



Paris, le 21 décembre 2021

21 décembre 2021

72^e CPPNI

Délégation UNSA-Ferroviaire :

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

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs,

À ceux qui espéraient passer les congés de Noël tranquilles, l'irruption soudaine du nouveau variant Omicron montre que l'on est encore loin d'être débarrassé de la crise sanitaire.

Potentiellement encore plus contagieux que le déjà très virulent Delta qui nous empoisonne, Omicron pourrait contourner les barrières immunitaires des vaccins actuels.

Alors que, déjà, les frontières se referment, doit-on s'inquiéter de la reprise pour les liaisons internationales au regard des nouvelles exigences pour l'accès au Royaume-Uni (confinement à l'arrivée) ? Pour l'instant, la reprise économique est enclenchée, la clientèle ferroviaire est de retour dans tous nos trains. Espérons que d'éventuelles annonces du Gouvernement et une évolution de la situation sanitaire ne viennent pas briser cette dynamique...

De plus, et d'après le sondage IPSOS commandé par l'Observatoire des transports publics, il en résulte que pour le public, les transports en commun sont le premier endroit où attraper la COVID-19 (64 %), loin devant les bars, les repas de famille, les commerces, etc.

Pour l'**UNSA-Ferroviaire**, cela signifie que les citoyens risquent de préférer leurs voitures pour encore un bon moment...

Après avoir obtenu la réouverture des négociations sur les classifications et les rémunérations le 15 octobre dernier, l'**UNSA-Ferroviaire** a encore amélioré le précédent accord datant de janvier 2020 - qui avait été invalidé - avec :

- ✓ La **prise en compte de l'ancienneté de branche** par palier de trois ans, et ce, jusqu'à 30 ans, pour les salariés de tous les collèges,
- ✓ L'indemnisation du travail le dimanche et les jours fériés,
- ✓ L'actualisation de tous les seuils des montants des rémunérations minimales brutes de branche (NB : **+3 % par rapport à janvier 2020**), y compris de ceux proposés à l'embauche (malgré notre revendication de 4 %).

L'**UNSA-Ferroviaire** a négocié également l'accord de branche sur les garanties autres que celles prévues par la loi, appelé le "**sac à dos social**" des salariés qui seront transférés dans le cadre de pertes de marchés liées à l'ouverture à la concurrence dans le TER, avec des avancées telles que :

- ✓ La garantie de l'emploi pour les statutaires,
- ✓ La garantie de la rémunération (qui, rappelons-nous, est une victoire de l'**UNSA-Ferroviaire** en 2018),
- ✓ Le maintien de l'affiliation au régime spécial de retraite (en attente du décret),
- ✓ Le maintien du droit au logement,
- ✓ L'accès à la médecine de soins spécialisée (avec le regret de n'avoir pas réussi à obtenir l'intégralité du parcours de soin en incluant la médecine de soins généraliste),
- ✓ Le transfert des droits acquis du CET,

- ✓ L'obligation pour les entreprises ferroviaires (EF) prenantes de négocier un accord CET dans les 15 mois au maximum,
- ✓ Le maintien du dispositif pour les ADC recrutés après 2009,
- ✓ Le maintien de la prise en compte de la pénibilité,
- ✓ Le maintien des mesures particulières pour les "ex-apprentis" et "ex-élèves" SNCF.

Les signatures de ces deux accords par l'**UNSA-Ferroviaire** permettent également de **graver dans le marbre les facilités de circulation (FC)** sur l'ensemble des trains, pour tous les salariés SNCF et ceux qui seraient transférés. L'accord permet également à toutes les EF de mettre en place les facilités de circulation universelles. C'était une revendication importante de l'**UNSA-Ferroviaire** et un marqueur fort de l'appartenance au secteur ferroviaire pour les salariés.

Ces deux signatures auront une valeur fondatrice historique. Pour autant, l'**UNSA-Ferroviaire** ne renie en rien son opposition de fond sur l'ouverture à la concurrence ferroviaire. Toutefois, cette ouverture est désormais un fait. Outre les marchés TER soumis à appels d'offres, la ligne PARIS -LYON est depuis le 18 décembre en concurrence réelle. L'**UNSA-Ferroviaire** refuse de s'inscrire dans une vision passéiste et nostalgique, mais assume pleinement ses responsabilités pour la construction du cadre social du ferroviaire de demain.

L'**UNSA-Ferroviaire** rappelle qu'il reste encore de nombreux pans de droits à construire pour les salariés du ferroviaire. Sans être exhaustif, il faut désormais que le champ conventionnel étende le droit syndical au niveau de la branche, que tous les salariés soient couverts pour les risques d'inaptitude, d'invalidité, d'incapacité, les frais de santé, les plans d'épargne d'entreprise et de retraite, que tous les salariés de la branche soient éligibles à la médaille d'honneur des chemins de fer...

Depuis de nombreuses années, 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 du fret 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 sentiment d'une inversion de la dynamique et d'une impulsion positive dans le secteur. Les annonces, tant du Premier ministre sur le maintien des petites lignes (le 12 décembre à Épinal) que du ministre des Transports sur les velléités de retour des trains-couchettes viennent conforter cette inflexion. Nous espérons que ces engagements ne se limitent pas qu'à des promesses de campagne électorale et nous jugerons sur les faits. Nous gardons en mémoire ce qu'il est advenu de la promesse du doublement du trafic fret du Président GALLOIS en 2000...

Soyons ensemble, ici, le moteur social de cette influence !

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 l'engagement 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.

Pour terminer, nous tenons à souligner la démarche des organisateurs de Rail to the COP. La démarche engagée a simplement consisté à se rendre à Glasgow, lieu où se déroulait la COP26, en prenant le train pendant 10 heures depuis Amsterdam, Vienne, ou la Scandinavie, jusqu'au lieu de rendez-vous, et montrer ainsi aux politiciens que l'on peut voyager de manière durable et éviter de prendre l'avion!

Merci pour votre écoute.