

# COMMUNIQUÉ DE PRESSE

SAINT-DENIS | LE 18 DÉCEMBRE 2017

## REPRISE DU TRAVAIL DES SALARIÉS DE LA SOCIÉTÉ ONET

# UN CONFLIT EMBLÉMATIQUE DE LA SITUATION SOCIALE DU SECTEUR

Après plus de 40 jours de grève, le conflit au sein de H. Reinier ONET, la société chargée du nettoyage dans les gares des lignes B, D, H et K, a connu son dénouement vendredi dernier dans la soirée. C'est une première victoire pour la plupart de ces salariés qui ont signé un protocole d'accord de fin de grève avec leur employeur.

Un grand nombre de revendications a été satisfait ou partiellement atteint. La convention collective de la manutention ferroviaire, plus avantageuse, sera désormais appliquée à une majorité des salariés travaillant au nettoyage des emprises et trains de la SNCF, conformément à son champ d'application. Près de 90 personnes ayant manifesté depuis le 2 novembre contre leurs conditions précaires de travail ont obtenu non seulement la suppression de toute possible sanction, mais aussi une prime de remise en état des gares, pas anodine, puisqu'il s'agit d'environ deux semaines de salaire.

De plus, la direction a décidé d'avancer encore deux semaines de salaire correspondant au mois de novembre, somme qui sera récupérée ensuite par un échelonnement sur six mois.

Il est à noter que leur droit au panier-repas est également revu à la hausse, soit 4,00 euros (1,90 € actuellement à la CCN).

Une revendication reste à satisfaire : en ce qui concerne la prime de vacances, les salariés auraient souhaité que celle-ci soit augmentée de 50 % à 70 %, mais la direction s'y est opposée au moins pour le moment.

### LA MISE EN CONCURRENCE PAR LA SNCF DES SOCIÉTÉS DE NETTOYAGE FERROVIAIRE PEUT-ELLE ÊTRE SANS LIMITES ?

Dans le cadre de son projet d'entreprise « Performances 2020 », la SNCF vise à réaliser une baisse des coûts de 5 % pendant quatre années consécutives. Les entreprises prestataires ont ainsi été contraintes d'accepter des contrats à la baisse. S'agissant d'entreprises de main d'œuvre, elles répercutent ensuite sur leur masse salariale pour reconstituer leurs marges, faute d'autres leviers.

C'est une politique managériale au détriment d'une population de salarié-e-s dont la moyenne d'âge est de 47 ans, généralement d'origine immigrée, pas ou peu diplômée, maîtrisant peu la langue française et captive de ces entreprises faute de perspectives pour un avenir professionnel. Une situation qui rappelle que la SNCF, donneuse d'ordre, fait peu de cas des normes sociales, de la formation professionnelle, des politiques salariales et managériales de ses sociétés prestataires. Ni plus ni moins que du dumping social. La **CFDT Cheminots** appelle à une prise de conscience tant au niveau du Groupe public ferroviaire que du syndicat patronal SAMERA. ●●

