



Paris, le 22 avril 2021

22 avril 2021

64^e CPPNI

Délégation UNSA-Ferroviaire :

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

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs,

La crise sanitaire est encore bien présente, au regard du choix du format de notre nouvelle réunion de CPPNI. L'offre de vaccination s'est maintenant étendue, à l'instar des vaccinodromes et récemment du vaccino-drive. Nous constatons également que le panel des bénéficiaires est lui aussi élargi. Bref, il faut être optimiste et apprécier les mesures qui ont été mises en place pour s'organiser et contre-attaquer (riposter) face à ce virus qui possède de nombreux variants. Cependant, dans un contexte sanitaire et économique compliqué, et après le report du scrutin, l'UNSA marque une progression importante en voix comme en pourcentage et s'installe comme la troisième force syndicale pour les salariés des TPE. Mieux, l'UNSA est deuxième chez les salariés non cadres et quatrième chez les cadres. C'est ainsi que l'UNSA est la seule Organisation Syndicale à progresser en voix malgré une baisse sensible de la participation. En deux scrutins, l'UNSA a réussi à multiplier quasiment par 3 son score qui est de 15,89 %. Ce résultat est le fruit du vote des électrices et électeurs qui ont fait le choix d'un syndicalisme utile, qui propose des solutions et aide effectivement les salariés. Nous tenons à les en remercier. Notre Secrétaire Général Laurent

Escure prend acte “de ces bons résultats avec humilité et comme un encouragement pour l'avenir”.

Toujours est-il que le 7 avril dernier, l'**UNSA-Ferroviaire** a été reçue dans le cadre d'une démarche interministérielle afin d'échanger sur le prochain décret d'application de l'article 17 de la loi du 27 juin 2018 pour un Nouveau Pacte Ferroviaire (NPF). Si nous pouvons saluer l'initiative de nous recevoir en format bilatéral sur ce sujet éminemment crucial pour les salariés qui seront transférés vers un nouvel attributaire, il n'en demeure pas moins que de très nombreuses interrogations demeurent. Il n'est pas question de rogner des droits acquis et historiques sur le dos des salariés qui seront transférés. De plus, un des marqueurs importants, à savoir la période de référence prise en compte pour le calcul de la pension de retraite, passerait de six à douze mois, ce qui n'est pas entendable. Pour l'**UNSA-Ferroviaire**, TOUS les salariés transférés de l'opérateur historique doivent impérativement conserver le bénéfice de la pension de réforme. Il en va du contrat social que l'on doit à chaque salarié transféré. Ce n'est ni plus ni moins que la continuité de ses droits acquis et surtout la conquête de droits nouveaux. Ainsi, le décret relatif au régime spécial doit perdurer in-extenso pour les salariés transférés, ce qui inclut son annexe 4 listant les emplois à pénibilité avérée avec un nota qui permet, pour un emploi ne relevant pas de cette liste, à un agent de bénéficier des mesures liées à la pénibilité.

Tout récemment, la mission d'information parlementaire commune sur la conditionnalité des aides publiques aux entreprises a rendu son rapport. Pour l'UNSA, qui a été auditionnée, les propositions vont dans le bon sens en abordant les nécessaires engagements écologiques, sociétaux et économiques. Reste au Gouvernement à les concrétiser dans une loi.

Pour l'UNSA, il faut par principe que toute aide publique soit conditionnée à des engagements négociés dans le cadre du dialogue social d'entreprise ou de branche. Si le rapport fait un pas en proposant de consulter le CSE sur certaines conditionnalités, il faut aller plus loin. En effet, le CSE doit pouvoir être consulté également sur l'ensemble des conditionnalités. Cela participe à la qualité du dialogue social, de sa transparence et de l'implication de tous les acteurs pour

suivre les résultats, c'est-à-dire évaluer l'utilisation et l'utilité des aides publiques aux entreprises.

Par ailleurs, le fait de conditionner les aides publiques au respect de l'égalité professionnelle répond à une revendication de l'UNSA, eu égard notamment aux manquements de certaines entreprises, pointés à travers le bilan de l'index de l'égalité professionnelle femmes-hommes. Maintenant, les actes et les propositions de la mission doivent être rapidement concrétisés dans une loi.

2021, sera l'année européenne du rail. « Faire préférer le train aux européens », c'est le titre de l'article de Matthias RUETE, chercheur senior associé à l'Institut Jacques Delors de Paris, publié le 7 avril dernier. Selon lui et nous le citons : "*le ferroviaire n'a pas un problème de décarbonisation mais d'attractivité*". Il nous rappelle que le chemin de fer est né en Europe et qu'une année européenne ne suffira pas à entraîner de bouleversement majeur. Toujours selon Matthias RUETE, si cette année européenne est prise au sérieux, 2021 pourrait devenir celle du lancement d'actions essentielles pour la renaissance du ferroviaire en Europe en tant qu'acteur majeur du réseau de transports. Si à l'**UNSA-Ferroviaire**, nous sommes convaincus qu'en travaillant quotidiennement à promouvoir la cause ferroviaire, nous construirons une Branche avec des droits sociaux de hauts niveaux. Une fois de plus, nous vous rappelons qu'une autre négociation est toujours en attente, à savoir le " droit syndical " que nous revendiquons depuis plusieurs années. Car cette industrie, travaillant 365 jours sur 365, 24 heures sur 24, le mérite. Les attentes sont fortes et vont devenir pressantes avec l'ouverture à la concurrence. Ce qui est sûr, c'est que la maîtrise du temps, par le grand horloger qu'est l'État, est à géométrie variable. Lorsque l'on découvre que le décret (2021-396 du 6 avril 2021) relatif aux diagnostics de sécurité routière des passages à niveau vient enfin d'être publié, il faut se souvenir qu'il est pris en application de l'article 125 de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM). Et sa parution a été annoncée le... 15 juin 2020.

En restant sur le sujet du calendrier étendu, voir détendu, par le Gouvernement, une délégation de l'**UNSA-Ferroviaire** sera reçue aujourd'hui même par la mission interministérielle sur les Facilités de Circulation (FC) accordées aux cheminots. Nous tenons à vous rappeler que pour nous, les FC sont reconnues comme un véritable élément du sac à dos social pour les cheminots. Elles sont

une composante incontournable du contrat de travail à la SNCF et à ce titre, elles doivent, bien entendu le rester et même s'étendre... à l'instar d'une revendication portée de longue date par l'UNSA-Police et qui a enfin trouvé écho auprès du Ministre de l'Intérieur Gérald DARMANIN qui, le 22 mars dernier en Moselle, a annoncé officiellement que les policiers pourraient bénéficier, à compter du 1er janvier 2022, de la gratuité des voyages en train entre leur domicile et leur lieu de travail, sur tous les TGV, Intercités et, espérons-le, sur les TER. Il ne fait nul doute que cette nouvelle conquête sociale doit en appeler d'autres.

Changeons de sujet pour aborder l'irrigation de notre territoire. Déjà le 4 juillet 2019, le Gestionnaire d'Infrastructure avait publié un article sur les 12 000 Km de **Lignes de Desserte Fine du Territoire** (LDFT), dont actuellement plus de 9 000 km sont circulés quotidiennement par des trains de voyageurs. Pour l'**UNSA-Ferroviaire**, ces lignes constituent un maillon essentiel et sont étroitement imbriquées avec les autres lignes du réseau. À ce jour, seulement 300 millions d'euros sont envisagés pour la modernisation des petites lignes dans le cadre de discussions avec les Régions : nous pensons que c'est bien loin des préconisations réalisées par le Préfet PHILIZOT, dans son rapport remis en février 2020 pour sauver les lignes de "dessertes fines du territoire". Le temps ferroviaire est fait ainsi, certains chantiers pressent plus que d'autres...

Pour conclure, nous voudrions donner la position de l'**UNSA-Ferroviaire** sur la gratuité des transports. Il n'est pas rare qu'en période de crise économique et surtout électorale, nous entendions des candidats prêts à tout pour gagner, cette revendication que nous qualifions de socialement électoraliste, qui n'est pas un modèle économique vertueux et peut devenir profondément inégalitaire. C'est ainsi que chaque citoyen devrait garder à l'esprit ou devrait savoir que **quand c'est gratuit, c'est lui le produit**. Le seul remède contre l'explosion de l'économie émergente et les idées farfelues, c'est de former les utilisateurs et clients à mieux comprendre que la gratuité n'est pas la bonne solution.

Nous interviendrons sur le seul point à l'Ordre du Jour.

Merci pour votre écoute.

Poursuite des négociations relatives au projet d'accord relatif aux garanties sociales « autres que celles prévues par la loi » attachées aux salariés transférés dans le cadre de l'ouverture à la concurrence des services publics de transport ferroviaire de voyageurs.

Compte Rendu Opérationnel et Synthétique de la Réunion

Faits marquants :

Dans ces propos liminaires, l'UTP rappelle qu'elle s'inscrit également pour la relance internationale du transport par chemin de fer. Car, l'utilisation du transport par le « fer » peut contribuer efficacement à la baisse des émissions de gaz à effet de serre. Le ferroviaire offre de l'innovation pour répondre à ces enjeux précisément, tout cela au travers de l'hydrogène et du biodiesel par exemple.

L'UTP insiste sur le fait que l'ouverture à la concurrence va permettre d'accroître l'attractivité de l'offre, le dynamisme et, surtout, l'innovation en matière de services et de technique...

Nous ne partageons ABSOLUMENT pas cette vision idyllique de l'ouverture à la concurrence décrite par l'UTP. Une différence que nous allons affirmer tout au long de cette journée, en négociant des droits nouveaux avec pour objectif de la construction d'une Convention Collective de haut niveau pour la Branche Ferroviaire. Nous sommes là pour définir le cadre social qui s'applique à l'ensemble des EF qui relèvent de la Convention Collective.

À la suite de la demande de deux Organisations Syndicales (1 et 5) sur la réouverture de nos négociations du chapitre « Classifications et rémunérations », l'UTP annonce que son mandat ne pourra pas évoluer, même durant la période transitoire de 36 mois pour laisser la place si nous arrivons à obtenir un dispositif conventionnel (un accord signé à plus de 30 % et pas dénoncé à plus de 50 %).

Nous savons bien que nous sommes toujours en attente du décret qui va, selon l'UTP, « garantir un minima pour les salariés » ... Et surtout nous avons conscience de ce que nous avons perdu, nous l'avons rappelé en séance : pas de prime d'ancienneté de branche, ni de prime d'ancienneté pour les classes 6 à 8. Néanmoins, ce décret servira durant ce laps de temps aux EF pour négocier un accord interne sur la base de la recommandation.

Quoi qu'il en soit, avant de débiter ou rouvrir un quelconque volet, l'UTP souhaite finir les négociations sur les 3 volets : l'accord en cours de négociation (garanties autres que celles

prévues par le Loi), la prévoyance et le droit syndical.

Si nous partageons avec l'UTP le constat de ne pas ouvrir trop de thèmes de négociations, nous ne partageons pas, et ce n'est pas récent, l'ordre établi consistant à positionner le droit syndical à la fin de nos négociations.

L'UTP, comme d'habitude, n'exclut pas d'autres thèmes (formation professionnelle, l'égalité femmes/hommes). Concernant le champ d'application, il n'y a pas d'évolutions prévues, à date.

En réponse aux propos de l'UTP et singulièrement des thèmes en cours et à venir, nous avons rappelé qu'il faut que ces négociations soient le fruit de nouveaux droits qui iront au-delà de ce qui est prévu par la loi pour les salariés transférés. C'est-à-dire au-delà de 12 plus 3 mois.

À la suite de l'interpellation de la Direction Générale du Travail par l'UTP, il en ressort que la restauration ferroviaire est rattachée à la convention de la restauration collective.

Au moins, la clarification est faite. Il semble de plus en plus compromis que les salariés de la restauration ferroviaire puissent rejoindre notre Convention collective.

Sur le sujet de l'OPérateur de COmpétence Mobilités (OPCOM), l'UTP espère sortir du blocage et mettre en place le Conseil des Métiers (**dont l'UNSA-Ferroviaire devrait avoir la Présidence**). À cette occasion, l'UTP nous rejoint dans notre demande de pesage de la représentativité des OS comme de l'Organisation Patronale (**voir déclaration n°63**) faite auprès du Président de la CPPNI.

Logement :

Nous avons de nouveau revendiqué la tenue d'un Groupe de travail spécifique sur le logement pour appréhender les points techniques qui entourent cet accord, points que l'UTP ne maîtrise visiblement pas dans leur intégralité ! Nouveau refus de l'UTP qui annonce, en revanche, l'intervention, lors d'une prochaine CPPNI, d'un expert qui présentera les dispositifs "employeurs" dits du "1 % logement".

Cela étant, le projet d'accord intègre sur le logement plusieurs revendications UNSA-Ferroviaire exprimées au fil des CPPNI, au bénéfice des salariés transférés :

- ✓ maintien dans le logement soumis à conditions de ressources (logement à caractère social + logement du parc "intermédiaire" que nous avons demandé à l'UTP d'ajouter) ;
- ✓ maintien dans le logement faisant l'objet d'un titre d'occupation de type ACT (accessoire au contrat de travail) ou CMD (convention de mise à disposition accessoire au contrat de travail) ;

- ✓ maintien dans le logement dans le cadre d'un bail en colocation ;
- ✓ maintien du contrat d'hébergement temporaire en cours ;
- ✓ maintien de l'aide financière aux nouveaux embauchés en logement pérenne (jusqu'à 4 ans de manière dégressive).

Par ailleurs, les aides financières " hébergement temporaire " (que l'UNSA-Ferroviaire a fait découvrir à l'UTP en séance !) et " aide sur quittance " ne figurent pas dans l'accord, mais seraient, selon l'UTP, maintenues (jusqu'à extinction du droit) dans le cadre du délai de survie de l'accord Logement SNCF pendant 12 mois.

Deux points restent non satisfaisants et se heurtent au refus de l'UTP :

- ✓ l'attribution d'un logement SNCF pour un dossier de demande en cours, antérieure à la date de transfert ;
- ✓ après transfert, la possibilité de mutation vers un autre logement SNCF en cas d'évolution du lieu d'exercice professionnel ou de la composition de la cellule familiale.

Médecine spécialisée :

Le projet d'accord prévoit que les salariés transférés conservent le droit d'accès à la médecine spécialisée. **C'est un premier point de progrès, mais nous avons rappelé en séance notre revendication d'accès à la médecine de soins dans sa globalité (médecine spécialisée, médecine générale, laboratoires, médecins "de secteur" agréés...)**. L'UTP n'y est pas favorable à ce stade.

Accès à l'Action Sociale et aux prestations du FASS SNCF :

L'UNSA-Ferroviaire a questionné ce point, qui n'est pas prévu dans l'accord, et a rappelé sa revendication du maintien de l'accès pour les salariés transférés. Malgré les multiples arguments développés en séance, l'UTP considère à ce jour que les salariés transférés bénéficieront de l'action sociale de " l'Entreprise d'accueil ".

CET (Compte Epargne Temps) :

Notre demande du maintien des droits issus de l'accord CET lors du transfert du personnel a été entendue et à ce stade des négociations, voici ce qui pourrait être acté :

Au moment du transfert, la SNCF abonde à hauteur de 20 % l'épargne placée dans le « sous-compte fin d'activité ». Le salarié peut demander à monétiser l'ensemble des droits acquis sur son CET. Le salarié peut également demander la consignation de l'ensemble des droits acquis auprès de la Caisse des dépôts et consignations (CDC). Il pourra débloquer ses droits à tout moment soit :

- ✓ En demandant le paiement de tout ou partie des sommes consignées,
- ✓ En demandant le transfert de tout ou partie des sommes consignées sur le CET, le plan d'épargne entreprise (PEE) ou le plan d'épargne pour la retraite collectif (PERCO) mis en place par son nouvel employeur.

Météo de la réunion :

- Une réunion en distanciel qui a été encore très compliquée pour l'ensemble des parties. Posture uniquement "politique" de certaines OS très éloignées des intérêts des salariés transférés, et fermeture de l'UTP sur certaines revendications.