



UNSA - Union Régionale Lorraine
Gare de Metz - Porte F
Place du Général de Gaulle - 57000 METZ
☎ 03 87 62 67 64 // 📠 09 79 94 30 82 // sncf : 772 992
e-mail : unsa-cheminots.metz@wanadoo.fr

UNSA - Union Régionale Lille
25, boulevard JB Lebas – 59000 LILLE
☎ 03 59 01 69 17 // 📠 03 20 53 29 92 // sncf : 220 917
e-mail : ur.lille@unsa-cheminots.org

Relevé de conclusion de la Demande de Concertation Immédiate UNSA Réunion du 3 juin 2014

Bulletin n°9 – juin 2014

Participants

Direction

- Messieurs Nogué, Hislaire, Ambrosini et Bauden

UNSA

- Madame Girard, Messieurs Baucher, Dillenseger et Saffroy

Position de l'UNSA

L'UNSA rappelle qu'une réforme du système ferroviaire s'impose mais que le projet de loi présenté au Conseil des Ministres le 16 octobre 2013, ne répond pas aux enjeux en matière :

- d'intégration sociale,
- de financement du système,
- de traitement de la dette,
- de Gouvernance.

L'UNSA précise ses principales demandes :

1. Sur le volet social

Le recrutement des salariés au statut.

La création d'une instance Centrale au sein du Groupe Public Ferroviaire avec les mêmes attributions qu'un CCE.

L'assurance d'une gestion des activités sociales à taille humaine.

La désignation de Délégués Syndicaux Centraux compétents sur l'ensemble du GPF pour négocier des accords collectifs au niveau du GPF (salaires, ...).

2. Sur la Gouvernance

Le renforcement de l'EPIC de tête est une priorité.

Le projet de loi doit renforcer l'intégration industrielle, l'unité et la cohésion sociale du Groupe Public Ferroviaire (GPF).

Il doit préciser en particulier, les missions de l'EPIC de tête SNCF en matière de gestion de la sécurité ferroviaire, de la sûreté des personnels et des tiers et des ressources humaines.

Le pilotage et la sécurité ferroviaire doivent obligatoirement être repris dans le champ de compétence de l'EPIC de tête.

Pour l'UNSA Ferroviaire, la « filière 27 » (Transport Mouvement) doit être pilotée par l'EPIC de tête.

3. Le financement du système ferroviaire et le traitement de la dette

Des bougés significatifs sur le traitement de la dette de RFF, dont une partie doit être considérée comme une dette d'Etat.

L'institution d'un versement transport interstitiel auprès des entreprises.

La mise en oeuvre d'une Ecotaxe Poids-lourds ou d'un dispositif équivalent.

La stabilité de la politique des péages.

Positions de l'Entreprise

En réponse aux différents abordés par l'UNSA, la Direction a tout d'abord souligné que l'évolution du projet de loi relevait exclusivement des pouvoirs publics, et surtout du Parlement, qui examinera et amendera le projet à partir du 16 juin prochain.

La Direction a toutefois été amenée à partager avec l'UNSA un certain nombre d'analyses quant à l'opportunité de préciser et d'enrichir certaines dispositions du projet, soit à travers des amendements parlementaires, soit par des orientations managériales.

Les points suivants ont tout particulièrement donné lieu à échange :

1. Sur l'unité sociale du futur groupe ferroviaire

La première condition de cette unité est évidemment la continuité des contrats de travail actuels et le maintien du statut des personnels de la SNCF pour les 3 futurs EPIC.

Le récent amendement adopté en commission du Développement Durable par les députés et qui prévoit que « sans discrimination liée à leur statut d'emploi ou à leur origine professionnelle, les salariés de la SNCF, de SNCF Réseau, et de SNCF Mobilités peuvent pourvoir tout emploi ouvert dans l'un des établissements du groupe public ou dans leurs filiales » va dans ce sens.

La Direction quant à elle, estime souhaitable de pouvoir compléter les dispositions actuelles du projet de loi permettant de consolider ces premiers éléments d'unité sociale et cela notamment à travers quelques dispositions clefs en matière de représentativité syndicale au niveau du groupe public ferroviaire, de conduite au même niveau des négociations sociales importantes, ou encore de gestion mutualisée des activités sociales au niveau national et régional.

La Direction fera part de cette préoccupation aux pouvoirs publics et parlementaires concernés.

2. Sur les intentions de l'entreprise sur l'évolution des recrutements au statut

L'entreprise a réaffirmé sa volonté de respecter durablement les conditions d'embauche au statut, telles qu'elles sont actuellement prévues au RH 001 (embauche au statut des moins de 30 ans).

L'embauche de personnels non statutaires restera conditionnée par les contraintes et règles prévues au statut (condition d'âge et de nationalité notamment).

Par ailleurs, l'entreprise entend maintenir une stricte unité des contrats de travail proposés à l'embauche (pour les personnels du cadre permanent ou les contractuels) entre les 3 EPIC, ainsi qu'une forte homogénéité des procédures d'embauche, et des politiques emploi du groupe (sur le handicap, les embauches de jeunes éloignés de l'emploi, l'accompagnement des politiques publiques de solidarité – emplois d'avenir, contrats aidés – l'apprentissage..., etc.).

A cette occasion, la Direction en réponse à une interpellation de l'UNSA a donné son accord pour réexaminer les conditions de réactivation du fonctionnement de la Commission Mixte du Statut, afin notamment de pouvoir en faire un lieu de concertation régulier entre partenaires sociaux au sein de l'entreprise, tout en préservant le caractère règlementaire des dispositions statutaires.

3. Sur la consistance et les prérogatives de l'EPIC de tête

Il a été rappelé les différentes missions attribuées par le projet de loi à l'Epic SNCF :

- contrôle et pilotage stratégique, cohérence économique, intégration industrielle et unité sociale du groupe ferroviaire ;
- des missions transversales nécessaires au bon fonctionnement du système de transport ferroviaire national, exercée au bénéfice de l'ensemble des acteurs ;
- la définition et l'animation des politiques ressources humaines du groupe public ferroviaire ;
- des fonctions mutualisées exercées au bénéfice de l'ensemble du groupe public ferroviaire.

Dans le cadre de ces missions extrêmement larges, la Direction a souligné le rôle crucial qui serait joué dans le futur ensemble par les fonctions transverses ou fonctions supports (RH, finances-gestion, achats, informatique, juridique, communication, ...). Elles contribueront au quotidien à l'unité sociale et fonctionnelle du groupe.

Il a été également précisé que les centres de services partagés resteraient très largement mutualisés entre les 3 EPIC et resteraient positionnés au niveau de l'EPIC de tête, la gestion des cursus et carrières des fonctions transverses restant animée par celui-ci. A titre d'exemple, les services RH comme l'Action Sociale, le Logement, la Médecine du Travail, de Soins ou d'Aptitude, la paye et la gestion administrative resteront positionnés au niveau de l'EPIC de tête, au service de l'ensemble des personnels du groupe.

La Suge, comme prévu dans le projet de loi, restera également positionnée au niveau de l'EPIC de tête, son action étant conduite au service des différents opérateurs ferroviaires intervenant sur le réseau. A titre d'illustration, les services partagés du futur groupe, logés au sein de l'EPIC de tête pourraient selon nos estimations récentes regrouper plus de 9000 personnes.

4. Pilotage de la sécurité et de la filière 27

Conformément aux dispositions du projet de loi, la Direction entend assurer le pilotage de la filière 27 au niveau de l'EPIC de tête : définition des prérequis et du contenu des postes, et conditions d'accès aux fonctions opérationnelles, suivi des formations professionnelles, supervision des parcours professionnels types et accompagnement des mobilités inter-EPIC.

5. Sur la réglementation du travail.

La direction et l'UNSA sur ce sujet ont convenu :

- Que le sujet de la réglementation du travail ferait l'objet d'une double négociation avec l'Etat sur le décret-socle et son contenu, puis entre partenaires sociaux dans le cadre de la future convention collective. Or, ces négociations ne seront pas ouvertes avant plusieurs mois et n'aboutiraient pas avant le premier semestre 2015 au plus tôt.

- Que les comparaisons faites dans certaines communications syndicales entre le RH 077 et la réglementation applicable chez nos concurrents actuels, visant à dramatiser les conséquences pour les cheminots d'un futur accord de branche, sont fallacieuses et manipulatoires. La direction a rappelé que la future réglementation du travail de la SNCF sera l'addition du code du travail + une nouvelle convention collective plus protectrice que l'actuelle + aussi certaines dispositions propres à l'entreprise.

6. Financement du système ferroviaire et traitement de la dette

La Direction a pris acte des attentes exprimées par l'UNSA sur le sujet.

Fait à La Plaine Saint Denis, le 4 juin 2014



Soutenue par la

