



CMPN du 19 décembre 2017

35ème réunion

Paris, le 19 décembre 2017

Délégation UNSA-Ferroviaire :

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

Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs,

Le monde du ferroviaire et du transport en général est une nouvelle fois endeuillé par la disparition de trop nombreux enfants dans un terrible accident ferroviaire à un Passage à Niveau. Nous apportons tout notre soutien à tous les intervenants de cette catastrophe et plus particulièrement aux familles des victimes.

Face à ce drame, c'est avec une immense tristesse que notre délégation vous demande, M. le Président, d'organiser une minute de silence afin d'honorer leur mémoire.

Le 16 novembre, une délégation UNSA-Ferroviaire a été reçue par M. Jean Cyril SPINETTA, pour aborder la mission d'envergure consistant à délimiter l'architecture et les contours du futur modèle du Transport Ferroviaire que lui a confié le Gouvernement.

L'UNSA-Ferroviaire réaffirme ses positions sur les différentes thématiques.

Sur Les dessertes par segment de marché :

- les Trains d'Equilibre du Territoire ont besoin d'une vraie gouvernance ;
- le TGV doit rester un transport accessible au plus grand nombre ;
- la mobilité du quotidien doit répondre aux besoins des usagers, par exemple, le TER est et doit rester un atout pour le développement régional et la continuité du lien social sur l'ensemble des territoires.

De plus, en Ile de France, la politique des transports et la politique du logement doivent être cohérentes.

- Une véritable politique de relance du Fret est indispensable.

Sur le modèle économique

- la reprise de la dette historique de SNCF Réseau par l'état (sans aucun chantage) est un élément indispensable du retour à une performance économique et financière durable du secteur ferroviaire.
- Il faut également que l'état admette que la dette n'est pas figée mais qu'elle est **dynamique** : il faut donc aussi anticiper cet état de fait.
- Les péages d'infrastructures doivent être équitables et transparents.

Sur l'ouverture à la concurrence du transport de voyageurs :

L'UNSA-Ferroviaire a rappelé qu'elle est contre l'ouverture à la concurrence des transports de voyageurs car nous considérons que la multiplication des acteurs sur une infrastructure de transport guidée n'est de nature à améliorer ni son efficacité, ni son niveau de sécurité, ni ses performances économiques.

Nous avons néanmoins la volonté d'anticiper plutôt que de subir.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, l'organisation et la maintenance des matériels roulants est vitale pour garantir la sécurité des circulations. De plus il est également primordial d'assurer un haut niveau de Sûreté. Enfin, le plan de transport contractualisé entre l'AOM et le transporteur doit être compatible avec la consistance et les performances du réseau.

Concernant les conditions de transfert des salariés, l'UNSA considère que le traitement social des personnels est un élément vital en cas de changement d'opérateur.

Il ne faudrait pas que ces transferts soient une motivation à une perte d'acquis sociaux pour les cheminots du GPF SNCF.

Ce sujet doit être réglé avant toute ouverture à la concurrence, que ce soit pour les périmètres concernés ou pour les conditions réglementaires et conventionnelles du transfert. Il faudra également anticiper l'éventuel retour de salariés vers le GPF à l'issue d'une convention regagnée par le GPF.

Afin d'assurer une réelle cohésion, l'UNSA-Ferroviaire propose que pour la protection sociale, la Caisse de Prévoyance et de Retraite (CPRP) SNCF devienne la caisse de branche du secteur ferroviaire. Cette proposition va dans le sens de la loi Travail 2, qui avec la généralisation de la mutualisation des régimes de protection Sociale au niveau des Branches serait l'assurance d'un contexte d'augmentation des services aux salariés et aux entreprises.

L'UNSA-Ferroviaire a élaboré une contribution englobant toutes ces thématiques et propositions et l'a remise à J.C SPINETTA.

Jamais 2 sans 3 ! C'est ainsi que depuis la mise en service de la nouvelle Ligne à Grande Vitesse (LGV) vers l'Ouest de la France, le GPF SNCF et ses salariés ont fait face à un enchaînement de pannes provoquant des retards importants au départ de la gare de Paris Montparnasse. Malgré un climat ambiant compliqué, les agents de l'opérateur historique ont su faire face à l'adversité en mettant en œuvre tout leur savoir-faire afin de résoudre au plus vite ces pannes et ainsi rétablir les circulations. Dans tout ce tumulte, il serait intéressant de s'attarder sur la cause réelle de ces trois incidents en seulement 5 mois...

L'UNSA n'a jamais caché ses interrogations/questionnements concernant la perte du transfert de compétences en interne qui continue de produire les effets désastreux que nous connaissons depuis trop longtemps déjà et qui mettent en péril le plan de transport, la sécurité des circulations mais aussi celle des clients.

Nous voulons parler de la sacro-sainte "sous-traitance" qui est le choix, la solution trouvée par le Gestionnaire d'Infrastructure en consistant à produire simplement du neuf plutôt qu'à modifier, faire évoluer, réparer et entretenir les installations en place.

Il faut savoir que la plupart de ces problèmes qui sont le plus souvent externes au périmètre du GPF SNCF ne font que ternir sa réputation et mette à mal la survie de cette entreprise face à l'arrivée de la concurrence.

Autre sujet d'actualité : la mise en place du Comité Social et Économique (CSE) qui pour l'ensemble des Entreprises Ferroviaires se traduira par une attrition des moyens affectés au dialogue social. On peut légitimement s'interroger : comment les représentants du personnel pourront assumer leurs prérogatives dans des entreprises implantées sur l'ensemble du territoire français ?

Alors que nous rentrons dans une période d'importants changements nécessitant un dialogue performant, nous regrettons que la question du droit syndical dans la branche soit repoussée aux calendes grecques.

Il est impératif que les Directions des Ressources Humaines ne limitent leurs grilles de lecture sous le seul prisme de l'économie, mais qu'elles regardent également la souplesse que propose le Gouvernement dans sa mise en place. C'est sur cette base uniquement que le CSE pourra s'installer progressivement dans toutes les Entreprises Ferroviaires.

Nous rappelons à l'UNSA, que c'est aux partenaires sociaux et aux chefs d'entreprises de s'approprier ensemble cette nouvelle instance qui va révolutionner fondamentalement le dialogue social dans l'entreprise.