



Paris, le 16 novembre 2021

16 novembre 2021

70^e CPPNI

Délégation UNSA-Ferroviaire :

- ✓ Didier MATHIS
- ✓ Florent MONTEILHET
- ✓ Fabrice CHARRIÈRE
- ✓ Sylvain PAPILLAUD

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs,

Le 29 octobre 2021, les deux premières organisations syndicales représentatives de la branche ferroviaire se sont réunies pour manifester une nouvelle fois CONTRE l'ouverture à la concurrence des TER. Un rassemblement de militantes et militants venus en nombre de toute la France pour affirmer bruyamment leur colère CONTRE l'attribution de ces deux lots appelés « Azur » et « Inter Métropole ». L'attribution des deux marchés a été malheureusement actée en séance plénière, la veille.

Même si la décision d'ouvrir à la concurrence n'est pas de notre volonté, néanmoins, elle répond aux directives européennes transposées en droit français par les lois successives de 2014 et 2018.

Au-delà de la démonstration du rapport de force et de mobilisation prôné et brillamment organisé, nous étions très nombreux (plus de 2000 personnes)

dans la belle ville de Marseille. Une délégation a été reçue par le Président et le conseiller Transports de l'autorité organisatrice (AO) qui a entendu l'exaspération et l'inquiétude de tous les salariés de l'opérateur historique. Ce fut, pour l'**UNSA-Ferroviaire**, le moment de lui rappeler que nous restions farouchement opposés à la généralisation de l'ouverture à la concurrence, en argumentant que ce positionnement n'est pas **dogmatique**, alors qu'au contraire, nous sommes convaincus que le modèle intégré est le plus à même de répondre de manière efficace aux problématiques du transport guidé. Un système intégré, plus particulièrement en zone dense, est de nature à garantir une meilleure sécurité du transport, mais a également un impact positif sur les aspects écologiques, économiques, qualitatifs, sociétaux et sociaux. Ce sont, entre autres, ces valeurs qui ont motivé la création de la Société Nationale des Chemins de Fer (SNCF) en 1936.

En réponse laconique, le Président de l'AO a très rapidement renvoyé le sujet du dialogue social et du social aux nouveaux opérateurs. Par ces quelques mots, il nous a répondu simplement par : *circulez, il n'y a rien à voir...*

L'**UNSA-Ferroviaire** jugera sur pièces, au regard de la réalité des droits qui seront ou non garantis et du niveau de justice sociale atteint par le dialogue social. Le 29 octobre 2021, c'était en PACA que s'est jouée la première journée contre l'ouverture à la concurrence. Il n'y aura pas de seconde première journée...

Cependant, si l'**UNSA-Ferroviaire** est un syndicat légaliste et assume pleinement son rôle de négociateur social, elle participe activement à l'élaboration de la nouvelle convention collective nationale du ferroviaire, qui est en cours de négociation. Nous avons à l'esprit que si cette construction est dure et longue, elle est aussi parsemée d'embûches. L'**UNSA-Ferroviaire** est persuadée qu'elle structure durablement les aspects sociaux et construit un « filet de sécurité » et un « bouclier » contre le dumping social.

À ce titre, nous avons reçu une réponse positive à notre courrier du **15 octobre 2021** demandant la réouverture des négociations sur l'accord "Classifications et Rémunérations", puisqu'il figure à l'ordre du jour de cette séance de la CPPNI.

C'est pour nous l'occasion de vous rappeler nos revendications, à savoir :

- ✓ l'ancienneté de branche,
- ✓ les seuils d'ancienneté de la RAG de 3 ans au lieu de 4,
- ✓ la prime d'ancienneté par paliers de 3 ans au lieu de 4, incluant l'encadrement,
- ✓ 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.

Sur la suite de nos négociations relatives aux garanties « autres que celles prévues par la loi », nous avons bien reçu la nouvelle version de la part de l'UTP estampillée V4.

À ce titre, nous souhaitons revenir sur les points suivants :

- ✓ L'article 4 reprend une rédaction qui sanctuarise le respect de la hiérarchie des normes.
- ✓ Il nous semble que le sujet de la médecine de soin dans l'article 16 n'ait pas encore trouvé le mandat favorable de l'UTP. Néanmoins, nous rappelons que ce service a une grande valeur ajoutée pour l'ensemble des salariés et peut devenir un véritable marqueur de différenciation et d'attractivité pour notre branche. Et qu'à ce titre il doit être étendu à tous les salariés de la branche ferroviaire.
- ✓ En ce qui concerne l'article 18 sur la création d'un dispositif de CET pour les entreprises qui n'en disposent pas, nous revendiquons une rédaction plus engageante qui consisterait à ce que le délai pour la négociation d'un accord sur le sujet soit porté à un maximum de deux ans et non de quatre.
- ✓ Sur l'article 26 (FC), nous notons au travers de cette rédaction la continuité des droits acquis pour tous les bénéficiaires SNCF, afin de ne pas engendrer de réduction de droits.

- ✓ Dans l'article 26.1, nous déplorons le choix de l'UTP de limiter l'utilisation, sur l'ensemble des nouveaux opérateurs, des fichets de circulation ainsi que des dispenses de réservations (DPR) délivrées postérieurement au 1^{er} janvier 2024. Il n'est pas envisageable que ces fichets et DPR aient une date de péremption puisque ce n'est pas le cas aujourd'hui ! Nous rappelons à l'UTP que les FC sont en cours de dématérialisation donc facilement gérables aussi par les opérateurs entrants. Nous souhaitons connaître les motivations qui ont conduit l'UTP à fixer cette nouvelle mesure très restrictive alors que sur la version précédente, il n'y avait aucun délai d'utilisation applicable ? L'UNSA-Ferroviaire est CONTRE cette mesure inique qui enlève encore un acquis social pour les salariés actifs, les anciens salariés de la SNCF et leurs ayants-droit qui ne pourraient plus cumuler ces FC de façon illimitée et les utiliser au besoin. Nous rappelons que ce cumul autorisé permet de pallier des changements de vie comme un divorce, une mutation, etc. Le contingentement des réservations "cheminotes" chez les nouveaux opérateurs ne doit pas non plus être trop contraignant : la liberté de pouvoir voyager quand on en a besoin doit s'appliquer aussi aux cheminots ! En résumé, n'ayez pas peur des salariés de la SNCF qui ne veulent que continuer à utiliser leurs FC comme aujourd'hui, ni plus, ni moins!
- ✓ Nous rappelons que nous privilégions, dans une logique d'économie financière et de structure, l'utilisation d'un organisme déjà existant, opérationnel immédiatement et déjà adapté à la gestion des facilités de circulation, à savoir la Caisse de Branche.

Nous pensons que l'UTP ne va pas nous contredire dans cette logique financière d'économies à laquelle elle tient beaucoup ? En conséquence, nous assumons nos responsabilités vis-à-vis des salariés, nous restons totalement mobilisés et investis pour y parvenir.

Merci pour votre écoute.