

**CERTAINS VEULENT LA DESCENDRE
NOUS, ON LA DEFEND !**



DÉCLARATION

Montreuil, le 19 juillet 2018

CMPN DU 19 JUILLET 2018

Monsieur le Président,

Mesdames, Messieurs les représentants du l'UTP,

Cher(e)s Collègues,

Permettez-nous tout d'abord de vous saluer, Monsieur VANDROZ, et de formuler le vœu que cette négociation puisse aboutir à doter la Branche d'une CCN de très haut niveau, garantissant la sécurité tant des circulations que de son personnel, l'emploi et l'égalité sous toutes ses formes, donnant ainsi un avenir au ferroviaire et au personnel le composant. Nous profitons également de cette brève introduction pour remercier également Monsieur Delmotte pour nous avoir accompagnés au sein de cette instance et du travail qu'il a accompli.

Mais avant d'entrer sur la partie proprement dite de la CCN, il nous paraissait important de revenir dans le contexte où se situent nos négociations. Réforme après réforme, le Gouvernement rogne sur tout ce qui a fait la société française, un modèle social basé sur la solidarité nationale.

Du droit du travail à la formation professionnelle, de l'assurance chômage aux aides sociales la politique menée actuellement est d'une violence inégalée pour les salariés, les citoyens et plus largement pour l'ensemble des Services Publics.

Elle laisse à l'agonie des pans entiers de notre société comme dans le domaine de la santé. La logique comptable et le travail en flux tendu génèrent dysfonctionnements, ébranle les vocations et viennent à bout des soignants, que ce soit dans les EHPAD, les urgences ou les hôpitaux.

Du côté de l'enseignement supérieur, c'est le renoncement à sa démocratisation qui est de mise. La question de l'accession au plus grand nombre à un meilleur niveau de qualification est posée. L'intention n'est pas d'accroître les capacités d'accueil des établissements en manque de moyens depuis des années, mais de sacrifier les ambitions et les espoirs d'une partie de la jeunesse en les soumettant à des classements humiliants et absurdes, le tout en fonction de leur origine sociale et/ou de leur habitation.

Cette vision libérale du chef de l'Etat qui ne se soucie plus que « des premiers de cordée » nous interroge au moment où l'OCDE (Organisation de Coopération et de Développement Economique) vient d'épingler la France comme ayant un des systèmes scolaires les plus inégalitaires parmi les pays développés.

Lors de notre dernière CMP, nous vous avons alertés sur l'importance que revêt, pour la CGT, la reconnaissance des diplômes. Nous vous invitons à lire l'étude de France Stratégie « nés sous la même étoile ? » qui retrace bien ce qui grippe l'ascenseur social, tout en rappelant au passage que l'origine sociale conditionne fortement l'accès aux diplômes, et donc à la réussite professionnelle.

Et malgré une progression inacceptable des inégalités sociales engendrant au passage de la pauvreté, l'exécutif s'en lave les mains. Pour preuve, le report en septembre du plan pauvreté et contre l'exclusion, révélateur si besoin de la priorité portée par le Président de la République. Pourtant, la misère, elle, n'attend pas. Aujourd'hui, ce sont 15 millions de personnes qui sont victimes de la crise du logement en France.



Cette situation, vectrice d'inégalités, connaît un accroissement fulgurant et exige de développer d'autres politiques publiques que celle contenue dans le projet de la loi ELAN (Evolution Logement Aménagement et Numérique), qui se caractérise une nouvelle fois par sa finalité de faire du logement social un bien marchand qui doit être rentable financièrement.

La CGT dénonce également l'imposture du projet de loi PACTE (Plan d'Action pour la Croissance et la Transformation des Entreprises) censé favoriser la croissance et le financement des entreprises. Ce projet de loi prévoit notamment le relèvement du seuil des entreprises assujetties à la PEEC (Participation des Employeurs à l'Effort de Construction), mettant en péril l'avenir et la gestion du logement social. Il complète, sur le versant entreprise, la loi travail et les ordonnances MACRON, alors qu'il conviendrait au contraire de favoriser l'intervention des salariés sur leur lieu de travail et sur les choix stratégiques des entreprises.

Nous nous révoltons également au sujet de la loi sur le secret des affaires, qui vise uniquement à bâillonner l'expression des salariés sur les agissements des sociétés, ouvrant le champ du possible aux dérives comme les Panama Papers ou du Médiateur.

Dans sa quête de libéralisme, le Gouvernement poursuit le mouvement de financiarisation des entreprises qui pourtant étrangle l'économie réelle et avec lequel il faudrait rompre. Les bénéfices des entreprises ont explosé en 2017. Ceux du CAC 40 ont progressé pour atteindre 94 milliards d'euros, le tout s'accompagnant du versement de dividendes aux actionnaires, passant ainsi de 30 % au début des années 2010 à 67,5 % en 2016. Cette progression exponentielle se fait au détriment des salaires, comme nous avons pu le constater dans les diverses NAO des entreprises ferroviaires, ou encore dernièrement dans le GPF avec un zéro pointé !

Et comme si cela ne suffisait pas, le Gouvernement en rajoute en envisageant de privatiser Aéroports de Paris, la Française des Jeux et ENGIE.

Le monde du travail doit se préparer aux prochains assauts qui se dessinent contre l'assurance chômage, l'apprentissage, la Sécurité Sociale, les retraites. Ces sujets seront, à n'en pas douter, au cœur de l'action du Gouvernement au second semestre avec un même objectif : favoriser le capital au détriment du travail, tailler dans les dépenses publiques, porter atteinte au financement de la Sécurité Sociale, du chômage et faire primer l'individualisme sur la solidarité.

Le dossier retraite est symptomatique. Il s'agit tout simplement, sous couvert de simplification, d'aller progressivement de la retraite par répartition à la retraite par capitalisation. C'est tout le système fondé sur la solidarité intergénérationnelle qui risque d'être remis en cause avec de possibles et redoutables conséquences une nouvelle fois pour les femmes.

Pourtant, les réponses aux besoins et à l'intérêt général, que ce soit en matière d'éducation, de santé, de services publics, d'énergie, de transport, devraient être de nature à redresser l'économie avec la création d'emplois stables et pérennes, à donner une autre finalité à la production des biens et des services, le tout accompagnant, dans un même élan, croissance et protection de l'environnement.

La CGT ne manque pas de propositions en ce sens afin de redonner sa place au travail et gagner une nouvelle répartition des richesses créées. En effet, le nombre et la qualité de l'emploi constituent des leviers essentiels pour prévenir des situations de pauvreté et d'exclusion. Accéder à un travail digne et reconnu, pour toutes et tous, dans une société solidaire, est le fil conducteur qui nous guide dans notre ambition de construire un statut du travail salarié et une sécurité sociale professionnelle.

Le climat social depuis le début de l'année est tendu et est marqué par de nombreuses luttes : dans la santé, l'action sociale, l'éducation, la recherche, le commerce, la distribution, les services, les activités postales, l'agroalimentaire, les finances, les banques, les travailleurs de l'Etat, la fonction publique, les transports et bien évidemment les cheminots.

Ces mobilisations traduisent des inquiétudes, des colères, qui s'expriment chez les salariés, les privés d'emplois, les jeunes, les retraités et nous constatons une prise de conscience de l'opinion publique s'opérant sur des enjeux sociétaux.

C'est dans ce marasme politique de nos élites et donc sans surprise, que le texte de loi portant réforme du ferroviaire a été voté le 14 juin. Un texte sans saveur ni odeur, qui est le fruit d'un compromis entre les appareils politiques de la majorité LREM à l'Assemblée Nationale et au Sénat et les droites de ces deux chambres parlementaires.

L'association de ces deux forces politiques, ultra majoritaires au parlement, auxquelles on rajoute le patronat qui considère que tout ce qui produit un socle de droits pour les salariés constitue un obstacle à la liberté d'entreprendre, et vous avez alors un cocktail idéologique d'envergure qui explique en partie la posture intransigeante du Gouvernement.

Nous vous le redisons, cette réforme improvisée et qui nous a été imposée au forceps aura des conséquences non négligeables sur la consistance du réseau et est dangereuse pour l'avenir et la pérennisation du Service Public ferroviaire.

Les Français ont financé et construit avec l'expérience et les savoir-faire des cheminots, ce chemin de fer public, dans une conception d'égalité de traitement, de réponse aux besoins essentiels de mobilité et d'aménagement des territoires.

Alors pourquoi, par simple idéologie, cette loi supprime le Statut et les droits qu'il contient, ainsi que l'ensemble des accords collectifs applicables au sein du GPF pour les cheminots embauchés par la SNCF après le 31 décembre 2019 ?

Pourquoi les cheminots qui seraient « filialisés » avant le 31 décembre 2019 seraient exclus du champ d'application du maintien du Statut et des accords, tout comme les cheminots transférés autres que TER ou TET ?

Pourquoi supprimer l'affiliation au régime spécial de prévoyance et de retraite des cheminots embauchés dès 2020 ainsi que la couverture « prévoyance » pour tous les cheminots transférés ?

Pourquoi la « portabilité » de la couverture « retraite » du régime spécial pour les cheminots qui seraient transférés est-elle conditionnée à la non-modification des règles lors de la réforme systémique des retraites prévue en 2019 ?

Pourquoi le texte prévoit le maintien de la médecine de soins SNCF pour certains cheminots, mais uniquement pour les médecins spécialistes, et non pas pour les médecins généralistes ?

Pourquoi enfumer les conducteurs avec l'introduction d'un possible maintien pour les agents de conduite des parcours professionnels, notamment concernant les accès aux services TGV ? Quand on connaît déjà les difficultés au sein de la SNCF entre le Fret et le Voyageur afin d'accéder au TGV, cela nous laisse plus que dubitatifs mais nonobstant ces problèmes, cela nécessiterait au demeurant que les TGV restent SNCF, et c'est précisément ce que la loi veut éviter !

Vous savez, les cheminots ne sont pas dupes et considèrent, à juste titre, que le match est loin d'être fini. C'est pourquoi ils agiront une nouvelle fois aujourd'hui par la grève afin de mettre nos négociations sous leur contrôle et surveillance et se rassembleront pour certains à 12h00 en bas de la Tour.

Ce conflit, historique à bien des égards, est loin d'être terminé. La loi ne rentrera en vigueur que le 1er janvier 2020 et nous mettrons à profit ce délai de près d'un an et demi pour encore mieux

faire connaître nos propositions alternatives et poursuivre ainsi le travail d'explication envers les usagers, les populations et des élus politiques. C'est pour cela, que nous avons travaillé un projet complet dénommé « Ensemble pour le Fer » qui a été remis au Premier ministre français le 07 mars 2018, le jour des 76 ans la mort de Pierre SEMARD, secrétaire général de la fédération des cheminots, dirigeant du parti communiste et fusillé par les Nazis pour ses convictions. Tout un symbole dans ce monde où les valeurs et repères disparaissent progressivement au profit du chacun pour soi.

Et même si beaucoup d'usagers soutiennent et comprennent la grève des cheminots, il n'en demeure pas moins que beaucoup de citoyens, d'élus, ne mesurent pas encore le lourd impact que ces nouvelles dispositions auront sur leur quotidien (fermetures de lignes et de guichets, accès au train plus difficile, tarifs en augmentation, qualité de service dégradée, présence humaine aux abois).

Et il est inutile que les adjoints idéologiques du gouvernement, les mêmes qui dans et en dehors de la SNCF, n'ont cessé de tenter de déconstruire ce chemin de fer public et qui ont subi un désaveu flagrant lors de la VOT'ACTION, s'attachent encore aujourd'hui avec zèle et sans scrupule à relayer la propagande officielle, en affirmant que la bataille engagée depuis plus de trois mois afin de donner un avenir au Service Public ferroviaire n'a plus lieu d'être ?

En effet, et vous le savez mieux que quiconque, afin que la loi puisse être efficiente, il reste près de 80 % de la réforme à écrire et à rédiger à travers un certain nombre d'ordonnances et de décrets d'application :

- Ordonnances dans les 6 mois sur l'ouverture à la concurrence (modalités de transfert aux Autorités Organisatrices des matériels roulants et des ateliers, tarification, billettique, régulation, etc.) ainsi que sur la négociation collective ;
- Ordonnances dans les 9 mois sur les péages et la révision des contrats de performance ;
- Ordonnances dans les 12 mois sur le groupe public unifié (organisation, missions, gestion des gares, gouvernance du groupe, conditions d'indépendance de SNCF Réseau, etc.) ;
- 9 décrets (gestion des gares, statut des sociétés par actions, confidentialité des informations, conditions d'information en cas de transfert, modalités de calcul des effectifs transférés, informations transmises au repreneur, conditions de maintien des droits à la retraite en cas de transfert, tarifs sociaux).

A cela nous pouvons rajouter quelques questions essentielles qui restent à ce jour sans réponse:

Comment les annonces sur la reprise partielle de la dette se traduisent-elles concrètement et quel en sera le retour pour les cheminots et les usagers ?

Quels financements pérennes pour le service public ferroviaire sont envisagés ?

Comment le Gouvernement entend-il stopper la casse du fret et remettre cette activité majeure au cœur du développement du service public ferroviaire à l'aune des méfaits de la libéralisation que ce soit en matière de tonnages transportés par rail ou des aspects sociaux (PSE à ECR à Fret SNCF, cessation d'activité chez Colas...)?

Quels éléments significatifs et probants, en dehors du dogme libéral, permettent de justifier l'ouverture à la concurrence et le calendrier annoncé, alors qu'elle n'est ni obligatoire, ni utile. Ce modèle, nous n'en voulons pas car il n'est pas inéluctable, l'attribution Directe ou encore la régie sont des possibilités offertes respectivement par le 4ème paquet ferroviaire et le Code des transports.

Pourquoi le Gouvernement ne fournit toujours pas une étude d'impact sur le prétendu coût du statut qui, selon le président Macron, était estimé au départ à 700 millions d'euros, puis 300 millions par la ministre avant que la direction de la SNCF ne l'estime finalement qu'à 10 millions d'euros par an ?

Quels sont les engagements que le patronat entend prendre afin d'avoir une CCN de très haut niveau et des garanties collectives pour l'ensemble de la branche ferroviaire ?

Toutes ces questions (la liste n'est pas exhaustive bien évidemment) restent en suspens. Mais aujourd'hui, des réponses et clarification doivent nous être apportées concernant le mandat de l'UTP, l'état d'esprit pour ces négociations, les contreparties qui seront accordées ainsi la méthodologie et le calendrier envisagé.

Concernant l'accord du 23 avril 2015 relatif au champ d'application de la CCN :

La CGT l'avait jugé insuffisant à l'époque étant donné qu'il ne couvrait pas les chantiers fermés de l'infra et les réparations du matériel roulant. Depuis, la restructuration des branches professionnelles est passée par là, et la manutention ferroviaire, les VFIL et la restauration ferroviaire sont voués à disparaître. L'UTP dans son courrier du 24 mai, accepte le principe de l'extension du champ afin d'intégrer ces secteurs, mais renvoie cela à la conclusion préalable de nos travaux. Nous vous demandons dès aujourd'hui une annexion des CCN précitées « en l'état », puis lorsque la CCN ferroviaire sera conclue, une

réouverture en vue d'harmoniser les contenues dans chacune d'entre elles.

Concernant l'accord du 31 mai 2016 relatif au contrat de travail et à l'organisation du travail dans la branche ferroviaire :

Cet accord est largement insuffisant au regard du différentiel entre l'accord d'entreprise SNCF et nécessitera donc une révision afin d'éviter tout dumping social. Cela nous permettra d'y intégrer un volet Temps Partiel, Fin de carrière et Cessation Progressive d'activité, en y incluant bien évidemment la pénibilité et instaurer la sécurité de l'emploi dans la Branche.

En effet, pour la CGT, la sécurité de l'emploi doit être la contrepartie de « l'adaptabilité », au niveau de connaissances et de la technicité des métiers en lien avec l'exigence d'un niveau de sécurité absolu.

Il nous faudra supprimer le motif économique du licenciement ainsi que celui pour inaptitude et créer un mécanisme de prise en charge à travers un fond paritaire de branche alimenté par une cotisation spécifique.

Il nous faudra rendre effective l'obligation de reclassement prévue au Code du Travail dans la Branche Ferroviaire, en instituant un mécanisme de solidarité permettant le reclassement effectif en cas de difficultés économiques avec obligation de résultat.

Il nous faudra en outre être attentifs à la mobilité dans la branche et que les CQP (Certificats de qualification professionnelle) ne permettent pas d'externaliser le coût des formations qualifiantes vers la Branche.

Concernant l'accord du 6 juin 2017 relatif à la formation professionnelle dans la branche ferroviaire :

Ce texte pourrait évoluer d'une part en raison de l'impact de la réforme de la formation professionnelle, mais également afin d'augmenter les moyens alloués à la formation. En effet, nous pensons qu'on peut faire mieux et qu'un haut niveau de formation est une contrepartie à l'exigence de sécurité.

La compréhension du système et la maîtrise du risque ferroviaire constitue un socle commun de connaissances à tous les salariés de la Branche. Un cahier des charges précis pourrait être établi pour déclinaison dans chaque entreprise.

La nécessité du maintien ou de l'acquisition de compétences suppose un investissement de long terme dans la formation initiale et continue avec l'obtention d'un droit à un niveau moyen de formation par agent.

Concernant Les Certificats de qualification professionnelle :

Il nous faudra nous assurer de plusieurs points :

-Que l'inscription dans la grille de classification soit accompagnée d'une rémunération minimale garantie

-Qu'il n'entre pas en concurrence avec un titre professionnel ou un diplôme professionnel ;

-Qu'il soit inscrit au Répertoire National des Certifications Professionnelles (RNCP) ;

-Qu'il puisse s'inscrire dans un cursus vers un diplôme, ce qui suppose un contenu élargi au-delà du seul besoin identifié par le patronat ;

-D'être vigilants pour que le caractère qualifiant des formations soit respecté et se traduise par une promotion et un déroulement de carrière et que les CQP ne viennent pas affaiblir la reconnaissance des diplômes et certificats professionnels.

Par ailleurs, le CESE a rendu un avis en 2016, préconisant que toute création de CQP fasse l'objet d'un « rapport d'opportunité » et que ses effets attendus soient analysés. Par ailleurs, il n'est pas recommandé d'inscrire à l'inventaire de la CNCP de « blocs de compétences » (Tentative de parcellisation dans une optique utilitariste)

Classifications et rémunération :

La négociation du volet classifications et rémunération qui nous occupe depuis plusieurs mois a été plus que houleuse.

N'en déplaise au patronat, le principe d'une classification type PARODI à l'appui de la majorité des OS de la branche et il est grand temps que vous preniez enfin en compte ce que la majorité porte.

En effet, la bonne vieille stratégie de l'accord minoritaire à 30 %, si elle venait à être recherchée, conduirait nos travaux à l'impasse.

Pour notre part, nous avons fait parvenir à l'ensemble des délégations, notre projection de grille de classification, basée sur le principe d'une grille unique allant du collège exécution jusqu'au cadre supérieur et composée de 9 niveaux de qualification.

Le positionnement dans la grille se ferait à l'embauche par le diplôme dont la valeur devra être reconnue, et se traduire en termes de qualification et rémunération afférente.

Ce principe est largement reconnu par un grand nombre de conventions collectives, et nous n'osons imaginer que la nôtre puisse se soustraire à cette exigence.

Pour corroborer nos propos, les fiches emplois repères que nous connaissons actuellement au sein du GPF reprennent une rubrique : « conditions d'accès » et le diplôme requis est repris. Il nous

apparaît dès lors qu'à l'embauche, ce critère doit être impérativement respecté.

Il nous faudra ensuite déterminer, dans les classifications, les modes d'équivalence entre les salariés diplômés et les non-diplômés, ceux qui ont acquis leur qualification par l'expérience, la validation des connaissances, la formation continue ou qualifiante, ainsi que les diplômes acquis en cours de carrière.

Il nous faudra également arrêter les modalités de passage d'une qualification à une autre et déterminer les mécanismes à mettre en œuvre pour valoriser l'expérience acquise et la traduire en termes de déroulement de carrière, et donc en changement de qualification.

Concernant le Volet Prévoyance

L'UTP est prête à s'engager sur un « régime conventionnel de protection sociale complémentaire », tout en laissant les entreprises compléter.

Cette volonté du patronat d'instaurer une « complémentaire obligatoire » de branche pour tous les cheminots, au-delà d'engendrer un coût supplémentaire pour chaque cheminot pour un niveau de couverture qui ne sera pas équivalent.

La CGT propose l'extension de l'action sociale SNCF à la Branche afin de pouvoir bénéficier des prestations et du maillage des CAS. Cela suppose que soit garanti que c'est la SNCF qui assure les prestations pour toutes les entreprises. Cela supposera également de revoir la « gouvernance » et donc aussi la COFASS

Concernant l'étude de faisabilité de l'extension de la CPRP SNCF comme caisse de branche maladie, cette éventuelle extension nécessite une modification réglementaire, notamment du décret de 2007 sur la CPRP SNCF, qui limite l'affiliation à la caisse aux seuls cheminots du GPF. C'est donc le gouvernement qui a la main sur ce dossier.

En tout état de cause, il ne s'agit que de la seule couverture maladie, et pas retraite.

Si extension il devait y avoir, pour la CGT, elle devrait être globale (Maladie et Vieillesse). Ce sujet est étroitement lié à l'extinction programmée du STATUT inscrite dans la loi, et la réforme des retraites prévue pour 2019.

J'en arrive au Volet du droit syndical qu'il nous faut d'ores et déjà négocier

Réfléchir aux Instances d'entreprise et de Branche, des locaux syndicaux, du temps syndical, des délégués syndicaux, des délégués syndicaux centraux ainsi que les éléments du chapitre 1 du STATUT qui seront transposés

Et pour finir, il y aura les garanties sociales en cas de transfert

Tous les éléments hors rémunération étaient susceptibles de tomber après dénonciation (Usages, engagements unilatéraux, accords locaux, accords collectifs, textes RH).

Dans ce volet figurent également les facilités de circulation « universelles » aux salariés (il n'est pas fait encore mention des ayants droits) qui en bénéficient et sur quel périmètre actuel (national). Le patronat demande une équité de traitement « sociale et fiscale ». C'est donc un sujet très politique sur lequel le gouvernement doit prendre la main (Bercy).

Pour les salariés de la branche hors PFU et hors transfert dans le cas de perte de marchés, des conventionnements sont envisagés.

Enfin, sur la question du logement, il est mis en avant la garantie du maintien dans le logement en cas de transfert.

Alors, vous aurez compris, Mesdames Messieurs, le menu est copieux, nous avons du pain sur la planche et si nous voulons y arriver, il est impératif que le patronat tienne enfin compte des préconisations de la première organisation de la Branche.

Je vous remercie de votre écoute.

