

CNMP 23 AVRIL 2014

Paris, le 23 avril 2014

Délégation UNSA :
Fanny ARAV
Etienne PICHER
Philippe GRANGER
Roger DILLENSEGER

Monsieur le Président,

Les élections professionnelles de la SNCF propices à l'affichage de postures syndicales sont désormais dernières nous, le climat de travail devait s'assainir et permettre d'avancer ouvertement dans les débats.

Il ressort de ce rendez-vous électoral un renforcement de notre organisation syndicale qui nous conforte dans notre choix d'une politique contractuelle qui semble répondre de plus en plus aux cheminots. A ce titre, l'UNSA a élaboré et porté des amendements au projet de loi auprès des parlementaires. Le projet de loi portant réforme du système ferroviaire devrait être présenté à l'Assemblée Nationale mi-juin, pour l'UNSA nous estimons que si une réforme est nécessaire, de nombreux points restent à clarifier voire à améliorer. Nos amendements visent principalement à retrouver une cohérence sociale du futur Groupe public ferroviaire, cohérence qui selon nous est la pierre angulaire d'un bon fonctionnement du transport ferroviaire sur un réseau national avec des obligations de continuité de service liées au service public. Ces amendements impacteront également la structure même du GPF.

Nous ne pouvons passer sous silence les conséquences des élections municipales qui ont provoqué un remaniement ministériel susceptible de remettre en cause le calendrier fragile de la réforme.

Sur l'accord de méthode : l'UNSA ferroviaire confirme la validation de la version soumise à la présente réunion.

Sur le champ d'application de la future convention collective nous avons plusieurs remarques :

Sur la forme : le projet de loi en lui-même dans ses articles L. 2161-1 et L. 2161-2 cadre de manière précise le champ d'application, il reste toutefois sous sa forme de « projet », il nous paraît important de souligner que nous sommes bien en phase

d'échanges comme le prévoit l'ordre du jour de la présente réunion et non en phase de négociations.

Sur le fond : estimons que le champ d'application doit couvrir et répondre aux notions de :

- sécurité des circulations et des personnes,
- continuité de service lié au service public,
- d'astreintes.

Cela implique principalement les entreprises circulant sur le RFN et disposant d'une licence ferroviaire.

Toutefois il nous semble important que plusieurs situations doivent faire l'objet d'une analyse particulière afin de clarifier leur situation.

Il s'agit notamment :

- des entreprises intervenant sur le RFN dont l'activité principale n'est pas le ferroviaire,
- des entreprises évoluant sur les voies de port,
- des trains touristiques,
- des trams trains,
- des entreprises sous-traitantes dont l'activité principale n'est pas le ferroviaire.

Pour l'UNSA, l'organisation du travail doit répondre aux impératifs particuliers du milieu ferroviaire. Cette convention doit également permettre de lutter contre le dumping social, une fois de plus nous répétons que si concurrence il y a, c'est le fait des entreprises, ce ne sont pas les salariés de la branche par voie de dumping social qui doivent supporter cette concurrence.

Pour un développement du secteur, l'UNSA demande que les travaux débouchent sur une convention collective bénéficiant d'une attractivité propice à donner de l'intérêt à ce secteur.