



CNMP du 19 février 2015

Paris, le 19 février 2015

Délégation UNSA-Ferroviaire :
Nora MELLAL-ROY
Florent MONTEILHET
Roger DILLENSEGER

Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs,

La parution des décrets relatifs à la mise en œuvre de la réforme du ferroviaire, notamment ceux liés aux prérogatives des différents EPIC du groupe public ferroviaire est une étape importante du processus de mise en œuvre de la réforme du ferroviaire. Dès la parution du projet de loi fin 2013, l'UNSA-Ferroviaire s'est engagée à faire évoluer le texte, notamment sur ses aspects sociaux, en portant de nombreux amendements.

Dans le même esprit, l'UNSA a contribué à la construction des décrets, seule organisation syndicale à avoir porté des observations sur les décrets liés aux prérogatives des trois EPIC, l'UNSA poursuit son engagement responsable dans la construction du nouveau système ferroviaire.

Ces premiers décrets clarifient sensiblement la future organisation du Groupe Public Ferroviaire. Ces décrets valident l'indépendance du gestionnaire de réseau et confirment le fonctionnement intégré du GPF.

Ces décrets répondent également aux contraintes communautaires et permettent l'exercice de la libre concurrence.

Dans ce processus de réforme, de nombreuses étapes ont été franchies, la signature de l'accord de modernisation du 13 juin 2014 a démontré que la politique syndicale contractuelle a du sens au bénéfice des salariés de la branche.

Il convient maintenant de poursuivre les travaux afin de stabiliser économiquement et socialement les acteurs de notre domaine d'activité.

Cette remarque vaut pour les travaux de la commission mixte paritaire, ou nous estimons qu'il convient de fixer un point d'arrêt sur le premier chapitre important, qu'est le **champ d'application** de la future CCN. Le projet de champ d'application proposé par l'UTP, est conforme à ce qui est sorti de la réunion du 21 janvier dernier. Il correspond à l'approche qu'avait développée l'UNSA concernant la proposition de champ d'application dès la réunion de la CMPN du 18 septembre 2014.

Pour l'UNSA il est important de valider et de figer le périmètre sur lequel vont porter nos négociations. Nous assumons clairement nos responsabilités et validerons par notre signature ce premier chapitre.

La nécessité de poursuivre les travaux vaut également pour le groupe public ferroviaire, première entreprise de la branche. En effet, la loi et les décrets qui en découlent engagent à de nombreux travaux de négociations dans le GPF. Les travaux d'expertise sur le dossier de consultation de la réforme sont présentés ce jour à la commission économique du CCE, les conclusions de cette expertise ne remettent pas en cause le fond du dossier. Pour l'UNSA, nous estimons que le processus d'information /consultation doit se poursuivre dans les meilleurs délais, l'UNSA a adressé une demande en ce sens auprès de la Direction SNCF et de la Secrétaire du CCE SNCF.

Les Cheminots sont en attente notamment sur la nécessité :

- d'harmoniser les conditions d'emplois des salariés de ex-RFF et SNCF, contractuels ou au statut par la négociation d'accords couvrant le GPF,
- d'ouvrir les négociations relatives à la gestion des activités sociales sur les nouveaux périmètres,
- d'engager rapidement les négociations sur les protocoles électoraux afin que les Cheminots disposent dans les meilleurs délais d'instances représentatives adaptées.

Nous considérons que la période transitoire nécessaire à ce changement d'organisation est source d'instabilité et d'inquiétudes pour les agents. Nous demandons que tout soit déployé pour stabiliser les organigrammes dans les meilleurs délais.

Pour l'UNSA, nous considérons que retarder la mise en œuvre de la loi est néfaste pour les cheminots, l'entreprise et la branche.

Cette nécessité de retrouver stabilité est d'autant plus importante qu'il est plus que risqué d'isoler une catégorie de cheminots dans un environnement économique plus que fragilisé. Nous ne pouvons ignorer les effets de la concurrence routière qui se développe dans un contexte social tendu. L'exemple de la mise en cessation de paiement du transporteur MORY-GLOBAL vient nous rappeler à la triste réalité du quotidien.

Nous ne pouvons ignorer les conséquences de la loi MACRON sur la libéralisation du transport en autocar longue distance à l'intérieur du territoire français.

Nous ne pouvons ignorer l'arbitrage de l'ARAF entre le STIF et Gares et Connexions. La décision rendue le 3 février 2015 qui contraint la branche de la SNCF à abaisser le taux de rémunération du capital investi, pourrait se chiffrer en dizaines de millions d'euros de revenus en moins pour l'opérateur historique.

Penser ou faire penser que tout était mieux avant et surtout que rien ne doit changer, voire se masquer la réalité n'est selon l'UNSA pas une attitude responsable et dessert les salariés de toute la branche.

