



TRACT AUX CHEMINOTS

Montreuil, le 23 juin 2018

RÉFORME FERROVIAIRE

QUAND LE PATRONAT DIRIGE LE GOUVERNEMENT !

La majorité parlementaire de Droite vient de voter une mauvaise réforme du ferroviaire et un texte à la fois dangereux pour le Service Public et pour les droits des cheminots actifs et retraités.

En conduisant cette réforme, le gouvernement se met au service des intérêts particuliers du patronat.

LE SERVICE PUBLIC PILLÉ

Les Français ont financé et construit avec les cheminots le chemin de fer public car il répond aux besoins essentiels de mobilité et d'aménagement des territoires.

Le patronat, dans et en dehors de la SNCF, n'a eu de cesse de tenter de le déconstruire pour s'en accaparer les richesses.

Aujourd'hui, le gouvernement veut livrer le fruit du travail des cheminots et des Français à des intérêts privés.

Le gouvernement, principalement composé d'anciens dirigeants d'entreprises, soutient ouvertement le patronat et oriente toutes les politiques publiques en fonction des exigences patronales. Ce sont donc uniquement les ambitions patronales qui s'imposent aujourd'hui dans le débat politique.

La feuille de route patronale n'a pas évolué et sert aujourd'hui de base au gouvernement sur la remise en cause des droits des cheminots.

LE STATUT PRIS POUR CIBLE

Le Statut et plus généralement tout ce qui constitue un socle de droits pour les salariés, sont un obstacle pour le patronat.

Le Statut des cheminots n'a jamais été et ne peut être un frein au développement du Service Public ferroviaire. D'ailleurs, gouvernement et patronat peinent à présenter des arguments contraires.

Le Président de la République lui prête un surcoût de 700 millions d'euros. La Ministre des transports, ex-dirigeante SNCF, pencherait pour 100 millions d'euros.

La direction actuelle de la SNCF, après avoir tenté de défendre un mythique écart de 30%, établit le surcoût du Statut à 10 millions d'euros par an.

Le seul budget « communication » du Groupe Public Ferroviaire s'élève à 200 millions d'euros par an, soit 20 fois le soi-disant coût du Statut des cheminots.



Le texte de loi voté par les parlementaires supprime le Statut, les droits qu'il contient, ainsi que l'ensemble des accords collectifs applicables au sein du GPF pour :

- Les cheminots embauchés par la SNCF après le 31 décembre 2019.
- Les cheminots « filialisés » avant le 31 décembre 2019, qui sont exclus du champ d'application du maintien du Statut et des accords.
C'est notamment le cas des cheminots du Fret, comme le prévoit la filialisation mise en place par la direction SNCF.
- Les cheminots transférés autres que TER ou TET.

Le Pacte ferroviaire voté n'empêche pas la direction de vider le Statut de sa substance avant le 1^{er} janvier 2020, tel qu'elle y est autorisée depuis la loi du 04 août 2014.

C'est le sens du pacte d'entreprise qu'elle souhaite soumettre à la discussion avec les organisations syndicales dans les prochaines semaines.

LE RÉGIME SPÉCIAL DES CHEMINOTS VIDÉ

Le texte voté supprime l'affiliation au régime spécial de prévoyance et de retraite des cheminots embauchés dès 2020.

Il supprime la couverture « prévoyance » du régime spécial pour tous les cheminots transférés. La volonté, pour le patronat, d'instaurer une « complémentaire obligatoire » de branche pour tous les cheminots, engendrerait un coût supplémentaire pour chaque cheminot pour un niveau de couverture qui ne sera pas équivalent.

Le texte prévoit la « portabilité » de la couverture « retraite » du régime spécial pour les cheminots transférés mais :

- à la condition que leur nouvel employeur applique la convention collective nationale du ferroviaire ;
- en attendant la remise en cause de l'ensemble du système de retraite Français prévue en 2019 pour répondre à une autre exigence patronale.

Le texte prévoit le maintien de la médecine de soins SNCF pour certains cheminots, mais uniquement pour les spécialistes, pas les médecins généralistes.

LE MYTHE DES PARCOURS PROFESSIONNELS

Le maintien des parcours professionnels, notamment les accès aux services TGV pour les agents de conduite, est un enfumage.

En effet, le maintien d'un parcours professionnel avec retour au sein de la SNCF pour accéder au TGV nécessite en premier lieu que les TGV restent SNCF.

C'est précisément ce que le projet de loi veut éviter !

Les raisons pour les cheminots de se mobiliser sont plus que jamais d'actualité et le texte voté ne fait que confirmer ce que la CGT pointe depuis le début du conflit.

La fébrilité d'un gouvernement qui multiplie les annonces pour se convaincre du bien-fondé et de l'intelligence de sa réforme atteste que la lutte pèse mais qu'il faut accentuer le rapport des forces.

LA MOBILISATION EXEMPLAIRE DES CHEMINOTS DOIT DONC SE POURSUIVRE Y COMPRIS AU-DELÀ DU 28 JUIN.

