



CMPN du 18 février 2016

Paris, le 18 février 2016

Délégation UNSA-Ferroviaire :

- Fanny ARAV
- Florent MONTEILHET
- Nathalie WETZEL
- Roger DILLESEGER

Monsieur le Président,

Malheureusement l'actualité du transport est une fois de plus désignée par des événements catastrophiques. En effet, ces derniers jours ont été marqués par le dramatique accident ferroviaire de BAD AIBLING en Bavière et, plus près de nous, par deux accidents graves d'autocars.

Avant toute intervention, l'UNSA souhaite exprimer tout son soutien et réconfort aux familles, aux proches et aux salariés impactés par ces accidents tragiques.

Sous réserve des résultats des enquêtes qui seront naturellement menées, ces drames nous rappellent l'importance de la sécurité dans nos métiers de transporteur. Qu'importe le mode de transport, pour l'UNSA, la valeur de **sécurité** s'inscrit au sens large du terme et intègre les notions de :

- Formation,
- Transfert de compétences,
- Infrastructures de qualité,
- Matériel roulant bien entretenu,
- Conditions d'emploi règlementé,
- Organisation du travail,
- Etc...

Les observateurs du ferroviaire qu'ils soient l'ARAFER, la Cour des comptes, les associations d'usagers ou les observateurs économiques, tout le monde s'accorde à dire que l'avenir du ferroviaire est préoccupant !

Ce qui aujourd'hui est encore plus inquiétant, c'est que le Ministère des Transports, en responsabilité en la matière, exprime ces mêmes inquiétudes ! L'expression du Secrétaire d'État aux transports sur l'état vieillissant du réseau, largement diffusé, traduit cette prise de conscience bien tardive.

Face à de fortes mutations technologiques, numériques ou comportementales, la production ferroviaire semble atteindre ses limites.

Plus que jamais, il apparaît urgent de définir une stratégie à moyen et long terme sur le ferroviaire français. La réforme du ferroviaire a renforcé les prérogatives de « l'État stratège », alors que cette situation est partagée par le Ministère des Transports, nous restons en attentes du plan stratégique annoncé ou des contrats décennaux.

Selon l'UNSA, ces dispositions devront donner les orientations sur la régénération du réseau, intégrer l'évolution numérique, rétablir la proximité avec les territoires, réhabiliter le transport ferroviaire de marchandises.

Sur ce dernier point, le transport fret ferroviaire, nous prenons acte du courrier commun du 25 janvier 2016 signé par quatre transporteurs. Le constat à date est plus alarmant que les conclusions des assises du ferroviaire de 2012 !

Cette situation continue à se dégrader et l'UNSA déplore la volonté de fermeture du triage de SOMAIN, nous exprimons également nos craintes sur la fermeture pour travaux de SIBELIN cet été, et notamment sur les alternatives mises en œuvre qui vont considérablement dégrader le service. Sur cette partie, nous présentons une réelle crise sur les sillons.

Sur les préconisations de ce courrier, même si nous les partageons, nous ne voyons pas de recettes miracles, l'ensemble de ces préconisations contribuerait à rendre le transport de fret ferroviaire plus efficace et à pérenniser les emplois directs et indirects y afférents.

Toutefois, nous sommes plus mitigés sur la capacité à donner un signal positif aux partenaires sociaux. Pour l'UNSA la volonté d'aboutir à un cadre social de haut niveau assurant la sécurité, la continuité de service et limitant le dumping social est grande. Un signe fort aurait pu être donné si le transport de voyageurs suscitait autant d'intérêt partagé.

La parution du projet de Décret socle fera de notre part l'objet d'un travail approfondi.

Sur le fond :

Les contraintes liées à la sécurité et à la continuité de service imposent une réglementation particulière pour la production du ferroviaire. Les dérogations inhérentes à ces contraintes doivent impérativement faire l'objet de compensations applicables à l'ensemble des salariés de la branche.

Pour l'UNSA, il est exclu que la concurrence repose sur du dumping social entre salariés d'un même secteur.

Sur la méthode :

Pour l'UNSA, le nouveau cadre social reposera sur les trois niveaux :

- Décret,
- CCN,
- Accords d'entreprise.

Par nos amendements, nous avons défendu le maintien de la hiérarchie des normes, ce point est acté dans la loi.

Pour l'UNSA, une des conditions de réussite de cet édifice repose sur la capacité à pouvoir apprécier le résultat dans sa globalité. L'ensemble de ces textes doit reconstruire un pacte social équilibré et attractif pour les agents de l'entreprise historique et des entreprises de la branche ferroviaire.

L'UNSA-Ferroviaire prend acte du projet réceptionné hier soir. Ce texte fera de notre part l'objet d'une analyse fine. Nous avons d'ores et déjà arrêté un rendez-vous avec M. le Secrétaire d'Etat aux Transports afin de lui faire part de notre analyse et de nos amendements.

Toujours sur la méthode : ce décret ne saurait être figé au 15 mars prochain. Les négociations de la CCN et des accords d'entreprise dépasseront inévitablement cette échéance, nous rappelons notre volonté d'apprécier ce sujet au regard des trois niveaux (Décret + CCN + Accords). Il convient d'ores et déjà d'acter une clause de revoyure ou d'ajustage des textes du décret.