



TRACT AUX CHEMINOTS

Montreuil, le 14 janvier 2021

Accord chômage partiel

LE CHÔMAGE ET LE LICENCIEMENT ÉCONOMIQUE COMME PERSPECTIVES ?

L'accord de branche sur l'activité partielle de longue durée soutenu par l'UNSA et la CDFT ayant été balayé par un droit d'opposition, la direction SNCF a décidé d'engager une négociation afin d'aboutir à un accord d'entreprise.

La Fédération CGT des cheminots a décidé de ne pas signer cet accord.

Les reculs ne se négocient pas, ils se combattent !

LA SNCF, UNE ENTREPRISE COMME LES AUTRES ?

La SNCF n'était pas éligible au chômage partiel « classique » ou de longue durée. C'est par le biais d'ordonnances et de décrets successifs pris dans le cadre de l'urgence sanitaire que le Gouvernement a élargi ce dispositif.

La SNCF n'est pas une entreprise comme une autre, c'est une entreprise de Service Public, détenue à 100 % par l'État. Elle est son propre assureur en matière d'assurance chômage. C'est pour ces raisons que la SNCF n'était d'ailleurs pas éligible au chômage partiel. L'accord d'entreprise qui vient d'être signé par l'UNSA, la CFDT et SUD-Rail entérine cette normalisation.

POURQUOI LA SNCF VOULAIT UN ACCORD ?

Alors que la direction SNCF l'avait mis en œuvre de manière unilatérale lors du premier confinement, elle a cherché un accord pour deux raisons essentielles :

- Le montant des indemnités par l'État est amené à baisser au 1^{er} février ;
- La possibilité d'une mise en œuvre de période de chômage partiel plus longue (18 mois contre 6 mois maximum à compter de 2021).

CONTENU ET CONSÉQUENCES

L'accord prévoit la possibilité de mettre les cheminots au chômage pendant 15 mois consécutifs ou non, compris dans les 18 mois de durée de l'accord. Cet accord, bien que conclu au niveau du Groupe, ne s'appliquera qu'au sein de la SA Voyageurs, un avenant étant nécessaire pour l'étendre aux autres SA.

Pendant cette période de 15 mois, 40 % de la durée légale, voire 50 % en cas de « circonstances exceptionnelles », peuvent être chômés !

DES PERTES DE RÉMUNÉRATION EN PERSPECTIVE

Le traitement, la prime de travail et l'indemnité de résidence, ainsi que les indemnités fixes mensuelles sont maintenus dans les mêmes conditions que lors du premier confinement.

S'y ajoute une garantie de maintien de la rémunération de 80 % du salaire brut calculé sur la base de la moyenne des salaires perçus au cours des 12 derniers mois précédant le premier placement en chômage partiel de longue durée (incluant donc du chômage partiel du premier confinement + la grève reconductible contre la réforme des retraites) ou sur la période de mars 2019 à février 2020 (incluant également une période de grève reconductible).



Pour les cheminots percevant habituellement une part significative d'EVS, la garantie de rémunération « correspond à environ 90 % du net ».

Les organisations syndicales signataires entérinent donc une baisse de la rémunération de 10 % !

EXEMPLE : pour un agent sédentaire B 2 7 effectuant 16 heures de dimanches et fêtes et 47 heures de nuit, percevant un net de 1563,57 euros, la perte s'élève donc à 156,35 euros par mois.

Par ailleurs, le salaire socialisé et donc le financement de la protection sociale est également impacté, car le chômage partiel n'est pas soumis à cotisations !

ET L'EMPLOI DANS TOUT ÇA ?

Aucun engagement n'est pris afin de modifier les trajectoires actées dans les budgets 2021, pas plus que sur le recours aux CDD et à l'intérim. Les SA envisagent déjà des révisions pour accélérer la purge de l'emploi. Les licenciements économiques ne sont pas écartés. Le texte ne l'exclut que « pour l'ensemble des personnels concernés par l'activité partielle [...] et pour l'ensemble des personnels des CSE concernés ».

Cet accord signé par l'UNSA, SUD-Rail et la CFDT incite les cheminots à mettre généreusement à disposition de la direction leur Compte Personnel de Formation (CPF), en vue de se former pendant les périodes chômées, et ce particulièrement pour les agents des métiers que la direction souhaite transformer ou liquider ! Cet accord est donc un outil d'accompagnement des restructurations.

D'AUTRES SOLUTIONS EXISTENT !

Pour la CGT, il apparaît plus que jamais nécessaire de remettre en cause la politique du tout TGV, en relançant massivement le FRET public, les TET de jour comme de nuit, en revenant à une production intégrée et décloisonnée de nature à mieux amortir les baisses de charges.

La réhumanisation des gares et des trains, les ré-internalisations sont aussi des leviers pour maintenir l'emploi et l'activité.

Enfin, il s'agit aussi de questionner le coût du capital, plutôt que celui du travail. Pour exemple, l'aventure hasardeuse de la concurrence en Espagne coûte la bagatelle de 462 millions d'euros à la SNCF !

La CGT le redit : envisager le chômage comme seule perspective d'avenir pour les salariés de l'entreprise publique revient à abandonner toute stratégie de relance et de développement du mode ferroviaire. C'est irresponsable et dangereux !

REFUSONS ENSEMBLE LE CHÔMAGE ET EXIGEONS UNE VRAIE RELANCE DU TRAIN PUBLIC !

F É D É R A T I O N C G T D E S C H E M I N O T S

Nom :

Prénom :

Adresse :

.....

Fonction :

Grade :

Position de rémunération :

Etablissement :

Tél :

E-mail :



BULLETIN D'ADHESION

**Ne dites plus :
« Que fait la CGT ? »
FAITES-LA !**

Nom du secteur : Tél :

Syndicat : Tél :

Nom du contact :

Nom du syndiqué :