

MAITRISES ET CADRES

Montreuil, le 30 Mai 2016

**APPEL ACTION 31 MAI 2016**

MAIS OÙ EST PASSÉ LE « CADRE SOCIAL HARMONISÉ » DE GUILLAUME PÉPY ?

Les conditions de travail que veulent imposer aux salariés du rail la triade

Gouvernement/ UTP/ direction du GPF, sont inacceptables ! Après l'examen légitime de son propre cas, nous invitons l'encadrement à bien en mesurer les conséquences potentielles. Au-delà des questions du quotidien de la production, qui pour la plupart d'entre nous, consomment toute notre énergie, il y a des conséquences inquiétantes. N'oublions pas les objectifs initiaux de ces négociations, dont celui du Cadre Social Harmonisé ! Pourquoi, personne n'en parle plus ? Quels risques courrons-nous ? Faut-il se mobiliser ?

L'encadrement ne doit pas s'endormir sur le traversin des 18 RQ : l'heure est à la mobilisation !

Pour les agents d'encadrement que nous sommes, il n'est pas nouveau que la recherche d'amélioration de la productivité fasse partie de nos préoccupations au quotidien ! Que l'on soit opposé ou non à l'arrivée de la concurrence, il est facile de comprendre que des conditions différenciées d'utilisation du personnel faussent les règles. Ce « bon sens » a été répété à l'envi par une direction et en premier lieu par le PDG de la SNCF, qui a porté personnellement la nécessité de l'abrogation de la loi de 1940, qui avait instauré une exception au code du travail et des règles particulières. Rappelons qu'il a, à cette même occasion, affirmé que la négociation de la CCN entre le patronat ferroviaire et les Organisations Syndicales, permettrait d'aligner les conditions d'utilisation du personnel sur l'ensemble de la branche. Les agents d'encadrement SNCF doivent faire une lecture approfondie des tableaux comparatifs permettant de sortir du seul constat du fossé qui nous sépare des autres entreprises. Une telle situation serait en effet mortifère pour le GPF en maintenant une possibilité de dumping social sur lequel ne manquera pas de s'appuyer la SNCF. C'est bien pour ces raisons que nous vous proposons de vous mobiliser ! Il faut absolument que le ministre revoie sa copie, qui ne répond pas aux objectifs de sécurité et de protection de la santé des cheminots.

Et la concurrence, comment s'en sort elle ?

Les entreprises ferroviaires privées du Fret se trouvent actuellement confrontées à des démissions à cause des conditions de travail épuisantes dans lesquelles la vie de famille n'est pas possible. Bien évidemment, cela met ces entreprises en difficulté pour garder du personnel. Malgré ce constat, les dirigeants de ces entreprises et le gouvernement, parfaitement au courant, n'ont cessé de tirer vers le bas les propositions faites aux OS, surfant sur un taux de chômage élevé.

Et si l'objectif était ailleurs ?

Il n'est pas besoin d'être extra-lucide pour voir clair dans ce jeu qui consiste à préparer à la vente la découpe du GPF, comme cela a été fait dans d'autres pays européens, et que le différentiel maintenu entre l'accord de branche et l'accord d'entreprise sera largement utilisé par les opérateurs ferroviaires privés, la sous-traitance, et les filiales SNCF. Il nous faut bien mesurer le risque encouru, pour l'entreprise publique et les cheminots !



Le forfait-jours ou un investissement pour le futur !

La direction de la SNCF dit regretter l'absence dans le décret socle, de mesures permettant la reconduction des dispositions du Titre 3 du RH 0077. Elle souhaite les remplacer par la signature d'une convention individuelle de forfait en jours, la plaçant dans une relation de tête à tête avec les cheminots dans un rapport de forces largement à son avantage (soumission du déroulement de carrière à l'accord du forfait jours par exemple). **Pour l'UFCM-CGT, d'autres solutions sont possibles par voie d'accord d'entreprise permettant un encadrement collectif des conditions de travail de l'encadrement, ainsi que la prise en compte de leur charge de travail.** Si le maintien du nombre de jours de RTT est à mettre au profit du rapport de forces, il est aussi la mesure de l'attachement des cheminots de l'encadrement à la mise en œuvre de l'accord 35H. La mise en place d'un forfait-jours ouvre la porte au renoncement de jours de repos, sur la base d'un « volontariat ». Mais le vrai volontariat n'a jamais existé ! Pour la plupart des agents actuellement soumis au titre III aujourd'hui, derrière l'apparente neutralité du basculement au forfait-jours, se dissimule une douloureuse réalité déjà connue dans d'autres secteurs professionnels (Télécom, banques, etc...). **Celle qui confirme l'absence de dispositif qui mesure la quantité d'heures de travail effectivement réalisée, ignorant du même coup le problème d'une charge de travail trop souvent excessive.** L'actuel Titre 3 permet de compter les heures réellement effectuées et de les faire compenser et rémunérer au titre des dispositions sur les heures supplémentaires (des exemples partout dans le GPF existent de cheminots qui lassés de faire plus d'heures ont obtenu leur reconnaissance).

La représentation patronale dans la branche : qui pèse combien ?

La direction annonce dans sa communication qu'elle n'est pas majoritaire au sein de l'UTP. Comment comprendre, alors que la branche ferroviaire se crée, que la direction de l'entreprise qui représente plus de 95% du secteur, tant en termes d'activité qu'en volume d'emplois, se satisfasse de cette situation ? Comment expliquer qu'au sein de la représentation patronale, la direction de la SNCF ait laissé prendre autant de place à des opérateurs qui n'emploient encore aucun cheminot et n'ont aucune activité ferroviaire, comme Transdev ou Keolis ? Pour les Maîtrises et Cadres CGT, cette décision est, soit le fruit d'une inconséquence condamnable, soit le produit d'une stratégie délibérée d'affaiblissement du premier opérateur du secteur au profit d'autres acteurs ; par ailleurs souvent filiales de grands groupes internationaux dont la SNCF. En l'occurrence, malgré ses déclarations rassurantes, la direction de la SNCF se révèle être d'une déloyauté affligeante vis-à-vis des cheminots et de l'entreprise publique.

La logique de privatisation, de vente à la découpe du service public ferroviaire se pare actuellement de formules anesthésiantes de la part des dirigeants de l'entreprise, comme le maintien des jours de repos... Ne succombons pas à ce traitement et prenons en main notre destin... Le 31 mai 2016, rejoignons l'action !

Agents de la DSI Voyageurs, le mercredi 25 mai, vous étiez nombreux au piquet de grève.

Retrouvons-nous également, mercredi 01 juin à la prise de service, devant l'accueil du Bâtiment "A" pour manifester notre volonté de conserver des conditions travail dignes et pérennes.

