



N/réf : LLF/LLF/18258

AUTOROUTES :

FUSION DES BRANCHES

Par ordonnance n°2017-1385 en date du 22 septembre 2017, le Gouvernement a décidé de l'accélération d'une réforme d'ampleur concernant la fusion des branches professionnelles.

La branche des sociétés d'autoroutes compte deux IDCC, le 1014 et le 2583 : l'IDCC 1014 qui date de 1979 concerne les anciennes SEMCA (sociétés d'économie mixte) et l'IDCC 2583 qui date de 2006 concerne l'ensemble des sociétés d'autoroutes constituant la branche professionnelle.

L'IDCC 1014 numérote la Convention Inter-entreprises de 1979 et l'IDCC 2583 numérote la Convention Collective Nationale.

Qu'est-ce qu'un IDCC ?

C'est un code unique attribué par le ministère du travail permettant d'identifier une convention collective.

En 1979, avant l'heure de la privatisation des sociétés d'autoroutes, il n'existait qu'un seul texte régissant les relations de travail entre les agents et les sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes. Ce texte fut déposé à l'époque au Ministère du Travail et numéroté comme s'il s'agissait d'une convention collective, ce qu'il n'était pas puisqu'il n'existait pas de branche constituée comme telle. COFIRROUTE, créée en 1970 n'était d'ailleurs pas signataire de cette convention inter-entreprise.

Les privatisations des sociétés d'autoroutes ont commencé en 2002 sous le gouvernement Jospin par la privatisation partielle d'ASF puis se sont succédées jusqu'aux privatisations de la période 2005-2007 sous le Gouvernement de Villepin.

Une des conditions à la privatisation du réseau autoroutier a été de créer une branche professionnelle des sociétés d'autoroutes qui s'est concrétisée par la rédaction en 2006 de la Convention collectives des sociétés et des ouvrages d'art à péage. Seuls le tunnel du Mont Blanc et le tunnel du Fréjus n'appliquent pas cette nouvelle CCN car non privatisés.

A compter de 2006, les sociétés d'autoroutes appliquent donc deux textes :

- la CCN qui s'impose à elles puisqu'une Convention Collective Nationale est un texte de portée supérieure régissant les relations de travail entre salariés et entreprises du secteur privé relevant d'une même branche professionnelle,
- la Convention Inter-entreprises de 1979 pour celles qui en sont signataires.

En droit (et d'une manière générale, car d'autres dispositions sont depuis venues contredire ce principe), on applique le « principe de faveur » qui dit qu'entre deux textes de portée différente, s'appliquent à l'intéressé, les mesures les plus favorables.

C'est donc ce principe qui prévaut dans la branche des sociétés d'autoroutes et qui, pour le moment, ne semble pas devoir être remis en cause.

La Sous Commission de restructuration des branches de la Direction Générale du Travail, qui a commencé son travail de réduction des branches professionnelles depuis de longs mois maintenant, s'est interrogée sur l'existence de deux IDCC pour la branche des autoroutes. A cette Sous Commission, siègent des membres de l'administration et des représentants des organisations syndicales représentatives. La Confédération FO y siège donc et nous y représente.

La Sous Commission se réunit en groupe de travail technique pour débattre des fusions de branche et en session officielle pour entériner les décisions.

Un des principes retenu par la Sous Commission est de dire que dans le cas d'une fusion de branche, les organisations patronales et les organisations syndicales des branches concernées par la fusion ont l'obligation de renégocier les



textes visés. Le risque est donc grand d'une renégociation par le bas et notamment de perdre tous les avantages inscrits dans la Convention Inter-entreprises de 1979.

Dans les groupes de travail technique, FO a fait valoir sa position concernant la branche des autoroutes :

- Deux IDCC existent, le 1014 et le 2583, l'IDCC 1014 correspondant à la Convention Inter-entreprises de 1979 et l'IDCC 2583 correspondant à la Convention Collective Nationale,
- Deux textes de nature différentes s'appliquant aux mêmes salariés mais qui se complètent.

Nous avons donc défendu la position consistant à ce que la DGT acte la désactivation de l'IDCC 1014. La désactivation acte simplement la suppression de la numérotation, la convention inter-entreprises continuant de s'appliquer dans les entreprises qui en sont signataires.

Dans sa réunion du groupe technique du 13 novembre 2018 et après examen, la DGT confirme que l'IDCC 1014 est bien un accord inter-entreprises et propose de désactiver le numéro d'IDCC.

Les organisations syndicales ont fait part de leurs craintes sur les conséquences et l'opportunisme des organisations patronales de profiter de cette désactivation pour dire qu'il faut renégocier.

La DGT a bien confirmé qu'une suppression d'IDCC n'entraîne pas de renégociation automatique. La désactivation n'a aucune conséquence sur le contenu de l'accord inter-entreprise. Pour rassurer les OS, la DGT a proposé d'écrire à l'ASFA, pour leur expliquer.

La Sous Commission se réunit le 18 décembre 2018 pour rendre son avis officiel.

Lors de la réunion de la commission paritaire du 11 décembre 2018, l'ASFA s'est engagée à suivre les préconisations de la DGT.

Sans présager de l'avis de la Sous Commission, nous ne pouvons que nous féliciter de la tenacité des membres des organisations syndicales confédérées à tenir une position ferme et argumentée pour faire en sorte que la DGT entende les argumentaires élaborées par les fédérations siégeant à la commission sociale de la branche des autoroutes.

Nulle organisation syndicale ne peut se prévaloir d'avoir mieux argumentée que l'autre quand on sait comment se déroule un groupe technique ministériel mais chacune peut se féliciter d'avoir contribué à ce que l'application du Droit continue de perdurer au niveau de la branche professionnelle des sociétés d'autoroutes. Tout cela dans un seul but : préserver les intérêts des salariés des autoroutes !

Paris, le 12 décembre 2018