



CMPN du 26 mai 2016

27eime réunion

Paris, le 26 mai 2016

Délégation UNSA-Ferroviaire :

- Roger DILLESEGER
- Florent MONTEILHET
- Nathalie WETZEL
- Olivier BROSSE

Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs,

Nous entamons aujourd'hui la phase conclusive d'un chapitre important de la convention collective de la nouvelle branche ferroviaire. Nous sommes tous acteurs du ferroviaire et connaissons l'importance de cette activité pour le pays alors évoqué ce sujet comme une « nouveauté » peut sembler usurpé voir inadapté.

En effet nous ne réinventons rien, à ce titre les pratiques et la construction sociale de l'opérateur historique construit sur des années de dialogue sociale doit être pris en compte d'autant que l'opérateur historique demeurent très largement l'entreprise prégnante de la branche.

Pour l'UNSA ferroviaire, nous nous sommes largement exprimé sur les motivations qui nous imposent ces négociations.

Il nous semble toutefois utile de rappeler notre avis sur cette question, car elle conditionne notre ligne de conduite et motivera notre positionnement sur les textes « historique » que nous sommes en train de négocier. Nous maintenons

notre approche depuis le début des travaux elle se résume en quelques principes :

Pour l'UNSA Ferroviaire nous considérons que compte tenu des spécificités du transport ferroviaire, transport guidé sur un réseau, la multiplication des acteurs dans cette production génère plus de problèmes qu'elle n'apporte de solutions. Ce constat est factuel tant d'un point de vue économique que d'un point de vue organisationnelle.

L'UNSA s'est largement exprimé sur son opposition à l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire, non pas par dogme mais pour des motivations sécuritaires et d'efficacité du système. L'exemple de 10 années d'ouverture à la concurrence du transport de marchandises conforte notre approche avec une forte régression du volume transporté, mais surtout des pertes d'emplois par millier dans le secteur mais également l'attrition irréversible de l'outil de production.

Toutefois, en tant qu'organisation syndicale, nous ne sommes pas en responsabilité sur ces choix qui nous sont imposés par BRUXELLES et nos dirigeants politiques. Par contre, sur les aspects sociaux, nous sommes en responsabilités et nous assumons pleinement et en toute responsabilité notre rôle de deuxième organisation de la branche. Il est pour nous impératif d'anticiper les conséquences sociales de cette ouverture à la concurrence que de la subir, nous ne reviendrons pas sur l'exemple du transfert du fret que nous considérons comme un échec tant social qu'en termes de production.

En résumé :

***L'UNSA ferroviaire reste opposé à l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire imposée par BRUXELLE,
Nous considérons que si concurrence il y a, cette concurrence doit être une concurrence entre les entreprises, et non entre les salariés de cette entreprise !***

Sur ce dernier aspect, nous nous inscrivons dans un principe de réalité et assumerons pleinement nos responsabilités en faveur des salariés de la branche. La politique de l'autruche et du déni aurait selon nous des conséquences dramatiques pour l'activité et le corps social de la branche.

La négociation du chapitre organisation du travail, qui conformément à la loi portant réforme du ferroviaire nous incombe, est un élément important et structurant de l'activité. Il devra garantir les conditions de sécurité des

circulations, la continuité de service, mais également l'équilibre vie professionnelle et vie privée de l'ensemble des acteurs de la branche.

Nous examinerons aujourd'hui la prise en compte par l'UTP des propositions travaillées lors de la CMPN du 19 mai. Les points de clarification voire de désaccord restent nombreux, nous y reviendrons mais souhaitons attirer l'attention notamment sur :

- Notre opposition ferme aux prises de services délocalisée, chaque salarié doit avoir un lieu d'affectation défini par son contrat de travail,
- La nécessité de caractériser le contenu des repos au-delà de 104 sera un point de blocage,
- L'intégration des personnels de la SUGE dans le champ d'application des personnels assurant la continuité de service,
- La garantie du statut de roulant pour les personnels accompagnant les trains,
- La programmation des agents en cas d'absence d'horaires collectifs

Ces points ont fait l'objet d'un courrier de notre fédération au Secrétaire d'Etat aux transports, ils conditionneront, entre autres notre positionnement final.

Nous souhaitons également revenir sur la méthode. Nous admettons que la nouvelle réglementation reposera sur les trois niveaux :

- Décret
- CCN
- Accords d'entreprise

L'UNSA ne s'exprimera qu'à l'étude de ces trois textes finalisés. Il conviendra également de nous laisser le temps de l'analyse et de la consultation de nos structures.

Nous réitérons également notre demande d'ouverture de négociations dans les entreprises de l'UTP.

