



Paris, le 3 février 2020

3 février 2021

62^e CPPNI

Délégation UNSA-Ferroviaire :

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

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs,

Une nouvelle année de négociations en CPPNI s'ouvre aujourd'hui. Une longue et lourde page se tourne sur l'année 2020. Comme nous n'avions pas pu le lire lors de notre dernière CPPNI, à la suite de son ajournement technique, nous souhaitons revenir quelques instants sur le triste épisode de l'ouverture à la concurrence ratée des lignes Nantes-Bordeaux et Nantes-Lyon. Car dans cette rocambolesque affaire de pieds nickelés, il y a le grand perdant, à savoir la SNCF (l'opérateur historique) qui a travaillé avec ses équipes à concevoir un projet pour répondre à cet appel d'offres, qui, au passage, lui a coûté plus de 2 millions d'euros. Pour se voir signifier que la partie sera rejouée lorsque le contexte économique sera plus propice... **Cette décision prise au plus haut niveau de l'Etat est intellectuellement incompréhensible.**

Début décembre 2020, nous avons enfin vu naître la mission interministérielle (D20016805 du 7 décembre 2020) sur les Facilités de Circulation (FC). Il est confié au CGEDD, à l'IGAS et à l'IGF le soin d'imaginer un rapport sur les FC accordées aux cheminots. Ceci au travers de différentes étapes, qui passent par

un état des lieux, des auditions des parties prenantes, des comparatifs avec d'autres secteurs professionnels, un éclairage européen, l'adaptation à la concurrence, le tout coiffé par la faisabilité juridique. Il ne fait nul doute que les missionnés dans cette affaire ne vont pas s'ennuyer. Ce qui semble sûr, c'est que certains confondent vitesse et précipitation sur ce sujet complexe et extrêmement symbolique.

En ce début d'année, nous avons pu enfin consulter l'ordonnance numéro 2021-49 du 20 janvier 2021 relative aux Classifications et aux Rémunérations au sein de la branche ferroviaire. Pour l'[UNSA-Ferroviaire](#), nous ne pouvons nous résoudre à l'échec de nos négociations passées. Même si le législateur avait prévu un dispositif d'habilitation dans le Nouveau Pacte Ferroviaire puis dans la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), ce dispositif est surtout le constat de l'insuccès de notre Dialogue Social, cela sur de nombreux sujets, singulièrement ceux traitant de l'ouverture à la concurrence du ferroviaire.

Nous avons maintenant à renégocier un accord pour garantir aux salariés de la Branche Ferroviaire des véritables garanties communes à toutes les Entreprises Ferroviaires (EF) et ceci dans le but d'éviter une concurrence déloyale.

En attendant, et bien que l'[UNSA-Ferroviaire](#) l'ait déploré, nous devons nous appuyer sur le contenu de la recommandation patronale de l'Union des Transports Publics et ferroviaires (UTP), mais cette fois-ci, elle (cette négociation) sera conditionnée dans le temps. Ce sera en seulement dans un délai de trente-six (36) mois suivant la publication de l'ordonnance du 20 janvier 2021. Tel que Charles Perrault dans Cendrillon ou la Petite Pantoufle de verre, nous aurons à transformer une citrouille en carrosse, mais cette fois-ci, la marche est très haute, car reconquérir :

- ✓ l'ancienneté de branche,
- ✓ les seuils d'ancienneté de la RAG (à condition de rester dans la même entreprise),
- ✓ la prime d'ancienneté, pour laquelle l'encadrement est largement pénalisé,
- ✓ l'indemnisation du travail de nuit,
- ✓ l'indemnisation du travail le dimanche et les jours fériés,
- ✓ la tentative d'un cadrage de polyvalence et poly-compétences.

ne sera pas chose facile comme nous le formule justement Jean de La Fontaine dans sa fable *“Le Petit Poisson et le Pêcheur”* : “Un tiens vaut, ce dit-on, mieux que deux tu l’auras ; l’un est sûr, l’autre ne l’est pas...”

Avec une telle reprise en main du Gouvernement, nous constatons à l’[UNSA-Ferroviaire](#) que la négociation conventionnelle à vraiment du plomb dans l’aile.

Cette nouvelle année 2021 sera celle encore plus prononcée de l’ouverture à la concurrence sur le TER. Si ce ne sont ni les projets, ni les candidats qui manquent, les barrières à l’entrée du chemin sont nombreuses, comme la rentabilité des investissements, l’intégration ou non des coûts de maintenance et d’exploitation, ou encore l’avenir des agents de la SNCF... Ce sont autant de questions auxquelles chaque nouvel entrant potentiel est confronté. Il ne fait aucun doute que les Entreprises Ferroviaires (EF) auront pour principale mission de surmonter ces nombreux défis, à commencer par celui de la rentabilité et des coûts faramineux qu’implique l’exploitation de l’industrie ferroviaire.

Quoi qu’il en soit, nous sommes prêts et conscients des enjeux sociaux et sociétaux à venir. C’est dans cet esprit que nous proposons un numéro spécial de décryptage dans notre MAGazine [UNSA-Ferroviaire](#).

Alors, comme le titre le réseau Anact-Aract, en 2021 et ceux malgré la crise économique et sociale qui secoue actuellement le pays : **agissons pour la qualité du travail** ! Ce réseau se mobilise actuellement pour apporter son appui aux entreprises en soutenant la capacité de toutes et tous à se parler du travail pour faire face à l’incertitude et **préparer demain**. Souhaitons que 2021 permette à chacun de débattre et d’agir en faveur de la qualité du travail !

Nous restons persuadés à l’[UNSA-Ferroviaire](#) que le Dialogue Social et les accords de Branche seront la condition indispensable d’une relance économique pérenne, singulièrement dans notre industrie ferroviaire. Après cette longue absence de lien social, d’un rapport au travail très altéré, voire catastrophique pour certains salariés, la reprise de l’activité sera compliquée. Car la crise sanitaire actuelle a malheureusement un effet immédiat très

préoccupant pour les jeunes. Un grand nombre d'entre eux sont toujours à la recherche de leur premier emploi, de leur stage de césure ou de fin d'études, ou d'une alternance. Quel que soit notre niveau d'implication, ce qu'il y a de sûr, c'est que les partenaires sociaux auront un rôle central dans la reconstruction de cet édifice.

Nous interviendrons sur les points à l'Ordre du Jour dans nos déclarations thématiques.

Merci pour votre écoute.

Délibération sur la signature par l'OPCO Mobilités de conventions sectorielles régionales de formation

Poursuite des négociations sur les garanties sociales autres que celles prévues par la loi pour les personnels transférés : orientations globales des débats sur le volet logement

Sur le sujet du logement, l'**UNSA-Ferroviaire** s'exprime depuis déjà plusieurs années au sein de cette instance, mais, comme Sœur Anne, ne voit rien venir, ou presque... Nous en sommes encore pour cette CPPNI aux « *orientations globales des débats sur le volet logement* » ... Voilà une formule ampoulée qui traduit bien finalement la stagnation des échanges depuis plusieurs réunions...

Puisque le début d'année est la période des bonnes résolutions, l'UTP s'engagera-t-elle enfin en 2021 de façon beaucoup plus volontariste et ambitieuse sur ce dossier ?

Certes, nous avons au moins un point d'accord de méthode avec l'UTP : il y a lieu effectivement de statuer d'une part, sur la situation particulière des salariés transférés, et d'autre part, sur la situation globale des salariés de la Branche.

Concernant tout d'abord le logement des salariés transférés, soyons justes ; un premier pas a été franchi puisque vous nous avez présenté deux documents projets :

- ✓ un « *Titre relatif au « Logement » de l'accord portant sur les garanties sociales du salarié transféré* » qui dispose sur le « *maintien du salarié au sein de son logement* » ;
- ✓ un « *projet d'avenant à la Convention de mise à disposition de logement* ».

Évidemment, ces projets resteront à affiner et à formaliser le moment venu mais sous cette réserve, l'**UNSA-Ferroviaire** prend acte de ces premières propositions qui sécurisent le maintien dans leur logement des salariés concernés.

Toutefois, nous vous l'avons déjà dit et nous le répétons, le compte n'y est pas. Sur la situation des salariés transférés, l'UNSA-Ferroviaire considère, en effet, de façon plus large que la problématique ne se limite pas à la conservation du logement, mais au bénéfice des droits ouverts au salarié avant son transfert.

L'**UNSA-Ferroviaire** estime 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.

Ainsi et comme nous l'avons indiqué au fil des séances, de nombreux autres points que porte l'**UNSA-Ferroviaire** restent à trancher, par exemple :

- ✓ Le maintien des droits ouverts avant le transfert en matière d'aides financières reprises à l'Accord SNCF, d'aide du nouvel embauché, d'aide pour l'hébergement temporaire... ;
- ✓ La situation d'un dossier de demande de logement en cours au moment du transfert ;
- ✓ La situation éventuelle d'hébergement temporaire d'un salarié en attente de logement au moment du transfert ;
- ✓ La possibilité de mutation de logement post-transfert si un autre site de logement est plus adapté au lieu d'activité professionnelle (« LPA » en langage SNCF) ;
- ✓ La possibilité de mutation de logement en cas d'évolution de la cellule familiale après le transfert : par exemple, un agent célibataire transféré est-il condamné à le rester ? Ou est-il condamné à vivre en couple et, le cas échéant, avec un ou des enfants dans son F1 ou son F2 ?

Nous arrêterons là en plénière cet inventaire à la Prévert. Nous avons d'ailleurs un second point d'accord sur le fait que ces sujets sont techniquement

complexes et méritent chacun une étude approfondie. C'est pourquoi l'**UNSA-Ferroviaire** a été la première dans cette instance à revendiquer la mise en place d'un Groupe de Travail interne spécifique au Logement. D'autres Organisations Syndicales ont, depuis, rejoint cette proposition, tant mieux.

Vous l'aurez compris, l'**UNSA-Ferroviaire** attend aujourd'hui - et enfin - un engagement ferme de votre part sur la mise en place de ce Groupe de Travail. L'**UNSA-Ferroviaire** propose d'ailleurs qu'au sein de la délégation de la SNCF, soit inclus-e un-e représentant-e de l'Agence Logement SNCF qui sera à même d'éclairer les aspects techniques des travaux de ce Groupe de Travail.

Concernant cette fois, et dans un second temps, la perspective d'un Accord Logement au bénéfice des salariés de la Branche, l'UNSA-Ferroviaire vous rappelle qu'elle porte également depuis l'origine cette revendication. Soyons clairs : nous n'exigeons pas l'extension stricto sensu des dispositifs de l'opérateur historique aux salariés de la Branche, ce qui, au-delà de toute autre considération, poserait déjà nombre de difficultés juridiques en termes d'ouverture de droits.

Pour autant, il ne faudrait pas que l'UTP prétexte de cette situation pour s'exonérer, là aussi, de toute posture volontariste sur le sujet.

L'Accord Logement de l'opérateur historique que l'UNSA-Ferroviaire a amélioré et signé doit être le point de repère et de référence de futures négociations.

Ainsi donc, et là aussi, au risque de nous répéter, l'**UNSA-Ferroviaire** porte sa revendication d'un accord de haut niveau sur le logement des salariés de la Branche, qui permette par exemple :

- ✓ 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 ;
- ✓ D'accéder à un logement répondant aux besoins de la cellule familiale du salarié en proximité du lieu de travail ;
- ✓ De prendre en compte l'ensemble des besoins des différentes catégories socio-professionnelles et des modes de réponse, qu'il s'agisse de logements soumis à conditions de ressources ou pas ;

- ✓ 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 et 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).

D'ailleurs, l'**UNSA-Ferroviaire** vous rappelle une nouvelle fois les termes 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* ».

Attachée comme chacun le sait au dialogue social, à la concertation et aux engagements réciproques, l'UNSA-Ferroviaire ne fait donc que s'inscrire dans le droit fil de ce document contractuel et attend aujourd'hui des réponses sur ses propositions autres que des aveux d'impuissance ou d'infaisabilité.

Merci pour votre écoute.

Ouverture des négociations sur le volet prévoyance

Nous ne rentrerons pas dans le détail du projet d'accord concernant les frais de santé et la prévoyance dans cette déclaration mais nous tenons toutefois à alerter sur des points qui sont, à ce jour, bloquants.

En effet, le moins que l'on puisse dire c'est que les dispositions communes sont bien maigres et les obligations minimales en matière de frais de santé portent bien leur nom. Il s'agit effectivement d'un minimum qui reprend pour une grande majorité les éléments légaux. **En clair, cet accord en l'état**

n'apporterait rien de plus aux salariés. L'UNSA-Ferroviaire sera force de proposition pour que ce projet soit amélioré et apporte de réelles avancées sociales.

En premier lieu, l'**UNSA-Ferroviaire** regrette et **s'oppose à l'exclusion des salariés statutaires de l'entreprise historique** de l'ensemble des dispositions qui seront prises en matière de protection sociale complémentaire. Pour l'**UNSA-Ferroviaire**, le maintien intégral des droits actuels liés au Statut doit s'accompagner d'une **amélioration de la prévoyance et de la prise en charge des frais de santé par le biais de dispositifs complémentaires pour tous les salariés.**

Sur le volet « complémentaire santé », nous demandons, entre autres, que le panier de soins soit complété et la prise en charge de certains soins améliorée (dentaire et optique notamment). De même, la participation de l'employeur au financement de la complémentaire santé doit être beaucoup plus importante que 50 % et le taux d'effort global minimum augmenté.

Nous espérons que le volet concernant la prévoyance sera plus complet et démontrera une réelle volonté, du côté employeur, de protéger les salariés de la Branche et leur famille.

Merci pour votre écoute.

Faits marquants :

En réponse à nos déclarations, l'UTP rappelle, comme nous n'avons pas pu le faire lors de l'annulation de notre dernière CPPNI (suite à son ajournement pour cause technique), le caractère inédit de l'année 2020. Le Directeur Délégué, Claude FAUCHER, évoque les nombreux événements survenus et la crise avec ses effets économiques et sociaux très importants. Il constate que les évolutions de comportements auront des effets durables sur la mobilité du quotidien, tant au niveau des voyages pour les loisirs que pour les déplacements professionnels.

Dans ses réponses, il a rendu hommage aux dirigeants, aux salariés et, plus largement, aux Entreprises Ferroviaires qui ont travaillé durant toute l'année 2020.

Il a mentionné les EF positionnées sur le transport à l'international et dont l'issue est incertaine. L'UTP appréhende avec humilité cette terrible situation.

Accord APLD : aboutissement des accords dans certaines EF (ECR et SNCF), il déplore que nous n'ayons pas la volonté partagée d'en construire un dans le cadre de notre branche.

Il conclut par le constat que le Dialogue Social d'entreprise a permis de remédier à ça.

L'ordonnance 2021-49 sur les Classifications et Rémunérations est parue; Selon lui, le décret va sûrement reprendre l'intégralité de la recommandation de l'UTP.

Au sujet de la mission Facilités de Circulation, nous (la Branche) connaissons désormais les noms composant cette mission (Manuel LECONTE en fera partie). Les auditions des Organisations Syndicales, de l'UTP et des parties prenantes vont débiter.

Nous partageons avec l'UTP que les délais ne seront probablement pas tenus (prévus à fin mars 2021).

L'UTP est également dans l'attente des conclusions de la mission ministérielle et souhaite que cette dernière instruisse plus largement le sujet.

OPCO Mobilités

La proposition d'un accord de partenariat entre les Régions et la Branche Ferroviaire est à instruire dans notre CPPNI, avec l'OPCO Mobilités. Elle vise à faire la promotion des métiers du ferroviaire.

En plus d'AURA, 5 nouvelles Régions viennent d'en faire la demande :

1. Occitanie,
2. Normandie,
3. Bretagne,
4. Centre,
5. Pays de la Loire.

L'OPCO Mobilités rappelle au passage **qu'aucun transfert de fonds n'est prévu**. Cet accord a pour but de faire la promotion de l'emploi et de favoriser la remise à l'emploi pour certains salariés dans le secteur ferroviaire.

Pour répondre aux OS contestataires, l'UTP insiste sur le fait que la décentralisation vers les Régions a transféré un ensemble de compétences extrêmement importantes, à savoir les jeunes actifs ou en devenir, la formation professionnelle et l'accompagnement des emplois, la formation des adultes, les luttes écologiques (au travers du Fret et des déplacements urbains). Pour l'UTP, l'OPCO Mobilités a des compétences et est légitime dans le cadre d'une approche de terrain.

Notre délégation UNSA-Ferroviaire rappelle que nous sommes favorables à tout ce qui peut faire la promotion de nos métiers. Mais nous regrettons que ces échanges n'aient pas pu avoir lieu dans le cadre du Conseil des Métiers (instance pas mise en place à ce jour). Il serait pour nous dommageable de ne pas s'associer à cette démarche collective de promotion de nos métiers.

Prises de position : POUR 3 (1 UTP + 2 OS), CONTRE 1, ABSTENTION 2

Accord Logement

Pour l'UTP, nous sommes dans le respect des engagements pris le 15 juin 2018. Néanmoins, le Directeur délégué nous indique qu'il a besoin de plus de temps. Il estime être en capacité de faire des propositions à la mi-mars **sur le principe de continuité des droits des salariés transférés...** Car à ce stade, il n'a pas de mandat pour négocier un volet logement au niveau de la Branche ferroviaire, mais uniquement pour mettre en place des dispositifs de continuité des droits.

Prévoyance et frais de santé

- Concernant la prévoyance, le sujet de l'inaptitude des conducteurs sera instruit.
- Un volet prévention est à l'étude au niveau de la Branche.

À la suite de notre déclaration sur le sujet, l'UTP rappelle qu'il s'agit d'une version projet qui a vocation à être améliorée. Seule la partie frais de santé est pour le moment proposée. La partie sur la prévoyance devrait nous être envoyée avant la prochaine CPPNI.

Météo de la réunion :

De vifs échanges entre 2 OS (rouge et orange) durant toute cette CPPNI.

Nous avons rappelé notre demande d'obtenir la mise en place d'un Groupe Technique sur le logement et de "garnir" le panier de santé (avec l'optique et le dentaire).

Les prochaines réunions de la CPPNI auront lieu les :

- 10 mars
- 31 mars
- 22 avril
- 19 mai
- 16 juin