



Paris, le 13 septembre 2021

13 septembre 2021

68^e CPPNI

Délégation UNSA-Ferroviaire :

- ✓ Didier MATHIS
- ✓ Florent MONTEILHET
- ✓ Fabrice CHARRIÈRE

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs,

Nous arrivons à quelques jours de la fin de l'été, un été « socialement » compliqué, car nous avons eu à gérer les annonces du Président de la République du 12 juillet dernier et leur déploiement sur le terrain ferroviaire. Si globalement tout s'est assez bien déroulé, nous constatons que dans certaines Entreprises Ferroviaires, la pédagogie que nous avons prônée puis revendiquée à l'**UNSA-Ferroviaire** n'a pas toujours été appliquée à bon escient, à l'instar de méthodes baroques pour obtenir le statut de certains salariés concernant le « pass sanitaire ». Il est important que ces dysfonctionnements cessent et que les communications relatives à l'application de directives, pourtant claires, soient bien partagées auprès des salariés. Selon nous, il ne sert à rien de tenter de braquer les salariés les uns contre les autres pour obtenir ce précieux sésame, car le sujet est suffisamment clivant comme ça et finalement, c'est toute la production ferroviaire qui s'en est trouvée, au final, dégradée.

Durant l'été, nous avons pu prendre connaissance de la nouvelle version du bilan social 2020 de la Branche ferroviaire : nous tenons à souligner la qualité du travail réalisé par les équipes de l'UTP. Il nous apporte des éclairages sur les « principales données chiffrées » permettant d'apprécier la situation et la vigueur de notre Branche. On y retrouve des focus, singulièrement sur la **formation** (pilier indispensable de la sécurité), sur la **durée** du travail, sur l'égalité **professionnelle** entre les femmes et les hommes, l'absentéisme et l'inaptitude, la nature des postes de notre Branche ferroviaire et également les **effets et les conséquences sociales** de la crise sanitaire COVID19. Nous regrettons, comme c'est le cas depuis 3 années, que seulement 13 sociétés aient répondu au questionnement de l'UTP. Selon l'**UNSA-Ferroviaire**, si la formation représente 6,18 % de la masse salariale, ce chiffre nous semble en totale adéquation avec le haut niveau d'exigence en matière de sécurité dans un secteur industriel qui fonctionne 365 jours sur 365 et 24 heures sur 24. Nous regrettons cependant qu'il ne soit pas fait, depuis 2020, une différence entre les salariés à statut (particulier) et ceux sous contrats CDI. Nous pouvons quand même noter la faible augmentation de la féminisation qui s'élève seulement à 0.2 %. Nous exhortons les EF à fournir un signal fort pour faire augmenter ce niveau de manière plus ambitieuse. Le bilan revient également sur le dispositif « ProA » qui a été frappé d'opposition rendant invalide cet accord : notre Branche n'a donc pas pu bénéficier d'un dispositif de promotion ou de reconversion par alternance...

Maintenant, tournons-nous vers l'avenir. L'**UNSA-Ferroviaire** prend acte des propositions de cadrage pour la période de 2021 à 2023 concernant la négociation de la Convention Collective de la Branche ferroviaire et adressées par l'UTP. Si la réunion tripartite a répondu à notre demande syndicale, il n'en demeure pas moins que le format et le temps consacré par le Gouvernement n'étaient pas les plus adaptés... Quoi qu'il en soit, cette réunion a le mérite d'avoir permis de (re)tracer l'ordonnancement de nos travaux et des chantiers pour les mois et années à venir.

Pour rester sur la planification de nos travaux actuels, nous devons avoir enfin l'intervention de la mission Facilités de Circulation (FC). Après de nombreux soucis techniques et dommageables (perte totale du réseau SFR dans l'ensemble

du Ministère, le 7 juillet dernier), nous avons dû ajourner notre CPPNI. L'**UNSA-Ferroviaire** aurait apprécié que les missionnés par le Gouvernement puissent intervenir lors de cette plénière et cela avant la finalisation de leur rapport sur les Facilités de Circulation. Rapport que nous avons reçu officiellement, il y a quelques jours à la fin août, **c'est pour nous, en quelque sorte, notre cadeau social explosif pour la rentrée...** Si ce rapport doit nous être enfin présenté ce jour, il n'est pas question de le bâcler... Si ce rapport pose les bases de nos prochaines négociations avec l'UTP sur l'éventuelle extension aux salariés transférés des FC, il n'en demeure pas moins, que nous ne saurons pas concevoir de pertes de droits dans le "*sac à dos*" des salariés transférés, ainsi que pour les autres salariés.

À date, ce qui est maintenant acté par l'Inspection Générale des Finances (IGF), l'Inspection Générale des Affaires Sociales (IGAS) et le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD), c'est l'existence de quatre scénarios, à savoir :

1. L'extension des Facilités de Circulation à l'ensemble de la branche ferroviaire ;
2. Le maintien des Facilités de Circulation pour le salarié transféré, mais le passage à une réduction de 30 % pour le conjoint et les enfants, et la suppression de l'avantage pour les ascendants ;
3. Le maintien des Facilités de Circulation pour le seul salarié transféré ;
4. Le remplacement des Facilités de Circulation par un versement forfaitaire annuel au salarié transféré (en tenant compte de la composition familiale).

À maintes reprises, l'**UNSA-Ferroviaire** a rappelé qu'il nous paraît incontournable et essentiel que l'ensemble des salariés travaillant ou ayant travaillé pour le mode ferroviaire soit soumis aux mêmes règles et droits sociaux. Ces règles doivent s'étendre à TOUTES les Entreprises Ferroviaires (EF), mais également à celles qui disposent d'établissements travaillant majoritairement pour le ferroviaire. Vous aurez ainsi facilement compris dans quel sens ira notre échange. Car le maintien des **marqueurs du corps social** tels que les Facilités de Circulation est un signal d'appartenance important. Des accords existent entre

les réseaux européens. Il sera nécessaire de mettre en place des accords comparables entre les entreprises de la Branche ferroviaire.

Pour mémoire, la période de 2009 à 2012 a fait l'objet de nombreux travaux sur le thème de la libéralisation du transport ferroviaire. Les rapports GRIGNON, MARITON, SAVARY, HAENEL, DUTHEILLET de LAMOTHE, mais également les conclusions du Centre d'Analyse Stratégique, du Conseil Économique Social et Environnemental et les travaux des assises du ferroviaire sont venus alimenter les réflexions en la matière. Aujourd'hui, l'audition de la mission et ce volumineux rapport vont nous éclairer pour mettre en œuvre la continuité des droits et SURTOUT parvenir à faire infléchir le mandat de l'UTP sur les FC au-delà de celui de 2018.

Quoi qu'il en soit, nous retenons que ce sujet est MAINTENANT soumis à une négociation de Branche ferroviaire et que chaque acteur autour de la table devra prendre ses responsabilités et ne pas offrir en cas d'échec, une nouvelle fois, la main au Ministère pour légiférer sur nos droits.

Enfin, le décret sur les **Classifications et les Rémunérations** de la branche ferroviaire a été publié au Journal Officiel le 27 août dernier. Pour mémoire, c'est la juste suite de l'ordonnance du 20 janvier dernier par laquelle le Gouvernement comblait temporairement, pour une durée de 36 mois, l'échec de nos deux années de négociations sur ce sujet. Si nous ne revenons pas sur les pertes sociales qu'a provoquées cette opposition, il faut rappeler que l'UTP a également, par sa recommandation patronale, sanctionné très durement les signataires en réduisant le « filet de sécurité » que nous avons négocié si durement. Pour l'**UNSA-Ferroviaire**, il est inconcevable qu'un même secteur d'activité ferroviaire soit soumis à deux réglementations différentes, créant les conditions d'une concurrence basée sur le dumping social. Si le Gouvernement a, lui, pris ses responsabilités en légiférant par ordonnance, comme le permettent le Nouveau Pacte ferroviaire et la Loi d'Orientation sur les Mobilités (LOM), sur la recommandation patronale timorée de l'UTP, nous sommes toutes et tous en responsabilité pour trouver un accord de haut niveau socialement par la voie de la négociation, avant le 20 janvier 2024. Cette fois-ci, le rendez-vous est inscrit dans la Loi et nul, ici, ne peut l'ignorer...

À ce titre, nous vous rappelons que depuis 2013, nous nous inscrivons comme un véritable partenaire actif de la négociation collective.

Depuis le 7 septembre, nous connaissons le nom de la ligne qui sera la première mise en concurrence : il s'agit de l'axe TER Marseille-Toulon-Nice qui deviendra ainsi le premier laboratoire ferroviaire français pour Transdev, ce qui est, au passage, un coup dur pour tous les salariés de l'opérateur historique. Maintenant et en responsabilité, nous aurons à travailler ensemble sur l'aspect social car 2025, c'est demain.

Une fois de plus, l'**UNSA-Ferroviaire** exhorte les adhérents de l'UTP à étudier attentivement lors de leurs embauches les candidatures des salariés du secteur ferroviaire qui sont laissés sur le quai faute de restructuration d'entreprises comme Thello.

Comme il est important de se souvenir du passé, l'**UNSA-Ferroviaire** continuera de s'inscrire comme un partenaire syndical actif et force de proposition constructive.

Et comme le dit Alain Leblay : « *dans toute négociation, mieux vaut être la solution que le problème* ».

Merci pour votre écoute.

Présentation du bilan de l'Observatoire Paritaire de la Négociation Collective

Pour rappel, l'OPNC a été installé en 2020. Deux rapports ont été réalisés par le secrétariat de l'OPNC, qui est assuré par l'UTP.

2 thèmes sont abordés :

- L'analyse des accords collectifs d'entreprise reçus ;
- L'analyse des demandes d'ouverture de négociations au niveau de la branche.

L'UTP a salué le travail de négociation, dans la Branche, de l'UNSA-Ferroviaire qui, en 2020, a signé 68 % des accords reçus par le secrétariat de l'OPNC.

À ce titre, 13 accords ont été signés par notre OS dans les entreprises dont la taille oscille entre 50 et 249 salariés.

L'UNSA-Ferroviaire est également l'Organisation Syndicale qui a signé la majorité des accords reçus dans les entreprises de 250 salariés et +.

À la suite de nombreux questionnements, l'UTP va améliorer son recensement d'accords en basant ses recherches avec l'aide de l'IDentifiant de la Convention Collective (IDCC) n° 3217.

Présentation des travaux de la mission relative aux Facilités de Circulation

En préambule, la mission interministérielle sur les FC rappelle qu'elle a été missionnée à la demande de 2 OS (l'UNSA et la 4^e OS) et de l'UTP. Elle avait pour but d'identifier les aspects **sociaux** et **fiscaux** de nos FC, ainsi que de matérialiser **l'avantage en nature de ceux-ci**.

La mission a été limitée dans ses travaux par le manque de chiffres qu'elle a pu obtenir. À ce titre, elle nous signale qu'il est impossible de pouvoir chiffrer précisément ses travaux sur le périmètre TER.

Pour la mission, à la lecture de l'article L2121-27, cet article nous oblige à avoir une négociation sur les FC. Car, ces dernières ne font pas partie des dispositions réglementaires des articles L2121-25 et L2121-26, ce qui a permis à la mission de déterminer la nature juridique des FC (avantage en nature).

La mission n'a, selon elle, pas tenté de porter un jugement, mais simplement d'analyser juridiquement et de donner un avis motivé.

L'idée est d'obtenir une analyse sur les pertes de recettes et non sur les coûts. Ce qui a motivé le rapport, c'est l'utilisation privée des FC.

L'ensemble des OSR ne sont pas favorables à la qualification d'avantage en nature pour nos FC, car il est impossible d'en déterminer le coût réel.

Le fondement et les objectifs ne doivent pas occulter le fait que la mission ne se bornera pas aux seules portes des salariés transférés.

Pour la mission, la lettre interministérielle était claire : donner des éléments d'éclairage pour les négociations à venir et un état des lieux économique, social et fiscal.

L'UTP a mesuré à la lecture du rapport toute la sensibilité du sujet. Maintenant, ce document a le mérite d'exister.

Ce travail sera utile à deux niveaux pour notre CPPNI : pour établir le mandat de l'UTP et pour les négociations avec les OS.

La question se pose sur les ayants droit. L'UTP déplore de ne pas avoir intégré la question des trajets Domicile / Travail dans les travaux de la mission.

L'UNSA-Ferroviaire revendique la désignation de la CPRP comme Caisse de gestion pour les FC de la Branche ferroviaire. L'UTP nous questionne sur la capacité juridique, qu'elle ne juge pas évidente et sur les coûts de gestion.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, la seule partie qui sera gagnante, ce sera l'État puisqu'il obtiendra par ce biais de nouvelles rentrées fiscales.

Appel à projets “Aide à l’investissement des CFA”

Les deux demandes concernent uniquement les CFA de l’opérateur historique, pour une consommation de crédit d’environ 50 000 € sur un financement possible à hauteur de 400 000 € :

1. L’acquisition de matériels informatiques visant à faciliter l’utilisation des outils numériques, faciliter la création de contenus numériques et favoriser la collaboration des apprentis en formation au sein de l’Université Transilien (Investissement total : 54 036 €, montant sollicité auprès de l’OPCO : 26 478 €)
2. L’acquisition d’écrans interactifs pour les apprentis en formation au sein de l’Université de la Sûreté ferroviaire (Investissement total : 26 624 € ; montant sollicité auprès de l’OPCO : 13 0456 €)

L’UNSA-Ferroviaire a rappelé que nous étions très favorables à l’accession à l’emploi par la voie de l’apprentissage, et que, par conséquent, nous nous inscrivons favorablement dans la démarche de financements demandés par les CFA de l’opérateur historique.

Néanmoins, nous regrettons qu’il n’y ait pas davantage de CFA qui aient profité de ces financements offerts par l’OPCO Mobilités, car pour mémoire, notre enveloppe financière était très importante et pouvait aider à l’acquisition d’aides aux investissements de matériels à destination d’un nombre plus important de CFA.

Du fait de la validation de cet accord, les projets seront maintenant présentés au CA de l’OPCO Mobilités et, à ce titre, les projets devront être réalisés avant le 31 décembre 2021.

CGT	Contre
UNSA-Ferroviaire	Pour
SUD	Abstention
CFDT	Pour
FO	Contre

Faits marquants :

L'UTP nous annonce l'arrivée de Monsieur DUFOUR, qui devient le nouveau Directeur des Affaires Sociales et de la Sûreté.

L'UTP partage sa déception, comme nous, concernant la Table Ronde du 9 juillet 2021. Néanmoins, cette réunion a quand même eu le mérite, selon l'UTP, de tracer le contour du "sac à dos social", d'échanger sur la prévoyance et de détourner les futures négociations relatives au droit syndical de branche et à la sécurisation de l'emploi (voir la lettre de l'UTP).

L'année 2023 sera celle de la renégociation de la classification et de la rémunération dans la branche. "Nous allons avoir un lourd programme de travail", dicit l'UTP.

Durant l'été, de nombreux textes réglementaires concernant le ferroviaire ont vu le jour : le décret relatif aux gares et, surtout, le décret classifications et rémunérations.

Concernant l'article 17, l'UTP attend avec impatience la publication du décret, car celui-ci aura des impacts, pour les salariés transférés, sur l'ensemble de nos négociations, y compris sur l'accord prévoyance. L'UTP note tout de même que certaines remarques venant des OS et de l'UTP ont été entendues par le Ministère...

L'UNSA-Ferroviaire attendra la rédaction finale et sera reçue en bilatérale le 1^{er} octobre prochain à ce sujet.

Prises de position :

Météo de la réunion :