

CNMP du 18 septembre 2014

Paris, le 18 septembre 2014

Délégation UNSA :
Fanny ARAV
Etienne PICHER
Florent MONTEILHET
Roger DILLESEGER

Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs,

Depuis quelques années maintenant, la réforme du ferroviaire a fait couler beaucoup d'encre et provoqué d'innombrables débats.

Durant toute cette période de concertation, l'UNSA-Ferroviaire intégrant dans sa réflexion nos sections des entreprises ferroviaires (RFF, ECR, EUROTUNNEL, EUROSTAR, VFLI, etc...) a porté son point de vue en contribuant à toutes les sollicitations. Colloques multiples, assises du ferroviaire, rapports, diverses audiences ont permis la construction d'un projet de loi avec des évolutions très sensibles.

Dans le processus législatif normal, l'UNSA-Ferroviaire a fait porter, **de manière transparente**, 41 amendements auprès de l'Assemblée Nationale et du Sénat.

Cette démarche de négociation a été renforcée par la signature d'un « **Accord de modernisation** » le 13 juin 2014. Conformément aux engagements du Gouvernement, cet accord vise à renforcer la contribution de l'UNSA, mais également à sécuriser les textes d'application et les négociations découlant de la loi.

La totalité des points actés dans cet accord ont connu une suite favorable dans le texte de loi mais également dans les négociations internes à la SNCF et à RFF. La table ronde programmée le 22 septembre avec les organisations syndicales de la SNCF et de RFF sous le thème « d'agenda social » devra être la base d'un dialogue social de qualité nécessaire aux innombrables chantiers qui se présentent à nous. Si la majorité d'entre nous ont connu les évolutions de 1997 avec la création de RFF, voire de celles de 1982 avec la création de l'EPIC SNCF, l'UNSA estime que les négociations à venir se rapprochent plus de celles de 1938 avec la création de la SNCF. En cela le caractère historique de ce dossier doit conduire les partenaires sociaux à une impérieuse nécessité de réussir une véritable négociation sociale et à mettre en œuvre pragmatiquement les fondements des lois AUROUX relatives à la négociation sociale dans l'Entreprise. Ces textes reposent sur une idée majeure : **« citoyens dans la cité, les travailleurs doivent l'être également dans l'entreprise ! ».**

Cette perspective nous impose dans un premier temps le respect du positionnement de chaque partenaire social, mais également de sortir des postures dogmatiques qui guident trop souvent nos fonctionnements et conduisent à des blocages stériles.

Les objectifs et ambitions de cette réforme vont dans le bon sens : reconsidérer le secteur ferroviaire comme une industrie structurante, empreinte d'avenir et de progrès sociaux pour le futur. Le contexte économique difficile ne doit pas être agité comme un épouvantail et ne peut être exploité pour chercher une détérioration du cadre social au nom de la compétitivité et de la productivité. Des réformes devront être menées en gardant à l'esprit les contraintes économiques actuelles et futures. Elles devront surtout considérer la pérennisation de l'activité et par là-même de l'emploi des Cheminots comme une exigence absolue de leur réussite. L'UNSA n'acceptera pas que la réforme se fasse contre les salariés. Ce texte de loi vise également à répondre aux contraintes communautaires et à l'ouverture à la concurrence. Nous persistons à penser que pour cette activité « lourde », la concurrence n'est ni un objectif ni une solution. Nous avons largement explicité notre vision sur ce point ; pour autant la décision sur le choix de l'ouverture à la concurrence ne nous appartient pas. Par contre, les conditions sociales liées à cette ouverture est de notre responsabilité d'organisation syndicale représentative dans la branche. Sur ce point, l'UNSA-Ferroviaire assume et continuera d'assumer pleinement son engagement et ses responsabilités.

A ce titre nous réaffirmons clairement notre ligne de conduite :

« Si la concurrence existe, elle est le fait des entreprises et de la course parfois effrénée aux profits et aux versements de dividendes, ce ne peut pas être une concurrence entre les salariés des entreprises ! »

Nous nous inscrivons dans ce chantier avec la volonté de construire un cadre social homogène de haut niveau pour l'ensemble des salariés de la branche avec comme base de travail les conditions aujourd'hui admises pour la plus grande majorité des salariés de cette branche.

Pour l'UNSA : il est inconcevable de vouloir réformer le système ferroviaire avec la régression sociale comme levier d'action.

La réaffirmation de la hiérarchie des normes est un élément clé devant permettre la construction d'un cadre social homogène assurant la sécurité des circulations et la continuité de service, cadre social devant répondre aux légitimes attentes et aspirations des salariés et des entreprises.

Perspective de travail de la CNMP

L'adoption de la loi et sa promulgation le 4 août 2014 marquent une nouvelle étape dans le processus. Ce texte sera complété par d'innombrables décrets et textes d'application, notamment par voie réglementaire, sur lesquelles l'UNSA sera très attentive, notamment s'agissant du décret socle qui concerne plus spécialement les travaux de la commission paritaire.

Si la date d'application effective de la loi est le 1^{er} janvier 2015, l'UNSA Ferroviaire estime que l'ouverture des négociations doit s'engager rapidement.

Sur le point particulier de l'organisation du travail, la date butoir du 1^{er} juillet 2016 limite clairement le délai imparti pour ce chapitre.

En termes de méthode, afin de garder une vision globale et ainsi maîtriser globalement les conséquences, l'UNSA demande à ce que les travaux sur :

- le décret socle,
 - le chapitre organisation du travail de la CCN,
 - les accords d'entreprise sur les 35 h,
- soient menés de front pour aboutir à une mise en œuvre commune.

Les sujets de la CCN étant interdépendants, la perspective d'ouvrir d'autres chantiers ne doit pas être écartée. Les dispositions générales, dont notamment l'exercice du droit syndical, peuvent faire partie des travaux menés en parallèle.

Le champ d'application

Sur le champ d'application de la future convention collective, l'UNSA souhaite interpeller les partenaires de la commission :

Sur la forme : la loi en elle-même dans ses articles L. 2161-1 et L. 2161-2 cadre de manière précise le champ d'application, ce point n'a pas évolué depuis le projet de loi.

Sur le fond : l'UNSA réaffirme que le champ d'application doit couvrir et répondre aux notions :

- de sécurité des circulations et des personnes,
- de 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 l'UNSA souhaite que plusieurs situations puissent 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 entreprises exploitant des voies ferrées connectées au RFN,
- 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 permettre de lutter contre le risque de dumping social, et d'éviter que les salariés de la branche subissent une concurrence basée sur des iniquités sociales.

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.