



Paris, le 31 mars 2021

31 mars 2021

63^e CPPNI

Délégation UNSA-Ferroviaire :

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

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs,

À quelques jours près, nous sommes entrés dans la première année de vie avec la COVID-19, année symbole de nombreuses privations, singulièrement au niveau de la culture, des divertissements et des voyages. Depuis de nombreux mois, l'**UNSA-Ferroviaire** alerte sur la saturation vécue par certains salariés vis-à-vis du Télétravail, les nombreux qui ne sont pas sur le terrain sur leur site habituel de travail. Car au-delà d'une augmentation des frais financiers supportés par les salariés travaillant en distanciel, tels que le chauffage, l'eau, le café, les consommables, etc., qui sont, selon des études sérieuses, directement imputables au Télétravail, nous constatons l'impact moral que peut engendrer la situation sur la **Qualité de Vie au Travail (QVT)** et des **Conditions de travail**. Cette "*Zoom fatigue*" provoquée par la crise sanitaire se fait ressentir en fin de journée, chez de nombreux salariés, par une certaine fatigue mentale. Malheureusement, cette façon de produire du Dialogue Social arrive dans notre négociation de Branche...

Comment, via ce fonctionnement digital, capter les nombreuses informations implicites qui passent par des signaux non verbaux, comme les expressions faciales, la gestuelle ou la posture ?

C'est pour toutes ces raisons que la visioconférence requiert davantage d'énergie et de concentration : l'attention supplémentaire que nous devons puiser à cet effet diminue l'attention que nous portons sur le contenu de nos échanges. Quel dommage...

Néanmoins, notre industrie ferroviaire continue sur sa voie, avec son lot d'annonces et de dossiers, à l'instar du 16 février dernier, où une délégation de l'**UNSA-Ferroviaire** a été reçue au ministère des Transports par la mission interministérielle sur les Facilités de Circulation (FC) accordées aux cheminots. Si notre démarche semble opportuniste, elle s'appuie sur les communications actuelles de l'opérateur historique qui vante son implication dans la lutte contre le réchauffement climatique, et son rôle primordial dans la préservation et l'irrigation de nos territoires ruraux. S'il faut encore le rappeler, le train peut être, dans certaines circonstances, le seul mode de transport privilégié pour les déplacements quotidiens des salariés et notamment ceux qui sont en situation de handicap.

Le transport par chemin de fer est un modèle écologiquement vertueux. L'**UNSA-Ferroviaire** poursuivra son lobbying **actif** en martelant ce message jusqu'à obtenir satisfaction.

Nous avons pu ainsi faire valoir nos revendications sur ce sujet complexe, multifactoriel et extrêmement symbolique auprès des représentants du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD), de l'Inspection Générale des Affaires Sociales (IGAS) et de l'Inspection Générale des Finances (IGF). Il ne fait pour nous aucun doute que cette mission ne devra pas se solder par une réduction de l'offre et une fiscalisation pour les actuels bénéficiaires, mais au contraire s'étendre à tout le secteur de la Branche ferroviaire, afin qu'elle conserve son attractivité. Pour l'**UNSA-Ferroviaire**, ces Facilités de Circulation (FC) sont reconnues comme un véritable élément du sac

à dos social pour les cheminots. Elles sont une composante incontournable du contrat de travail à la SNCF.

Il est donc impensable qu'il n'en soit pas de même pour les autres Entreprises Ferroviaires. Car, nous le rappelons une fois de plus, ***“la concurrence doit se réaliser entre les EF et non pas entre les salariés”*** : à cet effet, les FC doivent devenir UNIVERSELLES pour les bénéficiaires de la Branche.

Lors de nos précédentes déclarations dans cette instance, nous partageons notre vision de l'ouverture à la concurrence et nous évoquons surtout l'appétit, pour le moment repoussé, crise sanitaire oblige, de certains acteurs du monde ferroviaire français, voire européen. Mais pour ceux qui souhaitent concourir, comme le rappelle le Règlement d'Appel à Candidature (RAC) de la Région PACA, la date est fixée au 31 mars à 16 heures. Une fois de plus, nous avons appris le report temporaire de cet appel d'offres, cette fois encore pour laisser à nos concurrents le temps de se re-préparer...

Au titre de l'ouverture à la concurrence de certains lots, et dans une démarche de transparence nécessaire, l'[UNSA-Ferroviaire](#) revendique que chaque salarié impacté par un probable changement d'attributaire connaisse très rapidement son Taux d'Affectation.

D'ailleurs, un potentiel challenger nommé Railcoop, qui a bénéficié d'un éclairage médiatique lors d'une émission suivie par plusieurs millions de téléspectateurs, semble faire son chemin. Ce premier opérateur ferroviaire sous statut de coopérative a atteint son objectif de réunir 1,5 million d'euros nécessaire pour obtenir à la fois la licence d'opérateur ferroviaire et le certificat de sécurité, tout ça en seulement une année d'existence... Même le Président de la Région Auvergne-Rhône-Alpes a apporté son soutien au projet de Railcoop, sans toutefois en préciser la nature... Cela laisse à penser que le ferroviaire a des atouts pour attirer les investisseurs sociétaires. Et c'est tant mieux...

Nous constatons également que de nombreux collectifs de défense de lignes ferroviaires et des élus locaux sont favorables, comme l'[UNSA-Ferroviaire](#), au retour du train de nuit. Cette extension de l'offre ferroviaire a vu dernièrement des démarches entreprises avec, notamment, l'espoir de l'intégration de la ligne

des Cévennes dans le futur plan gouvernemental. Une preuve de plus qu'avec la prise de conscience "ferroviaire" à l'aube de l'ouverture à la concurrence, l'urgence climatique et le prolongement d'une crise sanitaire majeure, les changements de paradigme s'opèrent, certes lentement.

Concernant les négociations actuelles de notre Branche Ferroviaire, qui sont au point mort, l'**UNSA-Ferroviaire** déplore qu'il ne soit pas très engageant pour notre Organisation Syndicale de s'inscrire dans une démarche de négociation et de signatures, comme nous l'avons fait pour :

- ✓ l'Accord relatif aux modalités de transfert de personnel, dont les modalités d'appel prioritaire au volontariat, en cas de changement d'attributaire d'un contrat de service public de transport ferroviaire de voyageurs ;
- ✓ l'Accord relatif aux classifications et aux rémunérations dans la branche ferroviaire ;
- ✓ l'Accord du 2 novembre 2020 relatif à la mise en œuvre du dispositif spécifique d'activité partielle en cas de réduction d'activité durable dans la branche ferroviaire.

Lorsque nous observons l'échec de l'Accord sur les classifications et rémunérations, qui devrait aboutir à ce que l'Etat produise une ordonnance, chose qu'il n'a pas encore daigné faire, tout ça n'est très pas engageant.

Néanmoins, des " halos " semblent pénétrer notre instance. Ils concernent les garanties autres que celles prévues par la loi. Sur ce sujet, nos revendications portent notamment sur la création :

- ✓ d'une garantie des Parcours Professionnels en sécurisant une véritable progression de carrière motivante et attractive. Elle doit permettre d'aboutir pour les salariés qui le souhaitent, à un vrai développement individuel et une extension de leurs compétences.

- ✓ d'une sécurisation de l'accès à la médecine de soins SNCF - *et non uniquement spécialisée* - pour les salariés transférés qui pouvaient prétendre à cette facilité avant leurs changements d'entreprise.
- ✓ d'un reclassement des salariés inaptes dans les nouvelles Entreprises Ferroviaires, qui exige une attention particulière. Au regard des conditions spécifiques d'aptitudes des métiers du ferroviaire, le traitement des inaptitudes doit devenir un engagement fort de notre Branche.
- ✓ d'une garantie, à des conditions identiques à celles actuelles, de l'accès à des logements du parc de l'Opérateur Historique, proches du lieu de travail de chaque salarié transféré : votre projet d'Accord, s'il comporte quelques avancées, est à ce stade encore loin du compte, des besoins et des attentes des salariés.
- ✓ de la mise en place d'une véritable action sociale au niveau de la Branche, et du maintien des prestations de l'Action Sociale de l'Opérateur Historique pour les agents transférés, sur lequel votre projet d'Accord reste étrangement totalement muet.
- ✓ d'une préservation, en cas de transfert d'un salarié, de l'accès aux Activités Sociales et Culturelles, en attendant la création de nouveaux droits dans leur nouvelle Entreprise Ferroviaire.
- ✓ du maintien de leur Compte Épargne Temps. C'est un dispositif qui plaît aux salariés et à ce titre nous réclamons qu'il soit porté à la hauteur d'un accord de Branche.
- ✓ du maintien des bonifications des Agents De Conduite (ADC).

Cette liste n'est naturellement pas exhaustive et les négociations, qui s'engagent dans cette instance nous permettront d'affiner ces sujets.

Pour conclure, l'**UNSA-Ferroviaire** est et restera très attachée à la négociation et à la politique contractuelle au bénéfice des salariés. À ce titre, nous tenons à la légitimité de la représentation de ces derniers dans cette instance. Conformément à la loi du 20 août 2008, afin de garantir la crédibilité de nos débats, **nous revendiquons que le pesage de la représentativité au 31 décembre 2020 soit publié dans les meilleurs délais.**

Nous interviendrons sur le seul point à l'Ordre du Jour.

Merci pour votre écoute.