Paris, le 16 juin 2021

16 juin 2021

66e CPPNI

Délégation UNSA-Ferroviaire :

- Florent MONTEILHET
- Fabrice CHARRIÈRE
- François PIEROTTI

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs,

Comme les bonnes nouvelles sont assez rares en cette période, nous tenons à partager avec vous celle d'une naissance... Celle de notre caisse de Branche ferroviaire. C'est, en effet, l'aboutissement d'un travail de longue date et d'une ultime bataille portés par deux Organisations Syndicales Représentatives (2e et 4e OS) qui ont interpellé solennellement le Premier Ministre pour un arbitrage et surtout dans le but d'arracher un engagement ferme du Gouvernement envers le ferroviaire. Au travers de cette décision, la CPRP SNCF (Caisse de Prévoyance et de Retraite du Personnel de la SNCF) deviendra l'interlocutrice unique de tous les salariés de la Branche : pour ceux relevant du régime spécial de l'opérateur historique comme pour ceux affiliés au régime général de l'Assurance Maladie et salariés de la Branche ferroviaire. Cette décision gouvernementale, que salue l'**UNSA-Ferroviaire**, pérennise l'attractivité de notre secteur en offrant aux salariés un **véritable marqueur** d'appartenance nécessaire dans un monde concurrentiel qui s'ouvre pour le transport de voyageurs. La persévérance de l'**UNSA-ferroviaire** aboutit à la concrétisation d'une revendication forte et très attendue pour l'ensemble des salariés de la Branche ferroviaire.

Toujours sur le même thème et en parcourant attentivement l'édition 2021 des chiffres clés du transport publiée par le ministère de la Transition écologique le 27 mai, et cela malgré les grèves de 2018 et 2019, nous constatons que la part du train, du métro et du RER a progressé en France entre 2014 et 2019. Ces modes de transport ont pris 0,5 point de part modale à la voiture. En effet, le nombre de voyageurs-kilomètres dans le ferroviaire en particulier a augmenté de 5,1 % en 2019, alors que le transport de voyageurs dans l'ensemble n'a augmenté que de 0,2 % au total cette année-là. C'est bien la preuve que notre espace de négociation actuel (notre CPPNI) doit permettre, avec un peu de volonté de part et d'autre de la table, d'œuvrer à construire une Branche de haut niveau et surtout attractive.

Après plus de trois années d'arrêt pour cause économique, le mois dernier, nous avons pu apprécier le grand retour du train de nuit entre Paris et Nice. Et selon l'annonce du Gouvernement, ce n'est qu'un début... Dans un premier temps, pour l'**UNSA-Ferroviaire,** seules la motivation et la dimension "écologique" doivent primer pour motiver son retour. En second plan, le désenclavement et la cohésion des territoires doivent rester notre priorité. Cette priorité fait écho à notre prise de parole le mois dernier en CPPNI, au sujet des projets en Occitanie, celui de ligne grande vitesse Bordeaux-Toulouse et le deuxième concernant l'accélération de la section entre Montpellier-Béziers.

Nous savons aussi que certains clients apprécient également la mise en place d'une offre alternative à d'autres moyens de transport sur une très longue distance. De plus, si nous nous référons aux résultats du rapport gouvernemental publié par la presse spécialisée, il ne fait aucun doute que l'avenir des trains de nuit peut devenir radieux…
Cependant, si le train de nuit est synonyme d'un art de voyager en prenant vraiment son temps (singulièrement le *mouvement slow life*), il peut retrouver rapidement sa clientèle.

Pour l'**UNSA-Ferroviaire**, nous déplorons qu'une fois de plus, l'opérateur historique soit la réaction plutôt que dans l'anticipation. Car, il n'en demeure pas moins qu'il faut quand même offrir un minimum de confort pour capter cette clientèle. Et de l'aveu de notre Premier Ministre et de nombreux salariés sur le

terrain, les voitures couchettes sont “vintages”, vous nous accorderez cette version ampoulée, qui traduit, ni plus ni moins, la nécessité d’un passage mérité par les experts de nos TechniCentres du Domaine Matériel de l’opérateur historique pour une totale remise à niveau. L’**UNSA-Ferroviaire** revendique qu’aucune sous-traitance ne soit admise dans la régénération de ces voitures.

Pour rester encore quelques instants sur les voyages, nous souhaitons aborder le sujet des Facilités de Circulation (FC) octroyées aux salariés de l’opérateur historique. Nous rappelons qu'en février 2021, la mission confiée au CGEDD, à l’IGAS et à l’IGF, qui consiste à concevoir un rapport sur les FC accordées aux cheminots, a communiqué quelques informations… Hormis les 4 profils types et l'adaptation de certains scénarios, il en ressort que le coût des FC par agent est évalué en moyenne à hauteur de seulement 436€ annuels. Nous sommes donc bien loin d’un avantage mirobolant, comme il est annoncé dans de nombreux écrits gouvernementaux et également colporté par nos détracteurs. 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 chez l’opérateur historique.

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.

Cependant, nous constatons que dans le même temps, l’État réfléchit à ressusciter la réforme des retraites, mise en sommeil depuis mars 2020, date à laquelle notre pays a vécu son premier confinement. C’est ainsi que depuis quelques semaines, le Président de la République et de nombreux membres du Gouvernement insistent sur la nécessité de poursuivre la transformation du pays au sortir de la crise sanitaire. Pour l’**UNSA-Ferroviaire**, ce temps devrait être mis à profit pour tirer les enseignements de cette crise majeure, la tête plus froide. Même si la réforme est envisagée, cela devra se faire, de l’avis de l’**UNSA-Ferroviaire**, dans une approche sociale concertée pour ne pas reproduire les erreurs du passé... Nous rappelons au Gouvernement que la réforme avait déclenché une grève d’une très grande ampleur à la SNCF et à la RATP en

décembre 2019. Il serait bien intrépide de croire que le corps social restera insensible à une nouvelle attaque frontale de ce type.

Le 5 juin dernier, le tant attendu projet de décret est calqué en grande partie sur la recommandation patronale de l'UTP. Il est maintenant avéré que la dénonciation de l'accord par les OS contestataires ne permettra pas aux salariés de la Branche d'accéder aux nouveaux droits obtenus via la négociation et la signature de l'accord par l'**UNSA-Ferroviaire.** Ces acquis âprement négociés ne s'appliqueront donc pas automatiquement dans les Entreprises Ferroviaires privées, à savoir :

- ✓ pas de Rémunération minimum Annuelle Garantie (RAG) (à condition de rester dans la même entreprise),
- ✓ pas de prime d'ancienneté (pour laquelle l'encadrement est largement pénalisé),
- ✓ pas de compensation minimale garantie du travail de nuit,
- ✓ pas de compensation pour les jours fériés et le dimanche,
- ✓ pas de Négociation Annuelle Obligatoire (NAO) de Branche,
- ✓ etc.

Et surtout une tentative d'encadrement de la polyvalence et de la polycompétence qui ne trouvera pas d'écho dans la période d'ouverture à la concurrence de l'opérateur historique.

Et maintenant, il faut se pencher, et c'est une revendication, sur le déploiement opérationnel de ce nouveau décret, et singulièrement sur les « métiers dits pénibles » de l'opérateur historique et les emplois-types de celui-ci applicables dans notre Convention Collective Nationale. Car il semble important pour l'**UNSA-Ferroviaire** d'assurer la continuité des « modalités de reconnaissance de la pénibilité » en cas de transfert chez un opérateur alternatif ou concurrent.

Nous avons reçu le 8 juin, comme convenu par l'UTP, la version 2 de l'accord relatif aux garanties sociales « autres que celles prévues par la loi ». Il faut maintenant croire que le « sac à dos social » en cas de changement d'attributaire ne sera pas très rempli. Si les ambitions de façade sont grandes pour ce qui

concerne l'innovation de la production ferroviaire des adhérents de l'UTP, en coulisse, c'est tout le contraire à en lire cette nouvelle proposition.

Nous n'avons constaté que peu de changements sur le volet logement et déplorons, une nouvelle fois, votre posture de blocage sur le maintien de l'accès à la médecine de soins dans sa globalité, et l'absence de propositions concernant le maintien de l'accès à l'Action Sociale SNCF.

Cependant, si nous constatons et admettons que plusieurs de nos revendications ont été intégrées, il n'en demeure pas moins qu'à date, pour l'**UNSA-Ferroviaire** , il semble maintenant important d'instruire de nouveaux thèmes dans notre CPPNI. Car, le prochain décret comportera également une partie sur la CPA (Cessation Progressive d'Activité). De ce fait, nous revendiquons que ce point soit instruit et inscrit dans nos échanges sur les droits transférables.

Pour conclure, nous sommes très fiers d'avoir appris le 26 mai dernier, lors de la publication des chiffres de la représentativité du privé par la Direction générale du Travail (DGT) que l'UNSA était la seule Organisation Syndicale non catégorielle à progresser en points et en voix (plus 20 000 voix par rapport à 2017) et atteint 6 % des suffrages exprimés. Ce qui est maintenant sûr, c'est qu'au fil des années, l'UNSA bouscule la hiérarchie syndicale établie, avec un score cumulé de 7,68 %, que ce soit sur la représentativité du public et celle du privé. OUI, l'UNSA est devenue la 5e force syndicale. Sur les trois derniers cycles électoraux du public et du privé, la progression de l'UNSA est constante. Après son score au scrutin des TPE la plaçant, avec 15,89 %, en 3e position (en 2e chez les non-cadres), l'UNSA est incontournable dans le paysage de la représentativité syndicale du privé.

Merci pour votre écoute.