



**CE Rhône-Alpes**



## **Déclaration générale SUD-Rail : séance plénière du 28 mai 2015**

La loi ferroviaire va porter la responsabilité du plus grand recul de l'histoire du transport ferroviaire. Sans doute que ceux qui sont allés « négocier » la réforme ferroviaire et veulent sa mise en place rapide sont-ils prêts à assumer cette responsabilité ?

La future Convention Collective Nationale du Groupe Public Ferroviaire pointe son nez. La première étape a décidé du champ d'application. SUD-Rail constate l'exclusion d'office d'une grande partie de salarié-e-s liés au transport ferroviaire. Le 13 mai 2015, notre organisation a fait valoir son droit d'opposition. L'UTP a su appâter les Organisations Syndicales les plus complaisantes, qui elles ont détourné les yeux au moment où des milliers de travailleurs très précaires souhaitaient les garanties sociales qui leur sont dues. Force est de constater que le patronat n'a pas fait le voyage pour rien.

C'est cette convention collective au rabais pour les cheminot-e-s, qui définitivement sifflera la fin de la partie. Elle apparait déjà sous différentes formes. Il y avait deux RH socles au sein de la SNCF : Le RH 0001 et le RH 077. Le projet de Statut des relations collectives communément appelé le RH 0001 a été dévoilé. Le RH 0001, c'est notre Statut, ce n'est pas rien. Il régit la rémunération, les congés, le déroulement de carrière, la cessation de fonction, les IRP, les garanties disciplinaires et sanctions, le régime particulier d'assurance maladie, ..... C'est de ce document, que découleront directement et indirectement toutes les autres réglementations et directives complémentaires. Via le futur RH 0001, les architectes du GPF nous proposent le pire. Inexorablement, les salarié-e-s du rail sont entraînés dans les méandres d'un substitut des droits au travail qui pressurise les entreprises privées. Cette CCN imposera la soumission à tous les étages. Les cheminot-e-s vont y laisser leur dignité, leur âme, leur vie de famille et leur santé. Les textes en vigueur seront réduits à leur plus simple expression. Oui, la réforme du ferroviaire a définitivement coulé ses fondations. Au 01 juillet 2016, le président Pépy pendra la crémaillère. L'inauguration sera présidée par la nouvelle réglementation du travail. Cette dernière est le bras armé du coup d'Etat programmé dès les dernières Assises du Ferroviaire.

Cette réforme du ferroviaire dépasse et de loin le cadre du ferroviaire et du transport en général. En France, il est nécessaire de briser les derniers symboles du monde libre : le vivre ensemble et la résistance de ceux qui produisent. Dans le monde entrepreneurial, durant des décennies entières, la SNCF et bon nombre de ses salarié-e-s ne s'en sont pas laissé compter. Ils ont porté un modèle de société. Pour faire trembler l'édifice, le patronat a mis en place une nouvelle version du cheval de Troie. Méritocratie, intéressement et une part corrompue de la représentativité politique et syndicale ont fait sauter la banque.

Le champ d'application de la future CCN est indigne.

La CCN en devenir sera à la marge bénéfique pour une poignée de salarié-e-s mais un désastre pour tous les cheminot-e-s qui eux au fil des mois, perdront tous leurs acquis.

Comme nous le disions, les patrons ont bien évidemment trouvé des syndicats pour signer leur texte

ou ... pour ne pas les dénoncer.

La première réunion de la Commission Mixte Paritaire (CMP) chargée de négocier la future Convention Collective Nationale (CCN) s'est tenue le 20 décembre 2013. De cette date jusqu'à la réunion du 23 avril 2015, à chaque fois SUD-Rail a rappelé sa position: «seul un champ d'application large pourra éviter le dumping social». A contrario, la délégation patronale a ardemment défendu une CCN excluant un grand nombre de salarié-es du secteur ferroviaire... pour faciliter ensuite les pressions sur les salaires et sur les conditions de travail. Les patrons ont trouvé des organisations syndicales, des partenaires sociaux, pour les soutenir...

C'est une Convention collective contre les salarié-es puisque patrons, UNSA, CFDT et CFTC rejettent du champ de cette CCN des milliers de travailleurs et travailleuses du ferroviaire. Pourtant, celles et ceux qui assurent le nettoyage des trains et des gares, la restauration à bord des trains concourent directement à l'activité économique du secteur. Ils excluent aussi les salarié-es des entreprises privées de services en gare, de prévention/sécurité et de maintenance des installations ferroviaires, les salarié-e-s de la manutention et le nettoyage du matériel ferroviaire ainsi que les salarié-e-s des CE/CCE ; c'est injuste et porteur de grands dangers quand on connaît la volonté de la direction SNCF de recourir à la sous-traitance et d'externaliser toujours plus de services et d'utiliser les intérimaires et prestataires à outrance comme variable d'ajustement. Patrons, UNSA, CFDT et CFTC privent aussi des garanties de la future CCN le personnel assurant la réparation du matériel ferroviaire ; cela se situe dans une période où la direction SNCF annonce des fermetures d'ateliers (Romilly, Oullins) et c'est cohérent avec les projets de privatisation des ateliers SNCF, sur lesquels patrons des entreprises privées et direction SNCF travaillent main dans la main, avec la complicité de nombre de Conseils régionaux qui accompagnent et portent très souvent implicitement le désengagement de l'état.

Patrons, UNSA, CFDT et CFTC mettent en œuvre la loi qui casse le service public ferroviaire. C'est la suite logique de leur soutien à la loi ferroviaire d'août 2014 qui éclate la vieille SNCF en trois entreprises distinctes. Avec un tel champ d'application atrophié, les « négociations » tourneront uniquement autour des attaques envers les droits des ex cheminot-es, pour que « SNCF Mobilités » soit ramenée au niveau des entreprises privées pour qui le seul Code du travail, c'est déjà trop et l'avenir est très souvent lié pour les salarié-e-s à Pôle emploi. Il s'agit d'une volonté politique de destruction d'emploi dans l'idéologie libérale du dynamisme productif... aux profits des financiers.

Accepter cet accord, c'est céder à toutes les demandes patronales. Le champ d'application de la CCN est le premier texte qui a été soumis à signature dans le cadre de la négociation de la Convention collective ; on imagine le contenu de la suite si, dès ce premier accord, il se trouve assez de fédérations syndicales pour valider, par leur signature ou par défaut, toutes les prétentions patronales !

Concernant les IRP, La mise en œuvre des dispositions prévues entrainera inéluctablement de profondes modifications du cadre et du fonctionnement des instances représentatives du personnel, mais aussi de l'activité syndicale au sein du GPF. Les propositions sont, pour l'essentiel, porteuses de régression, d'une volonté d'affaiblir les organisations syndicales, d'un choix d'éloigner toujours plus les instances représentatives du personnel de la réalité du terrain. Ce n'est pas à la direction de choisir les représentants des cheminot-e-s et ce sont bien les délégués de terrain, dans des instances à taille humaine qui sont en charge de présenter les revendications individuelles et collectives à une direction en responsabilité d'y accéder... On est bien loin de la « démocratie sociale » dont tant de monde se

revendique... sans jamais définir de quoi il s'agit ! Pour ce qui est des Délégué-es du Personnel et des CHSCT, le projet se réfère à l'accord de janvier 1996, donc aux établissements pour les DP, aux Unités de Production ou Unités Opérationnelles pour les CHSCT. Mais, comme nous le rappelons d'ailleurs lors de chaque négociation de protocole électoral, depuis 1996 un élément fondamental a été modifié : la taille et notamment la zone géographique couverte par un établissement, voire par une UA/UO/UP. De plus, le projet de texte REBSAMEN avec le regroupement des IRP et la professionnalisation des représentants qui cumuleraient les mandats de CE DP CHSCT en fonction du statut et de la notion juridique de l'établissement est inquiétant (Pourquoi un code SIRET par unité d'affectation). Nous réaffirmons que les périmètres d'unités à taille humaine sont fondamentaux pour les cheminot-e-s et devraient être pris en compte, afin que leurs élu-es DP et leurs représentants CHSCT puissent exercer leurs attributions dans un cadre proche du terrain et non sur des centaines voire des milliers de kilomètres carrés ! Au titre de cette logique des territoires, nous voulons 23 CE rassemblant l'ensemble des cheminot-es du GPF quel que soit leur EPIC. Nous demandons que le personnel de ces CE soit intégré dans ces CE territoriaux. Nous le réaffirmons, nous voulons des délégué-es : proches du terrain, faciles à contacter, qui renforcent l'unité des ex cheminot-es. Les Commissions Professionnelles Centrales deviennent des Commissions Professionnelles d'Activités. Au-delà du terme, qui rappelle l'importance pour la direction d'installer son vocabulaire dans les esprits de tous, SUD-Rail est en désaccord avec les découpages projetés. Dans les faits, malgré des intitulés trompeurs, celle-ci nie les métiers et les filières, au profit d'une logique unique d'Activités. A la place des CPC Mouvement, Voyageurs, Fret, Matériel et Traction, Equipement et Aménagement, Services Communs, il y aura des CPA SNCF Réseau, Voyageurs, Matériel et Traction, Sécurité, Transverses et Systèmes ferroviaires, mais chacune cloisonnée au sein d'un seul des trois EPIC. En matière de destruction de notre patrimoine ferroviaire, toutes les projections réalisées par SUD-Rail malheureusement se réalisent. Des « structures » bizarrement positionnées claironnaient il y a tout juste 12 mois : « SUD-Rail exagère, la réforme du ferroviaire est acceptable ». Dans 12 mois jour pour jour, il sera trop tard à jamais.

Revenons à l'intéressement, SUD-Rail déplore l'entêtement de la direction à vouloir imposer ce système dont le principe même est contraire au service public et qui a démontré sa dangerosité pour la sécurité ferroviaire ; sécurité ferroviaire qui demeure le cœur de notre activité professionnelle, et qui ne doit pas être soumise à des choix comptables préjudiciables.

L'argument selon lequel les cheminot-e-s sont en attente de cet intéressement est pernicieux, trompeur, surtout dans le contexte économique qui asphyxie toute la classe des travailleurs.

Certes, les cheminot-e-s veulent des salaires plus élevés notamment celles et ceux qui sont en dessous du salaire moyen. Nous voulons être rémunérés pour le travail effectué, pour nos qualifications, pour notre utilité sociale, ... pas « récompensés » par un intéressement qui exclut les retraités, ne compte pas pour le calcul de la retraite de chacun, permet à la direction de ne pas payer les cotisations sociales pourtant indispensables à la survie des régimes de retraite et de protection sociale.

Personne n'est dupe, les sommes dégagées pour l'intéressement viendront en déduction de l'enveloppe pour les salaires et pensions et ne vise qu'à augmenter la productivité de chaque salarié avec comme seul objectif la rentabilité à court terme.

Concernant les retraités cheminot-e-s, le gouvernement a fait passer le week-end dernier, un décret sur la mensualisation des pensions. A partir du 01 janvier, les pensions seront donc mensualisées au lieu d'être versées au trimestre à échoir. Après l'indexation sur les prix et non sur les salaires, voilà un

nouveau coup de canif dans le contrat social des cheminot-e-s...

Cette plénière de CER se tient alors que les sujets préoccupants et conflictuels se multiplient sur la région.

A l'ordre du jour de ce CER, la direction a décidé de consulter les délégations sur la fusion des 2 Infrapoles LGV. Un nouvel exemple parmi d'autres d'établissements à taille inhumaine s'étendant sur plusieurs centaines de kilomètres et qui ne permettra plus d'assurer la représentation des cheminot-e-s au plus près du terrain. Nous dénonçons par ailleurs les remises en cause répétées de la réglementation du travail sur cet établissement.

Pour en rester sur les établissements de la région, la délégation SUD-Rail vous interpelle à nouveau sur la réorganisation absurde des accueils de l'EEV Lyon qui conduit à des dysfonctionnements au quotidien. En effet, les usagers continuent chaque jour de constater à quel point cette réorganisation dégrade le service public. SUD-Rail continuera d'appeler les cheminot-e-s de l'EEV à combattre cette réorganisation qui est seulement guidée par des suppressions d'emplois.

Parmi les conflits sur la région, comment ne pas aborder le droit de retrait que les CRTT ont exercé après que l'un d'eux ait été sauvagement agressé.

Les CRTT n'oublieront pas de si tôt que lorsque la direction prend des engagements, cela ne veut pas dire qu'elle les respectera. En effet, la présence de la SUGE promise au quotidien pour sécuriser les sites de L'Arbresle et St Bel n'a pas du tout été mise en œuvre comme cela avait été annoncé notamment aux heures sensibles.

Concernant la sécurité, les événements « conduite » continuent à se multiplier et nous attendons toujours la présentation des actions concrètes mises en place dans les établissements tractions.

Les dérives à la réglementation ainsi que les dérogations s'accumulent et la nouvelle annulation du CRT roulant le prouve. Provocation aussi au CHSCT de l'UP TER ou la présidente ose passer en force un roulement GM non conforme au RH0077 et va jusqu'à menacer les membres CHSCT.

Là aussi, cela démontre bien que le dialogue social ne veut plus rien dire dans cette entreprise.

Autre établissement dont la situation est préoccupante, c'est l'ECT. En effet, le management agressif déjà constaté et dénoncé à de nombreuses reprises semble avoir encore franchi un cap. Résultat : les cas d'ASCT en souffrance se multiplient. Ont été constaté des scènes d'agents en pleurs, d'autres disent être au bord de la rupture, certains ayant même franchi ce stade en tenant des propos suicidaires, ...

Le métier d'ASCT est déjà suffisamment difficile au quotidien pour que la direction n'en rajoute pas.

Nous n'allons pas reparler de votre décision absurde de fermer Oullins, SUD-Rail combattra cette décision par tous les moyens.

Nous voyons la précarité s'installer dans les 3 Technicentres de notre région, CDD, intérimaires, emplois aidés, mais aussi l'utilisation à outrance des alternants sans perspective d'embauche. SUD-Rail réclame des embauches urgentes, particulièrement pour les services mouvement.

Sur des sujets plus généraux et transverses, SUD-Rail juge inacceptable les erreurs répétées sur les fiches de paie des cheminot-e-s. Chaque mois, les fiches de paie arrivent très en retard après le virement et sont remplies d'erreurs. C'est bien souvent le parcours du combattant pour les agents pour

comprendre ce qui manque sur leur fiche de paie et pour se faire payer leur dû. Malgré nos interventions, la situation perdure.

Pour finir cette déclaration, nous constatons que la directrice de région est encore une fois absente de cette réunion plénière. Est-ce parce qu'elle refuse d'assumer en instance les conséquences de la politique d'entreprise qu'elle conduit sur la région ?

Toujours est-il qu'elle a déjà fait savoir qu'elle ne siègerait pas aux 2 prochaines séances de CER, ce qui portera à quatre séances d'affilée de CER sans que la directrice de région soit présente.

Pour les nombreux points évoqués dans cette déclaration, et si la Directrice de Région estime qu'elle a mieux à faire que de présider le CER, nous prenons acte de son mépris répété pour cette instance et la représentation du personnel, et la délégation SUD-Rail quittera cette séance.