

Une réunion "extraordinaire" !

Suite à la consultation du CCE, notre CER était consulté sur la mise en œuvre de la réforme du ferroviaire sur son périmètre. Nous ne nous attarderons pas sur les déclarations de certaines organisations syndicales qui ont fait de cette instance une tribune politique. Nous ne reviendrons pas non plus sur leurs propos désobligeants envers les syndicats qui ne partagent pas leur position.

Pour rappel, la CGT avait appelé les Cheminots à faire grève le jour de la consultation du CCE le 10 mars dernier. Pour autant, c'est en toute sérénité que la délégation nationale CGT avait siégé et validé par son vote cette consultation sur la réforme du ferroviaire. Chacun tirera les conclusions de cette attitude envers les Cheminots.

Au niveau régional, le refus de la délégation CGT de participer au vote a été "motivé" par l'action en justice de 3 CE (Paris Est, Paris St Lazare et Fret) qui contestent la procédure de consultation. Pour information, cette action était déjà engagée avant le CCE du 10 mars et ne suspend pas le processus de consultation.

Autre information, aucune question n'a été posée sur le sujet de la réforme depuis l'envoi, en octobre 2014, des documents relatifs à cette consultation sur notre région. En totale incohérence, les élus CGT, SUD-Rail et FO ont décidé d'engager l'argent de votre CE (en frais d'avocat) pour répondre à cette action en justice de ces 3 CE "pilotés" par la CGT.

La réforme est, pour certains syndicats, responsable de tous les problèmes de la SNCF. C'est à croire que tout allait bien avant cette réforme ! C'est en particulier le cas de FO qui revendique même l'abrogation de la loi du 4 août mais ne propose aucune alternative face à la réalité du ferroviaire. Nous sommes donc avec FO, très loin du réformisme combatif...

Devant cette réforme, il est nécessaire que l'entreprise prennent ses responsabilités, mais aussi les Organisations Syndicales qui ne peuvent ignorer ni le monde réel, ni le contexte législatif dans lequel vit le transport ferroviaire. Sans cette prise de conscience, l'UNSA Ferroviaire craint que le syndrome FRET ne touche l'ensemble de l'EPIC Mobilités, et par conséquent, à plus long terme, l'ensemble du Groupe Public Ferroviaire.

C'est pour ces raisons que l'UNSA Ferroviaire prendra, une fois de plus, ses responsabilités dans les négociations à venir avec comme seul objectif, l'intérêt de tous les salariés cheminots.

Voir notre déclaration à la suite 

Déclaration CER du 30 mars 2015

Monsieur le Président,

Pour l'UNSA, nous considérons que le chantier de la réforme du ferroviaire est le dossier le plus important que les instances CCE et CE ont eu à traiter depuis leurs créations.

Puisque la loi N° 2014-872 portant réforme du ferroviaire a été publiée au Journal Officiel du 4 août 2014, **il est impératif que la période transitoire, source d'instabilité et de manque de repères, soit la plus courte possible. En cela, le choix de la mise en œuvre organisationnelle et du transfert des actifs le 1^{er} juillet 2015 répond à une de nos attentes.**

Depuis près de quatre ans, le transport ferroviaire a fait l'objet de nombreux rapports, séminaires, colloques et surtout, en 2011, les Assises du Ferroviaire, menées par l'ancienne Ministre des transports, Nathalie KOSCIUSKO-MORIZET, dont les conclusions n'ont pas été remises en cause.

L'Union Européenne doit se prononcer, dans le courant de l'année 2015, sur la mise en œuvre du quatrième paquet ferroviaire qui ouvrira totalement le transport de voyageurs des réseaux ferroviaires à la concurrence. L'UNSA s'est largement exprimée par son opposition à cette ouverture à la concurrence, inadaptée pour le mode de transport ferroviaire.

Sur ce dossier à caractère historique, l'UNSA affiche ses responsabilités et ses engagements pour la construction d'un Groupe Public Ferroviaire (GPF) socialement intégré dans un cadre social de haut niveau.

Les amendements portés par l'UNSA lors de la concertation du projet de loi, les observations sur l'élaboration des décrets, l'accord de modernisation, le lobbying mené dans toutes les instances et institutions françaises et européennes ont sensiblement fait évoluer et améliorer le projet de loi initial.

Sans rentrer dans le détail de tous les amendements, l'UNSA a porté des sujets fondamentaux :

La gouvernance avec notamment le respect des engagements de l'Etat, le maintien des passerelles métier entre les trois EPIC, un pilotage des formations "sécurité" par l'EPIC "mère" pour l'ensemble du GPF et enfin le maintien des fonctions essentielles au sein du GIU.

Le financement : La prise en charge par l'Etat de la dette de RFF qui a servi à l'aménagement du territoire en finançant la construction des LGV. Les parlementaires demandent au gouvernement d'étudier les différentes solutions de reprise de la dette ou la création d'une caisse d'amortissement de la dette ferroviaire. Le Gouvernement doit remettre dans les deux ans un rapport au Parlement sur la trajectoire de la dette et les solutions envisagées.

A ce jour, aucun engagement de l'Etat sur cette question.

Durant la période, les différentes décisions en matière de politique d'aménagement du territoire ne sont pas favorables au transport ferroviaire. Ainsi notamment :

- la non-mise en oeuvre de l'éco-taxe,
 - le recul sur le versement transport interstitiel qui devait financer le TER,
 - la perspective du dérèglement des transports par autocars prévu par la loi MACRON,
- sont autant de points aggravants la situation économique du ferroviaire.

Cette conjoncture nous fait dire qu'à ce jour, la situation et les perspectives financières du ferroviaire sont moins bonnes qu'avant les ASSISES du FERROVIAIRE.

L'aspect Social :

La garantie du maintien du STATUT des Cheminots.

L'embauche au statut dans les trois EPIC.

Le maintien des conditions d'emploi du RH 077.

La Loi prévoit : un décret socle pour garantir la sécurité et la négociation d'une convention collective applicable par toutes les entreprises de la Branche.

Ces dispositions seront complétées par un accord d'entreprise pour l'application des 35 heures. La loi sur les 35 heures restant applicable à la SNCF.

Une convention de branche de haut niveau, y compris pour les salariés de droit privé. Pour l'UNSA, la convention collective ne devra pas amener une dégradation de l'organisation du travail des personnels.

Une instance de concertation et de consultation couvrant l'ensemble du GPF. La désignation des Délégués Syndicaux Centraux sur le périmètre du GPF. Cette disposition, autre revendication majeure de l'UNSA, marque de manière légale l'unicité sociale et le caractère indissociable des 3 EPIC. Des NAO (Négociations Annuelles Obligatoires) aux bornes du GPF.

Il faut dissocier dans cette réforme du système ferroviaire, les choix qui relèvent de la responsabilité de l'État et du Gouvernement et sa mise en application par l'Entreprise.

La loi portant sur la création d'un groupe public ferroviaire, composé de 3 EPIC SNCF relève de l'autorité des parlementaires, qui seuls sont en responsabilité de voter les lois. Ils ont été éclairés avant de prendre leur décision par les auditions d'experts et de spécialistes des transports. Toutes les organisations syndicales ont largement pu s'exprimer durant la phase de concertation.

Lors du vote de la loi, les députés ont écarté l'option libérale qui visait à la privatisation de l'opérateur ferroviaire historique. La création de 3 établissements sous contrôle de l'Etat maintient donc la SNCF dans l'espace public et permet aux Cheminots de conserver leur statut.

La rédaction du décret socle, la négociation de la convention collective et de l'accord d'entreprise seront des étapes très délicates qui nécessiteront de prendre les bonnes décisions.

Tout reste à faire pour maintenir un système ferroviaire de qualité au service de toute la population et permettant une qualité de vie et de travail satisfaisante pour les cheminots.

L'UNSA ne cautionnera pas une mise en œuvre qui dégraderait le quotidien des Cheminots et qui mettrait en danger le système ferroviaire français. D'autres OS ont fait ce même travail préparatoire, certaines ouvertement, d'autres moins ouvertement et contrairement à ce qu'elles annoncent, sont donc de facto dans l'acceptation, sur le fond, de cette réforme !

Nous considérons que la réforme est une **conséquence** mais en aucun cas la **cause** de la situation du ferroviaire dans un contexte économique et européen que l'on connaît.

Pour l'UNSA nous réaffirmons le principe : il n'y aura pas de réforme sur du moins-disant social !

Grâce aux contributions de l'UNSA Ferroviaire et d'autres organisations syndicales représentatives de la SNCF et RFF qui ont travaillé à l'**amélioration du projet de réforme**, et se sont mobilisées pour apporter des amendements aux projets de loi et de décrets, certaines **garanties** ont pu être obtenues, telles que :

- la préservation du pacte social des cheminots,
- l'embauche au statut comme norme,
- la mobilité inter EPIC pour les parcours professionnels des salariés.

Notre préoccupation immédiate et majeure est de limiter la période d'incertitude pour les agents, ce qui nécessite d'engager, en responsabilité, la suite des travaux.

Considérant les éléments de notre déclaration, lors de la consultation la délégation UNSA s'abstiendra.

Merci pour votre écoute

Résultat du vote : 5 ABSTENTION (4 UNSA, 1 CFDT)
 3 CONTRE (3 FO)

Ils n'ont pas participé au vote : CGT et SUD

Un jour "funeste" ?

C'est en ce terme que la CGT a qualifié la journée du 31/03... dernier jour d'ouverture du Restaurant d'Entreprise de Belfort !

Par "soutien" avec les Cheminots de Belfort et le personnel du CE, les élus CGT ont choisi de quitter la séance, imités par la délégation Sud-Rail.

Avant de partir, ils ont tout de même souhaité prendre part au vote pour la désignation d'un nouveau membre du bureau. En effet, le membre CGT fraîchement élu, avait été "invité" à démissionner pour respecter l'accord national que son organisation syndicale avait préalablement enfreint.

Comme les élus CGT et SUD-Rail étaient pressés de quitter l'instance, nous avons simplement rétabli quelques vérités. Concernant la fermeture du RE de Belfort, il faut donc retenir :

- Le gain pour notre CE sera d'environ 70 000€ par année pleine.
- Personne n'a été licencié : **l'agent de restauration a bénéficié d'une rupture conventionnelle. Le cuisinier et l'apprenti de Belfort travaillent désormais au RE de Mulhouse !**

Des élus UNSA aux premières responsabilités du CE, c'est l'assurance d'une gestion saine et non dogmatique des activités sociales !

Résultats concrets pour la restauration

Tarification : Prix en baisse, une première dans vos Restaurants d'Entreprise !

Il y aura une différenciation des prix des plats principaux **avec une réduction de 35 centimes sur l'un des 2 plats** (plat 1 : 3,09€ ; plat 2 : 2,74€) tout en préservant la même qualité des denrées.

En 2014, le coût global restauration a été de 733 704,47€.

Le budget prévisionnel global 2015, malgré la diminution du prix du plat 2 (de 35 centimes), est de 699 378,36€.

En résumé, c'est une baisse du prix des repas tout en diminuant le budget prévisionnel de la restauration !

La nouvelle tarification sera effective le lundi 04 mai 2015

Concernant l'organisation des restaurants :

Une réflexion est menée sur la **création d'un poste "d'agent de restauration volant"** afin de réduire au minimum les coûts du personnel intérimaire (environ 163 000€ en 2013, 120 000€ en 2014). Cet agent sera amené à intervenir sur les différents RE selon les besoins du service.