

Un socle social bien fragile !

La fusée à 3 étages explose le RH077 et le statut

Selon nos informations le «cadre social harmonisé» avance! La question de la gouvernance est désormais soumise à arbitrage. Reste le cadre social harmonisé. Mais rien ne devrait filtrer avant la fin du printemps, élections politiques obligent. Le socle social ne supporterait pas le poids du statut, le sujet étant sensible il est remis, FO choisi d'informer les cheminots. Il n'y a aucune illusion à entretenir.

L'occasion pour la fédération FO des Cheminots de rappeler que si l'ouverture à la concurrence du ferroviaire est bien issue du dogme Européen, gravé dans la directive 91-440; l'ouverture du transport de voyageurs n'est à ce jour nullement imposée. Elle relève de choix politiques nationaux.

C'est le quatrième paquet ferroviaire, qui devrait arriver courant 2012, qui fixera les échéances. Echéances dont on peut raisonnablement penser qu'elles seront à l'horizon 2018.

Dans ces conditions pourquoi précipiter à tout prix l'ouverture des Trains d'Equilibre du Territoire? Si ce n'est pour lessiver plus rapidement le statut des Cheminots et la réglementation du travail. La création, dans la précipitation, d'un GIE pour la ligne B du RER (alors que les assises n'envisageaient pas d'ouverture en banlieue parisienne avant 2030 !) illustre le propos.

Pour exploser le RH077 et le statut on nous propose une fusée 3 étages. Une loi, un décret et un accord de branche.

Une fusée à trois étages qui nous donne l'occasion de rappeler que la fédération FO des Cheminots reste opposée au dogme de l'ouverture à la concurrence.

- **Maintien d'une entreprise intégrée**
- **Retour au monopole d'état**
- **Maintien du statut**
- **Maintien du décret du 29 décembre 1999 (RH077)**

Voilà le socle social de la fédération FO des Cheminots !

La fusée à 3 étages :

1-0

L'étage législatif : qui comporterait des dispositions techniques et politiques. Des dispositions que l'on annonce peu importantes en volume mais essentielles. Que de mystère ...

2-12000

L'étage réglementaire : qui régirait la durée maximale de la journée de travail, durée maximale hebdomadaire de travail, l'amplitude de la journée de travail, durée des repos journaliers (à ou hors résidence), durée des repos périodiques, encadrement du travail de nuit, les sanctions en cas de méconnaissance des règles.

Ce socle s'appliquerait à tous les cheminots tout en distinguant le personnel **sédentaire** du personnel **roulant**.

Il émanerait d'une proposition du ministre de tutelle et devrait faire l'objet d'une concertation.

D'ores et déjà chacun s'aperçoit que le RH077 a disparu !

3-ACCORD

L'étage « accord de branche » : en fait la convention collective qui serait applicable à tous les cheminots de la branche, sauf pour les cheminots à statut pour qui l'accord de branche viendrait « compléter » le statut.

En fait cette convention collective viendrait régler l'organisation du travail. Elle s'appliquerait aux cheminots au sens large, c'est-à-dire l'ensemble des activités nécessaires à l'exploitation du réseau, au transport de voyageurs, de fret, à la maintenance de l'infrastructure et à la gestion des circulations.

Selon le rapport la piste à privilégier serait celle d'une renégociation complète, écartant ainsi la convention collective du Fret en voie d'achèvement.

L'une des conditions indispensable serait que la SNCF prenne sa place au sein de l'UTP, ce qu'elle n'avait pas fait lors de l'ouverture du Fret !

Voilà donc la fusée sur le pas de tir. Il reste cependant une question cruciale de ce dossier : comment gérer le transfert de personnel ?

Le transfert de personnel :

2 pistes émergent : celle dite du « sac à dos » et celle du « pécule » (largement défendue par l'UTP) :

✓ Le sac à dos

Le cheminot transféré deviendrait un salarié de droit privé mais conserverait son droit à la retraite, le déroulement de carrière, la garantie de l'emploi.

On se demande quel serait alors l'intérêt pour un opérateur privé de reprendre les cheminots avec le trafic, d'autant que le rapport ne précise aucune obligation.

✓ Le pécule

Le cheminot transféré **renoncerait à tous ses droits** en échange d'un pécule correspondant à la somme des cotisations T2 nécessaires pour bénéficier d'une pension SNCF à son départ.

Le salarié aurait alors le choix entre verser ce pécule à la caisse de prévoyance et ainsi bénéficier de sa retraite de Cheminot ou utiliser ce pécule à sa guise.

Dans tous les cas le cheminot transféré perdrait le statut !

Dès lors il y aurait donc bel et bien une jungle de règles :

A la SNCF :

Statut + accord de branche + décret (cheminots au statut)

Accord de branche + décret (PS25 et cheminots des filiales)

Autres opérateurs :

Accord de branche + décret (cheminots privés et SNCF ayant choisi le pécule)

Sac à dos + décret (cheminots SNCF transférés)

Il n'y a aucune illusion à entretenir. Le scénario « au fil de l'eau » verra totalement disparaître le statut au fil des départs. Une disparition rapide si l'on se fie à la pyramide des âges.

La "new SNCF" :

La « new SNCF » de Pépy serait alors un logo qui cacherait une myriade de filiales. Un éclatement qui ferait disparaître encore plus vite le statut. Le RH077 étant lessivé par le deuxième étage de la fusée « cadre social harmonisé ».

Eurostar : accord de branche + décret

GUI : (infra + DCF + SUGE + gare & connexions) accord de branche + décret

GIE ligne B : accord de branche + décret

VFLI : accord de branche + décret

etc ...

Ajoutons à cela les Cheminots au PS25 : 7 000 agents (Les cadres qui sont recrutés à 50% en contrat de droit privé seront parmi les plus exposés).

Alors combien de cheminots au statut ? A quelle échéance le président peut-il dire droit dans les yeux aux cheminots : « je ne toucherais pas au statut de ceux qui y sont » ?

Aujourd'hui rien n'impose de modifier les structures de la SNCF, sauf à la découper pour préparer la vente par appartement. Rien n'impose de multiplier les filiales alors que l'ouverture au voyageur n'est pas réalisée et que donc l'argument de la compétitivité est nul et non avenu.

Aujourd'hui aucun texte n'impose de réaliser l'ouverture à la concurrence sur le trafic voyageur. Pourquoi précipiter le départ des TET et des TER si ce n'est par soucis de servir un dogme ?

Le statut une ligne de vie:

Depuis la création de la SNCF en entreprise publique, le statut s'est confondu, à juste titre, avec le service public, synonyme de sécurité des circulations, du personnel et des usagers. Nous avons TOUS été formé avec comme priorité la SECURITE !

Vouloir imposer une convention collective, une réglementation dédiée (exemple GIE ligne B du RER), c'est transformer la SNCF en autre chose. C'est rentrer dans l'ère de la politique du risque calculée. C'est comme souligné dans les assises du ferroviaire devenir eurocompatible...

C'est pourquoi la fédération FO des cheminots met au centre de ses revendications la défense inconditionnelle du statut, toute autre position c'est s'accommoder du dogme libéral de Bruxelles et de ses directives et autres paquets ferroviaires.

