



CMPN du 23 janvier 2018

36^{ème} réunion

Paris, le 23 janvier 2018

Délégation UNSA-Ferroviaire

- Nathalie WETZEL
- Delphine LEDIEU
- Mohamed BENBEKHTI
- Olivier BROSSE

Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs,

Pour une année qui s'annonce particulièrement riche dans le secteur du transport et du ferroviaire, l'UNSA-Ferroviaire souhaite présenter ses meilleurs vœux à l'ensemble des partenaires sociaux et des salariés du secteur.

Les Régions ont présenté le 9 janvier 2018, lors d'une conférence de presse de la Commission Transports et Mobilité, leurs recommandations en vue de l'ouverture à la concurrence des TER à partir de 2019. Leurs maîtres-mots pour cette réforme: **progressivité, souplesse et transparence.**

Les Régions ont mis en avant que ces recommandations sont issues des auditions des diverses parties prenantes :

- ✓ Exploitants ferroviaires français et européens,
- ✓ Autorités de régulation,
- ✓ Gestionnaires d'infrastructures,
- ✓ Organisations syndicales,
- ✓ Associations d'usagers.

Elles détaillent leurs recommandations pour les évolutions législatives à venir. Les Régions sont donc favorables à une ouverture progressive à la concurrence des TER. Chaque Région doit pouvoir avancer à son propre rythme, selon les caractéristiques de son réseau, la qualité de sa relation contractuelle avec SNCF Mobilités et les enjeux de son territoire.

Les Régions demandent à l'Etat de ne pas leur imposer des normes et obligations "au-delà de ce que l'Europe recommande". Pour elles, la loi doit permettre à chaque Région de disposer d'un maximum d'options pour pouvoir adapter les conditions d'exploitation du service ferroviaire à ses spécificités locales, en permettant notamment le transfert du matériel roulant et des ateliers de maintenance. De plus, les Régions exigent que la loi ne fixe pas de taille minimale ou maximale des lots, ou une durée minimale ou maximale des contrats.

Enfin, concernant la question du transfert des personnels, les Régions souhaitent que la loi fixe un cadre donnant une visibilité suffisante à toutes les parties prenantes soulignant que l'ouverture à la concurrence ne peut se faire ni sur le dos des agents, ni sur le dos du service public qui doit être amélioré. Néanmoins, les seuls personnels qui devraient être transférés seraient les personnels en opérationnels. Pour l'UNSA-Ferroviaire, cela n'est pas acceptable.

Cependant, les Régions réclament également la transmission obligatoire des données d'exploitation et des données financières des lignes. Elles souhaitent que la loi soit promulguée dans les 6 mois.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, ces préconisations ne sont pas assez concertées, cela reste du "politiquement correct". Notre Délégation rappelle haut et fort qu'il ne faut pas confondre vitesse et précipitation.

Le 9 janvier également, le Gouvernement a annoncé l'abaissement à 80 km/h de la vitesse maximale autorisée sur les 400.000 kilomètres de routes à double sens sans séparateur central (terre-plein, glissière), qui entrera en vigueur le 1^{er} juillet prochain.

L'UNSA-Ferroviaire constate qu'une fois de plus certaines décisions sont prises plus rapidement que d'autres (comme le financement de la dette du ferroviaire, qui végète depuis 2014). A ce titre, nous revendiquons une politique ambitieuse et volontariste concernant le ferroviaire.

Concernant le Conseil Economique et Social (CSE), la décision par Ordonnances de faire évoluer les Instances Représentatives du Personnel existantes (à savoir les CE, DP et CHSCT) et les remplacer par une Instance Unique est plus que jamais d'actualité.

En effet, en réduisant drastiquement le Dialogue Social et les moyens attribués aux élus dans les entreprises, le Gouvernement remet en cause un Dialogue Social que nous, UNSA-Ferroviaire, voulons de haut niveau, au bénéfice des salariés.

Ces CSE qui vont associer les 3 instances que nous connaissons et maîtrisons depuis fort longtemps, vont produire un travail quotidien difficilement gérable. Les élections au sein même du GPF SNCF prévues à la fin de 2018 vont voir les périmètres complètement remaniés, calqués sur une logique de production : c'est ainsi que le produit de sortie souhaité par la Direction du GPF est basé sur des instances réduites et des moyens dévolus aux Organisations Syndicales amputés d'environ 70 % !

Comment les élus des CSE nationaux vont pouvoir assumer leurs missions quotidiennes, gérer et résoudre les problématiques individuelles des agents de leurs périmètres sur un territoire aussi étendu ? Cette remarque vaut plus particulièrement pour les obligations légales en matière de santé et de sécurité au travail.

L'UNSA-Ferroviaire a toujours défendu la proximité. Comment l'envisager au travers de la mise en place des futurs CSE ? Comment continuer à garder le lien avec les agents ?

Pour conclure, nous sommes toujours dans l'attente du pesage de la représentativité des Organisations Syndicales dans la Branche Ferroviaire? Ces chiffres devaient nous être communiqués en décembre 2017.

Il nous paraît important, afin de pouvoir continuer nos négociations, de savoir qui siègera dans cette CMPN et qui pourra prendre des décisions pour l'ensemble des salariés du ferroviaire ? Il en va désormais de la crédibilité de nos travaux.

Nous restons convaincus que, pour consolider notre cadre social, il convient de trouver un juste équilibre entre les conditions de vie et de travail des cheminot(e)s et la compétitivité des Entreprises, sans préjuger des priorités : l'un n'est plus possible sans l'autre ! Nous rappelons que la concurrence n'est pas notre choix, que s'il y a concurrence, elle doit se réaliser entre les Entreprises et pas entre les agents de la branche ferroviaire.

C'est ainsi que, plus que jamais, nous réitérons notre volonté à négocier dans les mois qui viennent le chapitre : **droit syndical** au sein de la CMPN.

Nous souhaitons également intervenir sur le traitement inéquitable des salariés de la branche. En effet, l'application de la hausse de la CSG de 1,7 point n'a fait l'objet que d'une quasi préservation du pouvoir d'achat des cheminots de l'entreprise historique, alors que pour les salariés de droit privé, cela s'est traduit par une augmentation de salaire.

L'abaissement du taux de cotisation maladie à 7,9 % au lieu de 8,8 % prévu par l'article 3 du projet de décret 2017-1891 du 30 décembre 2017 doit intégralement et directement bénéficier aux cheminots.

Merci pour votre écoute.