

ASSEMBLÉE NATIONALE

13 juin 2014

RÉFORME FERROVIAIRE - (N° 1990)

Commission	
Gouvernement	

Adopté

AMENDEMENT

N ° 386

présenté par

M. Pauvros, M. Duron et les membres du groupe socialiste, républicain et citoyen

ARTICLE PREMIER

Après l'alinéa 41, insérer les trois alinéas suivants :

« *Art. L. 2101-6.* – Par dérogation aux deux premiers alinéas de l'article L. 2143-5 du code du travail, le délégué syndical central est désigné au niveau de l'ensemble des établissements publics constituant le groupe public ferroviaire. Ce délégué syndical central est désigné par un syndicat qui a recueilli au moins 10 % des suffrages dans les conditions définies à l'article L. 2122-1 du code du travail, en additionnant les suffrages de l'ensemble des établissements publics constituant le groupe public ferroviaire.

« Les négociations obligatoires prévues par le même code se déroulent au niveau de la SNCF pour l'ensemble du groupe public ferroviaire.

« Par dérogation à l'alinéa précédent, les négociations prévues à l'article L. 2242-12 du même code se déroulent respectivement au niveau de la SNCF, de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités. Pour ces négociations, les organisations syndicales représentatives au niveau de chaque établissement public mandatent spécifiquement un représentant choisi parmi leurs délégués syndicaux d'établissement. La représentativité des organisations syndicales au niveau de l'établissement public est appréciée conformément aux règles définies aux articles L. 2122-1 à L. 2122-3 du même code en prenant en compte les suffrages obtenus dans l'ensemble des établissements de l'établissement public concerné. La validité des accords mentionnés aux 1° et 2° de l'article L. 3312-5 et aux 1° et 2° de l'article L. 3322-6 du même code est appréciée conformément aux règles définies à l'article L. 2232-12 du même code, en prenant en compte les suffrages obtenus dans l'ensemble des établissements de l'établissement public concerné. ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le présent amendement vise à favoriser une plus grande intégration sociale du groupe public ferroviaire mis en place dans le cadre de ce projet de loi en proposant une centralisation du dialogue social au niveau du groupe public ferroviaire.

L'intéressement reste au niveau de chaque EPIC compte tenu des obligations européennes imposant l'indépendance du GIU en matière de budget et de personnel. En effet, l'article 4§2 de la directive 2012/34 précise que « le gestionnaire de l'infrastructure est responsable de son organisation, de sa gestion et de son contrôle interne ».