



CNMP du 23 juin 2015

Paris, le 23 juin 2015

Délégation UNSA-Ferroviaire :

- Florent MONTEILHET
- Roger DILLESEGER
- Etienne PICHER

Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs,

La réforme du ferroviaire et les conditions financières de sa mise en œuvre sont au centre de nos préoccupations depuis de nombreux mois. Le puzzle de la mise en œuvre de cette réforme se construit au fur et à mesure de la parution des décrets dans un calendrier très chargé. Calendrier marqué par des points d'étapes dont le 1<sup>er</sup> juillet 2015, avec la naissance effective du Groupe Public Ferroviaire.

Le rôle de « l'Etat STRATEGES » est rappelé dans le préambule de la loi du 4 août 2014. L'article L.2100-2 précise que c'est bien l'Etat qui fixe les priorités et la cohérence de l'offre ferroviaire. C'est également l'Etat qui prend en main l'organisation et le pilotage de la filière industrielle ferroviaire et programme les grands investissements ferroviaires.

Alors, après presque un an après la parution de la loi : où en sommes-nous ?

Pour le Groupe Public Ferroviaire, s'agissant des contrats entre l'Etat et chacun des 3 EPIC, nous restons en attente d'un cadrage stratégique de l'Etat dont nous n'avons à ce jour pas encore la moindre esquisse, sauf à considérer les différents reculs enregistrés par rapport à la loi du 4 août à savoir:

- abandon du versement transport interstitiel,
- abandon de l'écotaxe, dont les dernières pérégrinations de Madame ROYAL sur une expérimentation régionale de ce dispositif prêteraient plutôt à sourire si les enjeux n'étaient pas d'une importance capitale pour la politique d'aménagement du territoire,

- mise en concurrence des liaisons voyageurs à grande distance avec les cars, préconisée par la loi MACRON,
- rapport DURON, même s'il ne s'agit que d'un rapport sur les TET, qui prône une diminution, voire un arrêt des services TET, sur certaines lignes ou certains segments de ligne,
- projet de remontée du plafond des effectifs des entreprises diminuant fortement le versement transport,

Pour l'UNSA-Ferroviaire nous ne voyons là que des signes négatifs envoyés vers le ferroviaire.

Notre approche est confortée par l'analyse de la FNAUT qui lance une pétition pour faire intervenir l'Etat dans le but d'enrayer le déclin du transport ferroviaire. La FNAUT considère que le réseau ferré français a été l'un des plus performants du monde, mais qu'il est aujourd'hui en danger car les infrastructures se sont dégradées, des lignes ferment et la qualité des dessertes n'est plus acceptable. Des voyageurs, en particulier des habitants des villes moyennes, sont découragés par cette évolution et par une hausse régulière des tarifs ; ils se tournent vers d'autres moyens de déplacement, plus contraignants et bien moins écologiques : voiture personnelle, covoiturage, autocar ou avion à bas coût. L'UNSA-Ferroviaire partage cette analyse et soutient cette démarche demandant à l'Etat de garantir le droit à la mobilité à chaque citoyen et d'assurer son rôle de pilote du transport public ferroviaire, donc mettre rapidement en œuvre une politique volontariste permettant d'enrayer le déclin du rail.

Nous ne pouvons passer sous silence la désignation du nouveau Président de l'UTP, Président bien connu par les Cheminots.

Nous notons avec attention les enjeux forts exprimés par M. FARANDOU à savoir :

- le fret ferroviaire,
- le champ social de la convention collective ferroviaire.

Sur le fret, les objectifs potentiels du COP21 rejoindront ceux du GRENELLE de l'environnement et ceux des assises du ferroviaire. Les contraintes liées à la qualité et au prix des sillons perdurent également. Nous nous interrogeons sur les moyens mis en parallèle pour atteindre ces objectifs.

Sur le champ social, la priorité de l'UTP sera de trouver un consensus avec les partenaires sociaux, nous partageons cette approche, reste à déterminer le contenu du « consensus ».

Pour l'UNSA-Ferroviaire il est inconcevable qu'un équilibre social d'une branche puisse se construire sur du moins disant social sur le dos des agents de l'Entreprise historique.

Sur l'ordre du jour nous interviendrons au cours des débats, mais d'ores et déjà nous émettons nos plus vives réserves sur le **contrat à objet défini**. Nous sommes opposés à la précarisation des métiers liés à la sécurité ferroviaire. Dans l'état, le texte proposé ne répond pas aux attentes du ferroviaire.

Sur cet aspect social, l'UNSA-Ferroviaire souhaite intervenir par une question jamais évoquée à savoir : le régime de retraite des agents au statut qui partiraient dans d'autres entreprises, et l'inverse. Au regard des difficultés à traiter l'intégration des personnels de RFF au sein du GPF, la question du traitement des poly-pensions nécessitera un travail d'anticipation.