



Paris, le 30 novembre 2021

30 novembre 2021

71^e CPPNI

Délégation UNSA-Ferroviaire :

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

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs,

L'**UNSA-Ferroviaire** participe à d'innombrables colloques, séminaires, audiences et bilatérales et c'est bien la première fois que nous avons ressenti, lors de la tenue de la journée "Fret ferroviaire du futur et OFP", un nouvel enthousiasme pour le fret ferroviaire en France ! Nous avons noté une volonté de doubler la part modale d'ici 2030, de réels engagements financiers, un nouvel élan partagé par tous les intervenants du secteur (Réseau SNCF, UTP, opérateurs, nouveaux clients et chargeurs).

Nous avons le réel sentiment d'une inversion de la dynamique et d'une impulsion positive dans le secteur. Soyons ensemble, ici, le moteur social de cette influence, même si, à son époque, le Président Louis Gallois promettait, début 2000, le doublement du trafic fret dans les dix années à venir... Nous savons ce qu'il en est advenu !

Entre deux plénières de notre CPPNI, nous avons pris le temps de lire la nouvelle note de la Cour des comptes intitulée « Le réseau ferroviaire français : des évolutions significatives mais des choix nécessaires à venir ». Au fil de notre lecture, nous partageons le constat de la nécessité impérieuse de réaliser un effort de rénovation du réseau ferroviaire, pour pallier une infrastructure fragile et vieillissante. Et cela, malgré des faiblesses structurelles (comme la taille du réseau, la performance de la SA SNCF Réseau et le manque d'engagement en termes de financement de l'État et des collectivités territoriales).

Alors que les ambitions gouvernementales, environnementales et sociétales pèsent fortement sur le transport ferroviaire, un modèle d'exploitation ferroviaire reste toujours à trouver.

Tout d'abord et pour qu'il n'y ait aucun malentendu, l'**UNSA-Ferroviaire** rappelle qu'elle n'est pas demandeuse de la mission interministérielle, mentionnée dans le préambule, sur l'Action sociale SNCF, et qu'à ce titre, elle revendique que ce point fasse partie intégrante de l'accord en cours de négociation.

L'**UNSA-Ferroviaire** revendique également le maintien de la médecine de soins en totalité (spécialistes et généralistes), afin de renforcer le parcours de santé et de soins pour tous les salariés qui en bénéficient, sans oublier bien entendu sa future extension.

L'**UNSA-Ferroviaire** prend note de l'acceptation, par l'UTP, de sa revendication sur l'obligation de négocier un accord sur le CET dans les entreprises mais demande que ces dernières y soient contraintes dans les deux ans et non quatre ans, comme indiqué dans l'accord.

L'**UNSA-Ferroviaire** prend note de la nouvelle articulation des sujets proposés par l'UTP, singulièrement sur les tableaux récapitulatifs des Facilités de Circulation (FC) de loisirs qui font désormais partie intégrante de l'accord *classifications et rémunérations*. À ce titre, nous déplorons l'introduction nouvelle d'une forte dose de contingentement pour les déplacements personnels. Nous supposons que l'UTP souhaite ne laisser dans l'accord « sac à dos social » que les dispositions spécifiques sur les transferts. Ou alors est-ce que

ce sujet est devenu l'oracle totémique de l'UTP et de ses adhérents pour ces nouveaux accords ?

Pour revenir à l'ordre du jour concernant la réouverture des négociations du volet *classifications et rémunérations*, nous commencerons ainsi : tout ça pour ça... **Car, à la première lecture de ce projet d'accord, nous avons été entendus sur de nombreuses revendications**, à savoir :

- ✓ les seuils d'ancienneté de la RAG (à condition de rester dans la même entreprise),
- ✓ l'actualisation de tous les seuils des montants des rémunérations minimales brutes de branche (N.B. : +2 % par rapport à janvier 2020), y compris de ceux proposés à l'embauche,
- ✓ la prime d'ancienneté, pour laquelle l'encadrement devait être très largement pénalisé, qui est rétablie pour les classes 6 à 8 (avec des délais trisannuels portés à 0,9 %),
- ✓ l'indemnisation du travail le dimanche et les jours fériés,
- ✓ la tentative d'un cadrage de la polyvalence et des poly-compétences,
- ✓ et enfin, l'apparition de deux nouveaux seuils d'ancienneté (27 et 30 ans) ne permettant pas encore de couvrir une carrière complète.

Au passage, nous notons que les montants de la RAG sont basés sur une revalorisation de 2 % par rapport à l'accord de 2019. Nous revendiquons que ce chiffre soit porté à 4 %.

Sur le sujet des classifications et rémunérations, nous restons persuadés que la signature de l'accord par l'**UNSA-Ferroviaire** en 2019 était protectrice pour tous les salariés de notre branche ferroviaire et qu'il est impératif de reconstruire et renforcer le filet de sécurité qu'offre un accord de branche signé.

Merci pour votre écoute.