



CMPN du 20 avril 2017

31ème réunion

Paris, le 20 avril 2017

Délégation UNSA-Ferroviaire :

- Roger DILLESEGER
- Nathalie WETZEL
- Delphine LEDIEU
- Florent MONTEILHET

Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs,

La part transport occupe une place prépondérante dans le budget des familles, pour autant, cette période propice aux débats ne laisse que trop peu de place au sujet de : mobilité, aménagement du territoire, le développement durable ou logement. Le seul moment significatif évoquant le transport durant la campagne présidentielle aura été le colloque organisé par le think tank TDIE le 22 mars dernier, de nombreux opérateurs et intervenants du transport, notamment ferroviaire, étaient présents, les candidats eux ont boudé ce moment d'échanges.

Notre organisation syndicale se revendique autonome et apolitique, toutefois, les enjeux, notamment ceux liés à l'avenir du ferroviaire sont tels, qu'ils nous imposent un regard responsable et un positionnement tranché sur les orientations à court et long terme, du mode de transport ferroviaire. À cet effet, dans le cadre des présidentielles 2017, notre fédération a interrogé et fait des propositions aux candidats sur trois axes :

- de quels services publics ferroviaires avons-nous besoin ?
- comment remettre à niveau et comment financer le réseau ferroviaire ?
- quels salariés du ferroviaire au service de la France et des Français ?

Nous avons pu rencontrer un certain nombre d'équipes de transport des candidats, d'autres nous ont répondu, certains ont ignoré notre interpellation.

La principale interrogation, et ce n'est pas nouveau, reste le financement et la remise à niveau du réseau. Les rapports RIVIER commencent à dater, mais restent d'actualité. Le renoncement à l'écotaxe, source de financement indispensable à la mobilité, restera un élément marquant d'un manque de courage gouvernemental du dernier quinquennat. La dette historique de réseau reste également au centre des préoccupations ; des solutions commencent à être annoncées, le tout étant de mesurer s'il s'agit de promesses de campagne ou d'une réelle volonté politique.

L'autre interrogation réside également à savoir comment répondre (ou non) aux exigences Européennes d'ouverture à la concurrence. Le périmètre concerné et le traitement social du transfert des personnels de l'Entreprise historique sont au cœur du sujet, mais restent à date sans réponses claires et feront sans aucun doute l'objet de longs débats à venir.

Mais globalement on ne peut que déplorer que ce dossier ne soit pas au centre des préoccupations et ne passionne pas non plus les candidats.

De plus, les tensions financières dans les Entreprises Ferroviaires ne sont pas de nature à conforter une situation déjà tendue. Ce qui vient démontrer une fois de plus et surtout prouver à Régions de France et à certaines Entreprises Ferroviaires, que « prétendre » être prêt pour l'ouverture totale à la concurrence, comme elle l'a écrit dans son communiqué de presse du 7 avril, est une chose. Se poser les véritables questions telles que : avec QUI, avec QUOI, OU, et COMMENT en est une autre. Ce texte oublie surtout nos négociations et fait l'impasse sur un ambitieux cadrage préalable à l'aspect et au dialogue social. Sans ce socle de base, pour l'UNSA-Ferroviaire, il ne restera qu'un vœu pieux.

Dans l'Entreprise historique, les OS représentatives ont adressé un courrier commun à la Direction afin d'ouvrir des négociations sur les tensions managériales et sur les risques psychosociaux suite à l'augmentation du nombre d'accidents mortels, voire de suicide et de tentative de suicide.

Il convient également d'aborder la situation sociale explosive chez Euro Cargo Rail (ECR), filiale française de fret ferroviaire du groupe Allemand Deutsche Bahn. Un plan de sauvegarde de l'emploi (PSE), supprimant 300 postes est en cours de négociation, à noter que c'est le premier plan social depuis l'ouverture à la concurrence du secteur en France en 2006.

Le groupe met en avant une rentabilité « fortement dégradée », en particulier depuis 2013. Le groupe pointe également du doigt les « hausses des péages » et la « très forte dégradation de la qualité de service » du système ferroviaire français.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, le salarié ne doit pas être l'éternelle variable d'ajustement et a à ce titre déposé un préavis de grève pour le 13 avril 2017. À cet effet, l'UNSA-Ferroviaire revendique notamment :

- de meilleures conditions de négociations et le respect du calendrier,
- une grille de salaire cohérente et juste pour tous les salariés,
- de meilleures indemnités de départ équitables pour tous les salariés.

Le projet d'accord formation est à l'ordre du jour de cette plénière. Nous avons bien reçu la Version 3 du projet d'accord relatif à la formation professionnelle dans la branche ferroviaire. Nous constatons que certaines de nos remarques ont été prises en compte.

Néanmoins, l'UNSA-Ferroviaire espère que cette version n'est pas la dernière et souhaite que les échanges d'aujourd'hui contribuent à alimenter la prochaine version.

Pour l'UNSA, une formation de haut niveau et pour tous les intervenants de la production ferroviaire est le socle de la sécurité ferroviaire ! Les outils de ce dispositif passent par un accord formation de qualité, mais également par les instances paritaires de la branche. En validant l'accord relatif aux dispositions générales, l'UNSA-Ferroviaire s'affiche comme un acteur essentiel de la mise en œuvre de la Commission Paritaire Nationale de l'Emploi et de la Formation de la branche (CPNE) et de ses priorités. Le 30 mars 2017, l'AGEFOS PME a réuni la première Section Professionnelle Paritaire (SPP) de la branche, Florent MONTEILHET, Secrétaire Fédéral UNSA-Ferroviaire a pris la vice-Présidence de cette commission et affiche ainsi les ambitions de l'UNSA dans ce domaine.

La mise en œuvre de ces commissions concrétise la réalité pragmatique de ce chantier qui démarre.