



Paris, le 21 septembre 2020

21 septembre 2020

58^e CPPNI

Délégation UNSA-Ferroviaire :

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

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs,

L'**UNSA-Ferroviaire** était en attente, depuis de nombreuses semaines, des arbitrages gouvernementaux. Pour mémoire, il était question de plusieurs milliards qui devaient être consacrés au ferroviaire, selon les rares éléments qui avaient filtré depuis le 26 août dernier.

Depuis notre dernière plénière du 2 septembre dernier, le Gouvernement a enfin esquissé ses ambitions en matière ferroviaire. C'est donc, le lendemain de notre CPPNI, lors de son allocution, que le Premier Ministre, Jean CASTEX, a enfin tracé les grands contours de la vision gouvernementale pour l'avenir du ferroviaire.

C'est maintenant arbitré. 4,7 milliards d'euros seront affectés à SNCF Réseau, aux Entreprises Ferroviaires (EF) de Fret, aux petites lignes, à la modernisation et à la sécurité du réseau. Par ailleurs, l'État débloquera 550 millions d'euros pour accélérer les travaux sur les infrastructures de transport.

Mais, le manque de précisions de ce Plan de Relance suscite de nombreuses interrogations. Veut-il, comme en 2008, remettre au goût du jour certains projets déjà instruits mais qui n'avaient pas abouti par manque de financement ? Tout porte à croire que ce sera bien le cas, de l'aveu de nombreux experts du secteur.

Les arbitrages finaux sont maintenant connus, le grand gagnant est le Gestionnaire d'Infrastructure. C'est une excellente nouvelle qui va profiter à l'ensemble du secteur du ferroviaire. Lors de la réunion interministérielle du 11 septembre dernier, la répartition des 4,7 milliards d'euros a enfin été confirmée. Ce sont d'abord 3 milliards qui seront consacrés à la régénération et à la modernisation (singulièrement de la signalisation numérique ERTMS 2) des voies ferrées les plus empruntées (environ 20 000 kilomètres sur 29 000). 1 milliard ira à l'aménagement des gares, à la sécurisation des quais et du réseau (notamment pour les Passages à Niveau) et aussi à l'abandon du désherbage par le glyphosate.

Le plan comprend également 300 millions d'euros pour le maintien des petites lignes (9 000 kilomètres), complétés par 500 à 600 millions d'euros apportés par les régions, et dégage 300 millions d'euros pour les infrastructures spécifiques au fret ferroviaire en plus d'une gratuité des péages en 2020 et une baisse de leur montant en 2021, avec une prise en charge par l'Etat à hauteur de 50%. Enfin, 100 millions vont à la relance des trains de nuit (la moitié pour l'achat d'Engins Moteur et la moitié pour financer le déficit d'exploitation).

Lors de notre précédente CPPNI, nous nous interrogeons également sur l'appétit et l'opportunité politiques de faire circuler les premiers "trains de la concurrence". C'est à la lecture, en fin de semaine dernière, de la presse spécialisée que nous avons eu la confirmation du dessein ferroviaire voulu par le Gouvernement pour les Trains d'Équilibre du Territoire (TET).

Au fil de la lecture, nous apprenons que l'un des principaux challengers de l'opérateur historique renonce, qu'il jette l'éponge... Que le calendrier se détend tellement, qu'il va sûrement laisser plus de temps aux candidats pour répondre et s'adapter... La preuve en est que l'un d'entre eux est arrivé avec une "liste de courses", des conditions particulières qu'il souhaitait voir

apparaître dans le cahier des charges pour pouvoir se lancer. La plupart de celles-ci ont obtenu satisfaction... C'est pour dire que le travail est facilité...

Nous ne reviendrons pas sur cette décision ubuesque d'avoir un atelier de maintenance qui ne dépende pas de l'opérateur historique, alors que l'atelier de Nantes (Blottereau) fait l'objet d'importants travaux de modernisation... S'il est effectivement peut-être compliqué pour un opérateur concurrent de partager un atelier de maintenance avec l'opérateur historique, il n'est pas admissible de dépenser l'argent public ainsi.

De plus, il se murmurait également que les lots pourraient être dissociés... mais cette idée a très vite été abandonnée par toutes les parties, pour la simple raison de ne pas pouvoir mutualiser les coûts de production et d'exploitation. Quoi qu'il en soit, l'aventure de l'ouverture à la concurrence des "trains d'équilibre du territoire" a mis en lumière qu'un opérateur qui se targue auprès de qui veut l'entendre qu'il va produire du ferroviaire 30% moins cher... devrait devenir plus prudent, car la crise sanitaire est passée par là....

Sur l'ordre du jour :

✓ **Le projet d'accord relatif à la négociation de branche sur l'Allocation Partielle de Longue Durée (APLD)**

L'**UNSA-Ferroviaire** rappelle qu'elle est favorable à la négociation d'un accord de branche sur l'Activité Partielle de Longue Durée. En effet, il est de notre responsabilité de défendre l'emploi dans la branche ferroviaire et de limiter l'impact de la crise "COVID-19" pour les salariés du secteur.

Les circulations Fret, comme celles de voyageurs, se trouvent durablement affectées d'un point de vue économique. La situation des trains transfrontaliers, et notamment Eurostar, ne peut que nous alerter : notre devoir d'Organisation Syndicale responsable est de tout faire pour préserver les emplois.

Ainsi, la négociation d'un accord APLD entre dans ce cadre et l'**UNSA-Ferroviaire** souhaite apporter les éléments suivants à votre connaissance.

Tout d'abord, comme nous le disions dans notre déclaration liminaire lors de la dernière réunion de la CPPNI, il nous semble urgent de parvenir à un accord. Même si un projet de décret, modifiant l'article 7 du décret 2020-926 du 28 juillet 2020 relatif au dispositif spécifique d'activité partielle en cas de réduction d'activité durable, est attendu et pourrait supprimer la baisse de l'allocation versée à l'employeur si l'accord était signé après le 1er octobre 2020, nous sommes, à ce jour, sans certitude.

L'**UNSA-Ferroviaire** souhaite que le **préambule** soit modifié et qu'il y soit rajouté que l'accord de branche joue exclusivement son rôle supplétif, conformément à l'article L.2253-3 du code du travail, **en cas d'échec de ces négociations** au niveau de l'établissement, de l'entreprise ou du groupe.

Concernant l'**article 7**, sur les engagements en matière d'emploi, nous souhaitons que la protection contre les licenciements pour motif économique à travers la mise en œuvre de plans de sauvegarde de l'emploi soit plus large et vise les services où s'appliquent le dispositif spécifique d'activité partielle en cas de réduction d'activité durable et non uniquement les salariés qui ont bénéficié de ce dispositif.

À l'**article 8**, bien que la formation soit basée sur le volontariat des salariés, s'agissant du développement des compétences, l'**UNSA-Ferroviaire** souhaite que les périodes de formation soient rémunérées à 100% du salaire de base.

À l'**article 10**, pour une efficacité maximale, l'**UNSA-Ferroviaire** demande qu'une commission spécifique de suivi soit mise en place, réunissant tous les 3 mois les représentants des Organisations Syndicales signataires.

Dans le **préambule du titre 2**, l'information des Instances Représentatives du Personnel (IRP) doit être précisée et le Comité Social et Économique (CSE) ou Conseil d'Entreprise cité.

À l'**article 12**, il nous semble indispensable que le document unilatéral soit élaboré grâce aux informations contenues dans la Base de Données Economiques et Sociales (BDES). Cet élément permettra un travail concerté

avec les représentants du personnel qui doivent bénéficier de l'ensemble des éléments concernant la situation économique et le recours au dispositif d'APLD.

À l'**article 15**, concernant l'indemnisation du salarié, il nous semble juste que celle-ci soit maintenue à hauteur de 100% de la rémunération nette.

En effet, avec une rémunération à hauteur de 84% du net durant la période chômée, qui est de 40% du temps de travail du salarié, cela amène le salaire net mensuel à hauteur de 93,6%. La marche n'est donc plus très haute pour garantir le pouvoir d'achat des salariés de la branche ferroviaire, pouvoir d'achat nécessaire à relancer la machine économique dont l'ensemble du secteur bénéficiera.

L'**UNSA-Ferroviaire** souhaite la création de 2 articles supplémentaires ainsi rédigés :

Le 1er concerne les cotisations sociales et les garanties de protection sociale.

“Les cotisations sociales en matière de retraite (régime spécial ou général et complémentaire) sont maintenues à l'identique du salaire habituel du salarié (moyenne des 12 derniers mois).

Les garanties collectives de prévoyance complémentaire et de mutuelle sont maintenues durant toute la période d'activité partielle.”

Le second concerne les contreparties des dirigeants, mandataires et actionnaires.

“Les dirigeants, mandataires et actionnaires subissent la même baisse de rémunération que celle des salariés qui sont concernés par l'activité partielle, quel que soit le nombre de salariés concernés.”

Vous l'aurez compris, ce dernier point sera sans objet si vous acceptez le maintien de la rémunération des salariés à hauteur de 100% de la rémunération nette.

✓ **Le projet d'accord relatif aux garanties sociales pour les personnels transférés autres que celles prévues par la Loi : point concernant la question du logement.**

Le sujet du logement des salariés présente un intérêt majeur, voire incontournable, pour l'industrie ferroviaire qui fonctionne 24 heures sur 24, 365 jours sur 365, avec des horaires décalés, du travail de nuit, et des sujétions particulières et inhérentes à l'activité, telle l'astreinte par exemple.

Les Compagnies ferroviaires d'antan puis l'opérateur historique l'avaient bien compris, en proposant au cheminot et sa famille un logement décent et à coût mesuré, au sein des « cités cheminotes », en proximité immédiate des zones de production et d'activité ferroviaires. Certains parleront d'acquis ou d'avantage social. Certainement... N'oublions cependant pas que le Patronat du chemin de fer, comme celui des Mines ou d'autres grandes sociétés industrielles, avait tout intérêt, afin d'attirer et de fidéliser la main-d'œuvre, à proposer des avantages attrayants à ses salariés et à les voir résider en périphérie immédiate de ses zones d'activité.

En 2020, plus d'un siècle plus tard, cette situation reste finalement on ne peut plus actuelle. Elle présente même nombre de difficultés supplémentaires, eu égard à la rareté ou à la pénurie de logements dans certaines zones urbaines, qui restent précisément aujourd'hui de gros bassins d'emplois de l'activité ferroviaire, et compte-tenu également du coût de la vie, de la cherté des loyers, et de l'érosion du pouvoir d'achat des salariés.

Aujourd'hui, les salariés de l'opérateur historique bénéficient d'un parc locatif encore important. L'**UNSA-Ferroviaire**, signataire de l'Accord Logement SNCF, avait, en son temps, émis au bénéfice des cheminots de nombreuses propositions d'amélioration du texte. Et force est de constater que la SNCF avait intégré dans sa dernière version de l'Accord un certain nombre de dispositions innovantes, souhaitant incontestablement faire de ce dispositif un marqueur « employeur » fort de sa politique de recrutement et de fidélisation des salariés.

Pour l'**UNSA-Ferroviaire**, cet Accord, certes encore imparfait, doit être un exemple et un point de référence pour un futur Accord Logement au sein de la Branche ferroviaire, dans le droit fil du relevé de conclusions issu de la réunion tripartite du 15 juin 2018 : « *favoriser la création par les entreprises de dispositifs d'accompagnement des salariés pour la recherche de logements, la mise en place de cautions et l'obtention de prêts en vue de l'acquisition de logements* ».

L'**UNSA-Ferroviaire** appelle donc de ses vœux un Accord de haut niveau sur le logement au sein de la Branche, qui permette notamment :

- ✓ D'accompagner un véritable « parcours logement » du salarié et d'assurer un suivi personnalisé tenant compte de ses besoins, de sa vie familiale, de ses ressources ;
- ✓ De prendre en compte l'ensemble des besoins des différentes catégories socio-professionnelles et des modes de réponse, qu'il s'agisse du logement à caractère social conventionné ou du logement à loyer dit « libre » ;
- ✓ D'accéder à un logement répondant aux besoins de la cellule familiale du salarié en proximité du lieu de travail ;
- ✓ D'accéder à une possibilité d'hébergement temporaire en proximité du lieu de travail pour les salariés en attente de logement ;
- ✓ De mettre en place un système de cautionnement ;
- ✓ D'exonérer les salariés des frais de dossiers et dépôts de garantie ;
- ✓ De proposer aux salariés une offre d'accession à la propriété pour leur résidence principale, adaptée à leur situation sociale, familiale et budgétaire ;

- ✓ D'offrir des aides financières momentanées dans certaines situations particulières (notamment pour le nouvel embauché, l'hébergement temporaire).

L'**UNSA-Ferroviaire** reviendra bien entendu le moment venu sur l'ensemble de ses propositions, notamment dans le cadre des Groupes de Travail afférents.

D'autre part, se pose également une deuxième problématique qui figurait également au relevé de conclusions du 15 juin 2018 : « *garantir aux salariés transférés à un nouvel employeur et bénéficiant d'un logement « SNCF » qu'ils conserveront ce dernier* ». Le Ministre des Transports nous rappelle d'ailleurs dans son courrier du 26 juin 2020 qu'« *il est important que les négociations puissent aboutir (...) notamment sur les deux types de garanties qui avaient été identifiées lors de la réunion tripartite du 15 juin 2018, à savoir les facilités de circulation et le **logement des salariés transférés*** ».

L'**UNSA-Ferroviaire** considère de façon plus large que la problématique ne se limite pas à la conservation du logement transféré, mais au bénéfice des droits ouverts au salarié avant son transfert. L'**UNSA-Ferroviaire** considère ainsi que dès l'instant où les droits à l'Accord Logement « SNCF » sont ouverts avant le transfert, ces droits doivent être transférés avec le contrat de travail du salarié qui, rappelons-le, peut se voir opposer in fine la transférabilité, qu'il n'aura pas choisie, de son contrat de travail.

Il en va ainsi, non seulement, de la conservation du logement, mais aussi, et par exemple, de la possibilité de « mutation » vers un autre logement du parc SNCF, ainsi que de l'ensemble des droits acquis au titre de l'Accord Logement SNCF, s'agissant, par exemple, des aides financières qu'il prévoit et dont le bénéfice ne saurait s'interrompre du fait du transfert du salarié.

Sans vouloir à ce stade entrer dans le détail, l'**UNSA-Ferroviaire** s'interroge également sur la transférabilité du logement dont bénéficie le salarié SNCF dans le cadre d'un « Accessoire au Contrat de Travail ». En effet, si la majorité des logements du parc SNCF, notamment à caractère social, relèvent d'un bail « de droit commun », lequel - sauf erreur - semble relativement sécurisé dans le cadre d'un transfert à un autre employeur, il en va autrement du logement concédé au salarié dans le cadre de l'« Accessoire au Contrat de Travail ».

Ce « titre d'occupation », quelque peu suranné et particulier, qui pose d'ailleurs question aujourd'hui sur sa nature juridique, n'en est pas moins, comme son nom l'indique, intimement lié par voie d'avenant au contrat de travail entre l'employeur SNCF et le salarié. Cet « Accessoire au Contrat de Travail » sera donc transféré avec l'ensemble du contrat de travail au nouvel employeur, et l'**UNSA-Ferroviaire** exige la garantie que ce dispositif ne sera pas remis en cause en cas de transfert.

Sur ce sujet particulier comme sur les autres, relatifs à la problématique du logement, l'**UNSA-Ferroviaire** attend aujourd'hui des engagements et des réponses qui soient de nature à rassurer les salariés qu'elle représente.

Merci pour votre écoute.