



CONVENTION COLLECTIVE NATIONALE FERROVIAIRE

LE TEXTE DÉFINISSANT LE CHAMP D'APPLICATION EST INSUFFISANT

La négociation sur le champ d'application est terminée. Toutefois, ce sujet pourra être à nouveau ouvert au moment de la signature globale de la convention collective en juin 2016. Aujourd'hui, ce texte particulièrement important ne permet nullement d'éviter le dumping social. La CGT négociera donc globalement la convention collective avant d'apposer ou non sa signature.

Qu'est qu'un champ d'application ?

C'est l'activité de l'entreprise qui définit quelle convention collective sera appliquée aux salariés. Nous négocions actuellement la Convention Collective Nationale de la branche ferroviaire, le champ d'application doit donc définir ce qu'est une activité ferroviaire.

Or, la loi du 4 août 2014 (réforme ferroviaire) réduit la notion d'activité ferroviaire. Pour elle, l'activité ferroviaire concerne uniquement les entreprises qui possèdent un titre de sécurité délivré par l'EPSF. En clair, les entreprises de traction ferroviaire et les gestionnaires d'infrastructure. Ces mêmes entreprises multiplient les filiales et la sous-traitance (entreprises qui n'ont pas l'obligation d'obtenir un titre de sécurité).

La CGT, au cours de la négociation, a tenté d'élargir la notion d'activité ferroviaire à la maintenance du réseau et des matériels roulants, mais aussi aux entreprises sous-traitantes d'opérations à bord des trains et au sol.

Les bougés obtenus pour la maintenance du matériel roulant et la réalisation d'opérations liées à l'aptitude sécurité, **ne sont absolument pas suffisants**. Quant à la maintenance de l'infrastructure, le patronat dit clairement que ce domaine est réservé au « gros du BTP » (BOUYGUES, VINCI, EIFFAGE ...).

Le texte soumis à signature le 04 mai évite-il le dumping social ?

Le texte définit le périmètre de la CCN de la branche ferroviaire mais ne dit rien du contenu de la convention. Donc il est impossible d'affirmer si ce texte protège puisque c'est le contenu qui le dira.

De plus, si les cheminots des trois EPIC (la SNCF, SNCF Réseau et SNCF Mobilités) sont couverts, rien n'empêchera la sous-traitance en cascade des activités ferroviaires dans des entreprises qui dépendent d'autres conventions.

Et pour preuve, la volonté de Guillaume PEPY et Jacques RAPOPORT est d'augmenter encore la sous-traitance et l'emploi précaire.

C'est le cas de la maintenance du réseau, la sous-traitance a évolué de 120,4 millions d'euros en 2005 à une prévision de 231,9 millions en 2015 dans des entreprises qui dépendent de la CCN des Travaux Publics. Sur la même période, l'effectif cheminot de la SNCF chute !

Au Matériel, après la tentative de privatiser la maintenance des essieux (résistance exemplaire des cheminots de Montigny), la Direction a sous-traité la rénovation de rames TGV à l'usine PSA de Rennes (Convention de la métallurgie). L'annonce de la fermeture de Romilly s'inscrivant dans le prolongement de cette politique néfaste.

Suite à la réforme du ferroviaire, les régions pourront être propriétaires du Matériel Roulant (jusqu'à aujourd'hui, même si elles le finançaient à 100%, le propriétaire était la SNCF). Les dirigeants d'Alstom et de Bombardier (Convention de la Métallurgie) prospectent les régions pour négocier aussi la maintenance du Matériel dans le contrat de vente.

Enfin, l'entreprise ferroviaire Thello soustraite la sécurité à bord des trains (le travail d'un ASCT), les essais de freins et le départ des trains (travail d'agents d'exploitation) à une entreprise qui applique la Convention des hôtels, cafés et restaurants.

Pourquoi la CGT ne signe pas le champ d'application ?

La CGT ne signe pas à cause des limites du texte. Le patronat indique être au bout du bout de ses possibilités, le Gouvernement ne souhaite pas intervenir mais est-ce une raison pour signer ?

La CCN devra s'appliquer en juin 2016 : c'est donc dans la dernière ligne droite que nous devons imposer au patronat un accord global incluant un champ d'application (qui doit encore évoluer) et un contenu (notamment sur la réglementation du temps de travail (Le RH0077 et l'accord 35 heures)).

Seules les organisations syndicales en capacité de construire le rapport de force avec les cheminots pourront s'en donner les moyens.

Les négociations à venir

La signature ou non, la dénonciation ou non, du champ d'application ne changent rien au cours des négociations. Les thèmes à négocier prochainement seront le contrat de travail (embauche, rupture, licenciement ...) puis viendra la négociation sur la réglementation du temps de travail (le RH0077 pour la SNCF aujourd'hui).

Le patronat, les organisations syndicales dites réformistes, la Direction de la SNCF ne souhaitent pas négocier ce volet avant les élections à la SNCF. Ce choix stratégique aura pour conséquence de réduire le temps des négociations.

Un groupe technique (qui ne négocie pas) est donc mis en place pour comparer l'ensemble des réglementations existantes. Mais **le patronat commence déjà à vouloir manipuler les débats puisqu'il souhaite imposer une discussion autour de la compétitivité du rail face à la route**. Le prétexte est la Loi Macron qui favorise le transport par autocar. Les beaux discours rassurants du cadre social harmonisé défendu par la Direction de l'entreprise prennent du plomb dans l'aile. Surtout que Guillaume PEPY (IDBus, Keolis), Jean-Marc JANAILLAC (Transdev et Président de l'UTP (Fédération du MEDEF qui négocie la CCN de la branche Ferroviaire)) se sont officiellement réjouis de la libéralisation du transport par autocar.

La CGT défendra le RH0077, gage de sécurité, de conditions de vie et de travail et portera également les 32 heures de travail hebdomadaire.

Au regard de l'attitude du patronat dont le Président PEPY et du Gouvernement, cette négociation devra se dérouler dans le cadre d'un rapport de force.

Il serait bien naïf de croire que nos adversaires puissent accepter des concessions en dehors de toute pression sociale.

Cheminotes, cheminots, notre avenir nous appartient.

