



Paris, le 27 octobre 2020

27 octobre 2020

60^e CPPNI

Délégation UNSA-Ferroviaire :

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

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs,

L'**UNSA-Ferroviaire** tient à rappeler son attachement aux valeurs républicaines, à la liberté de chacun de s'exprimer et notre farouche opposition à tous les types d'intégrismes et de dogmatismes. Qu'ils soient d'ordres religieux ou intellectuels, nous pensons que personne ne détient la vérité ultime et comme le disait Albert Jacquard, il y a quelques années : "ceux qui prétendent détenir la vérité sont ceux qui ont abandonné la poursuite du chemin vers elle. La vérité ne se possède pas, elle se cherche".

Nous souhaitons nous féliciter, timidement, du fonctionnement paritaire de la Branche Ferroviaire, en effet une fois de plus, après la mise en place cet été de l'Observatoire Paritaire de la Négociation Collective (OPNC). C'est la Commission Paritaire Nationale Emploi, Formation (CPNE-F), instance qui a enfin réussi à changer de présidence. Encore un peu d'effort et nous allons peut-être pouvoir mettre en place le mois prochain, qui sait, notre Conseil Des Métiers (CDM) de la Branche Ferroviaire...

Au fil de nos lectures, nous avons découvert le projet gouvernemental de décret relatif ***au transfert de gestion de lignes ferroviaires d'intérêt local ou régional à faible trafic et au transfert de missions de gestion de l'infrastructure sur de telles lignes, et portant diverses autres dispositions.*** Parmi les nombreux articles, l'un d'entre eux a retenu toute notre attention, il s'agit de l'article 4 qui prévoit de **conclure une convention technique d'application** entre les sociétés SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et l'Autorité Organisatrice de Transport Ferroviaire, bénéficiaire du transfert des salariés. Toujours dans cet article, l'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) se verrait confier la pleine responsabilité de tout ou partie des missions de gestion de l'infrastructure ou d'exploitation d'installations de service sur les lignes faisant l'objet d'un transfert. Cet article 4 est très proche de nos prérogatives en CPPNI, car il prévoit la Mise à Disposition (MAD) de salariés de 2 Sociétés Anonymes. Ce qui nous inquiète, c'est que cet article nous fait totalement échapper aux négociations conventionnelles, car c'est malheureusement également le cas pour les salariés travaillant pour dans l'Activité Voyageurs de l'opérateur historique. Contrairement aux personnels de l'Activité Voyageurs, ces dispositions peuvent paraître protectrices, mais la gestion de carrière des salariés détachés reste compliquée. Et les détachements risquent assez vite de devenir ingérables si des périmètres importants sont concernés, comme le permet la définition des lignes « d'intérêt régional ».

Pour toutes ces raisons, l'**UNSA-Ferroviaire** est attentive face à cette situation, nous notons une incohérence entre les articles 172 de la LOM, le décret numéro 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, et le projet de décret d'application relatif à la mise à disposition des personnels SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions. **Ce qui nous impose, en toute responsabilité, à solliciter une audience auprès du ministère chargé des Transports.**

Ce projet de décret traduit concrètement, voire amplifie, la désintégration du réseau telle que nous la craignons depuis le début des discussions liées à l'ouverture à la concurrence et au transfert des petites lignes. Ce projet dépasse largement la desserte fine du territoire et offre toutes les opportunités aux AOM, en effet 90% des services réguliers de voyageurs sont organisés par des Autorités Organisatrices autres que l'État ! Hormis les lignes et gares TGV, toutes les lignes rentreraient dans le périmètre transférable.

Nous relevons également les inquiétudes et interrogations soulevées par l'Autorité de Régulation des Transports (ART) (ex ARAFER) notamment sur :

- ✓ Le périmètre des petites lignes transférables conditionné par un critère de « faible trafic » au contenu variable et à la portée incertaine,
- ✓ Le périmètre des installations de service imprécisément défini,
- ✓ Des obligations des AOM bénéficiaires du transfert de gestion insuffisamment définies,
- ✓ Les dispositions relatives à la compensation financière qui soulèvent des interrogations,
- ✓ Les incertitudes sur la nature de l'impact économique considéré.

En résumé, trois de nos craintes se confirment à savoir :

- ✓ Le dépeçage progressif de SNCF Réseau au fur et à mesure que des régions (et notamment IDF) ouvriront à la concurrence,
- ✓ Le désengagement de l'État pour le financement des infrastructures ferroviaires, à moins qu'il n'aide fortement et sur la durée, les régions,
- ✓ Le risque de fragmentation de la gestion de l'infrastructure ferroviaire et de son transfert à des groupes privés avec des impacts délétères sur la sécurité ferroviaire.

L'exemple du Royaume-Uni est édifiant à ce sujet, il aurait dû « vacciner » l'État français.

Sur les points à l'ordre du jour,

Finalisation des négociations de branche sur l'Allocation Partielle de Longue Durée

Concernant la proposition de l'accord APLD, l'**UNSA-Ferroviaire** prend acte de la version 3 des propositions de l'UTP et considère qu'au regard de l'aggravation de la situation économique et sanitaire, il convient de tout mettre en œuvre pour préserver la pérennité des Entreprises Ferroviaire et les emplois des salariés qui les composent. Selon nous, il est impensable que cet accord ne soit pas validé, le plus largement possible, par l'ensemble des parties prenantes autour de la table, à savoir du point de vue Organisation Patronale et Organisations Syndicales. Nous ne revenons pas ici sur ses différentes demandes évoquées lors des dernières CPPNI et interviendrons en séance sur les différents items du projet d'accord si besoin.

Poursuite des négociations sur les garanties sociales autres que celles prévues par la loi pour les personnels transférés – logement

Sur le logement : concernant ce dossier, nous ne voyons aucune avancée formalisée de la part de l'UTP. À ce stade, nous ne pouvons que vous renvoyer à nos attentes émises, lors de la plénière du 21 septembre 2020, ainsi qu'à notre demande de mise en place de Groupe de Travail spécifique sur le sujet, à laquelle vous n'avez toujours pas répondu.

Sur les autres sujets, mission sur les Facilités de Circulation et autres, pas de nouvelles...

Appel à projets de la DGEFP portant sur le diagnostic post COVID 19 :
délibération à adopter sur l'opportunité pour la branche de répondre à cet
appel à projets cofinancé par l'État et l'OPCO Mobilités

Délibération sur la signature par l'OPCO Mobilités de conventions sectorielles
régionales présentées par les régions AURA, Centre Val de Loire et Pays de la
Loire

La proposition de démarches pour la promotion de la formation, de l'emploi
des jeunes, notamment des demandeurs d'emploi, ne peut pas laisser de
marbre notre délégation. Néanmoins, nous déplorons que ces 2 derniers
thèmes se déroulent dans notre espace de négociations et non dans l'instance
ad hoc à savoir : **le Conseil des Métiers du ferroviaire.**

Merci pour votre écoute.