



**Commission Paritaire - Convention Collective Ferroviaire
20 décembre 2013**

Délégation UNSA :

- Roger DILLENSEGER
- Philippe GRANGER
- Fanny ARAV
- Etienne PICHER

Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs,

Le courrier daté du 20 juin du Président de la SNCF M. PEPY au Premier MINISTRE a marqué une rupture dans les travaux menés par le partenaire sociaux et l'UTP sur les négociations de la convention collective ferroviaire « volet FRET ». Après cinq années de travaux, l'entreprise historique s'invite dans le chantier et souhaite prendre part activement au débat. Il ne nous appartient pas de commenter la méthode, pour l'UNSA Ferroviaire nous avons toujours demandé à la plus grosse entreprise de la branche de prendre ses responsabilités et de peser dans les discussions pour le poids qu'elle représente.

Pour autant, même si les circonstances nous placent dans une réunion « d'installation », ce serait faire injure aux négociateurs des deux partis de balayer d'un revers de mains les travaux menés par la Commission Nationale Mixte Paritaire de la Convention Collective Fert.

Dans le même esprit, il serait intolérable d'effacer 75 années (voire plus) de négociations sociales pratiqués dans le secteur ferroviaire. Le rôle historique du chemin de fer dans notre pays n'est plus à démontrer, dans la politique d'aménagement du territoire, dans les périodes les plus sombres de notre histoire, mais également avec l'avènement de la grande vitesse, le ferroviaire à toujours joué un rôle important, plus récemment, la régionalisation a donné un nouveau souffle dans le mode de transport ferroviaire.

Si les négociations de la CCN FRET ont connu un point d'arrêt en juin 2012, le chapitre social du secteur d'activité est loin d'être resté inerte. Les travaux de concertations se sont poursuivis et les échanges sur le sujet n'ont pas cessé de faire l'actualité. Parallèlement, les travaux européens sur le 4ème paquet ferroviaire se poursuivent également. Sur la base des Assises du Ferroviaire, le Ministère des transports a lui pris le dossier à son compte, le 30 octobre 2012 lors du 75ème anniversaire de la SNCF, le Ministre des transports donne le coup d'envoi d'un chantier que l'UNSA-Ferroviaire caractérise d'historique au regard des enjeux qui se posent à nous.

L'UNSA-Ferroviaire s'est exprimé sur le contenu du projet de loi portant réforme du système ferroviaire. Si nous considérons que le statu quo n'est pas tenable, nous estimons également que le contenu du projet ne répond pas aux attentes ni des cheminots, ni des usagers voyageurs ou chargeurs.

L'UNSA-Ferroviaire assumera ses responsabilités en portant les amendements qu'elle jugera nécessaires.

Nous prenons acte de l'article 15 du projet de loi qui a pour objet d'identifier les organisations syndicales en capacité de négocier alors même que la branche n'est pas formellement constituée. L'UNSA dont la représentativité dans la CCN FRET a été reconnue par le Ministère du Travail par courrier du 20 septembre 2007 est aujourd'hui représentative ou représentée dans la majorité des entreprises ferroviaires et assumera pleinement son rôle.

La situation inédite de démarrage d'une négociation de convention collective d'une branche dont le périmètre reste à définir nous amène à demander à ce que le poids de la représentativité de chaque organisation syndicale soit établi au regard de la loi du 20 août 2008.

Dans ce même registre, et même si pour le collège employeur la détermination de la représentativité n'a pas de dispositions similaires, il convient que chacun prenne les responsabilités pour ce qu'il représente. Sans anticiper les travaux à venir, le champ d'application de cette CCN prends une dimension bien plus conséquente que celui du fret.

L'ouverture à la concurrence du secteur, déjà en vigueur pour le fret et partiellement pour le voyageur est l'une des motivations principales de cette négociation. Pour l'UNSA-Ferroviaire, et cela contrairement au fret, nous estimons que traiter le volet social en amont de la mise en œuvre de la concurrence est un point positif. Nous soulignons qu'au-delà des prérogatives de la CCN, la question du transfert des personnels en cas de perte de marché conventionné devra également faire l'objet de négociations.

Si la concurrence existe, voire se développera dans le futur, ce n'est pas de notre volonté. Selon nous, penser que la concurrence résoudra la problématique de l'équation financière du ferroviaire est une erreur, nous pensons même l'inverse, car

multiplier les acteurs ne va pas vers une rationalisation des moyens. A terme, c'est la rentabilité qui définira l'offre et cela mettra à mal une politique d'aménagement du territoire cohérente.

Pour autant, nous estimons également que si concurrence il y a : cette concurrence est le fait des entreprises et nous celle des salariés du secteur d'activité. Nous réfutons totalement le fait que cette concurrence débouche sur du dumping social comme cela se passe déjà dans le fret.

Les contraintes spécifiques liées notamment aux notions de sécurités du transport ferroviaire doivent être prise en compte dans ce chantier. Sur la méthode, nous demandons que les éléments repris dans le décret socle soient menés en parallèle des négociations conventionnelles afin que l'ensemble des partenaires garde la maîtrise globale du résultat final.

L'histoire ferroviaire s'est construite dans la durée pour aboutir à une réglementation du travail motivée par des éléments factuels.

Les évolutions consécutives à l'ouverture du marché ne doivent :

- ni réduire le niveau de sécurité,
- ni dégrader les conditions de travail.

L'UNSA revendique un cadre social de haut niveau respectant un équilibre entre contraintes et compensations, entre vie professionnelle et vie familiale, en cela les conditions applicables dans les entreprises historiques SNCF et RFF sont pour nous la référence.