



DÉCLARATION

Montreuil, le 26 juin 2019

CMPN DU 26 JUIN 2019

**Monsieur le Président,
Mesdames et Messieurs,**

Notre CMPN se tient quasiment à un an jour pour jour de l'adoption de la réforme ferroviaire. Et le moins que l'on puisse dire, c'est que les promesses d'un avenir radieux pour le ferroviaire sont loin d'être tenues !

Le Groupe Public Ferroviaire institué par la réforme de 2014, n'aura vécu qu'à peine 5 ans, emportant au passage son caractère indissociable et solidaire, y compris son unité sociale.

Place au GPU et sa myriade de filiales, chapeauté par une holding porteuse de participations capitalistiques réalisant d'ores et déjà plus de 30 % de son chiffre d'affaires à l'étranger, et qui ambitionne d'en réaliser plus de 50 % dans les années à venir.

La transformation en sociétés anonymes consacre le passage de la logique de service public et de réponse aux besoins des populations à la logique du marché, de la rentabilité, de la productivité à outrance et de la concurrence.

Les trafics jugés non-rentables seront délaissés, voire abandonnés. Les « petites lignes » sont loin d'être sauvées et les financements nécessaires à leur maintien ne sont pas assurés.

D'ailleurs, les possibilités ouvertes par la Loi d'Orientation des Mobilités d'un transfert aux régions de pans entiers du Réseau Ferré National, dessinent les contours de ce que sera le paysage ferroviaire de demain. Un paysage balkanisé, éclaté, avec de multiples intervenants, qu'il s'agisse d'entreprises ferroviaires, de gestionnaires d'infrastructures conventionnés, de gestionnaires de gares, de mainteneurs du matériel roulant et autour, une multitude de sous-traitants qui se partagent le gâteau tout en échappant en grande partie au cadre social de la CCN Ferroviaire en cours de construction.

Ainsi par exemple, certaines entreprises ferroviaires de fret et de voyageurs ne seraient plus soumises à l'obligation de détenir un certificat de sécurité, et donc sortiraient du champ de notre CCN. Nous l'avons déjà dit et répété à maintes reprises dans cette instance, il devient urgent de rouvrir les discussions autour du champ d'application.

Le sujet du champ d'application est aussi d'actualité dans le cadre de la restructuration des Branches. C'est le cas notamment de la Restauration Ferroviaire qui figure à l'ordre du jour de notre CMPN à la demande de la DGT.

D'ailleurs, les salariés de la restauration sont aujourd'hui en grève et de manière unitaire à l'appel de leurs organisations syndicales. Un rassemblement se tient aujourd'hui même sous nos fenêtres.

Nous tenons à remercier Monsieur le Président de la CMPN d'avoir accepté une interruption de séance pour permettre à une délégation intersyndicale de la restauration ferroviaire de venir exposer leurs revendications.

Revendications que nous avons déjà eu l'occasion d'aborder dans notre CMPN à plusieurs reprises et tout récemment le 18 avril dernier, avec l'adoption d'une délibération unanime des organisations syndicales représentatives de la Branche Ferroviaire demandant le rattachement à notre CCN.

Cette délibération a été transmise à la DGT accompagnée d'un dossier complet et argumenté monté par la Fédération CGT des cheminots et ses syndicats.



Une nouvelle sous-commission restructuration des Branches doit se tenir le 4 juillet prochain.

Dans cette perspective, nous enjoignons l'UTP à prendre position aujourd'hui pour un rattachement à notre Branche de la Restauration ferroviaire, et d'abandonner les prises de position ambiguës renvoyant à plus tard un élargissement de notre champ conventionnel.

La communauté de travail avec notre Branche est une évidence.

La position de l'UTP, et plus largement du patronat, n'apparaît en réalité motivée que par une logique de dumping social et d'abaissement des droits sociaux des salariés.

C'est cette même logique qui semble prévaloir au sein de l'UTP concernant la CCN des voies ferrées d'intérêt local.

A savoir une dénonciation unilatérale par l'UTP de cette CCN pour couper l'herbe sous le pied à la DGT et au processus de restructuration des Branches, qui aurait, avec une très forte probabilité, statué un rattachement à notre CCN.

Avec cette manœuvre digne de flibustiers, les droits des salariés relevant de cette CCN s'éteignent au bout de 15 mois, au lieu de 5 ans dans le cadre d'un rapprochement, et l'engagement de négociations en vue de faire converger les dispositions de cette CCN vers celle du ferroviaire, dans le souci de conserver le bénéfice des dispositions plus favorables de l'une et l'autre convention.

C'est sûrement là la marque de fabrique d'une organisation patronale qui se remplissait la bouche de déclarations dithyrambiques sur la perspective d'un haut niveau de garanties sociales pour les cheminots de la Branche au moment de l'adoption de la réforme ferroviaire.

Nous enjoignons là aussi l'UTP à rechercher une solution négociée dans cette instance pour rattacher les voies ferrées d'intérêt local à notre CCN et préserver les droits des salariés qui y sont assujettis.

Un an après l'adoption de cette détestable réforme, force est de constater que c'est la logique du dumping social et de l'abaissement des droits qui prévaut.

Nous le voyons bien dans le cadre des négociations en cours sur le volet classifications et rémunération.

Les discussions ne tournent qu'autour du mandat de l'UTP, avec la multiplication de GT autour des emplois types dont aucune OS de la Branche ne veut.

D'ailleurs, leur descriptif laconique de quelques lignes ne permet même pas de les passer à la moulinette des critères classants proposés par l'UTP.

C'est d'ailleurs impossible car en réalité, l'accord visé par l'UTP n'est pas normatif et renvoie la classification à l'entreprise, pour lui laisser le loisir d'imaginer et mettre en place les polyvalences les plus outrancières au service de leurs logiques économiques.

Nous le redisons, la voie qui est poursuivie par l'UTP nous conduit tout droit à renvoyer la balle vers le Gouvernement qui légifèrera par ordonnances.

La qualité du dialogue social ne se mesure pas au nombre de GT convoqués pour se voir proposer et répéter à l'envi la feuille de route de l'UTP.

Un changement de cap rapide s'impose.

Concernant l'étude menée par l'IGAS sur un régime de Branche ou caisse de Branche, elle devrait être finalisée dans les semaines qui viennent.

Le Gouvernement devra ensuite prendre position sur ce dossier qui sera de toute façon lié à la réforme des retraites du second semestre dont les intentions du Gouvernement commencent à se préciser.

Pour la CGT, un élargissement de notre régime spécial à l'ensemble des cheminots de la Branche est une perspective de nature à en garantir la pérennité en ne le condamnant pas à devenir un régime fermé, par l'arrêt des recrutements au STATUT.

Quoi qu'il en soit, le volet prévoyance à négocier dans les semaines et mois qui viennent sera intimement lié à ce dossier qui est entre les mains du Gouvernement et renvoie donc à des dispositions législatives et réglementaires.

L'actualité de notre Branche, c'est aussi des trains en provenance d'Allemagne roulant avec des bulletins de freinage non réglementaires, raturés, surchargés, des calculs inexacts ou inexistantes, l'absence de mention obligatoire et aucun VISA apposé par les conducteurs cédants et agent formation du train.

Ces convois parcourent l'ensemble du territoire français et y côtoient des Trains Express Régionaux, trains Intercités et Trains à Grande Vitesse.

Ça se passe chez Euro Cargo Rail, et le cheminot qui a signalé près de 300 anomalies de sécurité vient d'être licencié.

Concernant les Chemins de fer de Provence, voilà maintenant trois dimanches que le personnel de l'exploitation est en grève pour obtenir de meilleures conditions de travail.

En effet, la direction de la RRT PACA, avec la complicité de la région Sud, détériore les conditions de travail des cheminots.

Aujourd'hui, ils réclament :

la diminution des amplitudes de travail pour les agents des gares ;

le passage en deux postes sur l'ensemble des gares 7 jours sur 7 ;

L'assurance que les futurs budgets de la régie prévoient l'embauche du personnel nécessaire pour permettre le fonctionnement des gares en deux postes tous les jours de l'année ;

Que les services spéciaux de l'été soient assurés par deux agents d'accompagnement comme les années précédentes.

Actuellement, les NAO sont en cours de négociation après plusieurs années où les augmentations de la valeur du point de la grille salariale sont inférieures à l'inflation, les cheminots subissent une perte de pouvoir d'achat.

Ils réclament un réel effort sur les salaires afin de compenser les pertes cumulées année après année.

Par ailleurs, les cheminots des Chemins de fer de Provence revendiquent leur appartenance à la famille cheminote et ne se considèrent pas comme des chauffeurs de bus.

Ils sont aujourd'hui à la CCN VFIL, qui est appelée à disparaître et sont inquiets quant à leur devenir. En effet, en adhérant à une autre convention collective, la majorité de leurs métiers et de leurs spécificités ne seraient plus reconnues.

Ils revendiquent leur rattachement à la CCN ferroviaire.

Ce climat revendicatif traverse tout le corps social cheminote, quelle que soit leur entreprise. Le 4 juin dernier, ils étaient plus de 15 000 à battre le pavé parisien dans le cadre d'une manifestation nationale unitaire.

Ils ont marqué leur réprobation des réformes successives, toutes aussi néfastes les unes que les autres, et qui visent à liquider le service public et les droits sociaux des cheminots au nom du totem de la concurrence.

De la même manière, le 20 juin dernier, à l'appel de la CGT, plusieurs centaines de cheminots, en présence d'associations d'usagers et d'élus politiques, un rassemblement s'est tenu devant le ministère des transports pour gagner le maintien du train du MIN. Le combat continue pour maintenir ces circulations au-delà du 15 juillet, et plus largement pour une véritable politique de relance du FRET, avec des objectifs ambitieux de report modal et ce alors que les enjeux environnementaux n'ont jamais été aussi prégnants.

Si UTP et Gouvernement ne changent pas de feuille de route, les cheminots sauront rapidement et massivement faire connaître leurs attentes et revendications.

Merci de votre attention.

