



DÉCLARATION

Montreuil, le 21 février 2019

CMPN DU 21 FÉVRIER 2019

Monsieur le Président,
Mesdames et Messieurs,

La mobilisation, dite des gilets jaunes, fait régulièrement la une des grands médias et son traitement évolue. Les experts en plateaux télévisés contribuent à plonger le débat dans un brouillard de mots et de contradictions.

A n'en pas douter, cette réaction populaire est partie d'une colère. Cette colère, depuis plus de 3 mois, a bousculé le gouvernement et sa majorité.

Cependant, faute d'organisation structurée, ce mouvement ne semble pas en capacité de faire déboucher sur les mesures concrètes qu'attendent les salariés de ce pays, en matière de salaires, de protection sociale, de justice fiscale, etc... Le gouvernement gère ainsi au jour le jour cette révolte, d'autant que la sympathie de ce mouvement est essentiellement délégataire. Il écrase les manifestants et en même temps désamorce la colère en simulant l'écoute.

En conséquence, les heurts en marge des manifestations et rassemblements, quelles que soient leurs sources, sont prétextes à une répression violente. La CGT avec la Ligue des droits de l'Homme, le syndicat de la magistrature et le syndicat des avocats de France ont saisi le conseil d'Etat pour faire interdire l'utilisation notamment des lanceurs de balles de défense. Combien faut-il de mutilés pour que l'urgence entraîne son retrait ?

Les nouvelles méthodes des forces de maintien de l'ordre, plus agressives, tendent à provoquer la montée de la violence tout en la rendant plus spectaculaire, dans l'objectif de salir l'image des manifestations.

Ce gouvernement usant du discours sécuritaire et anxiogène, profite de cet environnement pour faire voter une loi, dite anticasseurs, privative de libertés qui laisse une place à l'interprétation donc à l'arbitraire pour interdire le droit de manifester.

Face à la désorganisation de ce mouvement inédit, le gouvernement et le discours présidentiel évitent stratégiquement de céder sur son dogme. Sur certains points, il accélère la mise en application de son programme de dérèglementation.

L'exemple du relèvement de la prime d'activité, présenté initialement comme une hausse du SMIC, est une supercherie. Le gouvernement protège, garantit et finance la rente du Capital.

Nous ne reviendrons pas sur ces éléments de pouvoir d'achat obtenus qui représentent, comme le CICE, l'assistanat, non pas des salariés ou de la population exclue du travail mais des entreprises afin de garantir le profit des actionnaires. Le MEDEF a même ouvertement exigé que ce mouvement reste en dehors des entreprises. Le gouvernement s'exécute et se pose en rempart.

Et pourtant, l'année 2018 a été une année record des dividendes versés aux actionnaires par les entreprises du CAC 40, avec un total de 57,4 milliards d'euros.

Ces entreprises possèdent plus de 2500 filiales dans les paradis fiscaux. Entre 2010 et 2017, leurs impôts ont baissé de 6,4%, leurs bénéfices cumulés ont augmenté de 9,3%, et les dividendes versés à leurs actionnaires de 44%. Les effectifs de ces multinationales ont dans le même temps baissé de 20%.

En Europe, ce sont les choix dogmatiques en matière de concurrence qui s'imposent. Les paquets ferroviaires aujourd'hui sont votés et mis en œuvre avec plus ou moins de volontarisme.



Les gouvernements se cachent derrière des règlements sans utiliser les leviers laissés à la souveraineté nationale. La création d'un marché ouvert ou réglementé du transport ferroviaire ne fonctionne pas, quel que soit le pays.

Les entreprises historiques sont mises à contribution afin de monter des filiales et créer une concurrence artificielle et agressive pour les conditions de vie et de travail des cheminots.

Le groupe SNCF est notoirement connu pour son comportement méprisant des travailleurs en Europe et ailleurs.

Pour la CGT, l'échelle européenne est aussi un niveau d'intervention pertinent pour contrer les politiques libérales et le dumping social.

Raison pour laquelle la CGT Cheminots participe activement à la campagne lancée par l'ETF, pour l'accompagnement systématique des trains.

Plus récemment, la commission européenne a engagé une réécriture de la directive européenne 2007-59-CE instaurant la licence de conducteurs de trains et a établi les règles régissant à la fois les conditions de recrutement et les conditions de formation et de suivi des conducteurs de trains sur les réseaux concernés.

Un des points cruciaux, outre le niveau d'études et la formation initiale, est le niveau de langue requis.

Le niveau B1 requis, déjà considéré comme un minimum par les organisations syndicales, membres de la Fédération européenne des transports, pour le respect des obligations faites aux conducteurs listées dans l'annexe VI de la directive, est en passe d'être modifié par la Commission européenne qui souhaite faciliter la concurrence transfrontalière au détriment de la sécurité.

Lors des travaux envisageant une réécriture de la directive licence, les parties prenantes, ERA, ETF, CER, NSA avaient convenu de la nécessité de maintenir le niveau de langue à B1, ce qui constitue déjà un minimum.

La pression mise sur la Commission par certaines entreprises ferroviaires qui souhaitent, sous couvert d'expérimentation, autoriser des conducteurs n'ayant pas le niveau de langue requis, est une atteinte grave à la sécurité du système ferroviaire.

Dans le même temps, une réflexion est conduite sur les corridors Fret, pour rendre l'anglais la langue officielle pour les personnels y travaillant.

Face à cette situation, les Organisations syndicales représentatives du GPF ont écrit à la Ministre des Transports courant janvier pour

l'alerter de cette situation et pour que le gouvernement prenne position contre cette évolution néfaste. Silence radio des services du ministère.

Face au dogme de la concurrence, et au dumping social généralisé que les libéraux veulent imposer, la Fédération CGT et les organisations affiliées à ETF appellent les cheminots européens à participer massivement à la manifestation du 27 mars 2019 à Bruxelles pour défendre les droits sociaux des salariés des transports face aux politiques de déréglementation et de destruction méthodique des droits sociaux des travailleurs.

Les instances de décisions européennes doivent prendre acte de l'inefficacité du dogme imposé et entendre l'expression des cheminots européens.

En France, la feuille de route libérale du gouvernement se poursuit.

Les rapports tombent, celui de la Cour des Comptes demande à l'Etat de sortir de son rôle d'autorité organisatrice des transports pour les trains de nuit et d'équilibre du territoire. Il y a celui du préfet Philizot sur le réseau capillaire de proximité, les petites lignes comme les appellent les adversaires de la solution ferroviaire.

La ministre Borne attendrait des solutions sur mesure, peu chères, et rapides à mettre en œuvre. Celle des fermetures n'est pas exclue.

Cette vision est rejointe par l'actuel contenu du projet de loi sur les mobilités. La mise en place de Nouvel'R et de son outil de gestion d'actifs, conduit elle aussi à réduire le réseau sur une rentabilité par axe, elle colle au rapport Duron.

Il s'agit de fermer les lignes où une solution routière est possible afin de ne pas financer deux infrastructures. Les lignes 7 à 9, dont nous relevons l'utilité notamment si la France voudrait relancer le Fret Ferroviaire et l'industrie de proximité dans une ambition de développement humain durable, sont encore menacées.

Les besoins d'aménagement du territoire demandent une vision d'ensemble et intégrée. Le cloisonnement par marché amène systématiquement à l'attrition de l'offre et à la multiplication des dysfonctionnements. La technique a aussi ses entêtements que les libéraux, qui sont des idéologues, des technocrates mais jamais des techniciens en ferroviaire, ne peuvent pas comprendre.

Les liens physiques entre le rail et la roue, entre la signalisation et la machine, rendent contre-productrice toute volonté séparatiste. Le cloisonnement fige et rend le dialogue impossible.

Nos COMEX, dans un soubresaut de pragmatisme face à la médiatisation des pannes, tentent de bricoler des réponses à la désintégration de la SNCF. Ces bricolages s'appellent « First » pour faire circuler de l'information entre cheminots, alors qu'on leur interdit de se parler au nom de l'équité.

Le dernier incident sur Paris Montparnasse démontre l'inefficacité des palliatifs aux choix technocratiques. Ce programme n'a pas pour ambition de résoudre les causes des incidents qui auraient pu avoir des conséquences tragiques. De son côté, « HOO » prétend éviter les difficultés à gérer des trafics avec des retards de trains.

En réalité, « HOO » prépare, cheminots et usagers, à la rupture de correspondances dans le cadre de la multiplication d'acteurs ferroviaires.

Dans une communication décomplexée, nos dirigeants présentent les outils numériques de demain, applications smartphones, pour proposer des trajets de porte-à-porte.

La religion du digital prétend répondre à des questions qui ne se poseraient pas dans une conception intégrée du transport.

L'autre volet du pacte d'entreprise touche à nos droits sociaux. La consultation des cheminots est pipée. Elle utilise des leviers pour renforcer les politiques d'individualisation. Il s'agit aussi de faire croire que les règles collectives "empêchent" (selon le mot à la mode) l'attention, la reconnaissance et la récompense de l'entreprise aux plus « méritants ».

En arrière-plan, la direction planifie la suppression de dispositions collectives et statutaires, notamment la grille, la notation dont les opérations sont de plus en plus complexes et bafouées. Elle souhaite également revenir sur le RHO254, ex PS25 qui régit le contrat de travail des cheminots contractuels.

La direction prétexte vouloir le simplifier et laisser plus de place à la négociation de gré à gré entre le cheminot et sa hiérarchie. De même pour le dictionnaire des filières, elle veut de la polyvalence pour mieux assouplir l'utilisation d'un cheminot dédié à un produit.

Derrière chacune de ses attaques, elle s'appuie sur les chapitres négociés ou à négocier de la Convention Collective de Branche. Ainsi, lors d'une commission d'interprétation de l'accord d'entreprise sur le temps de travail, la direction affirme la possibilité de donner uniquement 30 repos doubles par an aux agents de réserve. Nous voyons ici les fragilités de l'accord d'entreprise, tant son écart avec l'accord de branche est important.

Les cheminots avec la CGT avaient mis dans leur lutte de juin 2016 cette intention de gagner des droits pour tous. Le quasi maintien des conditions de travail du RHO077 n'avait pas trompé notre détermination.

A quelques mois de la date couperet prévue par la réforme ferroviaire de la filialisation de Gares et Connexions, mais aussi de l'annonce de la direction de transformer en filiale l'entité FRET SNCF, la convention collective, dont les premiers volets déjà négociés garantissent très peu de droits, prend une place importante dans les choix du gouvernement et du directoire de la SNCF.

L'importance de la maîtrise interne de la production ferroviaire devient criante. La sous-traitance désorganise le travail et provoque une perte de savoirs dont ne profitent pas, non plus, les autres entreprises.

La nécessité d'internaliser le travail dans l'entreprise concerne aussi les bureaux qui débordent de prestataires compromettant ainsi l'avenir de la filière ferroviaire. Les métiers transverses de l'EPIC SNCF voient dans la mise en place des centres partagés l'externalisation des services.

La sous-traitance touche aussi la maintenance du matériel où les charges de travail disparaissent lors de la modification de leur répartition entre établissements.

Au train, c'est la transformation du métier, avec la suppression de la sécurité pour le réduire aux seuls aspects commerciaux, d'accueil ou de verbalisation. Les roulants deviennent sédentaires et les sédentaires roulent en gardant leur régime de travail.

Concernant le FRET, récemment le train de NOE a fait une halte en gare de l'Est, avant de poursuivre sa route vers Bruxelles et d'autres capitales européennes. Cette initiative de Rail Freight Forward, dont l'UTP est partie prenante, a donné lieu à des déclarations lénifiantes des dirigeants d'entreprises ferroviaires.

Ainsi, Sylvie Charles a expliqué le contexte :

" D'ici à 2030, le transport de marchandises devrait augmenter de 30 %, ce qui représente environ un million de camions supplémentaires sur les routes européennes au cours de la prochaine décennie. Cette option n'est pas soutenable si nous voulons préserver le climat. C'est pourquoi Rail Freight Forward s'est engagé à participer à économiser jusqu'à 290 millions de tonnes d'émissions de CO2 dus au transport d'ici à 2030".

Pour atteindre ces objectifs, Rail Freight Forward veut faire passer la part du rail dans le transport de marchandises de 18% à 30% d'ici à 2030, ce qui veut dire, a minima, doubler les volumes par rapport à ceux actuellement transportés par le train.

Rappelons tout de même que depuis la libéralisation du FRET, le trafic a diminué de moitié, les effectifs de FRET SNCF ont fondu, l'outil de production a été démantelé et la part modale du FRET est passée sous la barre des 10%.

Les politiques, dirigeants d'entreprises ont dans cette situation une lourde responsabilité que ces beaux discours ne peuvent effacer.

Concernant les Conventions TER : Les recettes de la concurrence sont déjà là !

Exemple, Nouvelle Aquitaine 2019-2024, possibilité d'ouvrir deux lots à la concurrence, mais aussi une hausse de l'offre comprise entre 5 et 8 % pour une baisse des « charges d'exploitation » de 10%. Pour résumer, il s'agit de faire plus avec moins ! Comment ?

- L'optimisation de la maintenance des matériels (comprendre roulements à flux tendus voire réduction des pas de maintenance) ;
- Réduction des coûts de structure (comprendre suppressions massives d'emplois) ;
- Polyvalence des emplois (comprendre la feuille de route de l'UTP).

Concernant PACA, la signature de la nouvelle convention TER pour la période 2019-2023, et qui se fixe pour objectif de faire baisser de « 20 % la dépense de la région par voyageur transporté ».

Là aussi, ce sont les mêmes recettes qui sont mises en avant : faire plus avec moins !

Mais comme cela ne suffit pas, c'est aussi l'annonce du lancement d'un appel d'offres pour l'ouverture à la concurrence de la ligne Marseille-Toulon-Nice. Il ne s'agit pour l'instant que d'une procédure de pré-information avant le lancement formel de l'appel d'offres d'ici un an.

Pourtant, d'autres régions comme la Bretagne ont fait le choix de ne pas ouvrir à la concurrence.

Ces annonces démontrent qu'il s'agit avant tout de choix politiques, et que d'autres choix sont possibles.

Notamment l'attribution directe à la SNCF, comme le prévoit notamment le règlement OSP. Nous l'avons maintes et maintes fois répété.

Ouverture à la concurrence des TET

Le Ministère des Transports a annoncé, sans préavis ni débat, son intention d'engager le processus d'ouverture à la concurrence sur les axes ferroviaires Nantes-Bordeaux et Nantes-Lyon pour une mise en œuvre effective à l'échéance 2022.

Ces axes desservis par des trains dits d'équilibre du territoire (TET), dont l'exploitation est assurée par la SNCF, entreprise publique de Service Public, dépendent directement de l'autorité de l'Etat.

Or, par cette annonce, le gouvernement signifie clairement et unilatéralement renoncer à garder la maîtrise de l'exploitation de ces lignes ainsi qu'à leur rôle essentiel d'aménagement des territoires.

Par ailleurs, de sérieuses craintes pèsent quant à la pérennisation de la desserte de l'axe Nantes-Bordeaux, dont la régénération de la voie est à ce jour suspendue à une répartition des financements (138 M€) que les différents acteurs (Etat, régions, collectivités) ne semblent pas pressés de déterminer.

Sans travaux, quel opérateur, qu'il soit public ou privé, s'engagera dans l'exploitation de cette ligne, alors que les temps de parcours atteignent déjà 5 heures 30 minutes et promettent d'être rallongés avec de nouvelles limitations de vitesse ?

Le dogme de la concurrence, c'est aussi l'abaissement du niveau de sécurité.

Ainsi, à ECR, c'est un salarié qui est convoqué à un entretien préalable pour avoir dénoncé les graves manquements aux règles de sécurité.

Des bulletins de freinage faux ou non conformes, des transports de matières dangereuses non déclarées, et bien d'autres manquements.

Tout est semblé-t-il bon pour gagner des marchés, c'est inacceptable !

Toujours sur le sujet de la sécurité ferroviaire, un collègue Dirigeant de Proximité vient d'être mis en examen dans le cadre de la tragédie de Brétigny.

Ce fait, pour la Fédération CGT des Cheminots, est lourd de menaces et met en lumière qu'aujourd'hui un DPX ou un Dirigeant Opérationnel qui se démène sur le terrain pour atteindre ses objectifs, peut se retrouver seul devant la justice avec sa responsabilité juridique engagée.

Ces catastrophes engagent le fonctionnement de tout un système affaibli par les mauvais choix politiques.

La Fédération CGT des Cheminots estime que la question des responsabilités engage surtout ceux qui, par leurs choix et leurs décisions, créent, imposent les conditions dans lesquelles les collègues sur le terrain sont amenés à réaliser leur travail.

Pour la CGT, il n'est pas question que des Dirigeants de Proximité portent le chapeau pour ceux qui leur ont imposé, bien en retrait et sous prétexte d'« abaissement du centre de gravité » ou d'« agilité », des conditions de travail portant atteinte à la maîtrise des risques et limitant gravement les moyens indispensables à la sécurité ferroviaire.

Concernant plus spécifiquement la Branche Ferroviaire

Pas de CMPN depuis le 20 décembre dernier ! Alors que lors du conflit du printemps dernier, le gouvernement assurait ou plutôt tentait de rassurer les cheminots en promettant que le cadre social de Branche serait finalisé à la date de l'ouverture à la concurrence et de la fin du recrutement au Statut, soit le 1^{er} janvier 2020. Force est de constater que le patronat du ferroviaire n'est pas pressé de mettre en place ce cadre social dont tout porte à croire qu'il sera d'un niveau répondant avant tout à ses exigences d'abaissement du coût du travail et des droits des cheminots.

Un énième cycle de bilatérales a été organisé par l'UTP, comme toujours pour ne rien retenir de ce que portent les organisations syndicales, en tout cas en ce qui nous concerne, nous ne sommes pas en mesure de déceler le moindre changement dans la feuille de route libérale de l'UTP.

Pour la CGT, nous ne saurions engager les discussions sur la prévoyance ou encore les « garanties sociales en cas de transfert », tant que l'étude qui doit être menée par une mission conjointe de l'inspection générale des affaires sociales, l'inspection générale des finances, et le conseil général de l'aménagement, de l'environnement et du développement durable n'a pas restitué ses travaux. On nous annonce sans cesse que la signature de la lettre de mission serait imminente, or il n'en est rien !

Nous avons proposé de profiter de ce décalage dans le temps pour ouvrir le droit syndical, ce dont il n'est a priori pas question pour l'UTP.

La CGT demande également l'ouverture sans tarder de négociations pour mettre en place une Commission Paritaire Permanente de Négociation et d'Interprétation (CPPNI).

Cette mise en place a été rendue obligatoire par la loi du 08/08/2016 dite loi Travail. Faute d'un engagement de l'UTP d'inscrire rapidement cette négociation à l'agenda social, nous demanderons à Monsieur le Président de bien vouloir l'inscrire à l'ordre du jour pour nous mettre en conformité avec la loi, et éviter ainsi que nos accords de Branche ne puissent être

étendus. S'il le faut nous mettrons à disposition un projet de texte pour pallier au peu d'entrain du patronat sur le sujet.

L'article L 2232-9 délimite les compétences et prérogatives de la CPPNI, et notamment le rôle de veille sur les conditions de travail et l'emploi.

Nous considérons que pour exercer pleinement ce rôle de veille, la négociation à mener doit créer les conditions de l'exercice de cette prérogative par l'accès à différents documents, indicateurs, accords qui doivent être fournis par les entreprises de la Branche.

De même, dans le cadre du rapport d'activité annuel prévu par la loi, un bilan des accords collectifs conclus dans les entreprises dans certaines matières listées dans cet article et en particulier « l'impact de ces accords sur les conditions de travail des salariés et sur la concurrence entre les entreprises de la Branche, et formule le cas échéant des recommandations destinées à répondre aux difficultés rencontrées ».

Nous ne citerons pas de manière exhaustive le contenu de cet article du Code du travail, chacun pourra s'y reporter à loisir. Nous entendons donc sans tarder exercer ces prérogatives dévolues aux Branches.

Concernant la construction de l'OPCO Mobilité

La rédaction des Statuts avance malgré les manœuvres des OS qui ont fermé la porte en ne signant pas et qui voudraient rentrer par la fenêtre, y compris en imposant leurs exigences comme cela a été le cas tout récemment avec un cahier de doléances transmis au comité de pilotage.

Ces derniers restent persuadés de pouvoir rejouer les négociations qui se sont terminées le 20 décembre dernier à travers l'écriture des statuts.

La CGT Cheminots est déterminée à faire barrage à ces manœuvres et rappelle si besoin en était que :

Les accords de branche pour être valides doivent recueillir au minimum la signature d'organisations pesant au minimum 30% de représentativité, et ne pas faire l'objet d'un droit d'opposition par des organisations représentant au moins 50% de représentativité.

La Branche des transports routiers n'a pas d'accord valide, elle n'est donc pas formellement adhérente à l'OPCO Mobilité !

C'est une évidence qu'il convient de rappeler à chaque réunion hebdomadaire du comité de pilotage menant les travaux d'écriture des statuts.

Les organisations syndicales et patronales de cette Branche ne pourront donc pas siéger au Conseil d'administration, et au bureau de l'OPCO, c'est aussi une évidence que certaines OS et OP cherchent à tordre la réalité pour servir leurs intérêts propres. L'UTP n'est pas neutre dans ces luttes d'influence, et soutient ardemment les velléités des organisations patronales du Transport Routier pour que ces dernières puissent rentrer par la fenêtre.

Concernant la constitution du Conseil des métiers, il nous a été adressé en vue de cette CMPN un document intitulé « note à l'attention du comité de suivi de l'OPCO Mobilité, constitution de l'OPCO Mobilité ».

Ce document est une version 2 adressée aux Branches suite à des débats pour le moins animés et qui pour l'heure ne constituent pas une position arrêtée du comité de suivi. Il est surtout le fruit des manœuvres du patronat routier secondé pour la circonstance par l'UTP.

Des documents nous ont encore été adressés hier par la préfiguration, et en l'état, la position de la CGT est la suivante au regard de la nécessité de remonter à l'OPCO les informations relatives à la constitution du Conseil des Métiers dans notre Branche avant le 04 mars prochain :

Une composition du Conseil des Métiers réservée aux seules Organisations signataires de l'accord constitutif, soit la CGT, l'UNSA Ferroviaire, et SUD-Rail. Cette composition est conforme à la V1 du document envoyé par la préfiguration et à l'avis de l'avocat mandaté pour assister la préfiguration.

La répartition des membres du Conseil des Métiers se fait à la proportionnelle des voix de chaque OS signataire.

Par ailleurs, dans la continuité de ce qui se pratiquait au sein de la SPP, nous considérons que la présidence ou vice-présidence selon les règles d'alternance revient à l'UNSA Ferroviaire qui est la deuxième OS de la Branche et au vu du fait que la CGT assure la Présidence ou vice-Présidence de la CPNE.

Conformément aux dispositions de l'accord constitutif, nous avons également 3 membres à désigner aujourd'hui au CA de l'OPCO Mobilité.

A l'issue de notre CMPN, nous devons compléter et signer une délibération pour désigner à la fois les membres du Conseil des Métiers et les membres au CA de l'OPCO.

Pour ce qui est de la CGT, l'ensemble des désignations est prêt et sera soumis à délibération de la CMPN, pour signature ce jour.

Concernant les Classifications rémunération, et la V2 adressée par l'UTP, nous considérons cette version du texte comme une véritable provocation.

Ce texte ne saurait en aucun cas constituer une base de discussions sur ce volet, et ce pour les raisons suivantes :

- L'UTP persiste et signe sur la mythologie d'un système de classification mixte, alors qu'il s'agit en réalité d'un système mixte de critères classants et critères classants qui sont la seule méthode proposée par l'UTP. La répétition mensongère n'a aucune vertu et ne fait pas avancer les négociations. La CGT a à plusieurs reprises fait la proposition de classer la très grande majorité des métiers selon la méthode PARODI et de réserver les critères classants aux métiers nouveaux qui pourraient voir le jour entre deux révisions des classifications. L'illusionnisme ne saurait constituer une base sérieuse de négociation !!!
- L'UTP persiste dans la définition d'emplois types génériques à hauteur de - de 50 pour un état des lieux à plus de 500 emplois repères répertoriés par l'UTP !!! Sans nul doute, nous aurons droit à une énième répétition sur la granulométrie, qui est gravée dans le marbre des éléments de langage de l'UTP. En réalité, ce que recherche l'UTP est un système qui soit le moins normatif possible pour renvoyer les classifications aux entreprises. C'est finalement ce que souhaite le Groupe Public Ferroviaire qui a inscrit à l'agenda social des négociations sur les classifications et rémunération, sans ignorer pour autant que les classifications sont du domaine de la Branche et qu'elles s'imposent aux entreprises. L'UTP mise-t-elle sur un échec des négociations, sur un accord minimaliste laissant une large part aux entreprises et à leurs stratégies de dumping social pour remporter demain les marchés ouverts à la concurrence ? Nous attendons des réponses concrètes sur la feuille de route de l'UTP.
- Pas un mot sur la reconnaissance des diplômes et des qualifications dans le projet envoyé par l'UTP. La CGT exige pour sa part que les diplômes soient reconnus à l'embauche et en cours de carrière et se traduisent par un positionnement dans la grille de classification et rémunération. Sur les 8 « classes » proposées par l'UTP, il en manque une neuvième pour les salariés sans diplôme.
- Le découpage en familles professionnelles proposé est calqué sur les logiques économiques et en aucun cas sur les métiers, filières et parcours professionnels que connaissent les cheminots et qui traduisent un attachement à leur métier et aux connaissances, savoir-faire et

technicité caractérisant les métiers du ferroviaire.

- Sur la progression professionnelle, elle ne serait réservée qu'aux seules qualifications de l'exécution et laissée au bon vouloir de l'arbitraire patronal et sans aucune forme de contrôle social. C'est inacceptable !

Les cheminots de tous collèges aspirent au contraire à des parcours professionnels qui leur permettent de progresser par la formation professionnelle, l'expérience et l'ancienneté.

Sans nous étendre plus longuement sur ce texte envoyé, la CGT considère qu'il ne saurait constituer une base pour nos travaux.

Nous espérons que nos échanges d'aujourd'hui permettront enfin d'engager les discussions de notre instance vers de réelles négociations répondant enfin aux aspirations des cheminots de la Branche.

Merci de votre attention