



Rail : pour le maintien intégral et l'extension des dispositions du RH 077 ! Comme face à El-Khomri : défendre la juste hiérarchie des normes :

DECRET-SOCLE > Convention collective > accords d'entreprise

*L'équivalence est connue au-delà du monde cheminot. **La casse du statut social SNCF est la condition de l'intrusion de la concurrence. La mise en place de la concurrence est l'instrument de la casse du statut du travail SNCF.** Les deux conjugués afin que le monopole et le service publics soient détournés vers le profit privé.*

Passer du RH077 (désignation du statut du travail des agents SNCF) au simple code du travail, c'est tout de suite 20% d'exploitation supplémentaire sur le dos des cheminots. Sans ce capital, face à la position dominante de fait de la SNCF historique, les groupes privés (y compris les propres filiales de la SNCF) ne trouvent pas des conditions de profit suffisantes pour leurs actionnaires.

En 2014, la lutte déterminée des cheminots contre la « réforme ferroviaire » a démasqué ce scénario. Pour l'interrompre, le pouvoir a dû concéder la promesse d'un « décret-socle », prétendant protéger les dispositions sociales du RH077. Il n'y avait pas à être dupes des amendements de complaisance au projet de loi, mis en scène en connivence avec les syndicats réformistes. **Mais en 2016, la lutte peut et doit reprendre sur le contenu de ce « décret socle »** alors que le projet « plancher » du gouvernement ouvre la voie, sans surprise, à un recul social sans précédent.

La coïncidence, en ce début d'année, entre la suite de la contre-réforme ferroviaire et le projet de loi El-Khomri de démantèlement du code du travail est tout sauf fortuite. Elle est éclairante. La disposition sans doute la plus grave du projet Valls-ElKhomri-Medef est l'inversion de la hiérarchie des normes sociales. L'accord d'entreprise primerait sur l'accord de branche qui primerait sur le code du travail, même et surtout quand les premiers seront plus défavorables aux travailleurs. Autant dire que pour le rail, le « décret-socle » sera la seule garantie à peu près pérenne et c'est pour cela que le gouvernement et la direction de la SNCF le veulent minimal.

Quel crédit apporter au PDG Guillaume Pépy quand il prétend (Figaro du 9 mai) : « S'il n'y avait pas demain de convention collective », « les cheminots auraient face à eux de nouvelles entreprises (...) qui seraient simplement au décret socle ». « Ce serait très inquiétant pour l'avenir de la SNCF en raison des risques de dumping social ». ?

La privatisation est pavée de bonnes intentions. Il se trouve toujours des syndicats de collaboration pour négocier le poids des chaînes. Sur la base d'un compromis qui existe probablement déjà, ils négocient le nombre de repos, de week-ends en famille sacrifiés etc. Le patronat ne cache pas un de ses objectifs antisociaux structurels : l'annualisation du temps de travail qui permettrait des journées de 10 heures (et combien d'autres non comptabilisées ?).

Le moment est critique, pour tous, y compris pour le gouvernement et patronat. Face à la résistance cheminote, ils ont pris du retard dans le calendrier, prenant le risque d'une convergence avec l'opposition à la loi El-Khomri. La fin de quinquennat n'est pas propice aux pires mauvais coups contre des salariés qui ont fait la preuve de leur capacité de mobilisation.

Pour le gouvernement actuel, il faut faire vite pour finir de préparer le terrain à la concurrence sous les nouveaux président et parlement qui seront élus en 2017. **Les nouvelles régions,** de droite et même de « gauche », sont prêtes à relayer l'austérité. Elles anticipent la concurrence. Elles savent se répartir, avec les directions de la SNCF, les responsabilités, devant les usagers, des politiques de casse du service public : fermetures de guichet et de gare, suppression des contrôleurs dans les TER, incitation à la sous-traitance, etc.

L'Union européenne peaufine son « 4^{ème} paquet ferroviaire ». Elle règle encore le cas de quelques « canards boiteux » publics dans certains pays, pour faire payer les contribuables, avant de prétendre imposer la mise en concurrence des trains de voyageurs en 2020/2023 (mais avec possibilité d'anticiper dès 2017 dans certaines régions).

L'œuvre de sape des « »cars Macron monte en puissance contre les TER notamment. La SNCF a déjà gaspillé 120 millions d'euros pour les développer à pertes et détruire son propre réseau ferré !

Le rapport de force existe dans l'entreprise SNCF et dans le pays pour agir maintenant et inverser ce cours des choses.

La mobilisation cheminote du 9 mars a été plus forte que les débuts du mouvement de 2014. La pédagogie de la résignation des médias et des organisations de collaboration échoue face à la prise de conscience de la menace sociale. Partout en France montent et s'organisent des résistances contre le démantèlement du réseau, pour la sûreté et la sécurité. **A un autre niveau, les diktats européens ne passent plus dans aucun pays.**

Quels que soient la confusion de ses formes, les tentatives diverses de récupération, le manque de continuité du mouvement, **l'opposition de fond au projet de loi El-Khomri, devant les convergences manifestes avec la défense du statut du travail à la SNCF,** ouvre des possibilités d'une large compréhension et de relais de la lutte cheminote.

La manifestation nationale des cheminots du 10 mai, toutes catégories confondues, est un nouveau point de départ.

Communistes de la SNCF, des autres entreprises, des quartiers et des campagnes, nous sommes dans cette lutte et exigeons le maintien intégral et l'extension, dans le décret-socle, des dispositions du RH077 du statut cheminot SNCF. Plus que jamais, nous nous battons pour la défense et la reconquête du monopole public SNCF du transport ferroviaire.

Organisez votre colère, faites le choix de la lutte : adhérez !

Nom : Prénom :

Adresse :

Téléphone : Mail :

