

N° 48 ◊ JUILLET-SEPTEMBRE 2016 ◊ 1,60 €

Le cheminot Cfdt: de France

MAGAZINE DE L'UNION FÉDÉRALE DES CHEMINOTS
ET ACTIVITÉS COMPLÉMENTAIRES

DOSSIER SPÉCIAL

FOCUS SUR LES TABLES RONDES | 10

LES REVENDICATIONS PORTÉES PAR LA CFTD | 12

Participez à
notre enquête
depuis votre
téléphone mobile
ou tablette



**TEMPS DE TRAVAIL & FORFAIT JOUR :
LA GRANDE ENQUÊTE NATIONALE
DE LA CFTD CHEMINOTS**



NOUS SOMMES POUR CEUX QUI RENDENT LA SOCIÉTÉ PLUS HUMAINE ET CEUX QUI EN ONT FAIT LEUR VOCATION.

PLUS DE 3 MILLIONS DE SOCIÉTAIRES NOUS FONT DÉJÀ CONFIANCE.

**GMF 1^{ER} ASSUREUR
DES AGENTS DU SERVICE PUBLIC**



ASSURÉMENT HUMAIN

Appelez le 0 970 809 809 (numéro non surtaxé)
Connectez-vous sur www.gmf.fr ou depuis votre mobile sur m.gmf.fr

LA GARANTIE MUTUELLE DES FONCTIONNAIRES et employés de l'État et des services publics et assimilés - Société d'assurance mutuelle - Entreprise régie par le Code des assurances - 775 691 140 R.C.S Nanterre - APE 6512Z - Siège social : 148 rue Anatole France - 92300 Levallois-Perret et ses filiales GMF ASSURANCES et LA SAUVEGARDE. Adresse postale : 45930 Orléans Cedex 9.

SOMMAIRE

4 **L'ETF SE MOBILISE AVEC LA CFDT**
→ Une journée de mobilisation européenne se tiendra le 27 octobre

6 **EX-APPRENTIS DE LA SNCF**
→ Des avancées significatives à mettre à l'actif de la CFDT

8 **EMBAUCHES À SNCF RÉSEAU**
→ La CFDT défend l'ascenseur social

9 **DOSSIER SPÉCIAL ENCADREMENT**
→ La grande enquête nationale de la CFDT sur le temps de travail et le forfait jour

13 **BRÈVES DU MONDE FERROVIAIRE**
→ Statut SNCF | Les règles d'indemnisation maladie ont changé
→ Sécurité | Où en sommes-nous après l'attentat de Thalys ?
→ Décès | La CFDT vient de perdre un ami et collègue

14 **DOSSIER SPÉCIAL**
→ Paroles de militants au moment du départ à la retraite | Christophe Dard, Philippe Beaumont, André Fermis et Marie-Pierre Cruveiller

18 **TRAINS D'ÉQUILIBRE DU TERRITOIRE**
→ Trains de nuit | Une réduction de l'offre



ÉDITO

Didier AUBERT,
secrétaire général CFDT Cheminots

LA RÉFORME DU FERROVIAIRE, MENACÉE PAR UN ÉTAT QUI NE SE VEUT TOUJOURS PAS STRATÈGE

Rapport stratégique d'orientation, contrats d'objectifs et de performance, rapport gares, rapport sur l'endettement : toutes ces dispositions figuraient dans la loi du 4 août 2014 portant réforme du ferroviaire.

A ce titre, elles avaient pour objectif de **donner un avenir au ferroviaire** par l'intervention d'un État stratège. Le contexte politique pré-électoral risque de mettre un point final aux bonnes intentions affichées par la loi. En effet, si le rapport d'orientation stratégique présenté au haut comité du système ferroviaire confirme un **fort attachement au rail**, à aucun moment des bribes de solutions ne sont abordées visant à confirmer ces déclarations d'intentions.

Le rapport « gares » est censé régler le sort de l'activité Gares & Connexions devenue bien encombrante et non « bruxello-compatible » quant à son maintien au sein de l'ÉPIC Mobilités.

La CFDT rappelle la nécessité du rattachement de Gares et Connexions à Réseau, neutralisant ainsi toute velléité de filialisation ou de privatisation comme le proposait le dernier rapport de l'ARAFER. S'il devait subsister une dernière décision politique de ce gouvernement, la **CFDT** interviendra pour qu'une disposition législative

puisse avoir lieu avant la fin de la session parlementaire.

Le rapport sur l'endettement confirme le non-choix fait par ce gouvernement concernant les **50 milliards de dette du système**. La suppression de l'Écotaxe en tant que fiscalité écologique sera sans doute la **faute politique majeure d'un gouvernement** qui avait pourtant affiché de fortes ambitions pour le ferroviaire à travers sa réforme.

Le Groupe Public Ferroviaire et ses EPIC prochainement dotés de **contrats de performance et d'objectifs** devront, dans ce cadre, avec leurs cheminots, assurer leurs missions de service public, dans un **contexte de concurrence intermodale** avec en ligne de mire l'ouverture à la concurrence des TER et une **sous-traitance accrue** à SNCF Réseau.

La **CFDT** et ses militants ont encore une **nouvelle page d'histoire** à écrire. ●●

Cfdt: FGTE
CHEMINOTS

47 / 49 avenue Simon Bolivar, 75 019 Paris
01 56 41 56 70
www.cfdtcheminots.org
contact@cfdtcheminots.org
CFDT - Cheminots - Officiel
@cfdtcheminots



Le Cheminot de France n° 48
juillet-septembre 2016
N° CPPAP : 1014 S 07026
Dépôt légal n° 808 / 99

Directeur de la publication
DIDIER AUBERT

Rédacteur en chef
CHRISTOPHE DARD

Rédacteur en chef adjoint
ALI BENHADJBA

Secrétaires de rédaction
MARIE-PIERRE CRUVEILLER
PATRICK LE ROLLAND

Ont collaboré à ce numéro
ANNE GUEZENEC, SABINE LE TOUQUIN,
SOLENE LEGROS, RÉMI AUFRÈRE, PHILIPPE
BEAUMONT, SÉBASTIEN MARIANI, THOMAS CAVEL,
PATRICK SAPET, FABRICE CHAMBELLAND,
ANDRÉ FERMIS, DOMINIQUE DERAEDT

PEFC 10-31-1243

Concept & réalisation graphique

tudorpress

Crédit photo
CFDT CHEMINOTS, PRESSFOTO
FREEPIK & FLATICON

Imprimé par
L'ARTÉSIENNE

IMPRI'VERT®

EN BREF



**FÉDÉRATION EUROPÉENNE
DES TRANSPORTS**

L'ETF (European Transport Federation) est la fédération syndicale européenne des travailleurs des transports. Elle est affiliée à la Confédération européenne des syndicats. Elle est également l'organisation régionale de la Fédération internationale des ouvriers du transport. Elle a été fondée en 1999, son siège est à Bruxelles. L'Union Fédérale des Cheminots et des Activités Complémentaires **CFDT** est l'un de ses membres français. ●●

→ L'ETF SE MOBILISE AVEC LA CFDT

UNE JOURNÉE DE MOBILISATION EUROPÉENNE SE TIENDRA LE 27 OCTOBRE

Le sujet est grave et marque l'actualité ferroviaire française. Les trains sans accompagnement systématique circulent en région parisienne depuis plus de trois décennies. Mais précisons aussi que les trajets entre deux gares sont souvent très courts et que la plupart des gares conservent du personnel, même si une évolution négative est engagée par la direction de la SNCF. Texte **Rémi AUFRÈRE** | Photo **Sabine LE TOQUIN**



Découvrez
la brochure de
la campagne ETF
en flashant
ce QR code



EN BREF

L'ÉQUIPE EUROPE-INTERNATIONAL CFDT CHEMINOTS

- Rémi AUFRÈRE-PRIVEL,
secrétaire général adjoint
Comité dialogue social
Européen, Comité Européen
Groupe SNCF, Rail Strategy
Platform (Commission
Européenne). ●●
- Fabrice CHAMBELLAND,
Bourgogne - Franche-Comté
Représentant GT ETF
Maintenance. ●●
- Damien HOUILLIEZ,
Grand Est - FGAAC CFDT
Représentant GT ETF
Conducteurs
Expert ETF auprès de
l'Agence Ferroviaire
Européenne (ERA). ●●
- Vincent JERECEZK-PETIT,
Paris - Saint-Lazare
Représentant GT ETF
Accompagnateurs. ●●

Pour la **CFDT Cheminots**, le principe d'accompagnement des trains par des ASCT avec les connaissances et aptitudes professionnelles et de sécurité est essentiel pour assurer la qualité des services. L'ASCT n'est pas seulement un coût, mais un atout pour la sécurité. Nous dénonçons la stratégie consistant à réduire, voire à supprimer les personnels dans les trains, alors que la sûreté et la sécurité des voyageurs reviennent dans les préoccupations de tous.

LE 27 OCTOBRE PROCHAIN, UNE JOURNÉE DE SENSIBILISATION EUROPÉENNE !

Presque partout en Europe, les entreprises ferroviaires publiques comme privées s'engagent dans la réduction des personnels d'accompagnement directement ou par l'intermédiaire du recours à d'autres personnels sédentaires, à la formation ultra-mince et à la rémunération minimale pour le prix le plus bas. C'est la définition du *low-cost*, et l'accompagnement est montré comme *optionnel* voire *inutile* eu égard à l'obsessionnelle réduction des coûts du train.

LA CFDT CHEMINOTS REVENDIQUE UNE LICENCE EUROPÉENNE D'AGENT D'ACCOMPAGNEMENT !

Pour notre syndicat, il faut préserver et consolider l'activité des ASCT à bord des trains. Pour assurer un avenir et stopper la stratégie de suppression des entreprises, la **CFDT** revendique dans les réunions de l'ETF et au Comité du Dialogue social européen, l'instauration d'une licence spécifique précisant les aptitudes physiques et professionnelles (basées sur l'existant) pour ne pas dévaloriser ce métier qui assure un niveau de sécurité incomparable pour les voyageurs et forme un élément de sûreté pour tous. Nous dénonçons la stratégie patronale actuelle au moment où les inquiétudes des voyageurs et de tous les citoyens en général sont grandissantes face aux agressions et attentats aveugles qui touchent de nombreux pays.

Pour la **CFDT Cheminots**, dans ce contexte comme dans l'efficacité propre au ferroviaire, la suppression des ASCT dans les trains est irresponsable et doit être remise en cause. ●●

L'EUROPE SOCIALE FERROVIAIRE, AU CŒUR DES PRÉOCCUPATIONS CFDT

Le rapport d'activité de la CFDT Cheminots période 2012-2016 a abordé les sujets européens. Une version synthétique est consultable sur notre site internet www.cfdtcheminots.org

→ TABLE RONDE DU 21 SEPTEMBRE 2016

DES AVANCÉES SIGNIFICATIVES À METTRE À L'ACTIF DE LA CFDT

Le dossier est équilibré suite aux mesures inscrites au projet d'accord présenté aux organisations syndicales lors de cette table ronde. Le document prend en compte les discriminations dénoncées par la CFDT en terme d'ouverture de droits à la retraite.

Ce pré-accord sera soumis à l'avis des structures CFDT. Texte Philippe BEAUMONT | Photo Pressfoto Freepik

Dès 2007, l'action de la CFDT s'est traduite notamment par la prise en compte des trimestres d'apprentissage des anciens élèves dans la détermination de leur retraite. Les pouvoirs publics avaient fini par accepter que les apprentis sous contrat au 1^{er} juillet 2008 soient affiliés à notre régime, sans revenir sur le refus d'une affiliation rétroactive. Ce n'est donc que depuis 2008 que les apprentis à la SNCF ont leurs années d'apprentissages cotisées et validées pour l'avenir.

ET LES ANNÉES D'APPRENTISSAGE D'AVANT 2008 ?

C'était bien là l'injustice, car cotiser ne veut pas dire forcément valider. Les périodes d'apprentissage antérieures à 2008 étaient cotisées sur des bases forfaitaires. Les montants de ces cotisations étaient, la plupart du temps, insuffisants au regard du Régime général de Sécurité sociale pour valider un trimestre. Ainsi, bien qu'ayant cotisé, nombre d'apprentis ont eu la désagréable surprise de n'avoir pas ou peu de trimestres validés sur la période de leur apprentissage (24 mois, soit 8 trimestres). Situation qui concerne également - bien que dans une moindre mesure - les anciens élèves (environ 1 300), dont certains trimestres ont pu également ne pas être validés. ●●

9 000

est le nombre approximatif des ex-apprentis qui sont concernés par la cotisation forfaitaire insuffisante à la Sécurité sociale.

90 %

est le pourcentage des ex-apprentis en contrat avant 2008 n'ayant pas validé la totalité de huit trimestres.



APRÈS 2016 ↓

- ⊕ MST3 : sans changement
- ⊕ MST4 : le seuil minimal de sa majoration est fixé à 20 €, par mois et par trimestre non-validé.

EXEMPLE | J. DUPONT, qui avait 5 trimestres non-validés, touchera au minimum :

- ⊙ 5 X 20 € = 100 € mensuel
- ⊙ 1,25 % de son traitement mensuel X 5 trimestres (solution la plus favorable pour le salarié). ●●

→ AVANCÉES CFDT ENTRE 2008 & 2016

DÈS 2008 ↓

⊙ Une majoration salariale (MST3) liquidable de 0,25 % par trimestre cotisé et validé (dans la limite de 2 %, soit 8 trimestres) applicable à l'âge d'ouverture des droits jusqu'au départ effectif à la retraite.

⊙ Un complément de majoration (MST4) non liquidable pour garantir à chaque apprenti concerné de bénéficier de 2 % de majoration du traitement lorsqu'il a bien cotisé huit trimestres, mais qui n'ont pas tous été validés.

EXEMPLE | Sur huit trimestres d'apprentissage cotisés, J. DUPONT n'a validé que trois trimestres. À l'âge d'ouverture des droits (50 ou 55 ans), mensuellement, jusqu'à son départ à la retraite, il lui est versé :



La direction a bien pris acte de la nécessité d'accompagner les Agences Paie et Famille dans la mise en œuvre de l'accord.

SOLUTION ①

EX-APPRENTIS DONT L'OUVERTURE DES DROITS À PENSION EST POSTÉRIEURE À 2019

⇒ MST3 : sans changement

⇒ MST4 : à son choix, l'agent percevra

36 X 20 € X nombre de trimestres non-validés.

EXEMPLE | J. DUPONT

5 Trimestres non-validés X 20 € X 36 = 3 600 €

Cette somme est versée pour aider l'agent à racheter des trimestres non-validés (maximum 4) auprès de la Caisse de Retraite du Régime général. Si J. DUPONT rachète quatre trimestres avant son départ à la retraite, il en aura donc sept de validés.

Conséquences sur sa MST3, qui passera à

7 X 0,25 % X traitement

Elle est liquidable sans validation des derniers mois. ●●

SOLUTION ②

EX-APPRENTIS DONT L'OUVERTURE DES DROITS À PENSION EST ANTÉRIEURE À 2019

Les salariés dont la date d'ouverture des droits est antérieure au 1^{er} janvier 2019, et encore présents dans l'entreprise à cette date, pourront demander à percevoir, à partir du 1^{er} janvier 2019, le différentiel entre le montant auquel ils auraient pu prétendre au titre de l'aide au rachat et le montant déjà perçu au titre de la MST4 revalorisée.

36 mois x 20 € X nombre de trimestres d'apprentissage

EXEMPLE | J. DUPONT

⇒ Âge d'ouverture des droits : 1^{er} janvier 2017

⇒ Agent ayant trois trimestres cotisés non-validés

⇒ Situation au 1^{er} janvier 2019 : 24 mois de MST et

4 revalorisés perçus au 1^{er} janvier 2019

⇒ Solde à verser en une fois au 1^{er} janvier 2019 :

12 mois de MST4 revalorisée

La prise en compte de ce point nécessitera une modification de l'article 4 du Projet d'accord collectif. ●●

À SAVOIR

Un salarié pourra bénéficier, à sa demande, du versement de l'aide au rachat au plus tôt trois mois avant la date d'ouverture des droits. Aucun versement d'aide au rachat ne pourra toutefois être effectué avant le 1^{er} janvier 2019.

AGENTS QUI ONT DÉJÀ ATTEINT L'ÂGE D'OUVERTURE DES DROITS

Les agents présents aux effectifs le 1^{er} jour du mois suivant la date de signature de l'accord bénéficieront de la MST4 revalorisée, de manière rétroactive, avec effet :

⇒ au 1^{er} janvier 2016 pour les salariés dont la date d'ouverture des droits est antérieure au 1^{er} janvier 2016 ou à la date d'ouverture des droits à la retraite si cette date est postérieure au 1^{er} janvier 2016.

Dans le cas général, pour des raisons de mise en œuvre opérationnelle, le paiement pourrait n'intervenir qu'en décembre 2016 ou en début d'année 2017. Toutefois, les ex-apprentis faisant valoir leurs droits à la retraite entre le 1^{er} jour du mois suivant la signature de l'accord et la date du paiement du rattrapage de MST4, percevront le rappel de MST4 au moment du solde de tout compte.

DISPOSITIONS PARTICULIÈRES CPA

En cohérence avec les accords sur la cessation progressive d'activité (CPA) et / ou sur le temps partiel, l'agent qui avait fait le choix initial du versement de la MST4 revalorisée, pourra, dans certaines situations exceptionnelles à préciser, demander à bénéficier du versement du solde de cette MST4 revalorisée afin de racheter des trimestres et d'anticiper son départ.

DISPOSITIONS PARTICULIÈRES EX-ÉLÈVES

Le rappel de la majoration (MST4) non liquidable sera appliqué aux ex-élèves dans la limite du nombre de trimestres effectivement cotisés au régime général mais non validés. Pour les ex-élèves ayant bénéficié d'un calcul de MST4 plus favorable, le bénéfice de ce calcul n'est pas remis en cause. Néanmoins, la rétroactivité ne s'effectuera que sur la base de la durée réelle d'activité en tant qu'élève dans l'entreprise, déduction faite des trimestres validés ouvrant droit à MST3. ●●

DÈS 2016

- ⇒ Majoration salariale liquidable MST3 : **0,25 % X traitement X 3 trimestres validés.**
- ⇒ Majoration salariale non liquidable MST4 : **0,25 % X traitement X 5 trimestres non-validés. ●●**

La CFDT Cheminots revendique le rachat des trimestres manquants par la SNCF. Elle considère inadmissible que les cheminots devant partir à la retraite dans les mois qui viennent soient péjorés sur leur pension du fait

de la mise en place tardive de ces mesures. L'entreprise a voulu retarder la mise en place de ces propositions, suite à une mauvaise gestion de ses effectifs d'agents de conduite et d'agents SE. ●●

→ ÉLÉVATION DU NIVEAU DE RECRUTEMENT

LA CFDT DÉFEND L'ASCENSEUR SOCIAL

Au milieu de l'été, la direction de SNCF Réseau, sous couvert de la DRH Ferroviaire, a décidé d'ouvrir unilatéralement le recrutement des attachés opérateurs aux candidats titulaires d'un diplôme de niveau bac+2. Cette mesure d'élévation du niveau-plafond à l'embauche a été présentée par la direction comme une disposition d'urgence permettant de couvrir les besoins de recrutement de SNCF Réseau, afin de ne pas perdre les autorisations budgétaires 2016 et de couvrir un risque de contentieux pour discrimination.

Texte Sébastien MARIANI & Thomas CAVEL | Photo Pressfoto Freepik

Au-delà de ces explications, la méthode est évidemment contestable et la décision pose plusieurs questions de forme et de fond. Sur la forme et sur le process, on observera que des mesures unilatérales, même justifiées par l'urgence, ne font pas une politique d'emploi et qu'on n'instituera pas la Gestion Prévisionnelle de l'Emploi et des Compétences stratégique dont le groupe public a besoin en ouvrant les conditions de recrutement au coup par coup. Sur le fond, cette démarche est d'autant plus dangereuse qu'il s'agit de recruter des personnels en charge de tâches essentielles de sécurité et que l'effectif expérimenté dans ces domaines a déjà atteint un seuil critique au sein du groupe. Du point de vue de l'équité dans la gestion des ressources humaines, l'absence d'une valorisation de ces nouveaux profils pourrait se payer par des taux élevés de démotivation, voire de démission. Enfin un effet pervers de fermeture aux profils moins diplômés serait une dérive inacceptable dont l'éventualité ne peut être écartée.

Pour éviter le risque de contagion et de pérennisation intempestive de cette dérogation, la CFDT a immédiatement adressé une demande d'audience à la direction générale de SNCF Réseau.



REÇUE LE 8 SEPTEMBRE, LA CFDT A FAIT PART DE SES EXIGENCES

- ➔ l'ouverture prioritaire aux personnels sous contrat précaire (CDD, intérim) ;
- ➔ le lancement d'une réflexion en vue d'un dispositif d'alternance qui renforce vraiment l'expérience de terrain, ainsi que sur une ingénierie de formation impliquant davantage les établissements ;
- ➔ la nécessité de rétablir des parcours d'accueil dignes de ce nom, afin de faire appréhender aux nouveaux recrutés la complexité et l'intégration du système ferroviaire ;
- ➔ la nécessité de poser une garantie de parcours différenciés pour les profils recrutés à bac+2 ;
- ➔ la recherche d'un cadre de dialogue social modernisé pour analyser ces problématiques au sein de Réseau et préparer les négociations GPEC au niveau du GPF.



La direction de SNCF Réseau a reconnu l'importance particulière des parcours professionnels de ces nouveaux profils, tout en confirmant l'intérêt de préserver un équilibre dans les niveaux de recrutement.

ENGAGEMENTS PRIS

- ➔ la garantie de ne pas substituer le niveau bac+2 au niveau bac pour le recrutement des attachés opérateurs ;
- ➔ la réorientation immédiate des meilleurs candidats bac+2 (en fonction de leurs résultats aux examens) vers des parcours d'attachés Technicien Supérieur ;
- ➔ l'assurance d'un suivi particulier sur plusieurs années du parcours de tous ceux qui passent par ce recrutement dérogatoire ;
- ➔ dans le cadre de la modernisation du dialogue social, l'élaboration avec les organisations syndicales d'une méthode de concertation innovante, ouverte à des expertises internes et externes, sur un outil de projection GPEC pour SNCF Réseau.

La CFDT sera vigilante à la mise en œuvre de ces dispositions. Il est primordial que la rénovation des conditions de recrutement au sein du GPF SNCF ne poursuive pas seulement un objectif de couverture plus rapide des besoins. On ne saurait omettre le renforcement de l'attractivité de ces emplois, le maintien de leur ouverture au plus grand nombre, la réduction des contrats précaires, la juste rétribution des compétences et leur bonne intégration au métier. ●●

TEMPS DE TRAVAIL & FORFAIT JOUR

LA GRANDE ENQUÊTE NATIONALE DE LA CFDT

Dès la rentrée, les négociations concernant le temps de travail dans l'encadrement, en particulier le forfait jour, s'intensifient. Afin de bien défendre vos intérêts, la CFDT souhaite recueillir votre avis et vous invite à participer à son questionnaire en ligne. À l'issue de cette consultation, la CFDT publiera sur l'ensemble de ses supports le résultat de cette grande enquête nationale.

Texte **Anne GUEZENNEC & Fabrice CHAMBELLAND** | Photo **Pressfoto Freepik**



Dans un contexte où les frontières de la sphère professionnelle et de la vie personnelle sont de plus en plus floues, la **CFDT** est la seule organisation syndicale à porter la revendication d'un accord global traitant des questions de l'encadrement. Nos revendications concernent donc tout à la fois le temps de travail de l'encadrement, mais également l'organisation du travail, la charge, la qualité de vie et les parcours professionnels.

Participez à
notre enquête
depuis votre
téléphone mobile
ou tablette



FOCUS SUR LES NÉGOCIATIONS

Les tables rondes tenues le 12 et 23 mai ont permis des échanges sur la notion de forfait et de comprendre l'application de ce nouveau régime de travail destiné à remplacer celui de l'actuel titre III du RH 0077 pour les encadrants des établissements. Ceux-ci disposent d'une autonomie dans l'organisation de leur emploi pour l'exercice des responsabilités qui leur sont confiées, ce qui les conduit à ne pas suivre un horaire collectif déterminé.





--> PLUSIEURS REVENDEICATIONS DE LA CFDT CHEMINOTS ACQUISES :

- ① Le temps de travail de l'encadrement sanctuarisé dans l'accord d'entreprise ●●
- ② Fixer la durée du temps de travail (1 589 h ou 1 568 h) ●●
- ③ Apporter une garantie sur le nombre de repos ●●
- ④ Couvrir les agents refusant de signer une convention individuelle de forfait en s'assurant qu'ils relèvent des dispositions de l'accord d'entreprise ●●
- ⑤ Prise en compte des difficultés en termes de charge de travail, déconnexion, équilibre vie professionnelle / vie privée, incidence des technologies d'informations et de communication ●●
- ⑥ Un état des lieux qualitatif et quantitatif du temps de travail ●●

--> TABLE RONDE DU 21 JUIN 2016

① RÉALISATION D'UN ÉTAT DES LIEUX PRÉALABLE

- indispensable pour analyser l'hétérogénéité des situations (vision plus claire, notamment par métiers) ;
- étude quantitative et qualitative ;
- cahier des charges partagé et réalisation de l'étude.

② DU TEMPS POUR LA NÉGOCIATION

- des bilatérales seront programmées à la rentrée pour définir le contour et le contenu de l'accord ;
- le projet d'accord qui en ressortira sera ensuite présenté en table ronde pour une éventuelle signature à l'automne.

③ LES SUJETS SPÉCIFIQUES

- astreinte, suivi, indemnité continuité de service, télétravail, temps partiel, suivi médical... ont été portés par la **CFDT Cheminots** et entendus par la direction. ●●



↓ COMPARATIF FORFAIT JOUR

	TITRE III RH 0077
Nombre d'heures annuelles : 35 h / semaine	1 589 h
Repos	Même RP que le régime appliqué
Congé / férié	28 congés +10 fériés
Heures supplémentaires accidentelles	Oui, avec accord du hiérarchique
Heures supplémentaires programmées au semestre	Oui avec accord du hiérarchique
Rémunération	Fixe + EVS
Déplacement	Oui
Prise de congés, RQ	En accord avec hiérarchie
Non soumis à TS	Oui
Repos journalier	12h
Gir/Prime	Oui


COMPARATIF FORFAIT JOUR

	CODE DU TRAVAIL	FORFAIT JOURS CCN
Salariés concernés	→ Les cadres non soumis à un horaire collectif et disposant d'une réelle autonomie dans l'organisation de leur temps de travail et emploi du temps. → Les non-cadres disposant d'une réelle autonomie dans l'organisation de leur temps de travail et emploi du temps et dont la durée du travail ne peut être prédéterminée.	
Convention individuelle annuelle	En cas d'accord de réduction du temps de travail : → Licenciement possible si refus du salarié	Aucune sanction, le salarié est libre d'accepter ou de refuser
Jours	218 jours avec limite de dépassement 235 jours (majoration salariale 10 % mini)	217 maxi
Repos journalier	11 heures	12 heures
Durée hebdo Temps effectif	Non soumis : → Durée hebdomadaire (35h) → Durée quotidienne maxi de travail (10h) → Durée hebdomadaire maxi 48h	
Heures supplémentaires	Non	
Droit à la déconnexion	Oui	
Suivi personnalisé	Entretien annuel avec hiérarchie comprenant : → La charge et de l'organisation du travail → L'amplitude de la journée → L'articulation entre vie professionnelle et vie familiale → Rémunération	
Traçabilité	Système auto déclaratif possible	


**TABLE RONDE
DU 7 JUILLET 2016**
① STATISTIQUES GÉNÉRALES

- La répartition des salariés de l'encadrement par niveau de qualification, en distinguant en particulier ceux relevant aujourd'hui du titre III du RH 0077. La présentation devra également permettre une analyse par sexe, âge, type de contrat (statutaire / contractuel), et selon l'établissement de rattachement.
- Les niveaux moyens de rémunération.

② ANALYSE QUANTITATIVE

- Les compteurs (congrés, repos compensateur, CET, CFA).
- Les éléments de sujétions particulières (heures supplémentaires, astreintes et sorties d'astreine, déplacements).
- Le travail de nuit.
- L'utilisation de la messagerie électronique ou, si cela est possible techniquement, d'autres outils digitaux mobilisés par ces salariés dans leur travail.

③ ANALYSE QUALITATIVE

- Sondage par questionnaire. Ce dernier sera effectué sur la période de septembre à partir d'un questionnaire qui fera l'objet d'une réunion de présentation et échanges préalables. ●●



FORFAIT JOUR CCN	PROPOSITION ACTUELLE DE L'ENTREPRISE
217 jours	Durée annuelle 35h 205 jours travaillés
	104 RP +18 RQ
	28 congés +10 fériés
Non	Attribution d'une indemnité d'autonomie + Possibilité de récupérer son temps si dépassement 35h
Non	
Fixe	Fixe + EVS + indemnité autonomie
Oui	Oui
En accord avec hiérarchie	En accord avec hiérarchie
Oui	Oui
12h	12h
	Oui



LES REVENDICATIONS PORTÉES PAR LA CFDT CHEMINOTS

Des groupes de travail avec des maîtrises et cadres CFDT, ainsi que le questionnaire en ligne **Articulation travail et vie personnelle : comment maintenir les équilibres** ont permis de dégager d'autres points et, par conséquent, d'autres revendications qui seront données à l'entreprise lors de la prochaine bilatérale.



- **Un état des lieux des métiers** pour les lesquels le personnel n'est pas soumis à tableau de service (titre 3 du RH 0077).
- **La notion de coupure** pour compatibilité avec les conditions relatives au bénéfice de titres repas.
- **Obligation pour l'employeur** de faire respecter les repos.
- **Respect** des 35H.
- **Prise en compte** des absences.
- **Un contrôle croisé** avec la mise en place d'un suivi infalsifiable par l'employeur et transmis aux Instances de Représentation du Personnel tous les mois.
- **Une durée journalière** ne pouvant pas excéder 10 heures.
- **Repos hebdomadaire** de 2 jours consécutifs minimum.
- **Une indemnité forfaitaire** (intégrée au calcul de la retraite) sans remise en cause des autres critères de rémunération.
- **Un entretien spécifique** et un délai de réflexion de 15 jours avant signature d'une convention.
- **Convention à durée déterminée** ou renouvelable en tacite reconduction avec délai de dénonciation.
- **Prise en compte** des demandes de temps partiel.
- **Mise en place** d'un droit d'alerte pour le salarié.
- **Les CHSCT** doivent être consultés dans la mise en place des forfaits et le suivi de la charge de travail.
- **Deux entretiens** annuels.
- **Visite médicale annuelle** pour les salariés aux forfaits.
- **L'entreprise doit motiver** la nécessité du « forfait jour » et fournir des éléments d'autonomie.
- **Cinq jours** de travail consécutifs maximum, tout dépassement doit rester exceptionnel.
- **Mise en œuvre** du droit et devoir de déconnexion.
- **Commission de suivi** de l'application du forfait jour : impact sur le déroulement de carrière.
- **Guide d'évaluation** de la charge de travail et suivi. ●●

STATUT SNCF

LES RÈGLES
D'INDÉMNISATION MALADIE
ONT CHANGÉ

Quelques mots supplémentaires glissés dans un article du statut des relations collectives entre la SNCF et son personnel, et tout change. Il en est ainsi du point 1 de l'article 3 (assurance maladie du régime particulier).

**ANCIENNEMENT, CET ARTICLE
ÉTAIT AINSI LIBELLÉ :**

Du 1^{er} au 184^{ème} jour d'interruption de service, l'agent a droit à la totalité du traitement, de l'indemnité de résidence et des éléments fixes de rémunération assimilés au traitement et à l'indemnité de résidence du point de vue de la répercussion des absences.

Des arrêts maladie répétés mais de courte durée restaient donc sans incidence sur le niveau de rémunération. Le fait de reprendre son poste, même une seule journée, remettait les compteurs de cette période de 184 jours à zéro et permettait ainsi de conserver un salaire complet.

QUELQUES MOTS EN PLUS ONT CHANGÉ LA RÈGLE :

Du 1^{er} au 184^{ème} jour d'interruption de service, **décomptés sur les douze mois précédant la prescription**, l'agent a droit à la totalité du traitement, de l'indemnité de résidence et des éléments fixes de rémunération assimilés au traitement et à l'indemnité de résidence du point de vue de la répercussion des absences.

Depuis le 1^{er} juillet 2016, les arrêts de maladie sont désormais décomptés sur une période glissante de 12 mois précédant le nouvel arrêt de travail. En d'autres termes, en cas d'arrêt maladie, si les absences pour maladie dépassent 184 journées cumulées sur les 12 derniers mois, l'agent sera placé en demi-solde pendant son nouvel arrêt.

Exemple | Arrêt maladie de 3 mois, soit environ 90 jours sur les 3 derniers mois de l'année A. Nouvel arrêt de 4 mois au cours de l'année suivante (120 jours). Le taquet de 184 jours d'arrêt sur 12 mois étant dépassé, la rémunération sera dorénavant réduite à une demi-solde pendant la durée de ce nouvel arrêt. Une modification qui n'est pas de détail et qui aura des conséquences financières évidentes pour les agents qui se trouveront dans cette situation. Et personne n'est à l'abri ! ●●

Philippe BEAUMONT

SÛRETÉ

OÙ EN SOMMES-NOUS APRÈS
L'ATTENTAT DE THALYS ?

Pour la **CFDT**, il existe un avant et un après attentats.

Le douloureux événement sur Thalys a fait prendre conscience au plus grand nombre que nos formations sûreté ne sont plus adaptées, pas plus que nos schémas de production. Il faut d'ores et déjà intégrer le « savoir voir » et le « savoir détecter ».

**IL SERA DEMANDÉ D'APPRENDRE À GÉRER LE STRESS
EN SITUATION COMPLEXE**

Pour la **CFDT**, il faut impérativement revoir la production et le montage des journées de travail avec les activités. En effet, comment avec des crochets courts à 20 mm et des tours de trains au pas de course, un chef de bord peut-il observer des clients et surveiller les bagages ? La **CFDT** rappelle que s'adapter aux situations nouvelles, ce n'est pas faire l'impasse sur les fondamentaux métiers, c'est-à-dire la sécurité. Les activités doivent augmenter le temps d'accueil pour que les ASCT puissent prioriser l'observation. Le contenu des nouvelles formations Sûreté sera dévoilé dès septembre et certains modules seront communs aux agents d'escale.

Pour la **CFDT**, la sûreté n'est pas un coût, c'est un investissement ! ●●

Patrick SAPET

DÉCÈS

LA CFDT VIENT DE PERDRE
UN AMI ET COLLÈGE

C'est avec grande tristesse que nous vous faisons part du décès de **Serge COSSARD**, un militant de longue date dans la famille des cheminots. Il nous a quittés vendredi 16 septembre 2016. Il est parti comme il le souhaitait, paisiblement et sans souffrances. Ses obsèques ont eu lieu le jeudi 22 septembre 2016 au crématorium de Viriat, près de Bourg-en-Bresse. Selon la volonté de Serge, il n'y a pas eu de dépôt de fleurs, ni de gerbes, mais uniquement des dons à une association de lutte contre le cancer du pancréas.

**POUR CEUX QUI LE SOUHAITENT,
NOUS VOUS INVITONS À ADRESSER VOS DONS**

Syndicat des Directions Centrales
14, rue André Campra
Studios du Lendit
93210 LA PLAINE SAINT-DENIS

Nous ferons ensuite un don via un chèque global. ●●
Christophe DARD

CHRISTOPHE DARD :

« C'est avec de la confiance que je laisse les clés à la nouvelle équipe »

Peux-tu te présenter et nous dire quelle(s) fonction(s) occupes-tu actuellement ?

Je m'appelle Christophe DARD, j'ai 53 ans et j'assume les fonctions de secrétaire national à l'**UFAC-CFDT**, en charge de l'activité Proximités, responsable de la communication mais aussi délégué national à la **FGAAC-CFDT**.

Quand et comment as-tu rejoint SNCF ?

J'ai intégré la SNCF en janvier 1986, à la suite d'une candidature spontanée sur la région de Paris Saint-Lazare pour être conducteur des trains.

Quel a été ton parcours au sein de l'entreprise ?

En 1986, la SNCF ne permettait pas d'accéder directement en recrutement externe à la formation de conducteur de train. Il fallait passer obligatoirement par ce que l'on appelait un poste d'accueil pendant au minimum trois années. En premier emploi, j'ai donc intégré la Circonscription des trains de Paris Saint-Lazare en tant qu'agent de trains. Puis au bout d'un an ½, j'ai obtenu l'examen de Contrôleur. En 1989, j'ai intégré la formation de conducteur de ligne au dépôt d'Achères et après 1 an de formation, j'ai été nommé comme élève conducteur dans ce même dépôt en juillet 1990 où je suis resté jusqu'à ce jour.

Qu'est-ce qui t'a amené vers le syndicalisme ? Pourquoi la CFDT Cheminots ?

Depuis mon embauche, en 1986, j'ai été le témoin passif d'un certain nombre de dysfonctionnements et de souffrance au travail. Ce qui au départ s'apparentait plus à une réaction épidermique contre les injustices s'est vite transformé en un engagement syndical profond qui s'est inscrit sur la durée avec près de 25 années de militantisme. Mon engagement à la **CFDT Cheminots** s'est fait naturellement lors de l'adossement du syndicat FGAAC auquel j'appartenais, puis en prenant la responsa-

bilité de secrétaire national au sein de son bureau national.

Parle-nous de ton parcours et de ton engagement militant.

Mon parcours militant est assez diversifié. J'ai comme beaucoup commencé par un mandat de délégué du personnel, puis CHSCT, secrétaire de CHSCT, élu CE / CCE, délégué dans les différentes commissions métiers et suivis d'accords au niveau national. J'ai aussi assumé les responsabilités de secrétaire de syndicat, de région, national et même général adjoint.

Quel regard portes-tu sur le paysage syndical actuel ? Comment a-t-il évolué depuis tes débuts militants ?

Force est de constater que la loi sur la représentativité a bouleversé le paysage syndical. Aujourd'hui, il ne reste plus que quatre organisations syndicales représentatives nationalement au sein de la SNCF contre neuf auparavant. On a perdu en pluralisme mais gagné en efficacité. L'exercice du mandat syndical nécessite de plus en plus de connaissances et de compétences dans l'expertise des dossiers. La professionnalisation du mandat syndical est inévitable si l'on considère qu'il est nécessaire d'avoir autour de la table des discussions, des interlocuteurs, représentants des salariés, crédibles et capables d'argumenter et d'être force de propositions.

À l'heure du proche départ, un petit mot pour l'ensemble des adhérents CFDT Cheminots ?

Qu'ils sachent que le cap sera maintenu. Une nouvelle équipe dirigeante est mise en place avec des militants expérimentés, pleins de dynamisme et porteurs d'une volonté farouche de défendre les intérêts des salariés dans le respect des valeurs de la **CFDT**. C'est avec beaucoup de sérénité et de confiance que je leur laisse les clés de la **CFDT Cheminots**. ●●



Poursuivre l'adhésion en rejoignant l'Union confédérale CFDT des retraités (UCR-CFDT). Elle prend en charge les aspirations et les revendications des retraités et personnes âgées, anciens salariés, et à tous les niveaux.



PHILIPPE BEAUMONT :

« Le syndicalisme est extraordinaire pour le développement personnel »

Peux-tu te présenter et nous dire quelle(s) fonction(s) occupes-tu actuellement ?

J'ai le bonheur de faire partie de l'exécutif de l'UFCAC. J'ai en charge toute la partie protection sociale à la SNCF, ce qui englobe le GTN médicaux-sociaux, la complémentaire santé pour les agents au RH 0254 et la négociation pour les agents du cadre permanent. À cela s'ajoute ma fonction d'administrateur à la CPRP. J'ai également en charge le dossier concernant la GPEC avec la négociation du nouvel accord. Je supervise le GTN contractuels et prépare la négociation du future RH 0254.

Quand et comment as-tu rejoint SNCF ?

Je suis arrivé en mai 1989 à la SNCF après deux rendez-vous « ratés ». Des erreurs de l'entreprise car pour le premier entretien, j'étais en Allemagne pour mon service militaire et concernant le deuxième, le courrier est arrivé après la date prévue !

Quel a été ton parcours au sein de l'entreprise ?

En mai 1989, j'ai été embauché à Villeneuve Saint-Georges pour la traction. J'ai intégré ensuite l'école AMV à Laroche Migennes et j'ai été nommé agent circulation au poste 4 de Villeneuve Saint-Georges. Après de nombreuses démarches et de coups de colère, j'intègre enfin une école traction à Paris Sud-Est dépôt du Charolais. Je suis nommé conducteur en décembre 1991. Conducteur banlieue, puis conducteur de ligne et conducteur TGV.

Qu'est-ce qui t'a amené vers le syndicalisme ? Pourquoi la CFTD Cheminots ?

Avant de rentrer à la SNCF, j'étais syndiqué à la CFTD Chimie. Je n'ai rien dit à mes débuts mais j'ai été très déçu du syndicalisme pratiqué. Je me

suis senti bien à la FGAAC donc je me suis syndiqué puis, avec l'histoire, c'est devenu un syndicat de la CFTD. Retour aux sources !

Parle-nous de ton parcours et de ton engagement militant.

En 1995 lors des grèves, mon bureau de syndicats a démissionné et je me suis retrouvé secrétaire, responsable des adhérents fidèles qui sont restés. J'ai été élu DP, CHSCT, représentant CER, puis je suis monté dans la structure. Je suis devenu ensuite secrétaire de région et, après deux mandats, secrétaire national au bureau national FGAAC. Lors de ma formation de jeune adhérent à la FGAAC, je me suis retrouvé avec Christophe Dard. J'étais assis à côté de lui à mon IS et depuis, nous ne nous sommes plus quittés. Je devais devenir secrétaire général adjoint et Christophe Dard secrétaire général de la FGAAC mais, suite au rapprochement avec la CFTD, nous avons intégré le BN en tant que représentant du Syndicat FGAAC-CFTD.



Quel regard portes-tu sur le paysage syndical actuel ? Comment a-t-il évolué depuis tes débuts militants ?

Il y a aujourd'hui une perte flagrante de professionnalisme et un manque d'honneur et de parole tenue !

À l'heure du proche départ, un petit mot pour l'ensemble des adhérents CFTD Cheminots ?

Le syndicalisme est extraordinaire pour le développement personnel. Il permet de côtoyer différents personnages de tous les niveaux et de connaître un peu plus l'homme. Et comme m'a dit un vieux militant partant en retraite : à la fin, on se dit *waouh c'était super !* ●●

ANDRÉ FERMIS :

« Une personne avec des grands rêves est plus forte »

Peux-tu te présenter et nous dire quelle(s) fonction(s) occupes-tu actuellement ?

Je m'appelle André FERMIS et je suis chargé de l'organisation du Bureau Exécutif de l'UFCAC. Parmi mes tâches se comptent le suivi des CE Nationaux de SNCF Réseau, mais aussi celui des activités Maintenance & Travaux et Transports & Mouvement. J'ai aussi la fonction de trésorier adjoint.

Quand et comment as-tu rejoint SNCF ?

Je suis rentré à la SNCF en août 1976, comme agent d'entretien de la voie à Meymac, en Corrèze. Cela se passait juste après mon service national au Bataillon de Joinville.

Quel a été ton parcours au sein de l'entreprise ?

J'ai eu un parcours professionnel m'amenant à grimper un à un les échelons de la hiérarchie. Chef d'équipe à Volvic, chef d'une brigade de 18 agents à Clermont-Ferrand, contrôleur de voie et cadre de l'équipement. En même temps, j'ai assuré toutes les fonctions d'un CE. Et dans le domaine associatif cheminot, j'ai été secrétaire général de l'Union Sportive des Cheminots de France et membre pour la France de l'Union Sportive Internationale des Cheminots.

Qu'est-ce qui t'a amené vers le syndicalisme ? Pourquoi la CFDT Cheminots ?

En 1977, j'ai adhéré au Syndicat d'Ussel de la CGT. C'est au contact de ces délégués que j'ai appris le syndicalisme. Je suis venu à la CFDT Cheminots en 2006, car je ne partageais plus les idées de la CGT... Je vous avoue que j'aurais dû venir plus tôt !

Parle-nous de ton parcours et de ton engagement militant.

J'ai débuté mon engagement en 1982, avec des mandats de délégué du personnel et de CHSCT. Par la suite, je suis devenu secrétaire de syndicat

d'une quarantaine d'adhérents, puis secrétaire d'un CHSCT et ensuite, en 1986, représentant syndical au CER de Clermont-Ferrand. J'ai ensuite été élu titulaire Exécution et Maîtrise jusqu'en 2001. J'ai été également président de la Commission économique pendant 12 ans. En arrivant à la CFDT, j'ai assuré les fonctions de DP Cadres et de représentant syndical au CE Auvergne - Bourgogne-Ouest.

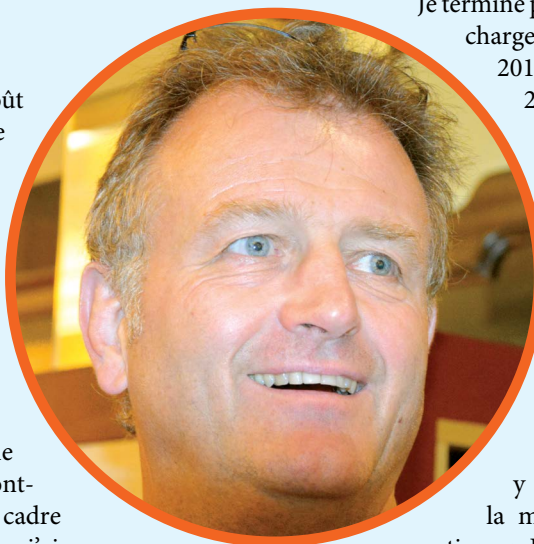
Je termine par secrétaire national à l'UFCAC, en charge de l'Infra et des CHSCT de 2012 à 2014, puis secrétaire général adjoint de 2014 à présent.

Quel regard portes-tu sur le paysage syndical actuel ? Comment a-t-il évolué depuis tes débuts militants ?

Le syndicalisme traverse une triple crise. La crise des effectifs est évidente. Toutes tendances confondues, le syndicalisme français ne fédère que 8 % environ des salariés. C'est trois fois moins qu'il y a trente ans et trois fois moins que la moyenne actuelle de la syndicalisation en Europe. La crise d'audience s'est observée à l'occasion des élections prud'homales. En trente ans, le taux de participation a chuté de 63 % à 25 %. Dans les élections d'entreprise, la participation reste significative (64 %), mais se dirige de plus en plus vers des représentants non-syndiqués. Quant au renouvellement militant, il y a trente ans, les moins de 40 ans représentaient la moitié des effectifs syndiqués. Ils n'en représentent plus que 30 % aujourd'hui. Le besoin d'engagement collectif ne diminue pas pour autant chez les jeunes générations, mais il se déplace vers des formes moins structurées et plus réactives.

À l'heure du proche départ, un petit mot pour l'ensemble des adhérents CFDT Cheminots ?

Il ne faut jamais renoncer à ce que tu veux vraiment faire ou réaliser. Une personne avec des grands rêves est bien plus forte que celles qui les a déjà tous accomplis. ●●



MARIE-PIERRE CRUVEILLER :

« *Le syndicalisme doit rester une composante du monde du travail* »

Peux-tu te présenter et nous dire quelle(s) fonction(s) occupes-tu actuellement ?

Marie-Pierre CRUVEILLER, *maman* pour nombre de mes collègues, je suis arrivée à l'UFCAC en septembre 2013, pour occuper un poste de secrétariat / accueil. Je ne suis donc pas élue, mais *technique*.

Quand et comment as-tu rejoint SNCF ?

Je suis rentrée à l'Association Touristique des Cheminots (ATC) en novembre 1980, afin de suivre les dossiers d'inscription des voyages organisés. Au départ de l'un des agents détachés, j'ai demandé à le remplacer. J'ai donc passé les examens et je suis devenue agent SNCF détachée à l'ATC en avril 1982.

Quel a été ton parcours au sein de l'entreprise ?

J'ai débuté à l'accueil de l'ATC puis on m'a confié la responsabilité des groupes d'étrangers en France. J'ai ensuite été chargée de l'exploitation des résidences de vacances, puis je suis devenue responsable de la communication, et enfin, directrice générale. L'ATC a subi de plein fouet les différentes crises économiques et a dû se résoudre à plusieurs restructurations. En septembre 2013, j'ai donc quitté l'Association et j'ai rejoint l'UFCAC.

Qu'est-ce qui t'a amenée vers le syndicalisme ? Pourquoi la CFDT Cheminots ?

Étant éloignée de la SNCF par mes fonctions à l'ATC, le syndicalisme était un moyen de connaître l'entreprise. Mon passé de militante dans divers mouvements m'a naturellement conduite vers la CFDT, dont les valeurs de partage, de laïcité et de pragmatisme correspondent à ma vision de la société. Comme je souhaitais m'investir, je suis devenue responsable syndicale CFDT à l'ATC.

Parle-nous de tes missions et de ta vision interne de l'UFCAC.

Mes missions répondent au besoin de mise en place de la politique revendicative de l'UFCAC. Je me sens un peu comme *un bras armé*, pacifique bien sûr : armée de ma *plume*, de ma vigilance, du recul que je peux prendre pour analyser certaines situations. Concernant ma vision interne de

l'UFCAC, j'ai d'abord été surprise du fonctionnement avec les nombreux *étages* qui composent les différentes structures et les relations parfois complexes qui existent entre elles. Cependant, je ne doute pas que toutes les composantes de l'UFCAC soient d'accord sur le message politique et revendicatif.

Quel regard portes-tu sur le paysage syndical actuel ? Comment a-t-il évolué depuis tes débuts à la CFDT Cheminots ?

On ne peut que constater et déplorer le manque d'intérêt des citoyens. Quand je suis arrivée dans la vie professionnelle, la signature d'un contrat d'embauche était souvent accompagnée de l'adhésion à un syndicat. Aujourd'hui, on n'adhère souvent que lorsqu'on rencontre un problème avec son employeur. Le paysage syndical a lui aussi évolué, le poids de chacune des *forces en présence* a changé.

À l'heure du proche départ, un petit mot pour l'ensemble des adhérents CFDT Cheminots ?

Quoi d'autre, sinon répéter que le syndicalisme doit rester une composante du monde du travail. Le syndicalisme, ce n'est pas seulement revendiquer « à chaud » ou *a posteriori*, c'est aussi avoir une vision claire et globale de la place des salariés dans l'entreprise, et même de l'entreprise - au sens large - dans la société, pour pouvoir anticiper les évolutions et être en mesure d'agir, plutôt que de subir. ●●



→ CONFÉRENCE DE PRESSE

TRAINS DE NUIT : UNE RÉDUCTION DE L'OFFRE

Le 21 juillet dernier, le secrétaire d'État aux Transports, Alain Vidalies, a fait plusieurs annonces à propos de la situation des trains d'équilibre du territoire (TET). Décryptage.

Textes Sabine LE TOQUIN, Patrick SAPET & Dominique DERAEDT | Photo Pressfoto Freepik & DP

Quatre des huit lignes de train Intercités de nuit, dont l'État a déjà annoncé l'arrêt des subventions, fermeront le 1^{er} octobre si aucun opérateur privé ne veut les reprendre et que les régions ne les financent pas.

Le secrétaire d'État a justifié cette décision par la nécessité de résorber les pertes financières des trains de nuit, qui ne transportent que 3 % des voyageurs, mais représentent un quart du déficit des trains Intercités.

QUELLES LIGNES ?

- ① Paris → Savoie
Saint-Gervais et Bourg
Saint-Maurice.
- ② Nord-Est → Méditerranée
Strasbourg & Luxembourg →
Nice & Port-Bou.
- ③ Paris → Côte Vermeille
Paris → Cerbère.
- ④ Rodez → Carnaux → Albi.

DEUX LIGNES BÉNÉFICIER D'UN SURSIS

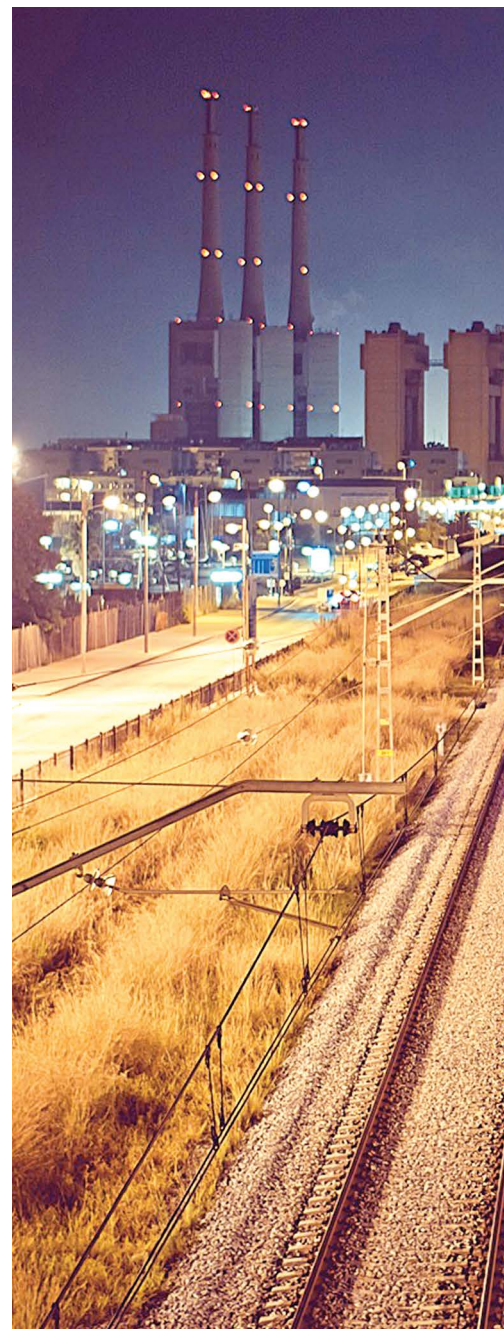
- ① Paris → Nice sera maintenu
jusqu'en octobre 2017.
- ② Paris → Hendaye sera main-
tenu jusqu'en juillet 2017.

LE MAINTIEN DE TROIS LIGNES, DÉJÀ ANNONCÉ, EST CONFIRMÉ

- ① Briançon.
- ② Paris → Rodez.
- ③ Paris → La Tour de Carol.

UNE QUESTION ENCORE OUVERTE

Alain Vidalies se veut attentif aux offres de reprise ou de proposition de financement par les régions. Une discussion est d'ailleurs en cours entre la région Occitanie et SNCF Mobilités, au sujet de la liaison Toulouse → Cerbère. Le secrétaire d'État a également souligné qu'aucun opérateur privé n'avait répondu de manière satisfaisante à l'appel à manifestation d'intérêt (AMI), lancé en avril par le gouvernement, pour les six lignes qui ne seront, à terme, pas conservées. Transdev avait proposé de reprendre l'exploitation des trois lignes que l'État a sanctuarisées, en y ajoutant une à deux lignes supplémentaires. Alain Vidalies a rappelé que cette réponse à l'AMI ne correspondait pas à la demande de l'État. ●●



→ QUELLES ONT ÉTÉ LES RÉACTIONS

→ Pour la CFDT, les TET sont un maillon indispensable dans l'irrigation du territoire. C'est bien à l'État d'assurer sa responsabilité contractuelle d'autorité organisatrice qui prévoit de garantir la qualité du service ferroviaire offert à l'utilisateur, en assurant notamment la pérennité de certaines dessertes.

→ Une nouvelle fois, le manque d'engagement de l'État va conduire à une réduction de l'offre de service public qui constitue finalement la seule réponse que le gouvernement est capable de donner pour enrayer le déficit d'exploitation des TET. Pour la CFDT, les contraintes économiques ne seraient pas aussi fortes



PLUTÔT QUE DE SUPPRIMER BÊTEMENT, RÉFLÉCHISSONS AU RENOUVELLEMENT DE L'OFFRE DE NUIT C'EST CE QUE PRÉCONISE LA CFDT CHEMINOTS



Six couchettes en seconde classe, peut-on encore penser que c'est un standard de confort compatible avec l'attente des voyageurs ? Les Russes ont inventé une voiture couchette... avec douche !

Deux de ces voitures ont circulé à l'essai sur Paris → Nice au mois d'août, louées pour l'occasion. Les places ont été proposées au tarif première classe. En Russie, c'est pourtant une offre de deuxième classe ! Même si cela fait mal au cœur des cheminots français du transport ferroviaire - dit de référence en Europe -, voici qui ramène nos gens du marketing à leurs chères études.

Les constructeurs ferroviaires sont en peine de commandes. Pourquoi ne pas leur demander de construire de telles voitures pour la SNCF, à défaut de les acheter à la Russie ? De l'avis de l'un de nos adhérents, Dominique Deraedt, qui était du voyage le 25 août et a testé cette offre innovante, c'est un véritable hôtel sur rail du niveau de confort et de qualité de la chaîne Formule 1. Les voitures russes évoquées dans cet article pour imaginer un renouveau possible et fortement souhaitable pour la CFDT ont été louées par Intercités pour tests et essais sur des contrats de six mois. À ce jour, les technicentres SNCF ne sont pas aptes ni habilités à toute la maintenance. Occasion de rappeler que les trains de nuit ne sont pas seulement des voyageurs, des agents de gare, des agents du service commercial

trains, c'est aussi de l'emploi et de la charge de travail dans les filières industrielles de la SNCF.

LE PARC LUNÉA ACTUEL D'INTERCITÉS EST COMPOSÉ DE 312 VOITURES

En gardant le plan de réduction drastique de l'offre envisagée, le besoin passerait à environ 90. L'un des problèmes est d'avoir des voitures modulables jour / nuit. Car, par exemple, sur une destination comme la Savoie, l'ajustement de l'offre à la demande se limite à trois ou quatre nuits par semaine, périodes de vacances en sus.

C'est insuffisant pour assurer la pérennité de l'investissement. Intercités a besoin de constructeurs pour reconstituer son parc, car les voitures actuellement en circulation arrivent en fin de vie et sont amiantées.

UNE CONTRAINTE TECHNIQUE SUPPLÉMENTAIRE

Le modèle innovant de voitures couchettes russes est trop lourd pour une desserte de Briançon. Il faut à Intercités du matériel roulant beaucoup plus léger. Bref, la démonstration est faite qu'il ne suffit pas de dire « il n'y a qu'à, il faut qu'on... », ce dont la CFDT Cheminots se garde bien. Mais entre ne rien faire pour simplement supprimer et rechercher des solutions adaptées au marché et venant soutenir le service public, il y a de la marge. ●●

DE LA CFDT CHEMINOTS ?

si le système ferroviaire n'avait pas accumulé un certain nombre de dettes qui sont la responsabilité des pouvoirs publics, dont l'antériorité remonte avant les années 1990.

⇒ Cette décision s'apparente donc à un véritable renoncement de l'État. La CFDT défend à l'inverse le modèle ferroviaire français comme pilier incontournable de la mobilité. Il est nécessaire de rendre les trains de jour et de nuit attractifs par des dispositifs incitatifs et une offre de transport en adéquation avec les besoins de déplacement, afin de conquérir de nouveaux voyageurs. ●●



Ensemble partageons l'énergie mutualiste



MGC

MUTUELLE N°1
DES CHEMINOTS



VOTRE CONFIANCE NOUS HONORE, NOTRE HISTOIRE NOUS ENGAGE.

Fondée en 1883, avec le soutien de Victor Hugo qui en devient le Président d'honneur, MGC est la mutuelle n°1 des cheminots.

Partenaire et mutuelle des associations cheminotes, MGC est aussi un acteur majeur de prévention SNCF. En étroite collaboration avec les 200 salariés de la mutuelle, plus de 600 bénévoles répartis en 130 sections locales répondent aux attentes des cheminots.

91% des adhérents recommandent MGC

(enquête par INIT en novembre 2015, menée auprès de 800 adhérents de la mutuelle MGC)



Le Groupe MGC comprend une mutuelle (Mutuelle MGC, soumise au Livre II du Code de la Mutualité, certifiée ISO 9001 : 2008) leader auprès des agents SNCF depuis plus de 130 ans, un centre de gestion mutualiste partagé (CGMP, union soumise aux dispositions du Livre I du Code de la Mutualité, certifié ISO 9001 : 2008), un fonds de dotation (Fonds MGC, régi par la loi n°2008-776 du 4 août 2008) et un centre dentaire mutualiste (CDM Paris 13, mutuelle régie par le livre III du Code de la Mutualité).