



## **EDITO** CONVENTION COLLECTIVE NATIONALE DU FERROVIAIRE

**L'UNSA valide le champ d'application et préserve ainsi la maintenance du matériel roulant dans le domaine ferroviaire**

La Loi du 04 août 2014 précise que toutes les Entreprises Ferroviaires ayant comme activités principales :

- le transport de marchandises ou de voyageurs;
- la gestion, l'exploitation et la maintenance des installations;

entrent dans le champ d'application de la Convention Collective Nationale du ferroviaire.

Dans le cadre des négociations, ce champ est complété par :

- la maintenance (hors réparation) du matériel roulant;
- l'exercice des tâches de sécurité définies réglementairement.

Par courrier du Ministère des Transports, l'obligation **revendiquée par l'UNSA**, dès les premiers échanges sur le champ d'application lors de la réunion de la Commission Mixte Paritaire du 23 avril 2014, **demandant à chaque entreprise de détenir un certificat de sécurité est garantie.**

### **Sommaire :**

- Edito
- Congrès UNSA
- Trains d'Equilibre du Territoire
- Infos Régionales et Locales

Il convient de préciser que chaque activité ne peut être couverte **que par une seule Convention Collective**. Les demandes formulées par certains de voir la restauration ferroviaire, la manutention et le nettoyage ferroviaire, les salariés des CE/CCE entrer dans la convention ferroviaire est assez démagogique ! (sauf si les commissions paritaires de ces activités en font la demande, ce qui n'est pas le cas...)

Pour les Établissements du Matériel SNCF, ces derniers entrent dans l'activité principale du Groupe Public Ferroviaire et sont couverts de facto par la CCN. Les amendements **déposés par l'UNSA au cours de l'élaboration de la Loi du 04 août 2014** permettant de conserver un GPF intégré, trouvent là tout leur sens !

L'unsa s'inscrit dans une démarche positive de négociation, seul rempart face au dumping social débridé. Il n'est pas inutile de rappeler que faute d'accord en 2016 entre partenaires sociaux, le contenu de cette convention de branche sera décidé unilatéralement.

Le syndicalisme en positif de l'UNSA Ferroviaire (née le 24 mars dernier ) prend ici toute sa dimension.

**Laurent LEGAY**





## Congrès du 24 mars 2015 L'UNSA-Ferroviaire est née

*Un congrès extraordinaire de l'UNSA-Cheminots s'est tenu le mardi 24 mars à Paris.*

Le thème principal était l'évolution de l'UNSA-Cheminots vers l'UNSA-Ferroviaire.

L'UNSA est en progression constante, aussi bien dans le périmètre SNCF que dans celui de la nouvelle Branche Ferroviaire qui se construit.

Dans le cadre des discussions sur le projet de loi portant réforme du Ferroviaire, l'UNSA a pris une nouvelle dimension en contribuant activement à l'évolution du texte initial.

Les Cheminots, les salariés du Groupe Public Ferroviaire SNCF et les salariés de la Branche Ferroviaire ont besoin d'une organisation syndicale responsable et pragmatique, qui pratique le syndicalisme en positif.

**Dans ce contexte et compte tenu des évolutions, l'UNSA-Cheminots a pris le nom UNSA-Ferroviaire à l'unanimité des suffrages exprimés et 98 % des inscrits.**

**L'UNSA-Ferroviaire inscrit une nouvelle page dans son histoire et celle du syndicalisme du ferroviaire.**

## CONGRES NATIONAL UNSA 2015

**1200 délégués hommes et femmes de toutes régions et secteurs d'activités, du privé et du public, se sont donnés rendez-vous à Montpellier début avril 2015 pour le congrès national UNSA. Une très large délégation transport (route, mer, air) et ferroviaire (SNCF/Réseau/Mobilités) y était représentée.**

La feuille de route 2015/2018 plébiscitée à la majorité absolue des délégués et le Secrétariat National renouvelé, ont été mandatés pour :

/Développer notre modèle de syndicalisme humaniste et réformiste, plaçant l'humain au cœur des évolutions et développements des entreprises.

/Développer notre modèle de dialogue social offensif et constructif au sein des Entreprises.

/Contribuer à pérenniser le modèle social français ainsi que le système des retraites, tout en réaffirmant les spécificités de chacun (Ex règle des 6 derniers mois)

/Gagner la représentativité syndicale nationale en 2017, à l'instar de nombreuses branches où comme dans le Ferroviaire, l'UNSA est déjà incontournable puisque reconnue par la Direction Générale du Travail, seconde force syndicale avec plus de 22%. (Sans tenir compte des dernières progressions électorales de l'UNSA-Ferroviaire des 6 derniers mois).



# Trains d'Equilibre du Territoire



L'UNSA est force de propositions pour la défense des Trains d'Equilibre du Territoire, liens cruciaux entre bassins d'emplois, zones touristiques et de nombreux usagers. L'UNSA accentue son lobbying auprès des pouvoirs publics...

Les Trains d'Equilibre du Territoire assurent un maillage essentiel pour bon nombre de nos usagers. Une commission chargée de réfléchir à la cohérence des TET, Corail et Intercités est mise en place par le Secrétaire d'Etat aux transports. L'UNSA porteuse de l'expertise des salariés SNCF, élaborée et accumulée par les agents du terrain et de la production, a été auditionnée par le député Philippe Duron, président de la commission.

L'UNSA a tout d'abord déploré découvrir dans la presse via les sénateurs, les préconisations alarmistes de la SNCF, quant aux niveaux de dessertes envisagées à court ou moyen terme. Rappelons que le donneur d'ordres est l'Etat, au regard des contrats le liant à la SNCF (contrats 2011/2014 et 2015/...) et de la politique d'aménagement du territoire.

L'UNSA s'est longuement exprimée concernant l'obligation de l'Etat et le financement du déficit d'exploitation annuel, au regard de la notion de Service Public au service du public. À ce jour, la SNCF paye deux taxes (la TREF et la CST) qui couvrent 94% de la contribution de l'Etat pour compenser le déficit d'exploitation, avec une contribution symbolique des sociétés autoroutières.

L'UNSA s'est vivement inquiétée de la libéralisation des transports par autocars (projet de Loi Macron), pouvant de facto concurrencer de plein fouet le ferroviaire en général, et les TET en particulier !

L'UNSA, par des échanges nourris et argumentés, a plaidé :

Pour la redéfinition d'un périmètre pérenne à l'ossature pendulaire (arrêts secondaires), inter-régionale (point d'arrêts principaux) et convergente (région parisienne). Maillage et réseau capillaire TET intelligent, complémentaire au TGV et aux TER.

Pour le maintien de dessertes de nuit principalement touristiques, répondant à un besoin des familles et culturellement ancrées au sein du ferroviaire.

Pour la réutilisation et optimisation des matériels existants (Voitures Corail ou TGV) accompagnée par nos pôles d'Ingénierie du Matériel et nos Technicentres Industriels, à l'expertise connue et reconnue.

Pour la nécessaire modernisation des services apportés aux usagers (Confort étendu, Wifi et prises électriques généralisés, toilettes standardisées, accès aux Personnes à Mobilité Réduite revus).

Pour une offre commerciale remaniée, audacieuse et démocratisée, permettant aux plus grand nombre d'utiliser ce mode de transport, alternatif et écologique.



*libres ensemble*

## CREATION D'UN ETABLISSEMENT INFRA MAINTENANCE ET TRAVAUX

Le projet de création d'un établissement Infra Maintenance et Travaux, aurait pu être l'opportunité de répondre d'une part aux difficultés rencontrées sur les établissements Infracap de Normandie et Infracap de Rouen et d'autre part de créer les conditions de répondre aux besoins importants de maintenance et de régénération du réseau Normand.

Pourtant, en partant du postulat que les difficultés viendraient essentiellement de l'organisation de la production sur deux établissements distincts, difficultés qui avait été pointées à la création de l'Établissement Logistique de Rouen, les établissements font abstraction des dysfonctionnements qu'occasionne le manque d'effectif.

En ce sens le projet porte sur une adaptation du Cadre d'organisation en réduction de 8 postes, « cohérent » avec un effectif déjà réputé insuffisant. Cette construction intellectuellement contestable, n'est évidemment pas de nature à répondre aux exigences de maintenance et de régénération du réseau.

La Gestion prévisionnelle des emplois et de compétences n'est pas appréhendée au regard de la pyramide des âges. Les départs prévisibles en retraite doivent être anticipés. Aucune réponse n'est avancée sur ce sujet.

Le problème récurrent de la tenue de l'astreinte n'est pas pris en compte.

La mobilité imposée, liée aux emplois, notamment les GU sur l'antenne du Havre engendre de réelles difficultés pour les agents.

Au regard des éléments d'information transmis par la direction les élus du CER SNCF de Normandie réunis le 16 avril en séance plénière ont émis un avis négatif sur les conséquences pour l'entreprise et les cheminots de la mise en œuvre du projet de création d'un établissement Infra Maintenance et Travaux.



### NOTATION 2015

Les commissions 2015 sont terminées, les délégués de commission UNSA font le constat suivant sur les dysfonctionnements liés au processus **de notations** :

- ⇒ les contingents « niveau » sont systématiquement attribués dans les établissements ou activités de notre Région, sans aucune possibilité d'intervention lors des commissions de notations,
- ⇒ Les périmètres de notations nationaux compliquent fortement les prérogatives des délégués de commission,
- ⇒ La direction Régionale s'est montrée fermement opposée à toutes les propositions des délégués UNSA

Nous considérons que le rôle des délégués de commission n'est pas pris à sa juste valeur et que, bien trop souvent, nous avons assisté à une parodie de négociation.

Les réunions de commission ne sont pas de simples chambres d'enregistrement, le rôle des délégués étant de représenter mais aussi de défendre les agents. Or cette année 2015 a mis en exergue une dégradation significative en la matière.

Il est impératif de revenir à un dialogue social plus constructif lors de ces instances de notations.

