CNMP du 14 novembre 2014

Paris, le 14 novembre 2014

Délégation UNSA :
Fanny ARAV
Etienne PICHER
Florent MONTEILHET
Roger DILLENSEGER

Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs,

Depuis la dernière réunion de la Commission Paritaire, il convient de se rendre à l'évidence, le chantier de la réforme du ferroviaire qui s'ouvre est bien d'une dimension historique ; dimension qui semble seulement être prise en compte par certains partenaires du dossier. En effet, les volets multiples de ce chantier, à savoir :

- poursuite des travaux du quatrième paquet ferroviaire,
- ouverture à la concurrence,
- harmonisation des conditions d'emplois des salariés RFF/SNCF,
- configuration du cadre social du futur Groupe Public Ferroviaire,
- négociation d'une convention collective,
- etc…

constituent autant de sujets qui à terme transformeront l'activité ferroviaire et par conséquent les conditions de travail et d'emploi des Cheminots.

Ces travaux s'inscrivent dans une période de crise économique qui dure voire qui s'amplifie. Le taux de croissance très faible annoncé pour 2015 ne donne pas de perspective de développement du marché du transport ferroviaire, ce qui ne fait qu'accentuer nos craintes sur les pressions sociales que peuvent subir les salariés de la branche. L'UNSA attire l'attention de la Commission Paritaire dans ce contexte difficile car les négociations que nous entamons définiront le cadre social de la branche pour une durée longue et ne doivent

être conditionnées exclusivement par ce contexte économique tendu. Nous estimons que le contenu de la future CCN conditionnera l'attrait de la branche et par-là même : le développement du mode de transport ferroviaire.

Nous notons également que depuis la dernière réunion paritaire, le dossier de la réforme du ferroviaire a fait l'objet d'une information en vue de consultation dans les CE/CCE des deux EPIC RFF et SNCF. Une fois de plus, les partenaires sociaux ont eu l'occasion d'exprimer leur positionnement sur le dossier important qu'est la réforme du ferroviaire dans sa globalité. Pour ce qui concerne l'UNSA-Ferroviaire, nous nous sommes largement exprimés ici et ailleurs sur la vision que nous avons, tant sur le fond, la forme et le calendrier de la réforme. Nous ne reviendrons pas aujourd'hui sur l'approche que nous avons sur ce dossier, pour autant il nous semble plus que nécessaire de souligner que si l'UNSA-Ferroviaire a sa légitimité autour de la table de négociations, nous avons de facto le droit d'exprimer nos positions dans le respect mutuel des uns et des autres.

Les conditions de représentativités dans les entreprises et les branches ont été redéfinies dans la loi du 20 août 2008 suite à une position commune de certaines organisations syndicales. Nous avons, à cette époque, exprimé notre vision des choses, mais les textes sont ce qu'ils sont et ils s'appliquent.

Au regard des critères qui s'imposent aujourd'hui, l'UNSA-Ferroviaire dispose légalement de la légitimité pour négocier sur le périmètre de la branche ferroviaire et n'acceptera la remise en cause de cette légitimité que sur ces critères légaux et surtout pas sur l'avis de ceux qui à un moment donné ont participé à la définition de ces nouveaux critères de représentativité.

Au même titre, notre organisation syndicale est attachée au respect de la méthode démocratique de notre pays. En effet, l'adoption des textes de loi appartient aux instances Républicaines, l'UNSA a participé au débat en déposant des amendements au projet de loi, la responsabilité du texte appartient au législateur et non à une Organisation Syndicale. Dans cette même méthodologie, l'UNSA a proposé des amendements sur les décrets en cours de finalisation, notamment sur les prérogatives des trois EPIC.

Les écrits des partenaires sociaux sont révélateurs des objectifs de chacun. Alors que notre organisation syndicale s'inscrit dans une volonté de négocier depuis plus de deux ans sur ce sujet, on peut lire que subitement d'autres « **exigent** », bien tardivement selon nous, des négociations !
Toutefois nous attirons l'attention des salariés de la branche que, faire croire à ces derniers que le contenu de la loi est négociable est, selon nous, une réelle désinformation orientée. Dans cette même communication, et cela en totale contradiction avec les règles de représentativité du personnel précitées, on peut lire qu'une seule organisation syndicale serait en capacité de « *rencontrer l'ensemble des salariés du ferroviaire !* »

Selon nous, le progrès social naîtra des débats contradictoires, toutefois ce débat nécessite un respect mutuel de l'ensemble des protagonistes du dialogue social. Les multiples tracts et lettres ouvertes, j'en veux pour preuve le dernier courrier émanant d'un SG, qui circulent dans les entreprises ferroviaires ressemblent plus à des règlements de comptes entre OS

plutôt qu'à une recherche d'une construction progressiste des conditions d'emploi des salariés de la branche.

Chacun est responsable de ses méthodes, nous assumons les nôtres.

Mais la qualité des négociations dépend également du respect des engagements des différents partenaires. Le 13 juin l'UNSA, par sa signature, a validé un « Accord de modernisation » précisant dans son article 5 je cite : *« Le Ministre proposera avant la fin de l'année 2014 de nouvelles sources de financement destinées aux infrastructures de transport ferroviaire* ». Nous sommes aujourd'hui à six semaines de l'échéance, il nous semble important de rappeler cet engagement, nous ne manquerons pas de rappeler cet accord au signataire.

Sur le champ d'application :
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 liée au service public,
- d'astreintes.

Cela implique principalement les entreprises intervenant sur le RFN et disposant d'un certificat de sécurité ferroviaire.
Nous rappelons que nous attendons des réponses sur l'examen de plusieurs situations particulières.
Il s'agit notamment :
- des entreprises évoluant sur les voies de port,
- des entreprises exploitant des voies ferrées connectées au RFN,
- des trains touristiques,
- des trams trains,
- des salariés d'entreprises opérant sous couvert d'un certificat de sécurité d'une entreprise « tiers » dont l'activité principale n'est pas le ferroviaire.

Nous prenons acte de la proposition de l'UTP transmise par le Président de la commission. Cette proposition englobe logiquement le périmètre prévu au chapitre 1er du Titre 6 de la loi du 4 août 2014, elle couvre également la maintenance courante des matériels roulants liés à l'exploitation et la sécurité.
Pour cette dernière activité, (maintenance courante des matériels roulants) notamment quand les opérations de maintenance s'opèrent dans les emprises de l'entreprise par des entreprises sous-traitantes, les salariés de ces entreprises doivent rentrer dans le champ d'application de l'organisation du travail de la CCN.