



ACCORD SUR LES CLASSIFICATIONS ET LES RÉMUNÉRATIONS EN LE DÉNONÇANT CGT, SUD ET FO DISENT OUI AU MOINS-DISANT SOCIAL ET OUI AU DUMPING SOCIAL

Paris, le 20 février 2020

EN QUELQUES MOTS...

La dénonciation de l'Accord Classifications & Rémunérations par les Organisations Syndicales contestataires compulsives risque fort d'avoir des conséquences dramatiques pour l'opérateur historique et, avant tout, pour ses salariés.

LE SUJET

Après plus de deux ans de travail entre les cinq Organisations Syndicales (OS) Représentatives dans la branche et l'Union des Transports Publics et ferroviaires (UTP), l'accord sur les classifications et les rémunérations mis à la signature depuis le 7 janvier 2020, validé notamment par l'**UNSA-Ferroviaire**, ne verra jamais le jour. **En effet, la CGT, SUD et FO ont fait valoir leur droit d'opposition.**

QUELLES CONSÉQUENCES POUR LES SALARIÉS ?

Les nouveaux droits obtenus via la négociation pour l'ensemble des salariés du périmètre ferroviaire, ne seront appliqués ni chez l'opérateur historique, ni dans les Entreprises Ferroviaires (EF) privées, à savoir :

- ✓ **Pas d'obligation de négociation de la transposition** ; chaque entreprise mettra en œuvre le système de classifications et de rémunérations qu'elle souhaite, via un texte unilatéral.

- ✓ **Pas de référentiel commun des métiers**, qui aurait permis de bien identifier les métiers du ferroviaire, reprenant 13 familles, 144 emplois types et un niveau de classe d'entrée minimum dans l'emploi type s'appliquant à toutes les entreprises de la branche ferroviaire.
- ✓ **Certains métiers seront inexistant** dans la branche et donc dans certaines Entreprises Ferroviaires (sûreté, action sociale, chef de bord...)
- ✓ **Pas de visibilité sur la progression professionnelle** possible au sein de l'emploi, via la valorisation des compétences acquises.
- ✓ **Pas de Rémunération minimale Annuelle Garantie (RAG)**. La seule obligation des entreprises sera de respecter le SMIC, à savoir 18 473,04 euros brut annuel, quelles que soient la qualification ou l'ancienneté.
- ✓ **Pas de prime d'ancienneté** sur le salaire de base brut sur une carrière dans la branche et pas d'ancienneté de branche.
- ✓ **Le risque de perdre les neuf classes** (Qualifications) **et les trois collèges** (Employés ou Exécution, Agents de Maîtrise et Cadres) qui sont les pères des salariés de l'opérateur historique.

- ✓ **Pas de compensation minimale garantie du travail de nuit**, les jours fériés et le dimanche. Il est à noter que la compensation du travail de nuit aurait bénéficié aux statutaires car le montant était supérieur à celui du GPF, soit une perte de 20% !
- ✓ **Pas de Négociations Annuelles Obligatoires (NAO)** de branche, qui ne se substituaient pas aux NAO d'Entreprises. Ces NAO auraient permis d'augmenter régulièrement les RAG.

CONSÉQUENCES POUR LE MONDE FERROVIAIRE

Sans règles communes applicables à toutes les Entreprises Ferroviaires, les écarts de compétitivité seront accrus et la concurrence déloyale (dumping social) sera favorisée.

Par exemple, la RAG garantissait qu'aucune des Entreprises Ferroviaires de la branche ne puisse remporter des marchés en tirant à la baisse les rémunérations.

L'opérateur historique gardera son système de classifications et ses mécanismes de rémunérations et les autres Entreprises pourront appliquer uniquement le Code du travail. L'écart de compétitivité aura des conséquences fatales pour l'opérateur historique.

L'absence d'accord sur les classifications et les rémunérations risque d'entraîner, pour l'opérateur historique, la perte de nombreux marchés conventionnés en faveur d'autres Entreprises Ferroviaires.

Même avec le volet du transfert obligatoire ou volontaire des salariés affectés aux lignes concernées par la mise en concurrence, de nombreux salariés de l'opérateur historique resteront sur le "carreau" sans emploi. Quelle sera la solution de l'Entreprise ? EIM, mobilité volontaire ou contrainte ? Ou autre ?

Les conséquences sur le marché de la grande vitesse (OPEN ACCESS) seront similaires. L'activité Voyages connaîtra le même sort que celui du Fret !

CONCLUSION

Certaines Organisations Syndicales, qui prônent la défense des entreprises de service public, viennent de prouver le contraire. L'opérateur historique subira donc le même sort que La Poste ou Orange. C'est bien sur le dos des salariés que se fera la concurrence (et pas uniquement entre les Entreprises).

Pour l'UNSA-Ferroviaire, cet état de fait est EFFARANT ! Nous sommes CONTRE l'ouverture à concurrence mais en tant qu'Organisation Syndicale responsable, l'UNSA-Ferroviaire a le devoir de défendre les intérêts de l'ensemble des salariés du ferroviaire.

Une majorité d'Entreprise Ferroviaire en rêvait, ce trio infernal y est parvenu : FAIRE TOMBER DES ACQUIS SOCIAUX !

L'UNSA-Ferroviaire mettra tout en œuvre pour que la Convention Collective Nationale du Ferroviaire ne reste pas sans chapitre sur les classifications et les rémunérations. L'intérêt des salariés du ferroviaire est notre priorité. C'est pour cela que l'UNSA-Ferroviaire a d'ores et déjà débuté le lobbying auprès du Gouvernement et de l'UTP.

CONTACTS

Didier MATHIS	mathis.d@unsa-ferroviaire.org
Florent MONTEILHET	monteilhet.f@unsa-ferroviaire.org
Nathalie WETZEL	wetzel.n@unsa-ferroviaire.org

J'adhère à l'UNSA !



A l'UNSA-Ferroviaire, moi, j'adhère !

Nom:

Prénom:

Direction:

Adresse Pro:

Collège:

Tél:

Mail:

Fédération UNSA-Ferroviaire
56, rue du Faubourg Montmartre . 75009 PARIS
Tél: 01 53 21 81 80 . federation@unsa-ferroviaire.org