

# Réforme du Ferroviaire

## Groupes de Travail UNSA Suite (et fin ?) des travaux...

Afin de préparer les négociations permettant d'aborder l'ensemble des problématiques sociales bousculées par la mise en œuvre de la loi du 4 août 2014 portant réforme du ferroviaire, l'UNSA a activé 9 groupes de travail (GT) - (voir communication n°3 du 6 janvier 2015 et LE MAG n° de janvier). Pour mémoire, ces GT abordaient les thèmes suivants :

- GT 1 : Bases du contrat de travail.
- GT 2 : Réglementation du travail.
- GT 3 : GPEC (Gestion Prévisionnelle de l'Emploi et des Compétences).
- GT 4 : Rémunération.
- GT 5 : Dividendes du travail (intéressement...).
- GT 6 : Accords collectifs.
- GT 7 : Protection Sociale Complémentaire.
- GT 8 : Instances de Représentation du Personnel et droit syndical.
- GT 9 : Qualité de Vie au Travail / Hygiène Sécurité et Conditions de Travail.

### Où en sommes-nous aujourd'hui ?

Sur les 9 GT, 2 n'ont pas encore finalisé leurs conclusions et propositions : il s'agit principalement des sujets Formation (GT 3) et CHSCT (GT 9), dont les orientations devraient être présentées fin juin. La plupart des GT sont donc suspendus, et seront réactivés en fonction des propositions d'accords dits « de transition » par l'Entreprise, pour analyse. A ce jour, cinq de ces propositions d'accords sont mis sur la table par le GPF : Logement, Temps partiel, Mixité-Egalité professionnelle, travail handicapé et Compte-épargne-temps.

A ces cinq projets s'ajoutent les deux projets d'accords sur l'intéressement (Réseau puis Mobilités) et enfin l'accord temporaire pour la gestion des instances de représentation du personnel dans la période transitoire courant du 01/07/15 jusqu'à la date des prochaines élections professionnelles (annoncées mi-novembre mais non encore officialisées).

A ce stade, l'ensemble de ces projets ne peuvent être considérés par l'UNSA que comme des documents de travail, textes « martyrs » servant de support aux négociations. Mais en préambule à ce travail de fond sur les textes fondateurs de notre contrat social, l'UNSA souhaite poser les principes de la négociation, sous-tendue par la formule : **il faut changer le cap de l'anti-tout !**

**Par son travail innovant et collectif, l'UNSA-Ferroviaire est en mesure de présenter de multiples amendements et propositions, qui vont du détail à la mesure de fond.**



UNSA-Ferroviaire

56, rue du Faubourg Montmartre • 75009 PARIS

Tél : 01 53 21 81 80 • Fax : 01 45 26 46 65 • federation@unsa-ferroviaire.org



L'UNSA-Ferroviaire l'a à maintes fois écrit et rappelé : repousser toujours et encore la mise en œuvre d'une réforme du système ferroviaire sous prétexte qu'elle ne présenterait pas toutes les garanties, notamment sur le champ social, n'est pas la voie à suivre.

Hurler avec les loups, dramatiser, effrayer, travestir le futur et rester figé dans le passé, ou faire croire aux chimères d'un autre monde possible, est incohérent avec le pragmatisme cher à l'UNSA-Ferroviaire. Notre organisation, tournée vers le dialogue, regarde avec lucidité les réalités économiques ambiantes, tout en veillant à ce qu'elles n'induisent pas une détérioration du cadre social.

Lorsque l'UNSA s'engage sur la voie de la négociation au soir du 13 juin 2014 en signant les accords dits « de modernisation », elle sait qu'elle choisit une voix dissonante par rapport à la contestation ambiante et systématique, certes spectaculaire, mais tout aussi démagogique qu'inefficace. Elle mise sur la responsabilité face à la nécessité du maintien à flot et du redressement d'un secteur dépendant de fonds publics dans un contexte de crise économique et budgétaire et de raréfaction des ressources. Nier cette réalité, c'eût été être aveugle et sourd aux difficultés du quotidien de très nombreux français. La réforme promue par la loi du 4 août n'est pas celle des « cheminots », c'est celle du transport ferroviaire et de sa pérennité au service des Français. La voie de la contestation et de l'obstruction permet surtout à ses adeptes de se dédouaner de toute responsabilité pour le présent et l'avenir, solution bien commode et confortable face au contexte actuel : l'Etat, c'est-à-dire les français, doivent payer ; ce ne serait pas de la responsabilité des salariés du ferroviaire, et principalement de leurs syndicats représentatifs, d'en assumer l'explication ou le portage...

Mais, ce 13 juin 2014, l'UNSA-Ferroviaire sait aussi qu'en contrepartie, l'Actionnaire (l'Etat, en la personne de Frédéric CUVILLIER) s'engage vis-à-vis d'elle vers un syndicalisme d'une toute autre dimension : celui qui privilégie la négociation à l'affrontement systématique, dont la grève est devenue le seul moyen d'expression quelles qu'en soient les conséquences. A trop mobiliser ce mode de revendication, il s'étirole et perd ses effets. **Qu'ont d'ailleurs obtenu les promoteurs de grèves depuis que le processus de réforme du système ferroviaire français est en cours ?**

## La réponse est claire : RIEN !!!

L'UNSA-Ferroviaire sait aussi que la nouvelle Entreprise redéfinie désormais en Groupe Public Ferroviaire, étroitement dépendante de sa tutelle, est en partie dépendante de l'orientation que cette dernière lui donne.

C'est donc dans un esprit directement inspiré des bases mêmes de l'accord de modernisation du 13 juin 2014 que l'UNSA-Ferroviaire a abordé les premières entrevues avec le GPF au sujet du chantier social majeur que constitue la convergence des normes entre ex-RFF et ex-SNCF.

Il s'agit dans un premier temps d'« harmoniser » les règles contenues dans 7 accords collectifs à thématique commune entre les deux entités (Mixité Egalité professionnelle, Travail Handicapé, Formation, Droit syndical, Temps de travail, CET, protection sociale complémentaire) mais aussi de traiter d'autres champs contenus dans 10 accords signés côté RFF mais ne trouvant pas leur équivalent au moins dans la forme côté SNCF (accord de base, GPEC, Mise à disposition, Equilibre vie professionnelle / vie personnelle, télétravail, méthode de négociation salariale, méthode d'accompagnement de la réforme, épargne salariale, Plan d'Epargne d'Entreprise et intéressement).

L'enjeu est plus considérable que ne voudrait le faire croire la Direction du GPF. Au-delà des règles spécifiques à fixer pour les personnels contractuels (rémunération, classification...) que l'UNSA-Ferroviaire ne considère pas comme des salariés de « seconde zone », l'enjeu de la réforme est bien que tous les sujets trouvent nécessairement une application à l'ensemble des personnels, y compris, par conséquent, aux agents relevant du Cadre Permanent.

Sur toutes les thématiques à aborder, l'UNSA-Ferroviaire a préparé depuis de nombreux mois des propositions. Elles convergent vers le progrès social, dans une attitude de responsabilité, et de prise en compte de la situation économique de l'Entreprise et des finances publiques.

Mais pour l'UNSA-Ferroviaire, la réforme du ferroviaire est avant tout l'occasion historique d'installer un niveau de dialogue social, basé sur les engagements réciproques des partenaires sociaux et sur la recherche d'équilibres issus de la concertation. C'est clairement une rupture avec les habitudes du passé, fondées sur le rapport de force et l'utilisation systématique de postures d'affrontement sans discernement, conduisant le plus souvent à des situations de blocage aux coûts sociaux et économiques mettant en péril la pérennité même du système ferroviaire national.

Au-delà du chantier de la convergence des normes sociales entre ex-RFF et ex-SNCF, le GPF doit sortir de sa vision étriquée des relations sociales en donnant toute sa place au dialogue avec la première organisation syndicale dite « réformiste » **l'UNSA**.

**L'UNSA étant la seule Organisation Syndicale présente à tous les étages des lieux de concertation.**



Dans ce sens, si la Réforme se traduit par le seul maintien des règles de l'ex-SNCF, comme écrit dans la loi, et, a fortiori, si elle devait se traduire par une régression, elle serait un échec complet sur tous les plans.

Elle entérinerait l'affaiblissement d'un système social intégré jusqu'alors globalement équitable, équilibré, et donnerait raison à tous ses détracteurs, qui pourraient alors aisément justifier d'actions impopulaires, voire agressives.

Elle préparerait par riposte le terrain à des décisions politiques encore plus brutales et qui pourraient à leur tour être justifiées par la radicalisation des pourfendeurs de l'immobilisme ou du retour en arrière.

Pour l'instant, nous n'en sommes pas là, mais les premières propositions de la Direction prennent ce chemin minimaliste ! Cependant, l'UNSA-Ferroviaire reste résolument optimiste et veut croire qu'une autre façon d'aborder les problèmes existe.

La réforme du ferroviaire, telle qu'elle a été construite, n'est pas la meilleure solution pour garantir la pérennité et la sécurité d'une offre de transport au service du plus grand nombre : ce n'est qu'une étape, certes incomplète, nécessaire mais pas suffisante à l'atteinte de ces objectifs.

C'est aux partenaires sociaux de s'en emparer pour y améliorer tout ce qui peut l'être, sans occulter un problème majeur qui subsiste : le financement du système ferroviaire, son articulation avec les modes concurrents et l'évolution du cadre réglementaire européen.

### Dans cet esprit, et pour revenir au chantier prioritaire de la convergence des normes sociales, l'UNSA-Ferroviaire a fait part à l'Entreprise des conditions de réussite des négociations :

- ✚ la Direction du GPF doit aujourd'hui dire si elle partage ou non la vision de l'UNSA-Ferroviaire, et décliner sans ambiguïté la façon dont elle entend mettre en œuvre les accords de modernisation du 13 juin 2014 : elle doit affirmer et donner des preuves que la réforme est une opportunité pour un **changement radical de nature du dialogue social** ;
- ✚ ce changement doit se traduire par une orientation marquée vers la **co-responsabilité**, les O.S. devant être associées en amont et beaucoup plus étroitement aux décisions de l'Entreprise sur le champ social ;
- ✚ la **politique contractuelle** (par accords collectifs), portée par l'UNSA-Ferroviaire doit l'emporter sur l'habitude de décisions unilatérales de la Direction. Elle répondrait à la nouvelle orientation prise en termes de dialogue social, sous réserve que l'accord collectif apporte une réelle plus-value aux salariés. Ceux-ci doivent pouvoir identifier clairement les avantages retirés et identifier les O.S. qui y contribuent par leur adhésion à l'accord, et par leur gestion responsable ;
- ✚ la notion de co-responsabilité renvoie à la notion de **co-pilotage des accords collectifs** : tout accord signé doit être piloté en étroite collaboration avec les O.S. signataires. Elles doivent pouvoir proposer, arbitrer, décider, réorienter en responsabilité les textes, au sein d'un comité qui migre d'une fonction de *suivi a posteriori* cantonné dans une posture de constat, vers celle du contrôle opérationnel de la mise en œuvre ;
- ✚ l'aspect **opposable** des accords (en interne mais aussi devant la Justice) doit être réaffirmé : le refus d'application de ces textes constitue une faute de l'entité qui ne s'y soumettrait pas ;
- ✚ l'**interdépendance des accords avec d'autres textes unilatéraux** écrits par l'Entreprise doit être sous contrôle de ce comité de co-pilotage pour garantir la hiérarchie des normes et la cohérence du cadre social au sein du GPF.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, la recherche de la cohésion sociale dans le GPF est essentielle mais ne peut se satisfaire d'un rapiéçage à minima de référentiels visant à « solder » l'harmonisation sociale au nom d'un pseudo principe de réalité basé sur une approche passéiste. Pour rappel : tout accord de substitution qui, par construction, vide d'effet les accords précédents, doit être source de progrès social pour l'ensemble des salariés du GPF.

### L'UNSA pose quelques postulats incontournables :

- ✚ Pas question de laisser chaque EPIC (et même chaque activité ou domaine au sein de ceux-ci) s'affranchir des règles sociales communes aux salariés du GPF en édictant leurs propres normes ;
- ✚ Pas question de signer un accord collectif de substitution de niveau égal et a fortiori de niveau inférieur à l'existant côté SNCF ;
- ✚ Pas question de sacrifier sans contrepartie les avantages sociaux acquis côté ex-RFF qui peuvent apporter un progrès social à tous les salariés du GPF ;



- + Pas question de bâcler les négociations d'au moins 15 accords recensés, qui doivent tous être renégociés selon un agenda raisonné, le plus vite possible (d'ici le 1<sup>er</sup> juillet 2015 pour 5 d'entre-eux, et au plus tard dans les limites données par la loi du 4 août 2014 (fin décembre 2016). Pour rationaliser et rendre efficace la succession des travaux à mener, un calendrier précis s'inscrivant dans une période allant au plus tard jusqu'au 31 décembre 2016, doit être établi sans différer davantage.

L'UNSA-Ferroviaire rappelle au passage que, dans les accords collectifs, tout n'est pas qu'une question économique et financière, et relève plus souvent d'une volonté politique de mettre ou pas en œuvre des mesures de progrès social vertueuses pour tous les acteurs : salariés, Entreprise, clients.



Tant que l'engagement de la Direction du GPF ne sera pas clairement affiché afin de répondre à la hauteur des enjeux d'un dialogue social rénové (dès lors qu'il ne répondrait pas aux conditions de réussite des négociations ou qu'il constituerait un irrespect des postulats présentés), l'UNSA-Ferroviaire refusera de rentrer en négociation, laquelle n'aurait aucun sens.

## Les acteurs sociaux du GPF SNCF sont au pied du mur : à chacun de jouer son rôle !

L'UNSA-Ferroviaire a clairement identifié le sien.



UNSA Ferroviaire

56, rue du Faubourg Montmartre • 75009 PARIS

Tél : 01 53 21 81 80 • Fax : 01 45 26 46 65 • federation@unsa-ferroviaire.org