



CNMP du 26 mai 2015

Paris, le 26 mai 2015

Délégation UNSA-Ferroviaire :

- Florent MONTEILHET
- Roger DILLESEGER
- Etienne PICHER
- Fanny ARAV

Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs,

Depuis le début du processus de discussion sur la réforme du ferroviaire, la posture de l'UNSA-Ferroviaire est transparente et reste sur la même ligne de principe. A savoir : la concurrence dans le mode de transport ferroviaire n'est pas une solution permettant d'améliorer la qualité et le financement du système ferroviaire mais consiste plus à un problème dans son organisation, notamment par la multiplication des acteurs intervenant sur un réseau guidé. Une fois ce principe acté, il convient de s'interroger sur les responsabilités et le pouvoir d'intervention de chacun. Les directives européennes nous imposent l'ouverture à la concurrence du marché ferroviaire, le gouvernement français décline ces orientations dans la loi portant réforme du ferroviaire.

Ceux qui, pour des raisons qui leurs appartiennent, écrivent que notre organisation syndicale a, je cite : « signée la loi sur la réforme ferroviaire » nous accordent des responsabilités que nous n'avons pas.

Par contre, et cela également dans la ligne de conduite que nous affichons depuis le début du processus, sur les points afférents aux négociations sociales liées à la réforme, notre statut de syndicat représentatif de la BRANCHE nous confère des responsabilités que nous assumons pleinement.

Les règles de négociations conventionnelles sont connues de tous. Le législateur accorde aux partenaires sociaux des responsabilités importantes, la loi du 4 août 2014 en rappelle les contours et le calendrier, notamment en matière d'organisation du travail.

Les amendements portés par l'UNSA-Ferroviaire et adoptés dans la loi sur le point de la hiérarchie des normes confortent le poids respectif du futur décret socle, des

accords de branche et des accords d'entreprises. Par ailleurs, le maintien du statut des cheminots de l'entreprise historique, (article N°32 de la loi) garantie aux cheminots du GPF le maintien des droits acquis par ce statut. L'embauche au statut étant maintenu au sein du GPF.

Aujourd'hui, plus de trente entreprises ferroviaires sont en capacités d'opérer sur le RFN (Réseau Ferré National), quoi qu'il adviene, une réglementation adaptée à ces entreprises verra le jour. La législation en vigueur en matière de dialogue social est explicite en la matière, soit les partenaires sociaux sont en capacité de finaliser des accords, soit le législateur décrète ces règles.

La question du champ d'application à fait l'objet de nombreuses discussions ou chacun à pu exprimer librement ses positions. Il appartient désormais à chacun de se positionner en fonction de ses convictions. Nous nous interrogeons toutefois sur les motivations de certaines organisations syndicales qui font le choix de dénoncer cet accord sur des motifs illégaux. La possibilité ou plutôt l'impossibilité de couvrir des champs d'applications déjà couvert par une autre CCN a largement été explicité dans cette commission paritaire. Certain allant même à faire un lien entre la restructuration du Technicentre SNCF de ROMILLY et la robustesse de la couverture du champ d'application de la CCN de la maintenance du matériel roulant. Pour l'UNSA, nous considérons que ce type de communication mensongère correspond à de la manipulation visant à semer le trouble chez les salariés. Ce type de communication est selon nous indigne de partenaires sociaux dont l'objet devrait être la défense du salarié.

Dénoncer les accords, qui plus est pour de motifs illégaux, correspond selon l'UNSA en un acte irresponsable et laisserait au législateur libre cours pour décider sans les partenaires sociaux.

Sur le champ d'application :

Pour l'UNSA nous considérons que la validation du champ d'application est la base de la CCN et consiste en un socle important pour la suite des travaux. Deux organisations syndicales, dont l'UNSA, se sont exprimées dès le 19 février sur leur volonté de valider cet accord. Rejoint pour la signature par une troisième OS, ce texte peut désormais être soumis à la commission d'extension. Ce processus consolidera la maintenance du matériel roulant dans la branche ferroviaire et mettra fin à la polémique que certain n'hésite pas à alimenter, quitte à semer un trouble déstabilisateur parmi les salariés.

Sur les dispositions générales :

La version 3 proposée par l'UTP reprend les éléments discutés lors de la dernière séance. Nous nous exprimerons sur les nouvelles propositions qui pourraient être émises en séance.

Le contrat de travail :

Pour l'UNSA, l'attractivité de la Convention Collective Ferroviaire est un élément essentiel pour les salariés de la branche. Le contrat de travail est le point d'entrée du salarié dans la branche et consiste donc en un maillon important entre le salarié et son employeur.

Pour nous il est important de clarifier :

- les conditions de recrutement au regard des spécificités de l'activité, (conditions d'aptitudes, sécurité ferroviaire, ...)
- la période d'essai,
- l'information des salariés,
- la formation,
- la promotion,
- la mobilité,
- l'égalité professionnelle,
- la discrimination.

Groupe de travail

L'intervention de M. RADE renforce notre vision de la hiérarchie des normes qui s'inscrit sur le schéma :

- décret socle,
- convention collective,
- accord d'entreprise.

avec comme base de travail la loi du 4 août 2014.

Cette hiérarchie donne tout son rôle aux partenaires sociaux, dans la capacité à négocier des avancées sociales pour les salariés de la branche.

Nous continuerons bien évidemment à poursuivre nos travaux dans ce GT.