

Montreuil, le 18 septembre 2018



## CMPN FERROVIAIRE DU 18 SEPTEMBRE 2018

Monsieur le Président,  
Mesdames et Messieurs,

### Situation économique et sociale du pays, politiques macronistes

Utilisant le prétexte du ralentissement de la croissance, conséquence de sa politique d'austérité, le Gouvernement lance une nouvelle vague de restrictions budgétaires touchant les travailleurs actifs et retraités.

Le premier élément visé est la solidarité financée par la cotisation sociale. En annonçant que les pensions de retraite et les minima sociaux ne seraient plus indexés sur l'inflation, Macron s'attaque frontalement aux fondements même de la protection sociale.

Imaginons que le SMIC soit le montant nécessaire pour vivre, ce qui est loin d'être le cas, mais c'est un exemple. Il est aujourd'hui de 1 188€ net par mois. Avec une inflation moyenne de 2% par an, il serait porté à 1 765€ dans 20 ans. Mais si le Gouvernement lui applique une hausse de seulement 0,3% par an, comme il souhaite le faire cette année, il ne serait que de 1 261€ dans 20 ans. Par rapport à la hausse du coût de la vie, il aura donc perdu près d'un tiers de sa valeur.

Autrement dit, il ne sera plus du tout possible de vivre correctement avec ce salaire.

Le calcul est le même pour les pensions, alors qu'elles ont déjà été frappées par les différentes réformes et par la hausse de la CSG de 25%.

Déjà, Sarkozy avait supprimé ce qui était appelé les « coups de pouce » au SMIC. Historiquement, ce n'était pas un cadeau, mais la seconde partie de l'augmentation annuelle du salaire minimum qui était calculée sur l'augmentation du salaire moyen ouvrier. L'idée était que les plus bas revenus devaient profiter eux aussi de la productivité générale du travail pour voir leur niveau de vie augmenter. Sarkozy a donc supprimé l'objectif d'améliorer le niveau de vie des plus pauvres. Macron supprime désormais l'objectif de le maintenir.

A cela s'ajoute évidemment une nouvelle batterie de réformes sur l'assurance chômage, le système de santé, la fonction publique, ou encore la loi Pacte, dont les principales mesures devraient consister en une nouvelle dérégulation de l'économie, mais aussi à lever les obligations de détention d'actions de l'Etat dans Aéroports de Paris, Engie ou la Française des Jeux afin de les privatiser.

Ce n'est certainement pas le plan « pauvreté » annoncé qui va infléchir la logique de ce Gouvernement, puisqu'il se place dans la logique de charité.

Alors manquons-nous d'argent en France ? Pas vraiment. Ce Gouvernement fait juste des choix de classe, notamment en matière budgétaire.

Du côté des recettes, la TICPE sur le gazole, sous couvert de fiscalité verte, va augmenter de 2,6 centimes par litre chaque année jusqu'en 2021, soit 10,4 milliards d'euros de recettes supplémentaires, directement prélevés dans les poches des automobilistes qui ont le plus souvent besoin de leur véhicule pour se rendre au travail, ou des foyers qui se chauffent au fioul.

Rappelons que l'impôt sur la fortune a, lui, été drastiquement réduit.

Du côté des dépenses, dans la loi de programmation militaire qu'il a fait voter cette année, le budget de la guerre va augmenter pour atteindre 2% du PIB, objectif assigné par l'OTAN à ses pays membres. Cela correspond à un passage de 34 milliards d'euros actuellement, à 50 milliards d'euros d'ici 2025 !



Également, alors que les patrons n'investissent pas plus, qu'ils ne créent pas d'emplois, qu'ils n'augmentent pas les salaires, mais qu'ils font exploser les dividendes versés à leurs actionnaires, Macron a décidé qu'il fallait aller plus loin en leur donnant une double dose de CICE à partir de 2019. En effet, cette année-là, les entreprises toucheront les remboursements liés au CICE et les cumuleront avec les baisses de cotisations sociales pérennes qui ont été décidées pour remplacer le CICE. Résultat : ce sont près de 40 milliards que les patrons toucheront, au lieu des 20 milliards de 2018.

L'impôt sur les sociétés est lui aussi en train de fondre. Il va baisser à 25% d'ici 2022 contre 33% au début du quinquennat, soit 8 milliards de plus pour le capital.

Les annonces sur les minima sociaux et les pensions de retraite sont une démonstration de mépris et de violence sociale.

Les premiers résultats de la politique jupitérienne sont d'ailleurs mauvais.

Eurostat vient de publier les chiffres de la croissance en Europe pour le premier semestre. Ils font apparaître un net ralentissement de l'économie européenne au premier semestre. Sur les six premiers mois de 2018, l'activité n'a crû en effet que de 0,8 % dans la zone euro contre 1,4 % au cours des deux derniers trimestres de 2017.

Mais c'est en France que l'activité économique a le moins augmenté depuis le début de 2018, avec une croissance de 0,4 % seulement sur les deux premiers trimestres de 2018.

Le chômage et la pauvreté touchent 9 millions de personnes.

Dans le même temps, l'ISF est supprimé, les actionnaires se gavent. Ernest-Antoine Seillière voit son redressement fiscal de 29,4 millions d'euros annulé pour vice de forme et les grosses fortunes encaissent des milliards.

Cela démontre que la politique du ruissellement économique d'Emmanuel Macron, basée sur l'abaissement du soi-disant « coût du travail », ne relance pas cette fameuse croissance économique, bien au contraire.

Comme nous ne cessons de le répéter, le véritable coupable est le coût du capital qui pèse sur l'économie Française.

Les citoyens ressentent une véritable injustice sociale.

Emmanuel Macron est vraiment le Président des riches menant une politique qui n'a pas de pitié pour les derniers de cordée.

Face à ces politiques, la réaction des salariés du pays s'impose, et c'est dans ce sens que l'intersyndicale CGT, FO, Solidaires, UNEF, UNL a décidé d'une journée d'action contre « l'explosion des inégalités et la casse des droits collectifs » le 09 octobre. Les cheminots sont pleinement concernés et agiront par la grève. Non seulement ils sont frappés par la politique sociale du Gouvernement, mais en plus, de nombreux sujets revendicatifs renvoient à nos intérêts communs avec les agents de l'Energie qui luttent contre la privatisation, les fonctionnaires qui refusent les 4 500 suppressions d'emplois de la fonction publique d'Etat, les salariés de la métallurgie qui veulent une CCN de haut niveau, ceux d'Air France qui exigent des augmentations de salaires dignes, ceux de Carrefour qui refusent de payer la facture sociale du digital, etc...

### Dans la Branche

Le pacte ferroviaire est certes voté, il n'en demeure pas moins néfaste !

Force est de constater que ce texte de 36 articles et de 17 pages n'apporte pas les réponses attendues par les citoyens et les cheminots de la Branche aux enjeux du service public tant de voyageurs que de marchandises et à la complexité et diversité des enjeux du système ferroviaire.

Ainsi, la loi s'articule autour des 3 piliers, que sont :

- L'ouverture à la concurrence ;
- Le changement de STATUT de l'entreprise ;
- La fin du recrutement au STATUT.

Le gouvernement a clairement posé le principe que ces trois piliers ne sauraient être remis en cause, en ouvrant le champ à une concertation de façade sur de possibles aménagements autour de ces trois principes présentés comme intangibles. Pour autant, ces dogmes sont pour le moins discutables.

### Sur l'ouverture à la concurrence

Le 4ème paquet ferroviaire, s'il prévoit l'ouverture en « Open Access » des services nationaux de voyageurs, soit essentiellement la grande vitesse, en revanche le règlement OSP, quant à lui ne prévoit pas cette obligation de mise en concurrence. Nous avons largement démontré que le paragraphe 4 bis de l'article 5 dudit règlement permet, par le biais des exceptions, de conserver un Service Public en s'appuyant également sur la nécessité de normes sociales, qualitatives et environnementales de haut niveau.

Tout cela n'était pas discutable et n'a pas été discuté lors des « concertations » stériles organisées par le gouvernement et le ministère des transports.

Et pour cause, l'ouverture à la concurrence a été parée des plus grandes vertus !

Cela permettrait d'avoir plus de trains, plus confortables et moins chers. Telle est la prophétie autoréalisatrice vendue par le gouvernement, qui au passage garantissait l'avenir des petites lignes.

La réalité est tout autre !

Par exemple, aussi bien le rapport SPINETTA que le récent rapport ACTION PUBLIQUE 2022 préconisent d'augmenter « la part payée par l'usager » des services publics.

Plus de trains dans la cadre de services conventionnés repose en réalité sur la volonté des seules AOT de développer les dessertes ou pas en raison des ressources financières dont disposent ces collectivités. Or, et ce n'est un secret pour personne, les dotations sont en baisse depuis plusieurs années. D'ailleurs, et je cite le rapport AP2022 : « Il s'agit de transférer aux régions la responsabilité totale du financement du réseau ferroviaire d'intérêt régional, en arrêtant les cofinancements dans le cadre des contrats de plan État-Régions, d'accompagner l'ouverture à la concurrence des trains express régionaux (TER), de rationaliser les services ferroviaires en recherchant les solutions et le cas échéant, les alternatives les plus pertinentes pour assurer l'offre de transport public régionale ».

Ces préconisations s'inscrivent malheureusement dans la droite ligne de l'audit sur l'état du réseau 2017 réalisé par un groupement d'experts, qui pointe le fait que d'une part, « le maintien de la substance de ce patrimoine n'est pas couvert par la trajectoire budgétaire du contrat de performance entre l'État et SNCF Réseau », et d'autre part, indique que « l'utilité de ces lignes est fortement tributaire de leur intégration dans les systèmes de mobilité régionaux. Les synergies qu'il est possible d'instaurer ne sont identifiables et mobilisables qu'au niveau local.

Par conséquent, les auditeurs recommandent d'étudier les modalités d'une résolution au cas par cas de la gestion des infrastructures et de l'exploitation de ces lignes. Il s'agit de veiller, cependant, à ce que le financement de la pérennisation de ces infrastructures ne mette pas en péril celui du maintien de la substance du réseau amont, de rang 1 et 2. »

Au jour d'aujourd'hui, ce ne sont pas moins de 27 lignes, pour un total de 1 250 km, qui sont fermées, temporairement ou définitivement.

Au final, ce sont plusieurs milliers de kilomètres de lignes qui sont menacés de fermeture pure et simple !

Alors, plus de trains ? L'avenir des petites lignes est-il garanti ?

Des trains plus confortables ? En réalité, ce seront les mêmes trains dont la propriété sera transférée aux AOT.

L'infrastructure ? La même pour tous, quand elle est financée !

Alors que va apporter l'ouverture à la concurrence ?

La rémunération du capital et l'abaissement des droits des cheminots, c'est ça la réalité de la concurrence.

### **Le changement de statut de l'entreprise**

L'alinéa 9 du préambule de la constitution de 1946 qui constitue le bloc de constitutionnalité prévoit pourtant que « Tout bien, toute entreprise, dont l'exploitation a ou acquiert les caractères d'un service public national ou d'un monopole de fait, doit devenir la propriété de la collectivité ».

La transformation en société anonyme, fusse-t-elle à capitaux publics au moins temporairement, est en réalité la première étape vers la privatisation pure et simple.

L'exemple d'autres entreprises publiques qui ont changé de statut, et dont le capital a été ouvert, se suffit à lui-même pour illustrer la trajectoire.

Enfin, les centaines de filiales dites de second rang et celles annoncées, comme par exemple FRET SNCF, ne sont quant à elles pas inaccessibles.

Ce mauvais choix a déjà des conséquences. Courant juillet, l'agence de notation FITCH a dégradé de deux crans la note de SNCF Mobilités, en lien direct avec le changement de STATUT de la SNCF. La raison : la dette n'est plus considérée comme de la dette souveraine, et donc offrant moins de garanties... Mécaniquement, les taux d'intérêts vont donc augmenter.

Autre information, le 6 septembre dernier, l'INSEE a décidé de requalifier la dette de SNCF Réseau en dette publique, soit plus de 46 milliards, et donc au-delà des engagements de reprise de l'Etat. Cela ne signifie pas pour autant que l'Etat l'a reprise, car elle est toujours logée à SNCF Réseau. Il ne s'est d'ailleurs engagé qu'à hauteur de 35 milliards !

En cause : La part des coûts de production de SNCF Réseau couverte par des recettes marchandes qui passent sous le seuil de 50% à partir de 2016. La révision de la trajectoire des péages d'infrastructure, et la modulation introduite par la loi va très probablement accentuer cette situation. Qu'en sera-t-il demain avec un statut de SA, avec un accès aux financements moins favorables, une baisse des ressources liées aux péages, et un « reliquat de dette » toujours logé au sein de SNCF Réseau ?

Sans nul doute une contraction du réseau, et une recherche de productivité à outrance.

## **Sur l'abandon du recrutement au STATUT**

Cette mesure règlera-t-elle les maux dont souffre le système ferroviaire ? Personne ne peut le croire !

Après une série de chiffres tous plus ou moins fantaisistes sur le coût du STATUT, et d'ailleurs le Gouvernement n'a toujours pas fourni une étude d'impact sur le prétendu coût du statut. Selon le président Macron, il était estimé à 700 millions d'euros, puis 100 millions par la ministre, avant que la direction de la SNCF ne l'estime finalement qu'à 10 millions d'euros par an...

Une paille au regard des 200 millions d'euros du budget communication de l'entreprise.

D'ailleurs, nous sommes toujours dans l'expectative de connaître quels sont les éléments du STATUT qui pourraient être repris dans la CCN ? Le moins que l'on puisse dire, c'est que le patronat n'est pas très loquace sur le sujet !

Pour la Fédération CGT des Cheminots, la seule voie possible est celle d'un maintien et d'une extension des droits et garanties contenues dans le STATUT à l'ensemble des salariés de la Branche !

Au-delà de ces trois piliers, de nombreux textes restent à écrire à travers décrets et ordonnances d'ici 2020. La détermination de leur contenu nécessite une réelle négociation avec les organisations syndicales au regard des enjeux pour l'avenir du système ferroviaire. Pour l'heure, le premier ministre, à qui un courrier unitaire a été adressé sur ce sujet, n'a que poliment accusé réception de ce courrier par son cabinet....

### **Une CCN de haut niveau ?**

Au-delà des beaux discours du gouvernement promettant un haut niveau de garanties sociales pour les cheminots, et une CCN de haut niveau promise par l'UTP, où en sommes-nous ?

Certains volets déjà négociés nécessitent d'être ré-ouverts, car leur contenu n'est clairement pas celui d'une CCN dite de haut niveau.

C'est le cas notamment du champ d'application, pour y intégrer les Voies Ferrées d'intérêt local, la restauration ferroviaire et la manutention ferroviaire. C'est notamment une des conséquences de la loi Travail, qui a entériné la disparition des branches professionnelles comptant moins de 5000 salariés, mais aussi pour en étendre le champ aux réparations du matériel et aux chantiers fermés de l'infrastructure.

La Fédération CGT des cheminots continuera à œuvrer pour que ces CCN soient rattachées à la CCN du Ferroviaire, et en premier lieu « annexées » en conservant leurs dispositions pendant une durée transitoire, conformément aux

dispositions de l'article L 2261-33 du Code du travail.

Le volet Contrat de Travail doit lui aussi être rouvert, pour y inscrire notamment une véritable sécurité de l'emploi au niveau de la Branche. Cela suppose donc de rendre effective l'obligation de reclassement en cas de licenciement économique, d'y inclure la cessation progressive d'activité ou encore la reconnaissance de la pénibilité, le nombre de congés, des conseils de disciplines paritaires dans les entreprises, etc...

La CGT a des propositions très concrètes et précises pour y parvenir.

Concernant le volet Temps de Travail, cet accord est largement insuffisant au regard du différentiel avec l'accord d'entreprise applicable au sein du GPF. Il nécessite une révision pour en résorber les écarts, tout en y incluant des dispositions plus favorables. En l'état, les différences de réglementation participent d'un dumping social que les accords de Branche ont vocation à résorber.

Là aussi, la CGT est porteuse de propositions !

Concernant le volet Formation, il devra être rouvert d'une part pour prendre en compte les évolutions introduites par la loi. Par exemple, le CIF qui était destiné aux formations longues et potentiellement qualifiantes est supprimé et fusionné dans le CPF.

Il est nécessaire de rappeler l'importance du CIF qui, seul, permet à un salarié : d'obtenir une formation de son choix même sans l'accord de l'employeur et même si elle ne correspond ni à son emploi actuel, ni à l'activité de son entreprise ; d'accéder à une formation de longue durée (jusqu'à un an ou 1 200 heures) afin d'accéder à un niveau supérieur de qualification ou changer de métier ou d'entreprise ; d'avoir son salaire maintenu avec tous les avantages qui lui sont attachés ; d'avoir la garantie de retrouver son poste (ou un poste équivalent) à l'issue de la formation.

Enfin, la réouverture de ce volet permettrait d'augmenter significativement les moyens alloués à la formation professionnelle, avec comme objectif que chaque salarié consacre 10% de son temps de travail à la formation professionnelle.

De même, la transformation des OPCA en OPCOM rend caduc l'accord sur la désignation de l'OPCA de Branche, et il nous faut donc sans tarder désigner un OPCOM dans les délais impartis et qui sont extrêmement courts.

Venons-en aux classifications et rémunération qui sont l'objet de nos débats de ce jour.

Ce que porte la CGT dans cette négociation :

- Une méthode de classification de type PARODI, avec une description fine des métiers de la Branche ;
- Une grille unique avec 9 qualifications, de l'exécution au cadre supérieur ;
- Des garanties sur le déroulement de carrière non soumises à l'arbitraire patronal (Avancement automatique, formations qualifiantes, des instances paritaires, accès à la qualification ou collègue supérieur non-discriminatoire basé sur l'expérience, l'ancienneté et la formation ...) ;
- Une égalité de traitement entre les filières (ce que ne permettent pas les critères classants, car chaque emploi est passé à la moulinette des critères classants et que deux emplois d'une qualification identique actuellement, peuvent être classés différemment) ;
- La reconnaissance des diplômes à l'embauche et en cours de carrière par un positionnement dans la grille en fonction du diplôme détenu par le salarié ;
- Un 13ème mois de Branche ;
- Un salaire de début de grille à 1800 Euros ;
- Une majoration d'ancienneté de Branche linéaire et non par paliers au cours en prenant en compte les particularités des agents au STATUT et des ADC ;
- La prise en compte de l'égalité professionnelle dans la négociation.

Lorsque nos travaux ont été interrompus en mars 2018, en raison des impacts de la réforme, nous en étions restés à un désaccord de fond sur la méthode de classification à retenir.

La CGT continue à penser qu'une classification de type PARODI est la plus à même de répondre à l'exigence de sécurité et à la forte technicité des métiers du ferroviaire qui doivent donc être définis et délimités dans leurs contours pour ne pas laisser s'installer une polyvalence à outrance dans le seul but de réaliser des gains de productivité.

Concernant plus particulièrement la proposition de cadrage des travaux sur les classifications qui nous a été adressée par l'UTP le 11 septembre dernier relative à la mise en place de groupes de travail paritaires et au cadrage des travaux :

La CGT continue à considérer que la classification, la méthode utilisée, les choix et arbitrages à opérer ne sont pas des sujets techniques, et sont donc des sujets de négociation.

Ainsi, sur les 3 Thèmes proposés :

- Structuration des emplois types ;
- Dispositif de progression professionnelle ;
- Critères classants et leur mécanisme.

Qui peut croire qu'il s'agit de sujets techniques ?

De plus, vouloir consacrer un groupe de travail aux critères classants et à leur mécanisme alors que le choix n'a pas été arrêté sur la méthode de classification est une véritable provocation au vu des échanges que nous avons eu en CMPN. La CGT et plusieurs OS autour de la table ont déjà fait part de leur opposition à cette méthode de classification.

Néanmoins, et dans un esprit d'ouverture, la Délégation CGT ne s'opposera pas à la mise en place de groupes de travail paritaires à la condition que la composition des délégations soit élargie à un troisième membre, et que ces différents groupes de travail ne se réunissent pas de manière concomitante et qu'ils s'articulent avec les CMPN pour le rendu des travaux et débat en CMPN.

Cela suppose également que ces groupes de travail soit délimité dans son contenu et la méthode.

Malgré de nouveaux échanges en bilatérale, il semble que l'UTP souhaite décliner sa feuille de route et son mandat sans tenir compte des propositions des organisations syndicales. C'est prendre le risque qu'in fine, il n'y ait pas d'accord...

Le relevé de décisions de la réunion du 19 juillet dernier évoque la proposition d'un texte basé sur une « classification mixte, avec une cartographie des emplois types et complétée par des critères classants quand nécessaire. »

La question est la suivante : L'UTP est-elle disposée à retenir la méthode PARODI pour la très grande majorité des métiers, et reléguer à la marge les critères classants ?

Les « emplois types » sont-ils illustratifs ou contraignants ?

Enfin, concernant le calendrier, nous avons deux volets ouverts de manière concomitante, plus la proposition de GT classification sur trois thèmes, et là aussi de manière concomitante, sans compter récemment de GT de l'OPMGC, les réunions de l'OPMGC, du SPP, de la CPNE....

Ce calendrier est à proprement parler surréaliste !

Pour revenir au sujet des classifications, la CGT propose ne de pas ouvrir de volet supplémentaire et de tenir deux CMPN par mois dédiées au volet Classifications.

En effet, les négociations sur les classifications sont des négociations longues, c'est ce que souligne le bilan 2016 sur la négociation collective, je cite « ces négociations nécessitent donc très souvent de la part des partenaires sociaux un engagement de plusieurs années ».

Dans le cas de figure qui nous concerne, nous ne sommes même pas dans une remise à plat, mais une création ! Vouloir boucler cette négociation en 3 trimestres, tout en négociant d'autres volets et

en multipliant les groupes de travail est une pour le moins irréaliste.

Merci de votre attention.

