



CMPN du 10 Septembre 2019

48ème réunion

Paris, le 10 septembre 2019

Délégation UNSA-Ferroviaire :

- Nora ROY
- Roger DILLESEGER
- Fabrice CHARRIÈRE
- Denis DONTENVILL

Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs,

La trêve estivale a encore donné aux médias l'occasion de s'épancher sur le monde ferroviaire. En effet, dès le début des vacances, les médias se sont interrogés sur le "**chaos**" possible lors des grands départs, cherchant visiblement à décrédibiliser ce mode de transport. **Il n'a pas eu lieu !** Et ceci, malgré les insupportables situations relatives à une réduction drastique organisée par l'Entreprise du nombre de points de vente et d'accueil dans certaines gares. Les zones rurales paient le prix fort de cette désorganisation voulue et amplifiée. Cette situation est condamnée par les clients et leurs représentants qui peuvent s'estimer être les otages du "tout Internet". Autre sujet : l'EPSF et la parution d'un rapport sur l'état du réseau qui a alimenté une polémique stérile. Depuis des mois, voire des années, l'UNSA et d'autres partenaires sociaux n'ont eu de cesse d'alerter sur l'état du réseau ferroviaire, notamment sur le réseau classique avec un manque criant d'investissements. En réponse à ces basses manœuvres de "SNCF Bashing", les Cheminots, malgré les difficultés liées au manque d'effectifs, mais également dans des conditions météorologiques

extrêmes, ont répondu présent cet été ! Nous en voulons pour preuve les résultats exceptionnels de SNCF MOBILITÉS durant la période estivale : 26 millions de voyageurs durant l'été, soit 7% de plus que l'année dernière sur la même période. Le Président de la SNCF se félicite de ce résultat et pointe les nouveautés commerciales, les avantages pour le développement durable, etc... L'UNSA-Ferroviaire souhaite, ici, souligner formellement que derrière ces résultats se cachent également des milliers de cheminots qui, au quotidien, ont su démontrer leur engagement pour un service public de qualité. Nous souhaitons souligner ce professionnalisme à toute épreuve de ces agents qui, de jour comme de nuit, en semaine comme les WE, ont contribué au bon déroulement de ces chassés-croisés toujours tendus.

Parallèlement, l'**UNSA-Ferroviaire** déplore que depuis le 18 juillet dernier et, pour le moment, jusqu'à une date indéterminée, le train transportant des fruits et des légumes entre Perpignan et le marché de Rungis soit bloqué dans l'attente d'une décision sur le maintien ou non de cette activité. C'est un verdict qui est redouté par plus de trois mille salariés des Pyrénées-Orientales. Les questions relatives au développement durable largement soutenues par le Gouvernement trouveraient là un champ d'expression permettant d'afficher clairement la volonté politique de ce dernier en la matière.

Concernant les négociations en cours, les entreprises et le monde politique affirment que le dumping social n'existe pas dans le secteur ferroviaire ! On dit que le transport ferroviaire est intimement lié au réseau et qu'il est très réglementé. Nous considérons que le risque de dumping social existe bel et bien dans le secteur ferroviaire et nous voulons lutter contre celui-ci.

Pour ce faire, nous avons besoin de cas, d'exemples, de preuves. Le dumping social signifie qu'une entreprise acquiert un avantage concurrentiel sur les autres entreprises de bonne foi en sapant ou en contournant les normes et règlements du travail existants ou en utilisant des échappatoires législatives.

Par ailleurs, nous soulignons un lien entre la fraude et le dumping social en tant que modèle économique. Ceci est particulièrement pertinent dans les activités transfrontalières. Nous avons une compréhension large des pratiques de dumping social.

- Le dumping social fondé sur le déficit de formation et des qualifications nécessaires et/ou requises par la loi pour les professions liées à la sécurité.
- Le dumping social fondé sur le non-respect des règles en matière de temps de travail, de conduite et de repos.
- Le dumping social fondé sur l'utilisation des différences salariales pour des opérations transfrontalières au mépris du principe « le même salaire pour le même travail au même endroit ».
- Le dumping social fondé sur des contrats de travail atypiques, tels que les agences de travail temporaire, le contournement des obligations des conventions collectives par la sous-traitance de services, le recours à un faux travail indépendant, etc.
- Le dumping social fondé sur des économies de coûts dans les activités liées à la sécurité.

Sur ces sujets, l'**UNSA-Ferroviaire** souhaite, d'ores et déjà, émettre un point de vigilance, notamment quant au délai de négociation qui nous est imparti, à savoir la fin des échanges fixée à la fin du mois de décembre 2019.

Sur les points figurant à l'ordre du jour, l'UNSA-Ferroviaire souhaite développer ici ses arguments sur la constitution d'une caisse de sécurité sociale pour gérer l'ensemble des risques : l'assurance maladie mais également la retraite pour l'ensemble des salariés de la branche du ferroviaire. La CPRP est tout à fait capable d'assurer ce rôle. L'UNSA revendique fortement cette évolution, depuis la réforme de 2014. Dans le cadre de la mission IGASS, nous avons largement exprimé nos arguments pragmatiques sur la mise en œuvre d'une caisse de branche.

Il s'agit plus particulièrement :

- De faciliter le changement de régime en cas de transfert du salarié
- De permettre une gestion centralisée et plus efficace des données
- D'harmoniser le niveau d'intervention de la protection sociale du personnel du ferroviaire.
- De confier la gestion de l'ensemble des dossiers "assurés" du personnel du ferroviaire à une Caisse reconnue et performante : la CPRP SNCF

Au regard des autres Organismes de Sécurité Sociale, la CPRP SNCF affiche

également des délais de traitement très compétitifs des dossiers “maladie” (prestations en nature, suivi des dossiers assurés) ainsi que des réclamations et assure une qualité de travail et de services reconnue par ses assurés au travers des différentes enquêtes de satisfaction.

Pour l’UNSA Ferroviaire, notamment au travers de ses administrateurs au CA de la Caisse, nous avons pu constater les capacités de gestion et d’offre de services de la CPRPSNCF.

Notre organisation syndicale souhaite que l’accompagnement des salariés qui devront subir des transferts parfois douloureux soit optimum et que, dans ce cadre, le volet social puisse être à la hauteur des enjeux et défis de la réforme du ferroviaire.

Nous militons donc pour confier la gestion des dossiers de l’ensemble des salariés de la branche ferroviaire à une caisse unique qui, depuis de nombreuses années, a prouvé une efficacité de gestion remarquable et une qualité de service reconnue.

La Caisse de Branche serait le parfait outil pour amortir et limiter les effets sociaux désastreux pour les salariés de la SNCF, transférés ou non, et serait un interlocuteur performant pour les salariés de la Branche.

De plus, cela faciliterait la mise en œuvre d’une complémentaire santé qui pourrait être située au niveau de la branche apportant ainsi aux salariés du ferroviaire et à leurs ayants-droits, un haut niveau de garanties dans le cadre d’un socle social harmonisé.

Nous souhaitons également rappeler nos revendications formulées lors de la réunion tripartite du 15 juin 2018. En effet, à date, aucun des engagements repris dans le relevé de conclusion n’a fait l’objet de travaux concrets.

Nos revendications portent notamment sur :

- La garantie de parcours professionnels attractifs,
- La portabilité de l’ancienneté dans la branche,
- L’accès à la médecine de soin et la médecine spécialisée de la SNCF pour les salariés transférés,
- Le reclassement des inaptes,

- Les facilités de circulation universelles pour l'ensemble des salariés de la branche,
 - L'accès aux logements,
 - Le maintien des prestations de l'action sociale,
 - La préservation des activités sociales et culturelles.
- Cette liste est non exhaustive.

Dans ce contexte de chamboulement du monde ferroviaire, nous ne manquerons pas d'interpeller le nouveau Secrétaire d'Etat aux transports et le nouveau Président de SNCF MOBILITÉS. Ces derniers prennent des responsabilités dans une période des plus sensibles dans le mode de transport ferroviaire.

Merci de votre écoute.