôle décisif pour défendre l'avenir des métiers informatiques et télécoms dans l'entreprise.

Réformes des retraites

Nous sommes à la sixième réforme des retraites. Une seule a été rejetée, en 1995, mais il est vrai qu'à l'époque les syndicats se battaient « tous ensemble » afin de défendre les salariés.

La dernière en date a eu lieu en fin 2013-début 2014... négociée par la CFDT.

Chacune de ces réformes rajoute une couche supplémentaire à la précédente au point d'avoir un peu de mal à s'y retrouver.

Ces tableaux reprennent donc les 3 dernières réformes qui touchent les agents cheminots au statut, mais également les 685 agents contractuels de la région. Pour rappel, la réforme des retraites de 2007 nous a fait passer à 40 années de cotisation. Celle de 2010 a décalé l'âge d'ouverture des droits de 2 ans. Celle de 2013-2014 nous a fait passer de 166 trimestres de cotisation à 172.

Pendant que les actionnaires ont reçu 40 milliards d'euros de dividendes au second semestre 2014, il y a des syndicats qui négocient les reculs sociaux... quel monde merveilleux.

A SUD-Rail nous refusons d'accepter cette escroquerie généralisée qui consiste à faire croire que les richesses devraient être partagées entre les plus riches et uniquement entre eux !

Tableau réforme retraite pour les cheminots au Statut (infos CPRP)

Année de naissance	Nombre de trimestres pour avoir un taux plein	Age d'ouverture des droits	Age où la décote s'annule
1957	160 (40 ans)	55 ans	57 ans
1958	161	55 ans	57 ans 3 mois
1959	162	55 ans	57 ans 6 mois
1960	163	55 ans	57 ans 9 mois
1961	164 (41 ans)	55 ans	58 ans
1962	165	55 ans 4 mois	58 ans 4 mois
1963	166	55 ans 8 mois	59 ans 5 mois
1964	167	56 ans 4 mois	60 ans
1965	167	56 ans 4 mois	60 ans 7 mois
1966	168 (42 ans)	56 ans 8 mois	61 ans 2 mois
1967	168	57 ans	61 ans 6 mois
1968	168	57 ans	61 ans 6 mois
1969	169	57 ans	61 ans 9 mois
1970/71	169	57 ans	61 ans 9 mois
1972	170	57 ans	62 ans
1973	170	57 ans	62 ans
1974	170	57 ans	62 ans
1975/76	171	57 ans	62 ans
1977	171	57 ans	62 ans
Après 1978	172 (43 ans)	57 ans	62 ans

Lexique

Décote:

Lorsque l'agent part en retraite avant le nombre d'années de cotisation requis, le montant de cette pension est réduit en fonction du nombre de trimestres manquants.

Taux plein:

Votre pension est calculée sur la base de 75% de votre salaire de base, 50% pour les contractuels. Pour bénéficier d'un taux plein il faut avoir cotisé un nombre de trimestres, lequel varie en fonction de votre année de naissance et donc de la prise en compte de toute ou partie des réformes.

→ Pour les ADC, c'est la même chose avec 5 ans de moins.

Augmentation des cotisations des actifs

Le 1er janvier 2014, les cotisations des salariés ont augmenté de 0.2 point et atteindront 0.3 point en 2017.

Cette mesure fait directement baisser notre pouvoir d'achat.

Pour les entreprises, cette augmentation sera compensée par une baisse des cotisations familles.

Tableau réforme retraite pour les cheminots contractuels

Année de naissance	Nombre de trimestres pour avoir un taux plein	Age d'ouverture des droits	Age où la décote s'annule
1951	163	60 ans	65 ans
1951	163	60 ans 4 mois	65 ans 4 mois
1952	164 (41 ans)	60 ans 9 mois	65 ans 9 mois
1953	165	61 ans 2 mois	66 ans 2 mois
1954	165	61 ans 7 mois	66 ans 7 mois
1955-1957	166	62 ans	67 ans
1958-1960	167	62 ans	67 ans
1961-1963	168 (42 ans)	62 ans	67 ans
1964-1966	169	62 ans	67 ans
1967-1969	170	62 ans	67 ans
1970-1972	171	62 ans	67 ans
A partir 1973	172 (43 ans)	62 ans	67 ans