

RÉUNION DU 22 AVRIL PORTANT SUR L'AGENDA SOCIAL DE LA BRANCHE FERROVIAIRE STOP AU DUMPING SOCIAL, PLACE AUX DROITS

La branche ferroviaire n'est pas un simple cadre administratif. Elle constitue un élément central de l'organisation sociale du secteur et doit être pensée comme un véritable rempart collectif. Sa vocation est de garantir, à l'ensemble des cheminot.es, des droits élevés, homogènes et opposables, quels que soient leur entreprise, leur statut ou leur activité.

Dans un contexte d'ouverture à la concurrence, ce rôle protecteur devient encore plus essentiel. La multiplication des opérateurs ne peut en aucun cas se traduire par une mise en concurrence des salarié.es.

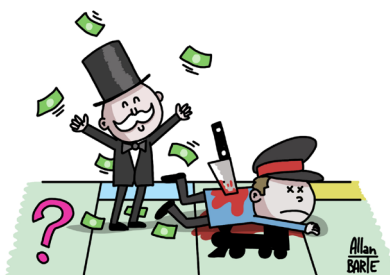
Pourtant, ce que nous constatons aujourd'hui, c'est bien une détérioration constante des conditions de travail et des garanties collectives.

La concurrence, organisée au nom de l'efficacité économique, se fait en réalité au détriment de celles et ceux qui font vivre le rail au quotidien.

Au lieu de constituer un socle protecteur solide, la branche se limite trop souvent à fixer des minima,

laissant ensuite les entreprises décliner ou contourner ces règles.

CHEMINOPOLY : LE CARNAGE SOCIAL



Cette logique transforme progressivement la branche en outil de dumping social, là où elle devrait être un levier de progrès social.

Dans un secteur aussi structurant, où les enjeux de sécurité, de continuité du service public et de conditions de travail sont majeurs,

il est indispensable que la branche joue pleinement son rôle.

Elle doit fixer des règles fortes, ambitieuses et protectrices, et non accompagner une mise en concurrence généralisée des droits.

LES REVENDICATIONS DE SUD-RAIL : DES DROITS CONCRETS POUR LES CHEMINOT.ES

Face à cette situation, SUD-Rail porte des revendications claires et urgentes :

- Réouverture de l'accord sur l'organisation du travail
- Revalorisation des salaires face à l'inflation
- Encadrement strict des tâches critiques de sécurité (STI-OPE, TCS)
- Réouverture de l'accord dit « sac à dos social » avec des dispositions nouvelles liées à l'allongement des carrières
- Renforcement du droit syndical de branche et dans les entreprises
- Engagements concrets et contraignants sur l'égalité professionnelle qui doit aussi passer par une prise en compte concrète des conditions de travail des femmes
- Reconnaissance de la pénibilité de branche avec l'extension du CAA à toutes les entreprises ferroviaires (la question de la pénibilité doit notamment être traitée à la hauteur des contraintes spécifiques des métiers ferroviaires).

Ces revendications ne sont pas théoriques, elles répondent à une réalité vécue par les cheminot.es. L'épuisement des personnels, l'augmentation des arrêts maladie, des accidents du travail et la perte de sens sont aujourd'hui des faits incontestables.

Il est urgent d'y répondre par des mesures concrètes. Plus largement, c'est bien la question de la protection des parcours professionnels, des conditions de travail et du pouvoir d'achat qui est posée. Sans réponses fortes, la branche continuera d'amplifier la dégradation sociale au lieu de la combattre.

UTPF & SNCF : main dans la main entre irresponsabilité et mépris

Lors de cette CPPNI, la réponse apportée par l'UTPF est révélatrice d'un manque total d'ambition pour la branche ferroviaire. Derrière un discours convenu, le patronat assume une stratégie claire : limiter les négociations, refuser d'ouvrir des sujets essentiels et renvoyer l'essentiel des droits au niveau des entreprises.

Ainsi, il n'est pas question pour eux de rouvrir des accords pourtant centraux comme celui sur le temps de travail, ni même de traiter sérieusement certaines problématiques pourtant reconnues, y compris en matière de sécurité.

La priorité affichée est de finaliser une convention collective a minima, quitte à laisser perdurer des situations inacceptables sur le terrain.

L'UTPF reconnaît elle-même que certains dispositifs posent problème, qu'ils vont conduire à des contentieux comme pour les facilités de branche universelles car elle ne respecte pas les accords qu'elle a pourtant signé ! Cette posture est irresponsable. Une branche ne peut pas se contenter de constater les dysfonctionnements sans agir.

L'UTPF se montre également incapable de faire respecter les accords déjà signés dans les entre-

Enfin, le patronat du ferroviaire, malgré l'interpellation de SUD-Rail, n'a pas eu un mot sur la vague de souffrance au travail qui touche la SNCF, pas un mot sur les arrêts maladies et les accidents du travail, pas un mot sur nos collègues qui se suicident...

prises, ce qui pose une question fondamentale sur la valeur réelle de sa parole et de ses engagements.

POUR LE RAIL, CHANGEONS DE VOIE !

Dans ces conditions, comment faire confiance à un patronat qui ne garantit même pas l'application de ce qu'il signe ?



Mais au-delà du fond, c'est aussi la forme qui interroge profondément. L'attitude de la représentante de l'UTPF, arrivée avec une heure et demie de retard le matin puis de nouveau en retard l'après-midi, illustre

un manque flagrant de respect pour les représentant.es des salarié.es et, à travers eux, pour l'ensemble des cheminot.es.

Dans le même temps, la SNCF, qui représente pourtant près de 95 % des salarié.es de la branche, n'a même pas jugé utile d'envoyer son représentant en charge des bilatérales. Cette absence en dit long sur le niveau d'implication de l'opérateur historique dans les négociations de branche.



Ces comportements traduisent une réalité : un patronat ferroviaire qui ne prend pas la mesure des enjeux sociaux actuels et qui traite les négociations avec légèreté, alors même que la situation des cheminot.es se dégrade.