



Paris, le 23 février 2022

23 février 2022

73^e CPPNI

Délégation UNSA-Ferroviaire :

- ✓ Didier MATHIS
- ✓ Florent MONTEILHET
- ✓ Fabrice CHARRIÈRE
- ✓ Jean-Marc MAINI

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs,

En ce début d'année, OUI, un début d'année pour nos négociations de branche, après une hésitation sur le mois de janvier, nous commençons enfin l'année par un nouveau chapitre et un nouveau texte. Mais avant cela, nous souhaitons dire quelques mots que nous avons écrits pour la séance précédente.

Nous avons terminé l'année 2021 par la signature de deux accords structurants pour notre branche ferroviaire... Nous savons maintenant qu'ils ne seront pas frappés de l'opposition et QUE c'est déjà une très bonne nouvelle en ce début d'année. Durant les vacances de Noël, un concurrent de l'opérateur historique français issu de la compagnie nationale italienne est également (ré)apparu dans le paysage ferroviaire... Grâce à sa "Flèche rouge" (Fleccia rossa), le nouvel entrant a débuté le samedi 18 décembre sa circulation sur le trajet Gare de Lyon - Milan. Il ne fait aucun doute que la concurrence est durablement installée sur le territoire français et que nos négociations de branche charpentent durablement l'édifice que nous tâchons quotidiennement de construire.

Cependant, il n'en demeure pas moins que, même si l'UTP affirme dans la presse qu'il ne reste que 10 % des chapitres de notre convention collective à négocier, l'**UNSA-Ferroviaire** déplore la priorisation qui est tracée par l'organisation patronale et qui oublie sûrement involontairement le **droit syndical**... Même si ce sujet ne sera sûrement pas le plus consensuel !

Quoi qu'il en soit, les affaires avancent, notamment au niveau de l'OPérateur de COmpétences Mobilités, où nous avons réussi avec de nombreux échanges entre organisations syndicales représentatives à aboutir sur l'installation, le 11 janvier dernier, du Conseil des métiers (CDM) de notre branche. C'est une bonne nouvelle, car il va enfin permettre de suivre la mise en œuvre des politiques définies par les commissions paritaires et permanentes. Notre première réunion devra déterminer les axes autour desquels s'établiront les actions de notre CDM.

Dans le décret publié dans le Journal officiel du 1^{er} janvier 2022 qui prévoit les règles applicables en matière de retraite pour les salariés employés par l'opérateur historique, en cas de changement d'employeurs (notamment dans le cadre de l'ouverture à la concurrence) appartenant à la convention collective nationale (CCN) ferroviaire, l'**UNSA-Ferroviaire** a revendiqué et obtenu :

- ✓ L'ajout des 23 emplois à pénibilité avérée par rapport au décret actuel qui n'en prévoit que 58 (négociations de 2010 sur la prise en compte de la pénibilité) ;
- ✓ La prise en compte et le maintien des bonifications de traction ;
- ✓ La prise en compte des dispositifs de fin de carrière ;
- ✓ L'application d'un taux de cotisation identique à celui des salariés statutaires ;
- ✓ Le maintien pour les salariés et leurs ayants droit des pensions d'ancienneté, de retraite proportionnelle, de réversion, d'orphelin, anticipées en raison d'une maladie professionnelle causée par l'amiante et pour les agents en situation de handicap.

Néanmoins, l'**UNSA-Ferroviaire** déplore que le décret supprime la pension de réforme et la transforme pour les salariés anciennement régis par le statut en

une pension « de retraite de réforme », avec de nouvelles conditions que nous estimons inadmissibles !

Une seule organisation syndicale représentative a choisi de continuer de participer aux débats. C'est sans aucun doute dans la logique de la demande interprofessionnelle répétée de sa confédération pour la mise en place d'un système universel de retraite, qui supprimerait *de facto* les régimes spéciaux !

Nous déplorons qu'en ce qui concerne le contrat de performance entre l'État et notre gestionnaire d'infrastructure pour la période 2021-2030, il traduise malheureusement une vision du ferroviaire sans réelles ambitions de la part de l'État ! Il est par ailleurs déconnecté du point d'étape des sénateurs MAUREY et SAUTAREL réalisé lors de la commission des Finances du 29 septembre 2021.

Par ailleurs, nous avons quelques questions qui nous viennent à l'esprit :

- ✓ Quel réseau et pour quels services rendus dans 10, 20 ou 30 ans ?
- ✓ Quelle place pour le ferroviaire français dans la stratégie globale de maîtrise des émissions carbone ?

Ce que nous comprenons très facilement, c'est que le contrat de performance est le résultat d'une lutte acharnée contre Bercy et que le budget a été négocié à la virgule près. C'est une **ambition sans objectif**, une **vision étriquée et technocratique** du ferroviaire. Nous pouvons, par exemple, citer l'absence d'indicateurs sur le dimensionnement du réseau. Nous avons pourtant besoin de savoir en quoi consiste le réseau structurant et quelles en sont ses limites. C'est fondamental dans le cadre des transferts de petites lignes aux régions.

Le Gouvernement renonce, une fois de plus malgré notre insistance, à identifier un mode de financement fléché et pérenne sur le ferroviaire - via une taxe affectée sur le modèle de la Société du Grand Paris - et, plus encore, à donner une trajectoire fiable dans le temps, à hauteur des enjeux du réseau. Si ce contrat prévoit 2.9 milliards d'euros annuels pour la rénovation du réseau (bien moins que nos partenaires européens tels que l'Allemagne, l'Autriche ou la Suisse par exemple), l'**UNSA-Ferroviaire** déplore que ce soit un maximum et non pas un minimum et, de surcroît, qu'il soit exprimé en euros courants. Si, dans les

années à venir, le taux d'inflation progresse entre 3 % et 4 %, le montant de l'effort financier réel sera diminué d'autant. De plus, aucun budget n'est prévu pour la modernisation du réseau.

Nous avons aussi l'impression que tout a été fait pour plaire à l'ART. Par exemple, la tarification pour les TER prend en compte l'indice général des prix et non l'indice dans le ferroviaire. Cela ne sera pas suffisant pour couvrir les coûts. Le fait de pouvoir en rediscuter chaque année génère aussi beaucoup d'incertitudes.

Pour finir sur ce sujet, permettez-nous une comparaison avec la situation actuelle d'un autre service public trop longtemps délaissé par les gouvernements successifs, avec la crainte que notre entreprise soit « l'hôpital de demain ». Le secteur hospitalier affichait une situation comparable à celle de l'opérateur historique cinq à dix ans auparavant et avec les mêmes injonctions à réduire plus que tout sa dette et sa masse salariale, mesurer ses investissements y compris en matériels médicaux, segmenter la tarification des actes. Regardons le résultat, apprenons des erreurs passées : la crise sanitaire que nous connaissons encore a révélé le désastre de l'hôpital. N'attendons pas que la future crise climatique ou/et énergétique révèle celui du ferroviaire, et invitons chacun à être individuellement responsable face aux manquements actuels, qui seront irréversibles d'ici quelques années.

L'**UNSA-Ferroviaire** estime que ne sont attribués au gestionnaire d'infrastructure que les moyens de sa survie, mais en aucun cas les leviers permettant de placer le ferroviaire sur le temps long de la transition écologique, territoriale, sociétale et sociale, alors qu'il y a toute sa place, passant ainsi à côté de l'histoire et de nos responsabilités envers les générations futures.

Plus récemment, c'est la région Bourgogne-Franche-Comté qui a embrayé une nouvelle vitesse dans l'ouverture à la concurrence, et cela, sans attendre la date couperet de 2023. Jeudi 27 janvier, l'**UNSA-Ferroviaire** a répondu présente en grand nombre, localement et nationalement, à l'appel de l'intersyndicale. Nous ne pouvions pas laisser les élus prendre une décision

aussi importante sans rien faire... Malgré un échange tonique avec une délégation composée des différents groupes politiques du Conseil régional, nous n'avons pas réussi à les faire sortir de leurs certitudes, notamment sur leurs arguments provenant directement du Vice-président aux transports pensant que le low cost (singulièrement OUIGO Vitesse Classique) chez SNCF concurrence ses TER et surtout ampute son budget de 1,4 million d'euros... Nous pensons que le climat de défiance vis-à-vis de l'opérateur historique est devenu trop important. Une des pistes pourrait être que la direction prenne son bâton de pèlerin pour faire monter en compétences les élus qui ne sont pas toujours très sensibilisés à la problématique ferroviaire et à sa production quotidienne.

Impossible ici de ne pas vous relayer également notre inquiétude et celle des salariés du TER Hauts-de-France concernant la situation conflictuelle avec l'autorité organisatrice qui annonce la "reconduction" du non-paiement de la contribution mensuelle dans un contexte de production très dégradée. Autorité organisatrice qui annonce également le report d'un an de l'introduction de l'ouverture à la concurrence sur l'un des trois lots... pour commencer, peut-être, en incriminant l'opérateur historique.

Début janvier, nous avons également appris le choix de la Région Grand Est, en tant qu'Autorité Organisatrice (AO) des transports régionaux de voyageurs, qui a décidé de publier l'avis d'appel à la concurrence pour l'exploitation des services ferroviaires reliant la région à l'Allemagne. Regroupés en deux lots, les salariés concernés seront amenés à changer d'opérateur en décembre 2024. C'est ainsi que les dessertes TER vers l'Allemagne seront, elles aussi, ouvertes à la concurrence...

L'**UNSA-Ferroviaire** a toujours été contre l'ouverture à la concurrence, mais ces choix imposés par l'Europe ne sont plus discutables. Cependant, le seul choix d'ouvrir n'est pas l'ultime solution, il faudra passer inévitablement par des financements pérennes et fléchés pour entretenir le réseau vieillissant. Comme il est prévu dans le nouveau pacte ferroviaire (NPF) de 2018 et la loi de finances de 2022, l'État a procédé à la dernière tranche de reprise de la dette de SNCF Réseau, via un arrêté du 30 décembre qui a pris effet le 1^{er} janvier 2022. Au 1^{er} janvier 2021, 25 milliards d'euros avaient été repris, 10 milliards restaient à

transférer en ce début 2022. Pour l'**UNSA-Ferroviaire**, ce n'est pas un "cadeau" fait au gestionnaire d'infrastructure, comme l'affirme un grand quotidien économique, mais la contrepartie d'un engagement conditionné à une diminution de ses coûts de production.

Enfin, nous avons découvert que la gratuité des voyages en train pour les policiers a été actée par décret (2021-1813) le 28 décembre. Cela signifie qu'à compter du 1^{er} janvier 2022, les fonctionnaires actifs de la Police nationale bénéficieront de la prise en charge de leur titre d'abonnement dans le cadre de leurs déplacements domicile-travail inférieurs à une heure et quinze minutes.

L'**UNSA-Ferroviaire** s'attache particulièrement et avec pragmatisme à décrypter les mutations de la mobilité et des transports qui sont en cours. Nous notons que dans ce domaine, l'année 2021 a été marquée par beaucoup d'agitations. Les grands défis consistent à la remise en cause de la voiture en centre-ville, l'électrification, la nouvelle bataille entre l'aérien et le train : la nouvelle mobilité est en marche et cette transition s'annonce rude, aussi bien sur un plan social, réglementaire que sur le plan technologique. Le gap va être immense.

Merci pour votre écoute.