



Paris, le 2 septembre 2020

2 septembre 2020

57^e CPPNI

Délégation UNSA-Ferroviaire :

- ✓ Fabrice CHARRIÈRE
- ✓ François PIEROTTI
- ✓ Roger DILLENSEGER
- ✓ Florent MONTEILHET

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs,

Durant cet été, de nombreuses annonces dimensionnantes ont émaillé le paysage ferroviaire, à commencer par celles du Président de la République lors de son interview du 14 juillet. Lors de cette intervention, le chef de l'État a fait écho aux conventions citoyennes sur le climat en annonçant notamment la volonté de développer les trains de nuit, les petites lignes et le fret ferroviaire. Pour rappel, ces propositions consistent, entre autres, à :

- ✓ réduire la TVA sur les billets de train de 10% à 5,5%,
- ✓ généraliser les mesures tarifaires attractives (déjà pratiquées par certaines Régions),
- ✓ développer un plan d'investissement massif pour moderniser les infrastructures, les matériels roulants et les gares pour en faire des pôles multimodaux (lien avec les voitures, cars, vélos...).

Des propositions qui s'inscrivent pleinement et de longue date dans les revendications de l'**UNSA-Ferroviaire**, notamment sur la remise en état du réseau. Les incidents sur la ligne DAX/BORDEAUX de ce week-end en sont encore une fois un exemple édifiant.

Le Premier Ministre Jean Castex, qui a bien compris l'utilité de la citation de Charles-Guillaume Etienne “ *on n’est jamais mieux servi par soi même*”, s’est également exprimé sur ce sujet. C’est ainsi que le 27 juillet dernier, il a annoncé la relance prochaine du célèbre train des primeurs reliant Perpignan à Rungis, qui servait surtout à transporter des fruits et légumes venus d’Espagne.

Grâce à cela, il fait d’une pierre deux coups (politiques). En confirmant que l’État compte développer des autoroutes ferroviaires (notamment sur cet axe très médiatique), il offre à l’Occitanie, qui en compte de nombreux autres comme la relation à grande vitesse de Toulouse / Bordeaux et Perpignan / Montpellier, une solution pour cet épineux sujet..

Le Premier Ministre a également annoncé la gratuité des droits de péage pour tous les trains de marchandises en 2020 (et une prise en charge à hauteur de 50% en 2021) , dans le cadre de la relance du fret ferroviaire.

Dans le même temps, la demande d’une “contrepartie sociale” est tombée avec l’allocution du Ministre des Transports, Jean-Baptiste Djebbari, qui a annoncé “qu’il faut re-structurer la gestion du fret ferroviaire et améliorer sa compétitivité”, sans plus de précision. En appliquant cette méthode au Fret de l’opérateur historique, en très peu de temps, les effectifs ont fondu “*comme neige au soleil*”, au fil des restructurations. L’actualité semble encore aller dans ce sens. En effet, le CSE de FRET SNCF qui se tient aujourd’hui même pourrait annoncer une réduction sensible de conducteurs chez FRET SNCF. (moins 10%).

Nous rappelons une nouvelle fois, que l’un des enjeux majeurs de la réussite de ce projet est la modernisation du réseau ferroviaire et qu’il existe de nombreux projets d’infrastructures en attente qui nécessitent des financements fléchés et dédiés, ce que l’**UNSA-Ferroviaire** saura rappeler au Gouvernement.

Pour l’**UNSA-Ferroviaire**, ce changement de cap marque une rupture avec la politique ferroviaire menée ces dernières décennies. Nous attendons avec impatience le calendrier et les moyens permettant la mise en oeuvre pragmatique d’un transport ferroviaire efficace sur l’ensemble du territoire. L’**UNSA-Ferroviaire** est et restera une force de proposition pour faire progresser le mode de transport ferroviaire en cohérence avec des conditions de travail et un haut niveau social pour les salariés du secteur.

Cette ambition nouvelle nous interroge sur la compatibilité de l'organisation actuelle du groupe ferroviaire public. De là à engager une troisième réforme ferroviaire consécutive, il n'a qu'un pas !

Durant toute la période de la Covid et post Covid, l'appétit de concurrence des Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) et des Entreprises Ferroviaires (EF) autre que l'opérateur historique, n'a absolument pas été freiné. Pour compléter le décor, nous avons également vu paraître le cahier des charges pour l'ouverture des lignes InterCités rebaptisées pour l'occasion "trains d'équilibre du territoire". Les lignes concernées sont pour mémoire : Nantes - Bordeaux et Nantes - Lyon.

Les régions ne sont pas en reste. PACA, Grand Est et Hauts De France ont déjà publié les avis de concession relatives aux lignes proposées aux appels d'offre.

L'**UNSA-Ferroviaire** déplore le choix de de la région Grand-Est mais aussi, probablement, de Pays de la Loire d'intégrer certains personnels du Gestionnaire d'Infrastructure. Si l'article 172 de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) offre cette possibilité, il n'y a rien de prévu concernant l'aspect social des personnels dans le décret 2018-1242 du 26 décembre 2018 relatif au *transfert des contrats de travail des salariés en cas de changement d'attributaire d'un contrat de service public de transport ferroviaire de voyageurs*.

Par ailleurs, l'**UNSA-Ferroviaire** dénonce la volonté de certains de détruire l'opérateur historique en exigeant la création systématique d'une société distincte par ligne pour remporter l'appel d'offres OU candidater à l'appel d'offres, sous prétexte de transparence des comptes.

Cela signifie donc que même si l'opérateur historique est retenu dans un appel d'offre, il devra créer une filiale. Cela aura un impact sur les salariés qui seront, quoi qu'il arrive, transférés dans ces nouvelles entités.

Bref, ça s'accélère... Mais pas sous les meilleurs hospices.

Revenons à cette réunion plénière qui marque le démarrage d'un nouveau cycle de négociations. En effet, après l'échec du chapitre relatif aux classifications et rémunérations, nous rentrons dans une nouvelle phase importante de la convention collective ferroviaire. Cette nouvelle phase de négociations s'inscrit dans un changement radical du contexte ferroviaire, nous l'avons évoqué précédemment, mais également dans la période post Covid (voire en cours) qui a mis à mal de nombreuses Entreprises Ferroviaires.

Nous soulignons également les communications des organisations contestataires qui semblent vouloir aujourd'hui s'inscrire dans la négociation ! L'**UNSA-Ferroviaire** s'interroge toutefois sur la crédibilité de telles communications, notamment sur celle de l'Organisation Syndicale qui, absente lors de la plénière conclusive sur le chapitre classifications et rémunérations, reproche à l'**UNSA-Ferroviaire** de ne plus vouloir négocier !

Nous tenons à rappeler que l'**UNSA-Ferroviaire** reste libre et responsable de ces engagements. Nous assumons totalement nos positions constructives et progressistes aux bénéfices des salariés de la branche ferroviaire. Il convient que ceux qui restent aveugle à l'évolution de l'environnement législatif du ferroviaire assument leur positionnement qui amplifie la dégradation des conditions d'emplois dans la branche.

Nous sommes aujourd'hui en 2020 : les Règlements et Directives Européennes sont inscrits dans le droit français, les conséquences de la concurrence intermodale sont défavorables au transport ferroviaire, nul ne peut ignorer que le transport de marchandises est ouvert à la concurrence depuis 2006 (voire 2004), nul ne peut ignorer que le transport international de voyageurs est ouvert à la concurrence depuis 2010, nul ne peut ignorer que la concurrence va se généraliser !

L'opposition de l'**UNSA-Ferroviaire** à cette ouverture à la concurrence est connue et motivée !

Sur l'ordre du jour :

✓ **Négociation de branche sur l'Allocation Partielle de Longue Durée (APLD)**

Qu'on le veuille ou non, les salariés contractuels de l'opérateur historique, les nouveaux embauchés de la SNCF, les salariés des EF sont des salariés comme les autres. À ce titre, nous considérons que ces salariés et les entreprises qui les emploient doivent bénéficier de tous les dispositifs visant à réduire les impacts de la crise sanitaire exceptionnelle que nous traversons. La volonté de préserver l'emploi et les compétences des salariés est une cause juste et noble. À ce jour, personne n'est en capacité de maîtriser l'évolution et les conséquences de cette crise. Il nous appartient collectivement de tout mettre en œuvre afin d'en réduire l'impact pour les salariés et leur famille.

À ce titre, l'**UNSA-Ferroviaire** demande l'ouverture rapide de négociations afin d'aboutir, dans les meilleurs délais, à la validation d'un accord. Le niveau de l'accord étant conditionné à la dépose dudit accord avant le 31 septembre 2020, nous demandons que tout soit mis en œuvre pour aboutir avant cette date.

✓ **Les garanties sociales : inventaire des droits possiblement transférables**

La question du transfert des personnels à Statut vers des entreprises soumises au Code du Travail est au cœur du sujet de l'ouverture à la concurrence des marchés conventionnés depuis le premier jour ! On se souvient des travaux du Sénateur Grignon qui, dès 2009 dans un rapport, soulignait ce point crucial pour garantir la pérennisation des garanties sociales des salariés. Force est de constater que près de 12 ans après, la solution reste à construire.

Sur le fond, le positionnement de l'**UNSA-Ferroviaire** n'a pas varié, à savoir : « pas d'ouverture à la concurrence sur le dos des salariés par la réduction de leurs droits, et pas de dumping social ». Nous le répétons, la généralisation de

l'ouverture à la concurrence est une volonté politique que nous ne partageons pas ; toutefois si concurrence il y a, cela doit être une concurrence entre entreprises et non entre les salariés des entreprises.

Sur la méthode, nous déplorons fortement le fait que, par le biais de la Loi du Nouveau Pacte Ferroviaire et la fin du recrutement au Statut, le Gouvernement prend la résolution de tirer vers le bas les conditions sociales des Cheminots. L'**UNSA-Ferroviaire** reste convaincue que les conditions de travail et sociales font parties intégrantes de la bonne réalisation des missions de sécurité inhérentes au transport ferroviaire. Il nous appartient de tout mettre en œuvre pour trouver un équilibre social de branche afin de pérenniser et développer le mode de transport ferroviaire et ainsi se mettre en capacité de répondre positivement aux attentes de la convention citoyenne.

L'**UNSA-Ferroviaire** a, durant tout le processus de concertation, affiché cette volonté de construire un cadre social de haut niveau. Lors des dernières séances, nous avons rappelé nos attentes émises lors de la réunion tripartite du 15 juin 2018. Une organisation syndicale a transmis une liste exhaustive des sujets à mettre en débat.

Maintenant, nous nous retrouvons avec deux engagements : le relevé de décision du 15 juin 2018 et le courrier du Ministre des Transport du 26 juin 2020. Cela peut constituer un point de départ de nos travaux sans pour autant donner un cadre définitif à ceux ci.

- Facilités de Circulation,
- Action Sociale
- Logement,
- Médecine de soin,
- Assurance maladie, longue maladie, maternité, etc ...

✓ Echanges sur les pistes de négociation concernant la prévoyance

Dans la poursuite du propos précédent, ce chapitre important est au cœur des sujets de nos préoccupations.

Il convient de prendre en considération les conditions particulières d'exploitation du ferroviaire et, plus précisément, les contraintes liées à la continuité de service.

Au-delà des chapitres traditionnels décès, invalidité, incapacité temporaire de travail, inaptitude liée à l'aptitude sécurité (conducteurs, contrôleurs, agents circulation, agents de la relation client (RO) etc...), il convient d'intégrer les frais de santé (sans oublier les retraités) en lien avec les mutuelles de cheminots, les retraites complémentaires, le congé de fin d'activité, l'allocation de fin de carrière, la réforme au sens du chapitre 12 du Statut SNCF.

Comme pour les thèmes précédents, nous ne partons pas d'une page blanche. L'opérateur historique dispose du chapitre 12 du RH00001, et certaines nouvelles EF ont déjà négociés leur accord "Prévoyance d'entreprise". Un état des lieux s'impose !

Dans le cadre historique de l'existence de la Société Nationale des Chemins de Fer, le législateur avait bien pris conscience des conditions particulières d'exploitation de ce mode de transport. L'implication de l'Etat au sein de la défunte commission mixte du Statut marquait bien les liens entre le salarié, l'Entreprise et l'intérêt général.

Si les conditions technologiques de l'exploitation ferroviaire ont bien évolué, les conditions d'aptitudes physiques ont été renforcées. Le futur " *Accord Prévoyance* " doit prendre en compte les spécificités du monde ferroviaire, tant sur la pratique professionnelle que sur les conséquences salariales, voire d'emploi, en cas de perte des aptitudes physiques. Pour l'[UNSA-Ferroviaire](#), les conditions de reclassement de ces agents seront au centre de nos revendications.

En amont des travaux de notre instance, nous estimons qu'un benchmark de ce qui existe dans les entreprises concernées serait utile.

La mise en œuvre de plusieurs Groupes de Travail Technique nous permettrait de préparer plus efficacement nos plénières de négociations.

En conclusion, au regard des nombreuses dates prévues et comme nous l'avons évoqué, le calendrier, poussé par le contexte (anxiogène), va s'accélérer. Nous craignons que les Organisations Syndicales contestataires opposées à l'ouverture à la concurrence par principe fassent pour ne pas rentrer dans le fond du dossier.

Les interventions successives du Président de la République et du Premier Ministre semblent donner une nouvelle orientation plus favorable au mode ferroviaire, sans toutefois en définir les moyens. Les Régions seront, sans aucun doute, mises à contribution : la situation financière de celles-ci nous interroge sur les moyens supplémentaires disponibles pour le ferroviaire...

L'**UNSA-Ferroviaire** en tant qu'Organisation Syndicale progressiste a un rôle primordial à assumer dans ce dossier. Nous sommes convaincus que nos mandants attendent un **accompagnement social de qualité** plutôt qu'une opposition dogmatique et rétrograde.

Merci pour votre écoute.