



LA CONVENTION COLLECTIVE NATIONALE : OÙ EN SOMMES-NOUS ?

Le constat après plus de 10 ans de libéralisation du transport de marchandises par le fer est sans appel :

- dégradation de la sécurité ;
- réduction du trafic ;
- conditions de vie et de travail alarmantes des cheminots des entreprises privées ;
- détérioration de vie et de travail des cheminots de la SNCF.

Si la CGT s'inscrit dans la négociation de cette Convention Collective, c'est dans le but d'obtenir des droits immédiats pour tous les cheminots et empêcher le « moins disant social ».

Bien entendu, la sécurité des cheminots, des usagers et des circulations ferroviaires est une préoccupation. Mesurons qu'elle dépend essentiellement de la qualification des cheminots et de leurs conditions de travail.

Qu'est-ce qu'une Convention Collective ?

Une convention collective c'est l'ensemble des droits spécifiques qui régit les salariés de différentes entreprises d'un même secteur d'activité.

Elle comporte généralement :

- Un champ d'application qui définit les entreprises devant obligatoirement l'appliquer ;
- La classification des métiers (polyvalence, grille salariale) ;
- L'organisation et l'aménagement du temps de travail ;
- La formation professionnelle ;
- Le contrat de travail (recrutement, rupture...) ;
- La prévoyance ;
- Des droits syndicaux ;
- Des dispositions diverses (l'inaptitude, l'intéressement...).

La convention collective se négocie entre les représentants des salariés et le patronat. Ce dernier est représenté par l'UTP (Union des Transports Publics et ferroviaires) affiliée au MEDEF. La SNCF, comme l'ensemble des entreprises ferroviaires, y est adhérente. Il faut noter que COLAS Rail, filiale de Bouygues, s'est désaffilié.

Une convention collective peut être améliorée par des accords d'entreprises.

Où en sommes-nous ?

L'accord de méthode (modalités pratiques qui encadrent la négociation) a été signé le 23 avril 2014 par l'ensemble des Organisations Syndicales (CGT, UNSA, SUD-Rail, CFDT, FO, CFTC et CFE-CGC).

Actuellement, la négociation porte uniquement sur le champ d'application. Pour la CGT, ce point est majeur car c'est lui qui définira demain qui est cheminot et qui pourra bénéficier des droits spécifiques collectifs à la branche.

Aucun autre volet ne doit être abordé tant que le champ d'application n'est pas défini. Une première écriture du champ est définie par la loi du 4 août 2014 portant réforme du système ferroviaire.

Elle néglige certaines activités ferroviaires qui pourtant sont aujourd'hui menacées de sous-traitance à la SNCF (maintenance des infrastructures et des Matériels Roulants, préparation des trains, sécurité à bord ...).

L'ouverture à la concurrence, qui aujourd'hui reste peu développée, montre la complexité des organisations avec une sous-traitance en cascade.

Nous sommes ici dans une organisation classique des entreprises privées qui divise les salariés dans différentes entreprises, afin de générer une pression sur les salariés.

Pour la CGT, la définition d'un champ d'application large est essentielle. Ne soyons pas dupes, s'il n'écarte pas l'appétit du patronat comme de la Direction de la SNCF d'installer un dumping social, il représente un point d'appui fort pour mobiliser l'ensemble des cheminots.

Nous portons la nécessité d'intégrer la maintenance des matériels roulants. Rappelons que la réforme permet aux régions d'en avoir la propriété et donc de définir la maintenance.

La maintenance des infrastructures représente un véritable marché juteux des grandes entreprises du BTP. Les Directions de RFF et de la SNCF ont favorisé l'implantation de ces entreprises dans le secteur. Les accidents mortels de ces dernières années lors de chantiers effectués par des entreprises privées, démontrent dans quelles conditions ces salariés sont contraints de travailler.

Concernant l'accompagnement des trains, l'entreprise Thello qui assure aujourd'hui des relations France/Italie, soustraite l'ensemble des missions des cheminots (essais de freins, montées et descentes des voyageurs, départs des trains) à une entreprise dépendant de la convention des cafés, hôtels, restaurants. Leurs salariés dépassent à peine le smic pour des amplitudes de travail inacceptables et en déplacement.

La particularité de la restauration ferroviaire :

Les salariés de la restauration ferroviaire (à bord des trains comme pour l'avitaillement) bénéficient aujourd'hui d'une convention collective. Les droits de ces salariés sont comparables aux droits des cheminots (temps de travail, repos, déroulement de carrière, recrutement, garanties disciplinaires, droit syndical ...). Les syndiqués CGT de ces professions ont exprimé légitimement leur souhait de conserver leur convention.

Fin janvier 2015, le patronat nous fera une nouvelle proposition d'écriture du champ. Pour la CGT, aucun cheminot ne doit être laissé au bord de la voie.

Seule la mobilisation imposera au patronat et au Gouvernement de renoncer au dumping social. Rendez-vous pour une manifestation nationale des cheminots le 29 janvier 2015 à 12h00 Place Léna - Paris.

