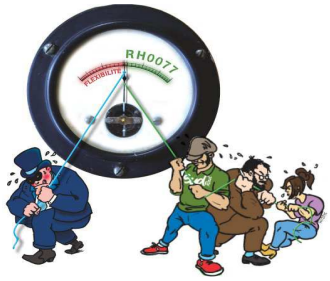

L'HARMONISATION DU CADRE SOCIAL POUR LES NULS

11 Avril 2016

L'harmonisation du cadre social est une réalité depuis le vote de la loi ferroviaire du 04 aout 2014. Elle rentre, depuis février 2016, dans sa phase critique puisque c'est le volet organisation du travail que les partenaires sociaux doivent négocier avant la date butoir du 1er juillet 2016.

L'harmonisation repose sur 3 niveaux de négociations :

- Un décret socle qui pose la base de la négociation et garantit une protection minimale.
- Une convention collective de branche ferroviaire qui vient compléter le décret socle avec pour objectif de définir l'ensemble des règles collectives applicables à toutes les entreprises ferroviaires.
- Des accords d'entreprises qui viennent compléter ou pas la convention collective en fonction des revendications des salariés et des entreprises.

La compréhension complète de tous les éléments composant cette négociation est indispensable pour que chacun puisse être acteur d'une harmonisation par le haut.

HIERARCHIE DES NORMES

En droit social

Késako ?

C'est le principe de base du droit social français :

- **Les conventions ou accords collectifs** ne peuvent pas être moins favorables aux salariés que les **dispositions légales ou réglementaires** (constitution, lois, règlements, décrets, circulaires, codes). **Les accords d'entreprises** ne peuvent pas être moins favorables aux salariés que **les conventions ou accords collectifs**.

Cette disposition a été inscrite dans la loi ferroviaire pour, **théoriquement**, garantir une harmonisation par le haut.

NOTE TECHNIQUE

Cette hiérarchie des normes est remise en cause par la loi El Khomri, qui permettra aux accords d'entreprises majoritaires d'être inférieurs à la convention collective….

NOTE TECHNIQUE

Le RH0077 contenait des dérogations au Code du Travail et du Transport dans le cadre de l'équilibre du contrat global « règles /statut » liées aux missions de service public.

L'HARMONISATION DU CADRE SOCIAL

LE DECRET SOCLE

PRINCIPE : Texte écrit par le Ministère des Transports sur la base des obligations inscrites dans la loi, en prenant compte des textes existants : RH0077 et accord collectif Fret de 2008, en vue de garantir un minimum supérieur aux codes existants pour des raisons de sécurité ferroviaire. Les acteurs du secteur ferroviaire sont consultés pour avis. Le ministère saisit le Conseil d'Etat. Le Conseil d'Etat donne un avis dont le ministère tient compte pour la rédaction finale du texte avant promulgation.

OÙ EN SOMMES NOUS : le texte du décret en est à sa 2ème version, le Secrétaire d'Etat Alain Vidalies va transmettre le texte au Conseil d'Etat mais ne promulguera pas immédiatement le décret une fois reçu l'avis du Conseil d'Etat. Il souhaite garder la possibilité de le modifier en fonction de l'avancement de la négociation sur la convention collective. C'est pourquoi l'article 32 du décret socle ne prévoit qu'une application au changement de service annuel, soit début décembre.

AVIS SUD RAIL SUR LE PROJET DE DECRET SOCLE : *il s'agit d'un texte totalement déconnecté de la réalité des cheminots et de l'histoire de la sécurité ferroviaire. Il exclut une grande partie d'entre eux des garanties minimales auxquels ils peuvent prétendre. Il ne répond pas non plus aux attentes de ceux exerçant des missions liées à la sécurité des circulations, en termes de protections sociales : seulement 30 repos doubles et 14 dimanches. Il ne répond pas aux exigences fondamentales sur la sécurité inscrites dans la loi. Il organise la subordination totale des salariés aux besoins des entreprises par des obligations qui relèvent de la réintroduction de l'esclavage (art 7, 8 et 9).*

INTERLOCUTEURS SUR QUI PESER :

le gouvernement avec ses représentants Alain VIDALIES, Manuel VALLS et François HOLLANDE.

NOTE TECHNIQUE **Problème de fond, le décret socle reprend quasiment toutes les exceptions aux Codes du Travail et du Transport inscrites précédemment dans le RH0077 et même en rajoute d'autres. Or, les contreparties ont disparu et toutes les Entreprises Ferroviaires n'auront pas des missions de service public. Là encore, on organise la productivité sur le dos des salariés….**

LA CONVENTION COLLECTIVE

PRINCIPE : Etablir les règles qui s'appliqueront à toute la branche ferroviaire sur la base du décret socle, du Code du Travail et du Code des Transports. Les textes sont écrits en commission mixte paritaire (CMP) par les partenaires sociaux (organisations patronales et organisations syndicales), sous la présidence d'un représentant du Ministère du Travail. La convention collective est divisée en plusieurs volets, le volet « organisation du travail » devant être totalement fini de négocier avant le 1er juillet.

OÙ EN SOMMES NOUS : la première version patronale du volet « organisation du travail » nous a été fournie le 5 avril pour être étudiée en CMP les 12 et 13 avril. Suivront les réunions du 26 avril, 9 mai et 19 mai pour négocier, avant examen final les 1er et 2 juin pour soumettre le texte à la signature de l'UTP et des Organisations Syndicales.

AVIS SUD RAIL SUR LA FUTURE PROPOSITION DE L'UTP : *La version proposée par les patrons ressemble davantage à l'Accord Fret de 2008 qu'au RH0077 et s'apparente à un copié-collé du projet de décret-socle. Il y a séparation entre sédentaires avec des missions de sécurité et les autres, et la protection des cadres sera renvoyée aux accords d'entreprises.*

INTERLOCUTEURS SUR QUI PESER : l'organisation patronale UTP représentée par son délégué général Claude FAUCHER secondé par le RH du GPF SNCF Jean Marc AMBROSINI.

A l'occasion de l'ouverture des négociations de la Convention Collective, les fédérations SUD-Rail et FO appellent les cheminots à venir manifester au pied de la CMP le 13 avril afin de contrôler les négociations et de peser sur leurs futures conditions de travail !

POUR LES NULS

LES ACCORDS D'ENTREPRISES

PRINCIPE : Compléter et améliorer les dispositions de la convention collective.

OÙ EN SOMMES NOUS : la première rencontre a eu lieu le 24 mars pour établir le calendrier des négociations. Il y aura 2 cycles de bilatérales OS/Direction entre le 4 et 22 avril. Suivront des tables rondes : le 25 avril, entre les 9 et 13 mai, entre les 23 et 27 mai et une table ronde conclusive début juin. Pas de projet sur l'organisation du travail de la part de l'entreprise pour l'instant.

AVIS SUD RAIL SUR LE OU LES FUTURS ACCORDS D'ENTREPRISE : *La Direction annonce la disparition du RH0077 et du volet « organisation du travail » de l'accord 35h au 1er juillet 2016. On ne peut pas dire que cette annonce soit de nature à pacifier le climat social, alors que le décret socle prévoit une transition à la fin de l'année. L'impression que nous a laissée cette première entrevue est négative, l'Entreprise ne semble pas vouloir arriver au niveau de protection sociale dont jouissent les cheminots actuellement.*

INTERLOCUTEURS SUR QUI PESER : le groupe ferroviaire SNCF avec ses présidents Frédéric SAINT-GEOURS, Guillaume PEPY et Jean Pierre FARANDOU.

NOTE TECHNIQUE

Pour être mis en application, les futurs accords d'entreprises seront soumis, comme pour la convention collective, à la signature d'organisations syndicales représentant plus de 30 % du personnel lors du vote CE des dernières élections. Pépy, dans toutes ses communications, a spécifié « *qu'il allait falloir revoir notre manière de produire nos 35h et que l'équilibre se trouverait par métiers* ». On voit la volonté de diviser encore plus les cheminots par des accords par EPIC différents et par métiers pour augmenter la productivité.

CONNAITRE SON ADVERSAIRE : L'UTP

L'Union des Transports Publics et ferroviaires est une organisation patronale regroupant quasiment tous les acteurs patronaux du secteur ferroviaire tant exploitants que gérants d'infrastructures. Au sein de l'UTP, les acteurs du ferroviaire sont regroupés dans une commission qui émet des avis pour aider à la prise de décision du Conseil d'Administration pour le mandat donné à leur délégué général. Son président est Jean Pierre FARANDOU qui vient d'être nommé Président de SNCF Réseau.

Le Conseil d'Administration est composé de 24 membres qui prennent leurs décisions à la majorité des deux tiers. Nous pouvons constater que le groupe SNCF y a 9 membres (5 SNCF, 4 Kéolis) et a donc une minorité de blocage. Le secteur public est encore présent avec 7 membres (3 des régies de transport public de province et 3 RATP). Le secteur privé compte 8 membres (4 Transdev, 1 Thello, 1 Carpostal, 1 Eurotunnel et 1 EuroCargoRail).

La majorité des 2/3 (16 voix) pour une excellente CCNF est donc possible rien qu'avec les entreprises du secteur public. On peut même dire que Transdev est un acteur semi public puisque 50% de son capital est détenu par la Caisse des Dépôts et Consignations qui est un organisme d'Etat. Les 50% restant sont détenus par Véolia qui souhaite vendre ses parts.

Au final, on voit bien que l'Etat, par l'intermédiaire des entreprises qu'il contrôle, a les moyens d'imposer à l'UTP de rédiger une convention collective de haut niveau et de la signer.

UN TRUBLION : LA LOI TRAVAIL

La « Loi Travail » portée par la ministre El Khomri est une épine dans la négociation puisqu'elle envisage de modifier des articles du Code du Travail qui nous servent de référence dans la négociation des articles de la CCN Ferroviaire. Et en remettant en cause la hiérarchie des normes qu'elle porte, elle permettra l'augmentation du dumping social que la création de la branche ferroviaire à pour but de limiter.

Nous allons prendre des garanties juridiques pour voir si la garantie du respect de la hiérarchie des normes inscrites dans la loi ferroviaire restera valide

L'HARMONISATION DU CADRE SOCIAL POUR LES NULS

Sud Rail

AVANTAGES et INCONVENIENTS des 3 niveaux de négociations

DÉCRET SOCLE :

- 👍 Peut être promulgué à un très haut niveau par le gouvernement.
- 👎 Un autre décret peut le réduire à pas grand-chose du jour au lendemain.

LA CCN FERROVIAIRE :

- 👍 Négociée par les partenaires sociaux, elle continue à s'appliquer même quand elle est dénoncée par les signataires.
- 👎 Personne ne peut obliger les organisations patronales et syndicales à signer si elles ne le souhaitent pas.

L'ACCORD D'ENTREPRISE :

- 👍 Peut améliorer réellement les dispositions de la convention collective s'il y a la volonté patronale de le faire.
- 👎 Peut être adapté à l'évolution de l'entreprise par une validité courte (5 ans max loi El Khomri).

3 LE DUMPING SOCIAL : OU SE TROUVERA t-il ?

Le risque que le dumping social existe dans la branche ferroviaire se situe entre le résultat qui sera obtenu sur la convention collective et les propositions que feront les entreprises pour les accords complémentaires d'entreprises. Plus la convention collective sera basse par rapport à la norme SNCF et plus les entreprises du secteur privé seront tentées de proposer des accords d'entreprises « a minima » pour garder un différentiel de compétitivité avec la SNCF.

Si l'on veut réduire au maximum le dumping social au sein de la branche ferroviaire, **il faut ABSOLUMENT un décret socle de haut niveau sur la base du RH0077**(largement supérieur à celui proposé actuellement) **pour avoir une convention collective qui soit à la HAUTEUR des protections sociales existantes à la SNCF et des revendications des cheminots**. *Les accords d'entreprises ne devant jouer que sur des éléments périphériques et marginaux.*

1er juillet 2016

ALORS, ON ATTEND LA CATASTROPHE OU ON SE BOUGE ? Sud Rail

QUELS SONT NOS MOYENS D'ACTIONS ?

Tous ceux habituels à notre disposition : courriers aux responsables, interpellations des élus et du gouvernement, pétitions, actions symboliques, manifestations, batailler en réunion pour écrire chaque article dans l'intérêt des cheminots, journées de grève carrées, etc...

Mais sans rapport de force conséquent dans la phase finale des négociations il est peu probable que le gouvernement, l'UTP et la direction de la SNCF fassent des propositions à la hauteur des protections inscrites dans le RH0077.

La concurrence libre et non faussée voulue par les Directives Européennes pousse à une harmonisation par le bas, à un dumping social qui ne veut pas dire son nom !

Comme il sera inacceptable que 150 000 cheminots fassent les frais d'une collusion entre des intérêts privés, qui veulent des conditions de travail à minima et des acteurs publics qui veulent faire payer la dette du ferroviaire aux cheminots, il ne nous restera plus qu'une solution pour les faire revenir dans le droit chemin du progrès social : *La GRÈVE RECONDUCTIBLE !*