



CMPN du 16 septembre 2015

Paris, le 16 septembre 2015

Délégation UNSA-Ferroviaire :

- Roger DILLESEGER
- Nathalie WETZEL
- Etienne PICHER
- Florent MONTEILHET

Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs,

Une fois n'est pas coutume, la trêve estivale n'aura pas laissé de répit dans le milieu des transports ni dans le milieu social, nous y reviendrons.

Mais avant toute chose, comment ne pas revenir sur l'attentat évité de justesse dans le THALYS Amsterdam – Paris du 21 août. Nous souhaitons saluer le courage et la maîtrise des personnels de bord et des voyageurs qui sont intervenus et ont permis d'éviter la catastrophe de justesse. Sans épiloguer sur les propos déplacés d'un comédien, il nous paraît nécessaire de souligner que cette triste affaire a trouvé sa solution grâce à une intervention « **humaine** ».

Chaque situation de crise de ce type provoque inévitablement des annonces et des mesures d'urgences plus ou moins pertinentes. Pour l'UNSA, le dossier de la sureté passe par une prise en compte globale de la question et non à se limiter aux trains internationaux, nous en voulons pour preuve la nouvelle agression d'un contrôleur à PARIS ST LAZARE. La présence humaine et continue dans les trains et les gares est selon l'UNSA une première réponse nécessaire et incontournable.

Concernant **les transports**, les lois MACRON, NOTRe, MAPTAM vont sensiblement changer la donne du paysage des transports. Ces nouvelles dispositions chamboulent les équilibres sur lesquels repose le transport de proximité. Le transfert de compétences et les relations entre les communes, les intercommunalités et les métropoles sont de nature à rebattre les cartes en la matière.

L'entreprise historique n'a pas attendu pour adapter son offre en annonçant le 3 septembre une nouvelle gamme de produit bus et low cost. Cette démarche nous interroge sur les incidences sur le cœur de métier du ferroviaire, sur l'impact de la convention Etat/SNCF concernant les trains inter cités, sur les conventions TER et sur les canaux de distributions. Les réactions des Autorités Organisatrices des Transports ne se sont pas fait attendre, ces dernières s'interrogeant sur le risque commercial lié à cette concurrence interne.

Pour l'UNSA nous soulignons le manque de cohérence dans la stratégie d'une politique d'aménagement du territoire adaptée. A terme, il est à craindre que c'est l'offre globale qui sera altérée.

L'été **social** met également sur la place publique le débat sur le droit du travail. La réforme du code du travail, mais également la remise en cause des 35 heures sont venus alimenter les débats. Les sondages sur le temps de travail, qu'ils soient effectués par les instituts spécialisés ou dans les entreprises, stigmatisent les salariés et deviennent des leviers de chantage à l'emploi.

Concernant la branche ferroviaire, nous ne pouvons que nous féliciter sur le maintien de la hiérarchie des normes en matière d'organisation du travail.

Nous mesurons aujourd'hui la portée importante de cet amendement au projet de loi sur la réforme du ferroviaire soutenu par l'UNSA.

Enfin, comment également ne pas revenir sur la qualité du dialogue social dans nos entreprises ! Dans une période de création d'un Groupe Public Ferroviaire d'une part, mais également dans la construction de la Branche Ferroviaire, le législateur donne une responsabilité importante aux partenaires sociaux que nous sommes. Concernant les premières échéances dans le GPF, certains choisissent la voie du contentieux plutôt que celle de la négociation notamment pour cadrer les nouveaux périmètres des CE. La décision de la DIRRECTE sur le découpage des comités d'établissement, que l'UNSA respectera, est un constat d'échec pour le dialogue social dans le GPF. 26000 agents de l'INFRA MT seront représentés sur un périmètre national par 30 élus !

De même pour les 14000 agents de la CIRCULATION.

Cette situation issue de la dénonciation de l'accord du 11 juin va à l'encontre de tout bon sens, elle va également à l'encontre des postures des syndicats dénonciateurs qui par ailleurs s'opposent de longue date aux CE Nationaux.

Pour autant cette situation n'a rien d'étonnant, le documentaire vidéo « **vérités et mensonges sur la SNCF** » illustre bien l'état d'esprit dans lequel opèrent certains syndicats. Cette production, financée par le Comité d'Etablissement SNCF du Nord

Pas de Calais (avec les finances issues de la dotation SNCF), en collaboration avec le cabinet EMERGENCES dont les prises de positions sont connues, est une insulte à l'entreprise SNCF et aux Cheminots qui œuvrent à longueur d'années. Dans un monde concurrentiel, où la majorité des transports restent financés par les deniers publics, on peut légitimement s'interroger à qui et à quoi sert ce type de propagande ? Certainement pas au ferroviaire et encore moins au Cheminots ni aux salariés de la Branche.

A ce stade des négociations, ce choix stratégique nous amènent quelques interrogations, en effet les échéances qui nous attendent sont importantes pour les cheminots.

Il s'agit notamment :

- de renégocier l'ensemble des accords de substitutions dans le GPF,
- de la négociation de l'accord de gestion des activités sociales du GPF,
- et pour ce qui concerne la branche : les travaux sur l'organisation du travail en cours.

Ceux qui pour des raisons qui leur appartiennent choisissent de traiter ces dossiers par décisions de l'inspection du travail, par les Tribunaux, par décret, code du travail et code des transports, assumeront une lourde responsabilité pour les salariés de la branche.