



Paris, le 26 octobre 2021

26 octobre 2021

69^e CPPNI

Délégation UNSA-Ferroviaire :

- ✓ Didier MATHIS
- ✓ Florent MONTEILHET
- ✓ Delphine LEDIEU
- ✓ Fabrice CHARRIÈRE

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs,

Nombreux sont les salariés qui ont le sentiment que leur vie a été en mode « pause » ces derniers mois, pendant que le reste du monde était en mode « avance rapide ». Les événements dans le secteur du ferroviaire se succèdent si vite et les défis sont si grands qu'il est parfois difficile d'en prendre toute la mesure. Néanmoins, le principe de réalité s'offre à nous. Et nous sommes persuadés qu'il n'y a pas de meilleur endroit que cette commission pour échanger sur l'exemple du système ferroviaire britannique, dont l'exploitation a été privatisée au milieu des années 1990 et qui connaît des dysfonctionnements depuis des années, entre surcoûts, retards et surtout inefficacité.

À l'instar du secteur du transport de voyageurs français, le secteur ferroviaire britannique a été durement frappé par la COVID-19 et les restrictions de circulation. C'est à ce titre que le Gouvernement britannique avait décidé en 2020 de prendre temporairement le contrôle effectif des lignes ferroviaires pour éviter des faillites, suspendant les contrats de franchise. Ce même

gouvernement a dévoilé, en mai 2021, une réforme censée résoudre les nombreux problèmes, en mettant fin notamment à la fragmentation des lignes entre de trop nombreuses compagnies privées, **mais sans revenir sur les privatisations.**

Un tour de passe-passe savamment orchestré pour ne pas afficher clairement que la privatisation n'est sûrement pas la bonne solution...

Maintenant, c'est en Allemagne que l'on observe les conséquences de la privatisation du ferroviaire, plus précisément avec Eurobahn (filiale de Kéolis) qui se retirera de l'aventure outre-Rhin à la fin de l'année 2021. Ce groupe, qui opère sur quatre contrats de trains de banlieue en Rhénanie-du-Nord-Westphalie, cumule des dettes colossales, qui sont dues en partie à la crise sanitaire. Il éprouve également des difficultés récurrentes pour recruter des agents de conduite. Le coût de la main-d'œuvre est aussi un frein à son développement, selon les déclarations du directeur exécutif international. Une preuve de plus que l'ouverture à la concurrence, à laquelle l'UNSA-Ferroviaire a toujours été opposée, nous impose de négocier une convention de branche de haut niveau et attractive socialement, afin de ne pas entendre, comme il y a plus d'un an, l'ancien Président du Groupe Keolis, lors de son départ, s'épancher dans la presse sur le fait que l'Allemagne était « le plus gros foyer de pertes de Keolis depuis des années ». Pour l'**UNSA-Ferroviaire**, cela résume bien un échec à ne surtout pas reproduire.

Concernant nos échanges du mois dernier sur les facilités de circulation (FC), la mission interministérielle nous a rappelé qu'elle avait pour but d'identifier les aspects **sociaux** et **fiscaux** de nos FC, avec la volonté de matérialiser l'**avantage en nature de ceux-ci**.

À ce titre, l'**UNSA-Ferroviaire** refuse la qualification d'**avantage en nature** pour nos FC, car selon nous, il est impossible d'en déterminer le coût réel. De plus, nous restons persuadés que l'épisode joué par la mission ne se bornera pas aux seules portes des salariés transférés, ni de l'épineuse question, pour l'UTP, sur les ayants droit et les retraités.

L'**UNSA-Ferroviaire** revendique l'extension des FC à l'ensemble des salariés de la branche et tient à la désignation de la CPRP en tant que caisse de gestion pour toutes les FC de la branche ferroviaire.

À ce stade, l'**UNSA-Ferroviaire** reste persuadée que le seul gagnant sera l'État puisqu'il obtiendra, par ce biais, de nouvelles rentrées fiscales.

Si nous voyons le rythme de nos réunions de CPPNI s'accélérer jusqu'à la fin de l'année, l'**UNSA-Ferroviaire** se demande s'il ne serait pas judicieux de revoir à nouveau l'ordonnancement des sujets qui y seront traités. Si nos souvenirs sont bons, l'UTP a fixé les contours d'un cadrage le 7 juillet dernier. Néanmoins, certains thèmes, comme ceux de la prévoyance et du logement, manquent de matière et sûrement de mandats. À ce titre, nous demandons à l'UTP de réfléchir à laisser à d'autres partenaires sociaux la possibilité de revenir dans les négociations.

Par ailleurs, bien que vous pensiez comme nous qu'il est primordial de traiter du volet "droit syndical" en priorité, nous avons à l'esprit la date limite pour l'accord « Classifications et Rémunérations ». Nous souhaitons vivement que ces deux thèmes structurants pour l'avenir du secteur ferroviaire puissent ramener des perspectives à long terme pour l'ensemble des salariés. Ces accords seront de véritables filets de sécurité pour éviter le dumping social dans notre secteur. Si, depuis de nombreuses années, certains thèmes se font attendre, il n'en demeure pas moins qu'ils méritent d'être débattus sereinement, de manière collective et sans hâte.

Afin de pouvoir être au plus proche de l'actualité et de l'une des principales préoccupations sociales des Français, nous voudrions évoquer quelques instants le **pouvoir d'achat**. Car les salariés du ferroviaire sont logés à la même enseigne que tous les autres salariés, notamment avec des horaires décalés qui leur limitent l'accès aux transports en commun et les obligent à prendre leur véhicule. Vous conviendrez que l'augmentation du prix des carburants, ces derniers mois, a eu un impact non négligeable sur leur quotidien et notamment sur leurs déplacements professionnels.

L'**UNSA-Ferroviaire** déplore le contrecoup indirect de l'absence de négociations salariales de branche du fait de l'opposition de certaines OSR à l'accord

"Classifications et Rémunérations". L'**UNSA-Ferroviaire** revendique que ce sujet soit remis à la table des discussions dans les meilleurs délais.

Pendant ce temps, il y a seulement quelques jours, nous avons appris que Railcoop a obtenu sa licence d'Entreprise Ferroviaire (EF). Par conséquent, cette entreprise va pouvoir opérer dans le transport de marchandises et du service de transport de voyageurs, comme précisé dans l'arrêté publié le 22 septembre 2021. Toutefois, Railcoop a jusqu'au 20 juin 2023 au plus tard pour démarrer l'exploitation, sous peine de perdre son accréditation. Nous tenons tout de même à rester vigilants : le partage de locaux, voire des réfectoires ou des sanitaires, au sein même des bâtiments de l'opérateur historique peut très mal passer socialement. Car, sous prétexte de devoir octroyer des mètres carrés aux nouveaux arrivants sur le marché du ferroviaire pour qu'ils puissent commencer à jouer "aux petits trains", de nombreux salariés de l'opérateur historique vont devoir changer de bureaux ! À titre d'exemple, le dirigeant de proximité de Saint-Sulpice Laurière va être relogé dans un bungalow. De la même façon, céder la salle de formation de Guéret pour laisser de la place libre à la concurrence est inacceptable... Venir sur le marché du ferroviaire ne veut pas dire s'accaparer des emprises. Un minimum de concertation entre les différents acteurs serait de rigueur. L'**UNSA-Ferroviaire** est très inquiète sur le service final qui sera rendu aux clients, au travers notamment des tableaux d'affichage numériques et de la collecte des recettes, tout cela, pour le moment, sans aucune rétribution financière...

Pour conclure, nous sommes satisfaits d'avoir appris le 21 octobre dernier, lors de la publication des chiffres de la représentativité du privé par la Direction générale du Travail (DGT) que l'**UNSA-Ferroviaire** était en progression dans notre branche, puisqu'elle est à ce jour créditée officiellement de 26,74 %. Ce qui est maintenant sûr, c'est qu'au fil des années, l'**UNSA-Ferroviaire** bouscule la hiérarchie syndicale établie, avec un score en augmentation de + 2.74 % sur la période de 2017 à 2021.

OUI, l'**UNSA-Ferroviaire** pérennise sa place de 2^e force syndicale dans notre branche ferroviaire et est, à ce titre, incontournable dans le paysage syndical.

Merci pour votre écoute.