

Convention Collective Nationale de Branche Ferroviaire

Point étape au 26 juin 2018



Une phase historique se termine
De nouveaux chapitres à écrire
avec l'UNSA-Ferroviaire !

Convention
Collective



ACTE XIX



Préavis de grève du mardi 26 juin 2018 à 20h00 au vendredi 29 juin 2018 à 7h55

Les 27 et 28 juin 2018 marqueront le point d'orgue d'un mouvement social unitaire et inédit sous sa forme, destiné à contrer les effets dévastateurs et contreproductifs de la réforme du ferroviaire appelée Nouveau Pacte Ferroviaire 2018.

Sans triomphalisme, l'[UNSA-Ferroviaire](#) peut néanmoins se féliciter :

- ✔ D'une présence sans faille aux cotés des salariés et usagers ;
- ✔ Du respect intégral de ses engagements auprès de l'interfédérale constituée ;
- ✔ D'avoir initié la première riposte par le dépôt d'un préavis de grève national dès le 22 mars ;
- ✔ D'avoir obtenu des évolutions dans la Loi par ses multiples propositions et amendements ;
- ✔ D'avoir rétabli les salariés dans leurs droits par une action en justice concernant les retenues financières.

État des lieux après le passage au Sénat

La promulgation de la Loi n'est pas encore effective que, déjà, bien des regards se tournent vers la poursuite de la négociation de la Convention Collective Nationale (CCN) de la branche ferroviaire.

Le premier temps législatif de la Loi portant *Nouveau Pacte Ferroviaire 2018* ne clôture pas le processus législatif qui se poursuivra ces prochains mois. [L'UNSA-Ferroviaire continuera à peser sur les décisions futures par son travail quotidien et au grand jour auprès de toutes les parties prenantes.](#)

L'article 8 de la Loi donne une indication précise pour la suite des travaux. Ainsi, pour chacune des ordonnances prévues aux articles 1^{er}, 2, 3, 4, 5, 5 bis, 6 et 7 de la Loi, un projet de Loi de ratification sera déposé devant le Parlement dans un délai de trois mois à compter de la publication de l'ordonnance.

Article 1^{er} :

Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution et dans un délai de douze mois à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnance toute mesure relevant du domaine de la loi pour assurer la transformation du groupe public ferroviaire mentionné à l'article L. 2101-1 du code des transports, ainsi que des filiales des entités constituant celui-ci, en un groupe public unifié tel qu'issu de l'article L. 2101-1 du même code modifié par la loi [n° du] pour un nouveau pacte ferroviaire à compter du 1^{er} janvier 2020, dans le contexte de l'achèvement de l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire et dans le respect des engagements de la France dans la lutte contre le réchauffement climatique et à ce titre :

1° Fixer les conditions de création du groupe public constitué par la société nationale SNCF et ses filiales ...

2° Fixer les conditions de recrutement, d'emploi et de représentation du personnel ainsi que de la négociation collective au sein des sociétés composant le groupe public.

Article 2 :

Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution et dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnance toute mesure relevant du domaine de la loi pour assurer la transposition de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen, dans sa rédaction résultant de la directive (UE) 2016/2370 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant la directive 2012/34/UE en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire.

Article 3 :

Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution et dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement est autorisé, pour assurer la continuité et améliorer la qualité, l'efficacité et la performance des services publics de transport ferroviaire de voyageurs et en assurer l'ouverture à la concurrence, à prendre par voie d'ordonnance toute mesure relevant du domaine de la loi pour (entre bien d'autres obligations de précisions) :

- *Compléter et préciser l'application des dispositions du règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n° 1107/70 du Conseil en ce qui concerne les conditions dans lesquelles les autorités compétentes en matière de service public de transport ferroviaire de voyageurs définissent les spécifications des obligations de service public ainsi qu'en ce qui concerne les conditions et procédures de passation et d'exécution des contrats de service public de transport ferroviaire de voyageurs.*
- ...

Article 4 :

Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution et dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnance, pour adapter le système ferroviaire dans le cadre de l'ouverture à la concurrence, toute mesure relevant du domaine de la loi afin de (entre autres obligations de précisions):

- *Préciser les règles en matière de vente de titres de transport, d'information, d'assistance, de réacheminement et d'indemnisation des voyageurs ferroviaires, en vue notamment de permettre la commercialisation et la distribution des titres de transport dans des conditions garantissant une concurrence libre et loyale entre les entreprises de transport ferroviaire de voyageurs ;*
- *Déterminer le cadre d'exécution des prestations de services ferroviaires successifs par une ou plusieurs entreprises de transport ferroviaire ;*
- ...

Article 5 :

Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution et dans un délai de douze mois à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnance toute mesure relevant du domaine de la loi pour assurer la transposition de la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne et de la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire ainsi qu'à prendre les mesures d'adaptation et de simplification de la législation liées à cette transposition afin de favoriser le développement du transport ferroviaire de voyageurs comme de marchandises et à intégrer dans la législation les modifications et mesures d'adaptation rendues nécessaires par le règlement (UE) 2016/796 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relatif à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer et abrogeant le règlement (CE) n° 881/2004

- ...

Article 6 :

Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution et dans un délai de neuf mois à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnance toute mesure relevant du domaine de la loi pour (entre autres) :

- *Modifier les modalités, les critères et la procédure de fixation des redevances d'infrastructure liées à l'utilisation du réseau ferré national, en prévoyant le cas échéant leur pluriannualité ;*
- ...

Ce délicat exercice de coordination n'est pas une mince affaire et la Loi reste fragile en l'état, puisque son application nécessite la réalisation concrète de tous ces chantiers. De plus, bien des points devront être traités dans le cadre de la négociation de la branche – le transfert des personnels par exemple - ou par voie de décret si les négociations devaient trainer !

Une négociation placée *de facto* sous la contrainte du temps, avec une épée de Damoclès du Gouvernement qui peut imposer son point de vue par voie de décret.

Finalement, rien n'est définitivement acté puisque l'ensemble des dispositions concernant les nombreuses ordonnances, associées au projet de Loi de ratification, doivent être menées à un train d'enfer.

Focaliser les regards sur les négociations de la CCN ne dédouane pas les parties prenantes de surveiller le rythme législatif et surtout le contenu des prochaines étapes, des ordonnances et des textes de loi.

Les négociations de cette convention collective ont débuté en 2014 et, à ce jour, les sujets suivants ont déjà été traités :

- ✓ Le champ d'application de la CCN (accord du 23 avril 2015) ;
- ✓ La désignation de l'OPCA* de la branche (accord du 17 décembre 2015) ;
- ✓ Les dispositions générales de la CCN (accord du 31 mai 2016) ;
- ✓ Le contrat de travail et l'organisation du travail (accord du 31 mai 2016) ;
- ✓ La formation professionnelle (accord du 6 juin 2017).

** Les Organismes Paritaires Collecteurs Agréés sont chargés de collecter les fonds de la formation professionnelle continue et de financer la formation des salariés*

Ces accords ont été étendus par arrêté ministériel et sont *de facto* applicables à l'ensemble des entreprises de la branche. Sont ainsi concernées toutes les entreprises dont l'activité principale est visée par le champ d'application de la CCN.

Toutefois de nombreux chapitres sensibles restent à traiter, dont :

- La classification des métiers et rémunération ;
- La prévoyance ;
- Le droit syndical ;

Et comme si cela n'était pas suffisant, des points issus de la loi du *Nouveau Pacte Ferroviaire* viendront compléter les discussions et, peut-être, les négociations pour l'achèvement de cette Convention Collective Nationale de la branche ferroviaire :

- Les critères de transfert des personnels en cas d'appel d'offres ;
- Les facilités de circulation dans la branche ferroviaire ;
- La mise en place d'un dispositif paritaire d'action sociale de branche ;
- Une demande d'examen de la faisabilité de la désignation de la Caisse de Prévoyance et de Retraite (CPR) comme Caisse de branche ;
- Idem pour la réalisation d'une étude de faisabilité pour l'extension du régime spécial d'assurance maladie des cheminots du cadre permanent sur le périmètre de la branche, dans des conditions économiques similaires à celles du régime général ;
- La mise en place d'un dispositif de formation dans la branche, une étude sur la mobilité et les parcours professionnels.

Pour mémoire, suite à l'adoption de la Loi portant réforme du ferroviaire du 4 août 2014, le législateur avait accordé un délai de 18 mois pour négocier le seul chapitre « organisation du travail ». Ce temps était jugé nécessaire et adapté pour construire la base de la CCN.

Le calendrier envisagé pour la poursuite des travaux, incluant l'ensemble des items décrits plus haut, devrait s'étendre sur 18 mois (cf. planning des travaux) : à partir de juillet 2018 jusqu'en décembre 2019, sous la forme d'un marathon comportant des sprints successifs.

Est-ce bien raisonnable ? Le temps accordé aux débats et à la négociation sera-t-il suffisant face aux enjeux d'avenir et à l'ambition affichée de construire une CCN de haut niveau ?

Une telle CCN pourrait-elle s'inspirer des conditions statutaires des salariés de l'opérateur historique ?

Il conviendra de veiller à transposer l'ambition affichée par **l'UNSA-Ferroviaire** de construire un haut niveau de base pour les critères de la branche, sans oublier que l'une des premières injonctions de la Loi est de répondre à la recherche de l'efficacité économique et sociale : celle-ci peut être à géométrie variable !

La nouvelle histoire du chemin de fer français devra tordre le *cou* à l'habituelle recherche du moindre *coût* !

Ceci n'est pas compatible avec la recherche d'une « production ferroviaire » de haute qualité et d'une sécurité d'exploitation ferroviaire optimale.

Le ruissellement ne doit pas se terminer sur le cycle de l'essorage !

Tous Concernés, Tous Mobilisés, Tous Acteurs !

L'UNSA invite l'ensemble des salariés à rejoindre la prochaine phase de grève du 26 au 29 juin 2018



UNSA
ferroviaire

1993

2018

25

ans

à vos côtés



Parler

de nous,

c'est parler

de vous.

L'UNSA, Organisation Syndicale autonome et progressiste, enregistre la plus forte dynamique de croissance à chaque élection.

L'UNSA est de ce fait, représentative au sein de toutes les régions et entités centrales du Groupe Public Ferroviaire SNCF.

**Notre expertise comme nos réussites,
sont d'abord les vôtres...**

libres ensemble