



CMPN du 20 septembre 2017

33^{ème} réunion

Paris, le 20 septembre 2017

Délégation UNSA-Ferroviaire :

- **Roger DILLESEGER**
- **Nathalie WETZEL**
- **Delphine LEDIEU**
- **Stéphane CRESPIN**

Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs,

En juin dernier l'UNSA-Ferroviaire a validé l'accord formation de la nouvelle Convention Collective Ferroviaire. Ce nouvel accord apporte une pierre supplémentaire à la construction du cadre social du secteur, et nous nous félicitons que ces travaux n'aient pas fait l'objet d'une dénonciation majoritaire permettant ainsi l'extension de ce texte.

Nous reprenons aujourd'hui un nouveau cycle de négociations dans un contexte tendu.

En effet : la parution des ordonnances modifiant le code du travail met le

dialogue social en danger !

Même si nous mesurons ici l'importance de la préservation de la hiérarchie des normes dans le secteur ferroviaire, validée par la loi portant réforme du ferroviaire du 4 août 2014, le droit syndical et la capacité de négocier dans les entreprises se voient fortement altérés. Selon l'ordonnance visant à fusionner les trois instances CE, DP et CHSCT, les prérogatives de ces dernières seraient assurées par le seul Comité Social Économique (CSE). Il est indéniable que ces nouvelles dispositions seront défavorables à la qualité du dialogue social dans l'entreprise, tant pour les salariés que pour l'entreprise, et plus particulièrement dans l'Entreprise historique.

L'UNSA-Ferroviaire appelle tous les Cheminots de la branche à s'exprimer largement le 21 septembre contre ce texte néfaste aux salariés.

Dans cette même période, le Président de la République propose un "deal improbable", à savoir reprendre la dette d'infrastructure contre une amélioration de la productivité des cheminots ! Inutile de rappeler que le ferroviaire améliore ses performances économiques et sociales depuis la fin du dernier conflit mondial. Au regard des annonces du Président de la SNCF, cette productivité est amenée à se poursuivre ces prochaines années, nous aurons l'occasion de mesurer le niveau lors des travaux budgétaires à venir. Dans ce contexte, comment faire le lien entre le cadre social des cheminots du GPF SNCF et la dette du réseau ? Notamment celle issue des engagements de l'Etat dans la construction des LGV ? On pourrait également s'interroger sur le niveau de productivité demandé aux nouvelles entreprises circulant sur ces mêmes voies ?

Vient également se greffer sur cette actualité : la réforme du régime spécial des cheminots et leurs facilités de circulation, le dépôt d'un projet de loi sur l'ouverture à la concurrence par deux Sénateurs sans aucune concertation, l'ensemble savamment relié par les médias !

Les conséquences d'un tel tapage médiatique irresponsable sont contreproductives. Déjà en 2016, le « SNCF bashing » a provoqué des ravages. Certains candidats à l'élection présidentielle, à force de jeter le GPF SNCF et le régime de retraite en pâture, sont responsables de la hausse des départs en retraite massifs constatés en 2016 dans GPF SNCF. Les discours assassins ont découragé la poursuite de l'activité professionnelle de nombreux cheminots avec pour conséquences une perte inestimable dans la transmission des compétences ainsi que la rupture partielle du savoir-faire, pourtant plus que nécessaire dans notre secteur d'activité.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, il y a quatre points qui méritent d'être retenus :

1. Le corps social de l'opérateur historique n'est pas responsable de la dette ferroviaire. La proposition du Président de la République de la reprise partielle de la dette en échange d'un nouveau pacte social est simplement inacceptable !
2. Les conséquences de la démographie de l'opérateur historique sont principalement responsables du niveau de la compensation financière de l'Etat pour équilibrer le régime spécial de retraite.
3. La réforme de notre régime de retraite est en cours suite aux réformes de 2008, 2010 et 2014. Une fois accomplie celle de 2014, l'âge de départ sera de 62 ans à l'identique du régime général.
4. Il conviendrait d'en finir avec la stigmatisation des cheminots sur leur régime de retraite et avantages "surestimés" qui ne sont en réalité que des compensations aux contraintes liées à l'activité ferroviaire.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, nous rappelons que la question du financement du ferroviaire n'est pas nouvelle. Si la dette est aussi importante et perdure, elle résulte du manque de responsabilité et d'engagement de l'Etat qui n'a pas assumé son rôle durant de trop nombreuses années. Aujourd'hui, l'Etat propose simplement, pour solder cette situation, de sacrifier les acquis sociaux

des cheminotes et cheminots. Pour l'UNSA-Ferroviaire nous estimons que cette démarche traduit une malhonnêteté intellectuelle.

Les travaux des Assises de la mobilité ont démarré hier. Comme nous l'avons fait lors des assises du ferroviaire et du Grenelle de l'environnement, l'UNSA-Ferroviaire participera activement à ces travaux. Avec la ferme intention d'affirmer qu'ils nécessitent plus de courage politique pour rouvrir le dossier du financement de l'activité ferroviaire dans une stratégie de mobilité globale s'inscrivant dans une politique cohérente d'aménagement du territoire. En la matière, les conclusions des assises du ferroviaires de 2012 restent d'actualité. La notion « d'Etat stratège » pilote de la mobilité reste d'actualité, nous espérons que chacun saura prendre ses responsabilités en évitant la stigmatisation stérile entre salariés.

Concernant la négociation de la Branche Ferroviaire, nous allons débiter les échanges sur un nouveau chapitre : classification et rémunération.

Ce chapitre risque de bouleverser les équilibres, les manières de travailler et de remettre en cause de nombreux métiers de l'opérateur historique.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, ce chapitre ne doit pas être traité dans la précipitation.

Il doit être co-construit avec les Organisations Syndicales, il doit être discuté de façon apaisée, avec l'aide d'éclairage d'experts sur le sujet de la classification de branche, voir du Ministère du travail.

Si la volonté de certaines Entreprises Ferroviaires est d'instaurer de la polyvalence et de la poly compétence à outrance sans aucun cadrage, cette vision risque de faire beaucoup de dégâts. L'entreprise Transkéo (filiale Keolis qui exploite le Tram T11 Express) essuie les plâtres de cette poly compétence imposée à ses salariés par un climat social tendu depuis l'ouverture commerciale début Juillet 2017. En effet, ce système engendre des incidents sécurités, de la surcharge de travail, des heures supplémentaires à outrance,

des congés non donnés, des situations des Risques Psychosociaux (RPS) ... sans prise en compte de l'équilibre vie professionnelle / vie privée, nécessaire aux agents.

L'UNSA-Ferroviaire rappelle que la sécurité doit rester la priorité du système ferroviaire. Vouloir augmenter et diversifier les tâches des personnels à coût constant pourraient avoir de graves conséquences sur la sécurité.

Il ne faudrait pas que sous le prétexte de la négociation au niveau de la branche, certaines Entreprises Ferroviaires, dont l'opérateur historique, en profitent pour générer, par des modifications de missions, du mal-être au travail et/ou des RPS. Nous tenons à rappeler que l'UNSA-Ferroviaire considère les RPS comme un risque professionnel à part entière et parmi d'autres, l'Évaluation des RPS doit être aujourd'hui au cœur du système de Management.

Afin de donner un vrai sens aux travaux qui se profilent et de s'inscrire dans la réalité des négociations, notre fédération a demandé formellement le pesage de la représentativité dans le secteur ferroviaire. A ce jour nous restons en attente de réponse de la DGT sur ce point. Il serait pour le moins déplorable que nos travaux soient remis en cause du fait que les négociateurs ne soient pas reconnus dans la branche.

Les résultats des élections professionnelles chez MESEA (170 salariés) en date du 11 septembre permettent une nouvelle fois de consolider l'UNSA-Ferroviaire comme première organisation syndicale progressiste de la Branche Ferroviaire. Avec un score de près de 70 %, l'UNSA-Ferroviaire obtient ainsi 14 élus sur les 16 proposés. Ce score confirme que le Dialogue proposé par notre Organisation Syndicale répond aux attentes des salariés, que choisir la Responsabilité et la Négociation pour les représenter dans leurs Instances Représentatives du Personnel reste le meilleur rempart pour défendre leurs

droits sociaux et individuels.

Pour conclure, l'UNSA-Ferroviaire invite tous les cheminots, à rester attentifs sur les réelles volontés du gouvernement à l'égard du cadre social des cheminots !

C'est pour toutes ces raisons que la Fédération UNSA-Ferroviaire appellera les cheminots à la mobilisation du 21 septembre 2017.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, le rapport de force devient inévitable afin de s'opposer aux velléités de réduction des droits des salariés de la branche. L'UNSA-Ferroviaire défendra le statut des cheminots et rétablira la vérité sur l'historique du statut par son travail syndical quotidien.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, le véritable combat reste d'obtenir les mêmes acquis que les personnels de l'Entreprise historique pour les cheminots des autres Entreprises Ferroviaires, car rappelons haut et fort : ***la concurrence ne doit pas se faire sur le dos des salariés, mais entre les Entreprises exclusivement.***