

[Tapez ici]



Paris, le 11 janvier 2017

CC GPF 11 janvier 2017

Monsieur le Président,

Pour cette première réunion plénière de l'année, l'UNSA-Ferroviaire ne manquera pas de présenter ses meilleurs vœux à l'ensemble des composantes du monde ferroviaire.

Nous souhaitons également la bienvenue au nouveau Président de notre instance en formulant également des vœux sur la qualité du dialogue social dans le GPF. Nous avons connu une année 2016 exceptionnelle dans le volume des sujets traités ; sans aucun doute les sujets sur la table pour 2017 seront également importants et structurant pour la construction de l'avenir du ferroviaire.

Pour l'UNSA, il est vital de ne pas se tromper de cible, notre posture sur la généralisation de l'ouverture du marché ferroviaire à la concurrence est connue de tous. Pour autant, les directives et règlements communautaires s'appliquent à nous ; combattre en interne des décisions qui ne nous appartiennent pas consiste, selon nous, en une tromperie face au corps social des cheminots. Cette méthode consiste à ignorer la réalité à laquelle nous sommes confrontées et à se cacher derrière des sujets externes au détriment des conséquences réelles que subiront, voire subissent déjà, les cheminots dans un avenir proche.

Pour l'UNSA, au-delà des postures de principe, nous réaffirmons notre volonté à vouloir défendre le corps social des cheminots en tenant compte des réalités contemporaines et en regardant résolument vers l'avenir.

L'UNSA considère que la négociation contractuelle est primordiale : elle est le fruit d'échanges et de compromis de part et d'autre de la salle. Le dialogue

[Tapez ici]

social doit être réalisé sans dogmatisme et en gardant toujours à l'esprit que se sont uniquement les besoins des salariés qui nous animent. Nous ne pouvons ici que déplorer le refus de certaines organisations syndicales à vouloir moderniser le dialogue social dans l'Entreprise. Ignorer la réalité et s'inscrire dans une démarche passéiste consiste selon nous à pénaliser durablement l'activité et à desservir les conditions sociales des salariés.

Ainsi nous déplorons les dénonciations successives par deux OS de :

- l'accord de modernisation du dialogue social faisant suite à la dénonciation de
- l'accord Qualité de Vie au Travail et de
- l'accord du 11 juin 2015 sur un découpage réaliste des comités d'établissement.

On ne peut que s'interroger sur la stratégie de ces organisations contestataires prêtes à sacrifier les intérêts des salariés pour préserver un appareil, voire des intérêts dépassant le cadre strict de l'Entreprise. Cette situation est d'autant plus incompréhensible que le travail de l'ensemble des partenaires, parfois unitairement, fait avancer les dossiers pour ensuite tout jeter aux orties et annihiler des mois de négociations. Au regard des évolutions qui se dessinent, cette méthode aura à terme des conséquences néfastes pour les salariés, voire même pour les entreprises. Chacun devra assumer ses responsabilités.

Les récentes élections chez EUROSTAR tendent à nous conforter dans notre approche syndicale. En effet, en remportant 50% des sièges, notre organisation syndicale reste première organisation syndicale dans cette entreprise.

Cette capacité à pratiquer un dialogue social moderne est d'autant plus nécessaire dans le cadre de la construction de la convention collective ferroviaire dont les négociations reprennent après une interruption de six mois. L'adoption définitive du 4^{ème} Paquet Ferroviaire mi-décembre au parlement européen de Strasbourg détermine clairement le calendrier de la généralisation de l'ouverture à la concurrence. Même si l'UNSA ne partage pas ces orientations, il serait coupable de prendre en otage les salariés de la branche en bloquant le dialogue social.

Dans ce contexte, il convient également de regretter que ni la Direction de l'Entreprise, ni le Ministère, ne respectent ses engagements. Pour ne citer qu'en exemples la mise en application unilatérale de l'accord forfait-jours, le calendrier de consultation relatif au dossier TET, le volume d'embauches au

[Tapez ici]

statut, le traitement de la dette ferroviaire, etc...***le moins que l'on puisse dire, c'est que ces choix ne sont pas faits pour nous rassurer.***

Pour autant, nous ne sommes pas découragés et ne baisserons pas les bras. Dans la branche et dans l'Entreprise de nombreux sujets restent en suspens : Parmi ceux-ci, les questions liées au transfert de personnel entre la SNCF et les entreprises de droit commun nous tiennent particulièrement à cœur. Nous considérons qu'autant sur les aspects législatifs que conventionnels, il convient d'anticiper ces questions plutôt que de les subir. La posture de la politique de l'autruche pourrait s'avérer lourde de conséquences.

Dans cet esprit, nous rappelons ici notre revendication de voir jouer la solidarité dans le secteur qui reste d'actualité. La situation économique d'ECR nécessite un traitement attentif et constitue un premier pas en matière de portabilité des droits dans la branche.

Après plusieurs années de présidence du CC GPF, Loïc HISLAIRE est remplacé par Benjamin RAIGNEAU qui assurera désormais cette fonction.

En réponse aux propos liminaires, ce dernier souhaite faire de l'instance du CCGPF, un réel lieu de débats et d'échanges. Si 2016 a été une année éprouvante chargée en dossier importants, 2017 ne sera pas en reste.

Il revient sur la poursuite des travaux de la Commission Paritaire de la Convention Collective Ferroviaire, et souligne l'importance des travaux à venir notamment la déposition sur la classification et la rémunération.

Sur la négociation de l'accord de modernisation du dialogue social, il n'a pas le sentiment que la Direction ait refusé le dialogue. Il partage avec nous qu'en fait ce sont les cheminots qui seront les premiers perdants.

De plus, l'échec de ces majorations suite à la dénonciation du texte par CGT et Sud Rail donne un message symbolique de l'incapacité de la SNCF à faire progresser la négociation collective dans l'Entreprise. Cette situation pourrait inciter la tutelle à accélérer une méthode unilatérale.

Pour l'UNSA, nous confirmons notre volonté d'une politique contractuelle.

En terme de méthode, Benjamin RAIGNEAU s'interroge sur l'éventualité d'échanger par voie digitale.

[Tapez ici]

CONSULTATION

- **Le contrat stratégique cadrant les orientations du Groupe Public Ferroviaire**
- **Le contrat de performance cadrant les orientations stratégiques de l'EPIC SNCF RESEAU**

Monsieur le Président,

Durant tout le processus lié à la mise en œuvre de la loi portant réforme du ferroviaire, l'UNSA s'est inscrite dans une volonté constructive visant à imaginer et bâtir le ferroviaire du 21^{ème} siècle. La loi du 4 août 2014 marque irrémédiablement le début d'un nouveau cycle pour ce mode de transport en France. Nous considérons que le ferroviaire n'est pas un mode de transport obsolète mais qu'il répond aux besoins de la nation et présente toutes les garanties en matière de sécurité, de service, d'efficacité, de qualité et surtout de préservation de l'environnement. Dans cet esprit, l'UNSA a toute légitimité pour peser sur les choix politiques et stratégiques en la matière.

Notre action syndicale porte principalement sur les salariés de la branche, nous considérons que les salariés sont les acteurs incontournables de l'indispensable revitalisation du secteur. Nous les plaçons toujours au cœur de nos réflexions.

Concernant le contrat stratégique cadrant les orientations du Groupe Public Ferroviaire, l'UNSA a porté fort logiquement un regard pointu sur les aspects sociaux alors que le lien entre « cadre social » et « productivité » est marquant.

Durant tout le processus de concertation précédent l'adoption de la loi portant réforme du ferroviaire nous avons fortement milité pour le maintien de la hiérarchie des normes. Même si nous considérons que dans l'Entreprise historique le débat a partiellement été tronqué, l'UNSA a pris ses responsabilités dans les négociations et dans la signature des accords qui ont permis la mise en œuvre du nouveau cadre social dans les entreprises et la branche.

Ce débat devra se poursuivre notamment sur la question complexe du transfert des personnels en cas de perte de marché, les déconvenues enregistrées lors de l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de marchandises nous font dire qu'il convient d'anticiper ce sujet plutôt que de le subir.

[Tapez ici]

Pour notre délégation, la réforme du ferroviaire confirme la notion « d'Etat stratège ». Elle doit donner de la visibilité au ferroviaire, via des contrats décennaux régulièrement actualisés avec l'Etat.

Ainsi ces principes sont actés dans la loi du 4 août 2014. L'Etat se doit d'assumer ses responsabilités en traçant des perspectives à 10 ans, renouvelées tous les 3 ans, et en s'engageant au travers de deux contrats « opérationnels » pour SNCF RESEAU et SNCF MOBILITES et d'un contrat cadre « stratégique » pour le Groupe Public Ferroviaire, intégrant les deux précédents.

L'UNSA regrette cependant que cet aspect positif de la réforme ait été aseptisé dès le départ par l'absence de réel financement du système et dans l'attente d'un rapport de gestion de la dette historique.

Ensuite les conditions d'élaboration de cette stratégie de l'Etat ont rendu inquiets les salariés, surtout à la vue des différents budgets de l'année 2016, et maintenant ceux de 2017, qui paraissent très insuffisants.

Il est donc prescrit que les contrats de Réseau et Mobilités s'appuient sur un Rapport Stratégique d'Orientation (RSO) définissant les orientations de l'Etat, qu'il est élaboré en concertation avec l'ensemble des parties prenantes puis est soumis pour avis au Haut-Comité du Système du Transport Ferroviaire avant d'être transmis au Parlement... Les projets de RSO et de contrats rédigés par la SNCF sont finalisés après contrôle du gouvernement.

Pour le sujet en consultation ce jour, l'UNSA porte son attention sur l'essentiel du contrat stratégique pour le GPF, qui intègre les contrats opérationnels, et qui doit :

- garantir la cohérence des objectifs et des moyens assignés au groupe public ferroviaire,
- déterminer les objectifs imposés par l'Etat à l'Entreprise et au groupe en termes de qualité de service,
- consolider les trajectoires financières et le développement durable et humain des contrats...

Ce contrat, également rédigé par la SNCF, est donc soumis à consultation des élus du GPF.

Les engagements de SNCF Réseau, de SNCF Mobilités et de l'EPIC de Tête sont définis dans le périmètre du groupe, y compris le développement international rattaché, mais à l'exclusion des filiales.

Nous rappelons ici de manière très synthétique les objectifs essentiels du contrat stratégique :

[Tapez ici]

5 objectifs stratégiques transverses...

- La sécurité, une priorité absolue,
- La sureté du mode ferroviaire,
- L'amélioration de la qualité de service,
- La préservation de l'unité du GPF comme levier de création de valeur,
- Le développement de l'activité internationale.

...et 3 objectifs spécifiques :

- La gestion de l'Infrastructure,
- La diversification des services de mobilités des voyageurs,
- La relance du transport ferroviaire de fret.

L'UNSA prend note de ces bonnes intentions mais ne se fait guère d'illusions sur la manière dont seront abordés les différents sujets.

Quand la Direction dit, voire écrit, souhaiter une maîtrise de l'endettement du GPF en renonçant à certains projets générant une dette ou en réduisant les coûts, nous savons comment se transcrivent ces objectifs : par des réductions de budget et des suppressions de postes. Et, s'il est probable que la transformation du digital puisse accentuer notre compétitivité et nos services, que la rentabilité souhaitée du patrimoine immobilier puisse améliorer les comptes, le traitement de la dette, aujourd'hui non résolu, va peser de tout son poids et rendre bien difficile le travail des cheminotes et des cheminots au quotidien.

Concernant le contrat de performance cadrant les orientations stratégiques de l'EPIC SNCF RESEAU

Les contraintes communautaires mais également la concurrence intermodale, la situation économique générale, voire le contexte sureté, imposent à adapter le système ferroviaire pour répondre à ces nouvelles références et pour donner au mode ferroviaire les moyens de s'ouvrir vers l'avenir.

Nous considérons que pour le mode ferroviaire un réel avenir est possible. En matière d'aménagement du territoire et de développement durable le ferroviaire garde toute sa pertinence ; l'UNSA à toute légitimité pour peser sur les choix politiques et stratégiques en la matière.

Nous rappelons que notre action syndicale porte principalement sur les salariés de la branche, nous considérons que les salariés sont les acteurs incontournables de l'indispensable revitalisation du secteur. Nous les plaçons au cœur de nos réflexions.

Comme nous le savons, la production ferroviaire s'inscrit dans ce que l'on appelle communément : « le temps long », en contrepartie cela impose la

[Tapez ici]

patience et la tolérance, notamment pour ce retard sur le calendrier de présentation du contrat ETAT/SNCF RESEAU.

Les conclusions des assises du ferroviaire datent de 2012, la problématique du financement du ferroviaire était clairement posée et le traitement de la dette de RESEAU mis au centre de la résolution de l'équation financière du système ferroviaire. La loi portant réforme du ferroviaire du 4 août 2014 prévoit un engagement contractuel entre l'Etat et SNCF RESEAU, permettant une vision à long terme sur le réseau ferroviaire. Par courrier du 25 novembre 2016, l'UNSA-Ferroviaire a formellement interpellé le Secrétaire d'Etat aux Transports afin de faire respecter ses engagements sur la finalisation des contrats cadres ETAT/SNCF et plus particulièrement sur les arbitrages financiers en la matière.

Sur le contrat en soi : nous partageons les priorités fixées par l'Etat, toutefois avec quelques remarques sur chaque item :

Priorité à la sécurité ferroviaire

Le renforcement de la sécurité ferroviaire et l'amélioration de la qualité de production dépendent largement de la modernisation du Réseau Ferré National.

La capacité de l'Etat à désendetter SNCF Réseau et à financer le rajeunissement de l'Infrastructure sera primordiale.

Aménagement du territoire

Compte tenu des fortes disparités entre les lignes TER, l'expérimentation de la concurrence risque de reproduire le scénario du Fret où la concurrence s'est focalisée sur les trains entiers et a provoqué la quasi-disparition du wagon isolé.

Une mise en concurrence sur les lignes TER qui apportent le plus de recettes, en laissant à SNCF Mobilités la totalité des lignes les moins fréquentées provoquerait rapidement l'abandon du mode ferroviaire sur les lignes capillaires (12.000 Km aujourd'hui). Les Régions devront y être attentives.

Concernant SNCF Mobilités, il faut trouver un équilibre entre l'exigence de compétitivité vis à vis de la concurrence (modale et intermodale) et la mission d'aménagement du territoire

Qualité de service

Pour une activité de service, l'aspect qualité est selon nous déterminant pour développer le transport ferroviaire. Cette vision prend plusieurs dimensions :

- La qualité des sillons,

[Tapez ici]

- Le confort du matériel roulant,
- L'accessibilité aux offres,
- L'accessibilité des installations,
- Les prix,
- Etc..

L'ensemble de ces éléments, liste non exhaustive, est nécessaire pour attirer les usagers vers ce mode de transport, en particulier dans un contexte de concurrence multimodale qui se développe rapidement. Nous considérons que les six objectifs stratégiques convenus entre l'Etat et la SNCF s'inscrivent dans une volonté de pérenniser ce mode de transport.

Ce contrat traduit un engagement sans précédent des pouvoirs publics qui marque un tournant majeur pour l'activité ferroviaire. Cette trajectoire permettra à SNCF RESEAU de mener une véritable politique de rénovation du réseau et rattraper le retard accumulé dans la capacité du réseau. Ce contrat nous engage collectivement pour la relance du ferroviaire.

Pour autant de nombreuses incertitudes subsistent sur la consistance cible du réseau et pose clairement la question sur la pérennité des lignes classées 7 à 9. L'engagement de l'Etat repose sur une forte productivité et ne garantit aucune vision sur le dimensionnement du réseau. L'effort financier est selon nous insuffisant pour sauver toutes nos lignes.

Toujours sur le financement, l'UNSA regrette qu'aucun engagement ne soit pris sur la dette existante. Du seul fait de la dette à ce jour la situation va s'aggraver de 16,8 milliard sur la période du contrat, due aux frais inhérents à celle-ci. Dès lors, l'évolution des taux d'intérêt, aujourd'hui exceptionnellement bas, devient un facteur à risque.

Nous restons également dans l'attente du décret de la « règle d'or » qui tarde à sortir.

Nous soulignons également une injonction paradoxale entre la volonté de faciliter l'accès aux sillons et améliorer la performance industrielle dans la régénération du réseau. Des arbitrages s'imposeront naturellement.

Pas de trajectoire sociale !

Sur la question sociale, sur laquelle, en tant qu'organisation syndicale responsable, nous avons un regard particulier, nous ne pouvons que déplorer l'absence de trajectoire sociale dans ce contrat. Nous savons que nos métiers, notamment liés à un haut niveau de sécurité, imposent des compétences particulières. Nous connaissons la démographie du corps social de l'Entreprise historique qui compose aujourd'hui la grande majorité des cheminots. Ce contrat reste muet sur la GPEC, la capitalisation et la transmission des compétences rares, l'accompagnement du changement

[Tapez ici]

numérique et métier. Il ne traduit pas une volonté d'embauches pourtant nécessaires au regard de la charge qui va croître durant la durée du contrat. Bien au contraire, il invite à réaliser de la productivité supplémentaire dans une activité, notamment à maintenance et travaux, déjà exsangue en ressources.

Plus inquiétant, ce contrat « sacralise » l'externalisation et la sous-traitance. En effet, en contractualisant le passage de la culture du « **FAIRE** » à une volonté de « **FAIRE-FAIRE** », (article V.1 du contrat) les craintes sur les emplois au statut sont avérées.

Les uns et les autres autour de cette table, dans cette instance comme dans d'autres, dépensent beaucoup d'énergie à expliquer nos visions respectives sur l'évolution du ferroviaire. Il convient aujourd'hui, au regard de ces contrats décennaux, de mesurer les conséquences sociales sur le statut des cheminots par le fait de la validation de l'accord collectif du 30 décembre 2015 sur le recrutement dans le GPF.

Les opposants farouches à la réforme du ferroviaire porteront une responsabilité importante sur la baisse inéluctable de l'emploi à statut à la SNCF.

Compte tenu de ces éléments, l'UNSA votera contre lors de la consultation.

Vote lors de la consultation :

POUR	CONTRE	ABSTENTION
CFDT	CGT UNSA SUD-Rail	

Quelques chiffres clés du contrat :

Productivité sur 10 ans : 1,242 milliards d'€

Investissements :

- Investissement de renouvellement : 27,9 Mds€
- Mise en conformité : 4,5 Mds€
- Investissement industriel : 1,8 Mds€

Dettes :

- 2016 45 Mds€
- 2026 63 Mds€

Les contrats sont disponibles à la fédération.