

N° 49 ↻ OCTOBRE-DÉCEMBRE 2016 ↻ 1,60 €

Le cheminot Cfdt: de France

MAGAZINE DE L'UNION FÉDÉRALE DES CHEMINOTS
ET ACTIVITÉS COMPLÉMENTAIRES



DOSSIER SPÉCIAL

CHEMINOTS ET PERSONNEL D'ENCADREMENT | 3

LES RÉSULTATS DE LA GRANDE ENQUÊTE NATIONALE | 4

**FORFAIT JOUR :
LA CFDT NE PEUT PAS ACCEPTER
L'ÉCHEC DES NÉGOCIATIONS**

SOMMAIRE

6 **MODES DE FINANCEMENT**
→ Le partenariat public-privé (PPP), un modèle économique sans résultats

7 **DÉCISION DE JUSTICE**
→ L'indemnité de modification de commande (IMC) pour le personnel roulant : du RH 0677 aux tribunaux

8 **POUR LA CFDT, VOTRE AVIS COMPTE**
→ EAS / ANS : voici les premiers résultats de l'enquête CFDT Trains

10 **CHEMINOTS CONTRACTUELS**
→ Complémentaire santé, prévoyance et retraite : point sur les négociations du nouvel avenant 2017

13 **DIALOGUE SOCIAL**
→ La négociation, au cœur du dispositif

14 **L'EUROPE ET LE TRANSPORT FERROVIAIRE**
→ L'adoption finale du Quatrième paquet ferroviaire : la preuve par le vide et quelques assurances...

16 **RESTAURATION D'ENTREPRISE SNCF**
→ L'expérimentation des titres-restaurant est repoussée : le point en fin d'année

17 **LA CFDT REVENDIQUE**
→ Action contre l'illettrisme à la Manutention ferroviaire & activités connexes : une revendication CFDT vieille de 45 ans, en phase d'aboutir

18 **L'ACTU' FERROVIAIRE DES RÉGIONS**
→ Normandie : une nouvelle équipe à l'UPR
→ Eckwersheim : un an après l'accident
→ Caen : 10 jours à la foire internationale



ÉDITO

Didier AUBERT,
secrétaire général CFDT Cheminots

UNE POLITIQUE CONTRACTUELLE INITIÉE PAR LA CFDT QUI PORTERA SES FRUITS MALGRÉ LES EMBÛCHES

L'année 2016 aura permis d'entamer la construction du cadre social des cheminots de la branche ferroviaire. Les oiseaux de mauvais augure en ont eu pour leurs frais. Ils auront emmené nombre de cheminots dans une grève coûteuse pour eux-mêmes et pour le Groupe Public Ferroviaire (GPF) au mois de juin. Deux accords sur le temps de travail allaient être signés dans le même temps par la CFDT. L'un au niveau de la convention collective et l'autre au niveau du GPF, tous deux améliorant de façon significative l'organisation du temps de travail. Le RH 0077 + allait voir le jour au sein du GPF, tout en réduisant l'écart concurrentiel avec les autres entreprises ferroviaires.

La CFDT avait tenu parole, les conditions de travail des cheminots n'ont pas été sacrifiées sur l'autel de la réforme du ferroviaire.

Après une période de glaciation dans les relations sociales avec le GPF, la CFDT réengageait les négociations sur deux thèmes :

① Un accord sur la modernisation et l'amélioration du dialogue social, sujet qui peut paraître pour le moins hors sol au vue du peu d'empressement des dirigeants des trois EPIC et de leurs représentants locaux à y voir un enjeu déterminant face à leurs objectifs et à leurs problèmes de production.

② Un accord sur le forfait jour, dernier volet de négociation sur l'organisation du temps de travail, dispositif destiné à remplacer le titre III des agents non-soumis à un tableau service.

Sur le dialogue social, la CFDT a fait le choix de signer l'accord du 17 décembre. Avec l'approbation également de l'UNSA, cela le rendait valide puisque rassemblant plus de 30 % en termes de représentativité. Mais las ! Au moment où ces lignes sont écrites, nous apprenons que CGT et SUD usent de leur droit légal d'opposition. Ceux qui sont censés défendre les cheminots voient donc une nouvelle fois dans cet accord qui ouvrirait de nouveaux droits l'occasion de faire avorter une ambition nouvelle : celle de permettre aux cheminots d'être les acteurs de leur avenir par un dialogue constructif et participatif.

Concernant le forfait jour, la CFDT ne peut pas se satisfaire d'une application unilatérale de la SNCF sur l'organisation du temps de travail de l'encadrement. L'ex-titre III, malmené

par la direction durant ses 17 ans d'existence et mal défendu par l'UNSA, organisation majoritaire dans l'encadrement, aura permis de nombreuses dérives en matière d'horaires de travail. Les contraintes de production et la pression sur l'emploi ont conduit de nombreux dirigeants à subir une charge de travail qui n'est plus en adéquation avec des horaires de travail raisonnables. De plus, depuis le 11 décembre le titre III n'existe plus.

La CFDT reprendra dès les premiers jours de janvier la négociation pour arriver à un accord forfait jour propice à une véritable correction des dérives constatées.

Au 1^{er} février, plus de 20 000 cheminots vont pouvoir bénéficier des titres-restaurant. Ce dispositif s'adresse à ceux qui n'ont pas de solutions de restauration à moins de 10 minutes à pied de leur lieu de travail et qui ne bénéficient pas d'allocation de déplacement (repas ou panier). La CFDT aura dû batailler fort pour mettre en œuvre ce dispositif, face à une direction ayant mal estimé l'impact financier de cette mesure et face à des organisations syndicales réfractaires à toute évolution sociale. La CGT aura d'ailleurs fait valoir son droit d'opposition à cet accord et conventionne à tour de bras dans les sites sans restaurant d'entreprise pour priver les cheminots potentiellement éligibles à ce dispositif.

La CFDT défend un autre type de syndicalisme. Elle est la première organisation syndicale en nombre d'adhérents. Elle va aussi le devenir en termes de représentativité dans notre pays.

Nous avons à écrire ensemble de nouvelles pages de notre histoire. L'avenir ne doit surtout pas être fait que de regrets !

La CFDT a l'ambition de construire, avec les cheminots, un monde ferroviaire nouveau, qui ne sera pas celui d'hier, mais qui répondra aux aspirations des salariés et de nos clients d'aujourd'hui et de demain.

Voici le sens des engagements de tous les militants de la CFDT Cheminots pour cette nouvelle année 2017, que je vous souhaite heureuse et pleine de projets pour vous et vos familles. ●●

Cfdt: FGTE
CHEMINOTS

47 / 49 avenue Simon Bolivar, 75019 Paris
01 56 41 56 70
www.cfdtcheminots.org
contact@cfdtcheminots.org
CFDT-Cheminots-Officiel
@cfdtcheminots



Le Cheminot de France n° 49
octobre-décembre 2016
N° CPPAP : 1014 S 07026
Dépôt légal n° 808 / 99

Directeur de la publication
DIDIER AUBERT

Directeur adjoint de la publication
SÉBASTIEN MARIANI

Rédacteur en chef
ALI BENHADJBA

Secrétaires de rédaction
MARIE-PIERRE CRUVEILLER
PATRICK LE ROLLAND

Ont collaboré à ce numéro
SOLENE LEGROS, ANNE GUEZENEC,
THOMAS CAVEL, FABRICE CHAMBELLAND,
OLIVIER BOISSOU, SABINE LE TOQUIN,
PATRICK SAPET, RÉMI AUFRÈRE-PRIVEL,
ÉRIC CHOLLET, ÉRIC FERNANDEZ,
JONATHAN JARRIGE

PEFC 10-31-1243

Concept & réalisation graphique

tudorpress

Imprimé par
L'ARTÉSienne

Pour nous contacter
prénom.nom@cfdtcheminots.org

IMPRIMERIE VERT®

→ CHEMINOTS ET PERSONNEL D'ENCADREMENT

FORFAIT JOUR : LA CFDT NE PEUT PAS ACCEPTER L'ÉCHEC DES NÉGOCIATIONS

La négociation sur le forfait jour, rendue obligatoire par l'accord d'entreprise sur le temps de travail, a permis de rendre publiques les difficultés du personnel d'encadrement au quotidien. Mais la direction a unilatéralement arrêté ses décisions. La CFDT regrette ce résultat et appelle à la réouverture des négociations. **Explications.**

Texte **Anne GUEZENEC, Thomas CAVEL & Fabrice CHAMBELLAND** | Photo **Katemangostar - Freepik**



Plusieurs groupes de travail se sont mis en place et une grande enquête nationale a été lancée par la **CFDT** afin d'avoir une vision globale et pertinente de la situation réelle de ces agents. Ce questionnaire, intitulé « *Articulation travail et vie personnelle - comment maintenir les équilibres ?* » a mis en avant les problématiques que les cheminots d'encadrement doivent affronter chaque jour.

Les résultats reflètent la diversité des situations en termes de relations et de temps passé au travail,

de volume et d'affectation de la charge, mais également de conséquences médicales et sociales quant aux agents concernés.

Le nombre de réponses obtenu a été significatif et a permis de disposer de tous les éléments quantitatifs et qualitatifs nécessaires à la réécriture de l'accord forfait jour.

Cette étude a notamment mis en lumière les dysfonctionnements auxquels les agents de l'encadrement sont soumis dans le cadre des dispositions actuelles de gestion du temps de travail. ➡➡➡

☞☞☞ La stagnation des modalités du titre III depuis sa mise en œuvre a engendré une dégradation considérable des conditions de travail de l'encadrement. Cette responsabilité revient incontestablement à la direction et à la première organisation syndicale dans l'encadrement (UNSA) qui s'est simplement contentée de vendre des déroulements de carrière en négligeant les conditions de travail collectif.

Il était donc impératif de saisir l'opportunité de cette négociation pour créer un droit positif et protecteur pour les agents de l'encadrement. Lors des premières phases de négociations, la **CFDT** a posé les bases solides d'un accord structurant, faisant preuve de pugnacité pour que ses revendications soient prises en compte.

CELLES-CI SE SONT ARTICULÉES AUTOUR DE CINQ AXES

- 1 Le suivi de la charge et le respect des taquets horaires définis par l'accord sur le temps de travail.
- 2 La compensation en temps dès lors que ces salariés effectuent un temps de trajet excédant celui habituel entre leur domicile et leur lieu de travail.
- 3 Un accord égalitaire avec une prime uniforme favorable aux salaires les plus bas.
- 4 Des garanties sanitaires et sociales identiques et égales pour tous les salariés au forfait jour.
- 5 Aucun recul pour les agents qui étaient au titre III et qui ne seraient pas éligibles au forfait jour.



Découvrez le n° hors-série de la *Lettre de l'encadrement* dédié aux résultats de l'enquête CFDT auprès des cheminots d'encadrement.



L'issue des négociations était difficile à anticiper tant les points de vue de notre organisation syndicale et de la direction s'opposaient. La **CFDT** ne s'attendait néanmoins pas à un passage en force lors de la table ronde conclusive du 12 décembre. La direction du Groupe Public Ferroviaire a en effet choisi de mettre en place le forfait jour par décision unilatérale, la négociation n'ayant pas abouti à la date du changement de service, date à laquelle le cadre social issu de l'accord du 14 juin 2016 entre en vigueur.

La **CFDT Cheminots** l'a affirmé depuis le début : le recours à une décision unilatérale est dangereux. Il est porteur de risque juridique et contrevient à l'esprit et à la logique du dialogue social que défend la **CFDT Cheminots**. En choisissant une application qui s'affranchit des apports de la négociation, la direction du Groupe Public Ferroviaire a fait l'impasse sur le suivi de la charge de travail de l'encadrement. Elle délaisse toute perspective de compensation en temps des agents dont le temps de travail dépasse largement la norme fixée par l'accord d'entreprise du 14 juin 2016. Elle omet de tracer des perspectives en termes d'organisation du travail. Elle obère toute possibilité de mettre en œuvre un système de rémunération favorisant les salariés autonomes dont les salaires sont les plus bas.

Pour la **CFDT Cheminots**, cette décision ne peut rester en l'état car c'est par le dialogue social que des droits positifs et nouveaux peuvent être apportés aux agents.

LA CFDT CHEMINOTS EXIGE LA REPRISE DES NÉGOCIATIONS AUTOUR DE SES REVENDICATIONS

- des compensations en temps ;
- un dispositif de primes d'autonomie favorable aux agents dont les salaires sont les plus bas ;
- un véritable suivi de la charge ;
- un droit d'alerte individuel et un renforcement des prérogatives des Instances de Représentatives du Personnel ;
- l'inscription à l'agenda social de l'ensemble des thèmes couvrant la situation de l'encadrement.

LA CFDT CHEMINOTS ALERTE

Une telle manière de faire ne manquera pas de provoquer un rejet massif. Les conséquences en matière d'organisation et d'efficacité du service ferroviaire seront importantes et la direction de la SNCF en portera l'entière responsabilité. Il est donc urgent de redonner au dialogue social la place qui est la sienne afin de construire un avenir robuste pour le Groupe Public Ferroviaire. ●●

NOTRE EXPERTISE ACCOMPAGNE VOS NÉGOCIATIONS

60*

C'EST LE NOMBRE D'ANNÉES
D'EXPERTISE D'HUMANIS DANS
L'ACCOMPAGNEMENT
DES NÉGOCIATEURS

Qui a dit que vous étiez seul à vous engager pour la protection sociale des salariés ?

Les experts **Humanis** sont à vos côtés et vous conseillent dans la négociation et la mise en place d'accords d'entreprise et de branche en santé, prévoyance et épargne salariale. Acteur majeur de la négociation paritaire collective depuis 60 ans, le Groupe **Humanis** partage les mêmes valeurs et objectifs que vous : l'humain au cœur de la négociation pour le bien-être des salariés.

Contactez votre interlocuteur : **Valérie Delplace**
valerie.delplace@humanis.com

humanis.com

→ LE PARTENARIAT PUBLIC-PRIVÉ (PPP)

UN MODÈLE ÉCONOMIQUE SANS RÉSULTATS

Ce mode de financement permet à une autorité publique de faire appel à des prestataires privés pour financer et gérer un équipement assurant ou contribuant au service public. Explications.

Texte **Fabrice CHAMBELLAND** | Photo **Asier Relampagoestudio - Freepik**



La ligne à grande vitesse Perpignan - Figueras, construite dans le cadre d'un partenariat public-privé, avait été confiée au concessionnaire TP Ferro. En moins de six ans, les deux gestionnaires Infra historiques - SNCF Réseau et ADIF - ont été contraints par les deux États de reprendre la concession.



La CFDT suivra attentivement le dénouement d'un dossier qui n'est peut-être que le premier d'une longue série...

paraît qu'un transfert des certificats de sécurité de TP Ferro vers la nouvelle filiale soit retenu pour assurer la continuité des circulations en respect des règles fixées, or la responsabilité juridique dans la période transitoire du transfert n'est pas déterminée. De même, rien n'est prévu pour la responsabilité et le financement d'éventuelles non-conformités matérielles sur la ligne. ●●

CHRONIQUE D'UN ÉCHEC

Cette double ligne de 44 km et à trafic mixte (passagers et fret), fait la liaison entre la France et l'Espagne. Sa conception, sa construction, son exploitation et son entretien avaient été confiés par les deux pays à la TP Ferro (Eiffage SA et ACS Dragados), en février 2004, dans le cadre d'un contrat de concession. La ligne a été mise en service en décembre 2010. La concession a rapidement présenté des difficultés, en particulier en raison d'un trafic inférieur aux prévisions.

Le 1^{er} septembre 2015, TP Ferro a fait l'objet d'une procédure d'insolvabilité, qui pourrait, à terme, aboutir à la résiliation de ce contrat. Pour éviter l'interruption des circulations ferroviaires, les gouvernements des deux pays ont signé, en mai dernier, un protocole additionnel de l'accord de 1995 précisant que SNCF Réseau et l'ADIF seraient en charge de l'exploitation de la ligne à titre transitoire, par l'intermédiaire d'une filiale, jusqu'à ce que les conditions d'exploitation de la ligne soient pérennisées. Au-delà de toute absence de financement de la dette contractée par le concessionnaire, il va sans dire qu'une fois encore, l'ingérence de l'État dans la décision de création d'une filiale et pour un modèle économique contestable interroge. La question de la reprise de la dette liée à la concession n'est à ce jour pas réglée. Par ailleurs, certains sujets abordés par la CFDT lors de la commission consultative du CCGPF ne sont pas résolus. Il ap-

↓ FOCUS SUR LES PPP FERROVIAIRES

SIX PPP FERROVIAIRES EXISTENT AUJOURD'HUI EN FRANCE

- ① **Sud Europe Atlantique** : 6,7 milliards € | 302 km | Concession 50 ans.
- ② **Perpignan - Figueras** : 1,1 milliards € | 44 km | Concession 50 ans.
- ③ **Bretagne - Pays de Loire** : 3,4 milliards € | 182 km | Partenariat 25 ans.
- ④ **GSMR** : 1 milliard € | 15 000 km | Partenariat sur 15 ans.
- ⑤ **Nîmes - Montpellier** : 1,6 milliards € | 80 km | Partenariat 25 ans.
- ⑥ **CDG Express** : concession de travaux à une filiale de SNCF Réseau, Aéroports de Paris et de la Caisse des dépôts et consignations.

Chaque PPP se distingue par le pourcentage de fonds publics, versés en fonction des prévisions de trafic. Exemples : 68 % pour SEA et 57 % quant à Perpignan-Figueras. Concernant le contrat de partenariat, c'est l'autorité publique qui supporte le risque commercial. Elle perçoit des revenus commerciaux, mais verse des loyers au partenaire privé. Quant aux concessions, le concessionnaire touche des revenus commerciaux, mais ne perçoit rien de l'autorité publique pendant les années d'exploitation. Le cas du partenariat GSMR est un contrat de matériel, obtenu par Synerail (consortium des sociétés Vinci, SFR, AXA et TDF) pour un montant de 1 milliard d'euros sur 15 ans. Ce PPP prévoit la fourniture et la maintenance du réseau GSMR (communication sol train). Fin 2016, 15 000 km de voie ont été équipées et 80 % des circulations ferroviaires utilisent ce système qui présente, en outre, l'avantage d'une interopérabilité européenne. D'autres pays ont utilisé ce type de contrats pour renouveler un parc de matériel roulant, dont le Royaume-Uni, en 2012, avec le programme Intercity Express qui prévoyait la fourniture de 600 rames. Le même principe avait été envisagé en France pour un contrat de 1 à 2 milliards d'euros, afin de renouveler le parc de matériel roulant Intercités, mais ce montage financier a été abandonné depuis. ●●

→ L'INDEMNITÉ DE MODIFICATION DE COMMANDE (IMC) POUR LE PERSONNEL ROULANT

DU RH 0677 AUX TRIBUNAUX

Dans le cadre d'une Demande de Concertation Immédiate (DCI), la CFDT a été reçue le 8 novembre 2016 par la Direction Cohésion et Ressources Humaines du Groupe Public Ferroviaire. **Décryptage.**

Texte **InfoCom FGTE CFDT Cheminots** | Photo **Andrey Popov - iStock**



L'ordre du jour, l'exigence de la **CFDT** de mettre rapidement en conformité les modalités de versement de l'IMC avec la décision récemment rendue par la Cour de cassation.

LES MODIFICATIONS DE COMMANDE, DES SOUPLESSES DÉVOYÉES

Aujourd'hui, les possibilités de souplesse dans la commande sont dévoyées avec des modifications devenues incessantes, bien au-delà de la notion de circonstances accidentelles qui, elles seules, devraient les autoriser. Cela témoigne de tensions opérationnelles insupportables sur les effectifs et l'instabilité des organisations mises en place. Le paiement de l'IMC, dans tous les cas de modification de commande, n'est pas une fin en soi mais doit, selon la **CFDT**, contribuer à ramener l'entreprise dans un meilleur modèle économique et social. La **CFDT** demande ainsi à la direction de se conformer à la décision de justice et de donner les consignes nécessaires afin que l'IMC soit versée à l'occasion de toute modification de commande. Avec pour ambition que celles-ci se réduisent ainsi par une prise de conscience financière des activités, à défaut d'une considération sociale.

LA DIRECTION TERGIVERSE !

La direction se contente pour l'heure de déclarer qu'elle prend acte de la décision de la Cour de cassation, mais qu'elle attend les analyses de SNCF Mobilités sur les conséquences opérationnelles et économiques. Précisant que les recommandations ne pourront être émises qu'à l'issue, la direction n'exclut pas non plus d'enclencher alors un pro-



cessus d'adaptation des modalités d'attribution ou de calcul de l'indemnité de modification de commande. Encore une façon de tourner autour du pot ?

UN PROBLÈME DE QUALITÉ DE VIE AU TRAVAIL QUE LA CFDT PRÉFÉRERAIT VOIR SE RARÉFIER

Pour la **CFDT**, l'enjeu n'est pas de nature financière pour les agents. Cette IMC ne saurait devenir un élément permanent de rémunération. Sa vocation est de réparer, par une compensation financière, les conséquences des modifications exceptionnelles de commande qui impactent la qualité de vie au travail des agents. Force est de constater que le nombre d'IMC explose, même si l'entreprise ruse toujours au maximum avec les dispositions réglementaires et les décisions de justice qui auraient dû siffler la fin de la partie. ●●



La CFDT a renouvelé sa demande de paiement rétroactif aux agents lésés depuis des années. En droit, un tel rappel peut être réclamé individuellement sur trois ans par chaque agent lésé.

En cas de modification de la commande à la résidence au plus tard lors de la prise de service et du fait de circonstances accidentelles, il y a lieu de verser à l'agent, pour chaque journée concernée, une indemnité dont le montant est égal au taux B de l'indemnité de sortie reprise à la directive "rémunération du personnel du cadre permanent". » ●

RH 0677, article 6, 3^{ème} paragraphe, alinéa 5

Ce texte, dont il n'est pas discuté qu'il s'applique également aux agents en service facultatif, est général et vise les modifications affectant la commande sans précision ni exclusion aucune sur l'un ou l'autre des éléments d'une commande que sont l'heure de prise / fin de service, ajout / suppression de trains, horaire de ces trains, fonction de l'agent sur ces trains. ●

Cour d'appel d'Angers, 3 février 2015

L'article 6 paragraphe 3 alinéa 5 de l'instruction d'application de ce décret ne limite pas le versement de l'indemnité de modification de commande aux hypothèses où les modifications de la commande ont pour effet de modifier le roulement de service et notamment l'heure de prise et / ou de fin de service. ●

Cour de cassation, 15-14514, 13 octobre 2016

→ ÉQUIPEMENT À AGENT SEUL (EAS) & ACCOMPAGNEMENT NON-SYSTÉMATIQUE (ANS)

VOICI LES PREMIERS RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE CFDT TRAINS

Vous avez été nombreux à participer à cette enquête nationale. Nous remercions l'ensemble des agents qui ont consacré quelques minutes pour répondre au questionnaire CFDT. Un retour individuel plus précis sera adressé aux personnes qui en ont fait la demande. **Analyse.**

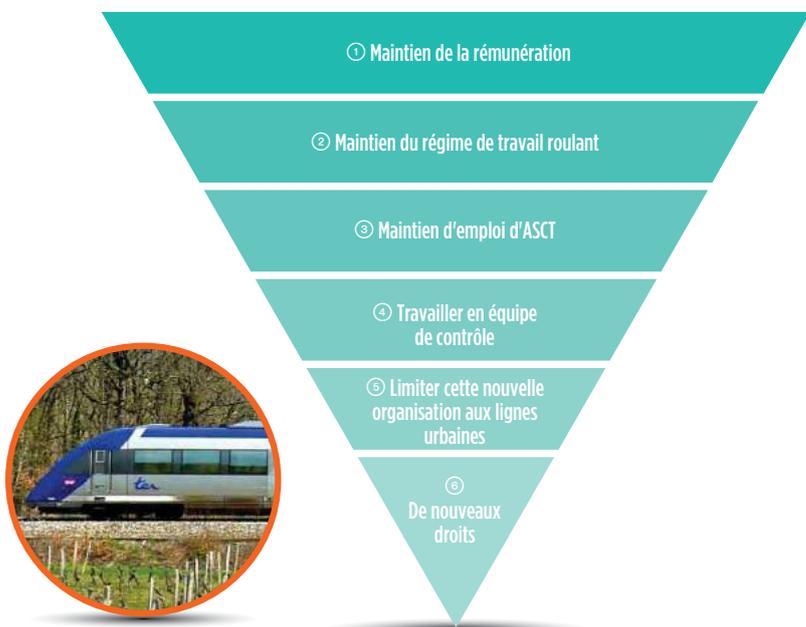
Texte **Patrick SAPET** | Photo **Jean-Louis TOSQUE - Pixabay** | Infographies **InfoCom CFDT Cheminots**

La **CFDT** a organisé une enquête nationale sur le projet de circulation des trains sans ASCT, que la direction met en place dans de nombreuses régions. Certains agents subissent déjà aujourd'hui l'application

de ce dispositif et la majorité des ASCT seront concernés dans un proche avenir. Il s'agit donc d'un sujet structurant pour le métier d'ASCT sur TER de demain.

La **CFDT Trains** ne pouvait pas nier la réalité et a fait le choix de donner la parole aux agents en ECT. Les premières analyses permettent de dégager des tendances pas tout à fait heureuses de la part de ces salariés.

→ LA PRIORITÉ DES AGENTS



ET APRÈS ?

Les chiffres sont bien réels, la direction va devoir prendre en compte les revendications portées par la **CFDT** pour les ASCT. D'ailleurs, nous allons lui demander également des garanties !

SUR LA RÉMUNÉRATION

La **CFDT** exige que les éventuelles pertes d'éléments variables de soldes soient compensées par une prime différentielle, basée sur une moyenne de leurs éléments variables de rémunération.

CONCERNANT LE RÉGIME DE TRAVAIL

Les ASCT doivent rester au titre I des personnels roulants, comme indiqué dans l'accord collectif sur le temps de travail, signé le 14 juin 2016 par la **CFDT Cheminots**. ●●

↓ PAROLE D'ASCT : QUEL EST VOTRE RESENTI PERSONNEL ?



L'équipe **CFDT** nous informe et se bat pour avoir des réponses et des garanties, contrairement à ceux qui refusent tout et attendent l'inévitable... » ●

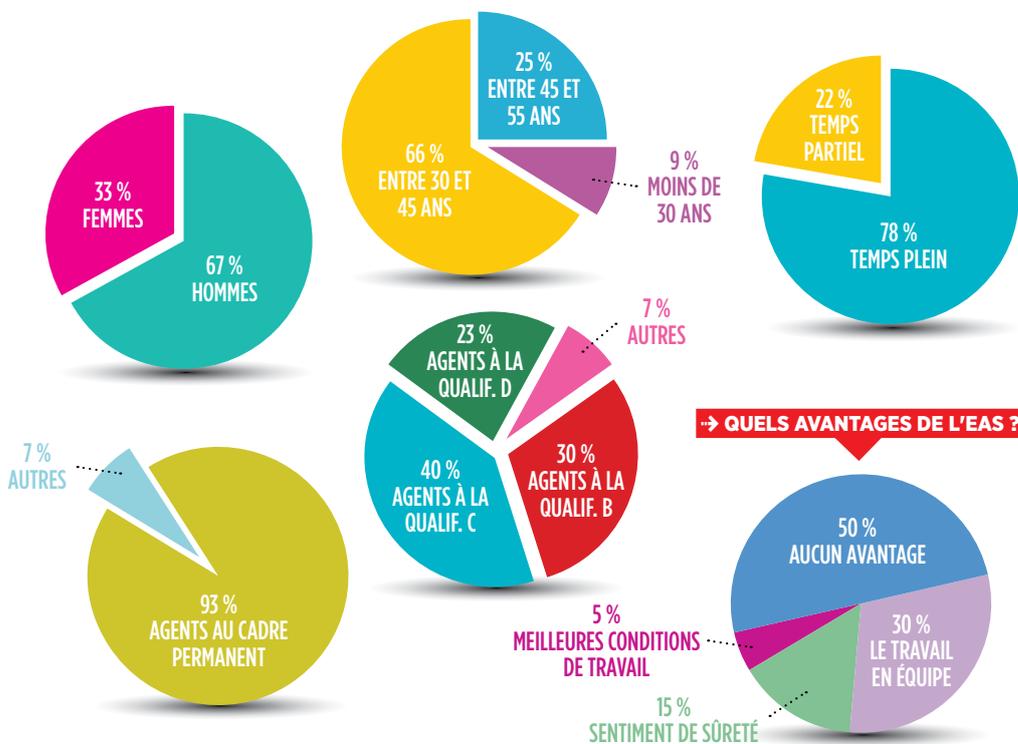


Je me pose plein de questions, mais parmi elles, une seule m'intéresse particulièrement : comment mesurer ce qu'il se passe dans les trains quand il n'y a pas d'ASCT ? » ●



J'ai un grand sentiment d'insécurité à bord des trains sur les lignes EAS, aussi bien pour les agents et pour les clients. Nous avons tous vu ce qu'il peut arriver... » ●

→ LE PROFIL DES RÉPONDANTS AU QUESTIONNAIRE



→ QUELS AVANTAGES DE L'EAS ?

GARE MONTPARNASSE
OBJECTIF FRAUDE !



Pour répondre aux souhaits de l'Autorité organisatrice des transports, la gare Montparnasse 3 Vaugirard doit incessamment être rebaptisée Vaugirard-Normandie, pour valoriser la destination et le célèbre Mont Saint-Michel.

Le nom de « Gare de la fraude » pourrait également convenir... Depuis début novembre 2016, il n'y a plus de guichet de vente dans cette partie de la gare Montparnasse. Il n'y en a pas davantage à Montparnasse 2 Pasteur. SNCF Mobilités estime que les voyageurs qui ne souhaitent pas utiliser les automates vont se déplacer jusqu'au hall principal qui se trouve à 20 minutes de marche aller-retour ? Cerise sur le gâteau, la rame qui s'élance vers Granville est composée de deux éléments X-TER avec un seul ASCT ! Celui-ci n'ayant pas le don d'ubiquité pour se placer simultanément dans deux éléments, il n'est pas nécessaire de faire un dessin. Il suffira aux voyageurs observateurs de profiter de l'arrêt pendant lequel l'agent de train change d'élément pour faire comme lui... dans le sens contraire ! Par ailleurs, cette politique de digitalisation des ventes conduit progressivement à la fermeture des guichets dans toutes les gares de la ligne. À coup de fausses économies, la perte de recettes est institutionnalisée sur une ligne dont la fragilité a pourtant souvent fait la une. ●●

→ LE NIVEAU D'INFORMATION SUR LE SUJET, EN CHIFFRES

21 %

des agents n'ont jamais entendu parler de l'Équipement Agent Seul.

84 %

des agents ont eu l'information par les organisations syndicales.

78 %

des agents estiment que l'EAS est susceptible de concerner les lignes autres que les zones urbaines denses.

40 %

des agents ne sont pas inquiets de l'arrivée de la concurrence.

82 %

des agents pensent que la concurrence pourrait se faire en interne.

LUTTE CONTRE LA FRAUDE
EST-CE VRAIMENT UNE PRIORITÉ ?

Prenons l'exemple d'une ligne dont la charge de travail nécessite 100 ASCT. Avec le projet EAS, le besoin passe à 0. L'activité réinjecte, dans le meilleur des cas, 50 % de l'effectif dégagé. Il ne reste plus que 50 ASCT. La méthode de contrôle s'effectuant par binôme, cela représente donc 25 binômes. En tenant compte des absences de toute nature (arrêt maladie, repos, etc.), il n'y a plus que 26 ASCT présents, soit 13 binômes opérationnels. En extrapolant, un client usager a deux occasions sur 10 de se faire contrôler. L'activité et l'autorité facilitent la fraude, qui a désormais de beaux jours devant elle. ●●



Pour moi, les choses sont claires. Le principal concurrent de la SNCF sera la SNCF elle-même. Je me demande d'ailleurs ce qu'il restera de ce métier... » ●



Rien qu'avec cette enquête, la CFDT paraît être la seule organisation syndicale à travailler sur ce sujet et qui s'intéresse vraiment à l'avenir de notre métier... » ●



Vous savez ? J'ai été embauché à la SNCF comme commercial, pas comme gendarme. Alors que l'on me laisse faire mon métier dans un cadre sûr ! » ●

→ COMPLÉMENTAIRE SANTÉ, PRÉVOYANCE ET RETRAITE

POINT SUR LES NÉGOCIATIONS DU NOUVEL AVENANT 2017

Le plus souvent, lorsque l'on parle d'équilibre des comptes en matière de couverture sociale, il s'agit d'annoncer soit des baisses de prestations, soit des augmentations de cotisations. Mais cette fois-ci, lors de la table ronde du 14 novembre relative à la complémentaire santé des cheminots contractuels, c'est la manière de réduire des excédents qui a été à l'ordre du jour. **Explications.**

Texte Ali BENHADJBA & Éric FERNANDEZ | Photo Creativeart - Freepik

Que faire lorsque l'on a un excédent de 30 M€ de cotisations ? Voici la question à laquelle la délégation **CFDT** a été confrontée lors des dernières commissions paritaires. D'après la direction, ces sommes proviendraient essentiellement d'excédents de cotisations, ce qui coïncide avec la mise en place des dispositifs prévoyance et santé des contractuels.

La direction a fait connaître d'emblée sa position : elle ne souhaite pas améliorer l'offre existante, mais veut mettre en place un mécanisme de baisse des cotisations dans la durée afin de tarifier la réserve générale. Sauf la **CFDT**, toutes les organisations syndicales (CGT, UNSA et SUD-RAIL) rejoignent la direction sur la mise en place de ce mécanisme.

30 M€
est le montant non-exhaustif des réserves à la fin de l'année 2015.

500 K€
est le nouvel excédent à fin de l'année 2016 (projection).

5,2 M€
est le montant auquel la réserve devrait être ramenée (objectif).

Seule la **CFDT** s'est nettement démarquée de cette solution, en demandant une amélioration de l'offre des prestations reprises au socle, afin de réduire l'écart entre le socle et les garanties optionnelles (à charge exclusivement des salariés).

LES PISTES PROPOSÉES PAR LA CFDT

- 1 La suppression du jour de carence, notamment en cas d'hospitalisation.
- 2 L'amélioration de la prise en charge des services médicaux, dont l'optique et les appareillages dentaires et auditifs. La **CFDT** demande la mise en place d'un forfait automédication et médecine alternative, ainsi qu'un meilleur remboursement pour les spécialistes du secteur II, avec contrat d'accès aux soins.

UN MÉCANISME DE NON-APPEL DES COTISATIONS, QU'EST-CE QUE C'EST ? ↓



Il s'agit d'une réduction de la cotisation à régler par le salarié pour une durée limitée.

Pour la complémentaire santé :
↪ Non-appel de 10 %.

Pour la prévoyance :
↪ Non-appel de 25 %.

Une mesure prévue pour une durée de quatre ans

Lorsque les réserves auront ainsi mécaniquement fondu, les taux de cotisations remonteront à leur valeur initiale, sauf nouvel ajustement ou projection entre temps.

La **CFDT** a même été plus loin puisqu'elle a demandé que soient mis en place des « indicateurs qualitatifs » relatifs à l'utilisation du réseau de soins de la mutuelle, de son efficacité et du ressenti pour les agents contractuels des prestations qui leurs sont offertes. Peine perdue puisque la direction n'a même pas daigné proposer des simulations sur la base des propositions de la **CFDT**.

La **CFDT** estime que la diminution des cotisations sur une période déterminée est une mauvaise réponse qui générera, à juste titre, des troubles et mécontentements chez les cheminots concernés. Quand la réserve sera épuisée, les cheminots verront leurs cotisations revenir au niveau antérieur, ou pire, elles augmenteront.

UN MESSAGE ENCORE PLUS INCOMPRÉHENSIBLE QU'IL Y A UN AN

Un accord avait été trouvé pour améliorer les prestations de base de la complémentaire santé, avec une réduction des cotisations. Pour la **CFDT**, cet accord gagnant-gagnant permettait, en partie, de répondre à la question des excédents. Pourquoi ne pas continuer sur cette tendance ?

Derrière cette absence de volonté de négociation de la direction, se cache son refus d'une complémentaire santé qu'elle jugerait comme trop attractive lorsque viendra la négociation de la mise en place d'une complémentaire santé pour les cheminots du cadre permanent.

La **CFDT** considère que c'est aussi un très mauvais signal adressé aux cheminots du cadre permanent, qui sont en attente légitime d'une complémentaire santé attractive, comme en bénéficient des millions de salariés depuis la mise en place de l'accord national interprofessionnel (ANI), que notre organisation syndicale a signé.

La **CFDT** était même prête à une forme de compromis qui se serait traduit par une solution équilibrée entre réduction des cotisations et amélioration des prestations de base.

La **CFDT** déplore le signal d'arrêt donné à une dynamique constructive en faveur d'une meilleure couverture et, par conséquent, d'une plus forte attractivité du pacte social. Dans ces conditions, et compte tenu de l'absence de volonté de négociation affichée par la direction, la signature d'un nouvel avenant par la **CFDT** n'est pas d'actualité. ●●

DES PROPOSITIONS DIFFÉRENTES DIRECTION *VERSUS* CFDT

Concernant la complémentaire santé :



Une réduction de 10 % des cotisations sur quatre années.



limiter la baisse des cotisations dans le temps pour financer une amélioration de l'offre de base avec, par exemple, une meilleure prise en charge de l'optique, appareillages dentaires et auditifs, un forfait automédication.

Concernant la prévoyance :



Une réduction de 25 % des cotisations sur quatre années.



limiter la baisse des cotisations dans le temps pour financer la suppression de la journée de carence.

Concernant les retraités :



Une réduction de 10 % des cotisations sur quatre années.



Pour nous, les retraités contribuent aux efforts de solidarité. Ils participent à la croissance. Ils ne peuvent pas en être durablement écartés. En effet, donner plus de pouvoir d'achat aux retraités passe notamment par la baisse de leurs cotisations. ●●

DERNIÈRE MINUTE | TABLE RONDE DU 19 DÉCEMBRE 2016

LA CFDT A POINTÉ TRÈS JUSTEMENT LES LIMITES DE CE DISPOSITIF ↓



© PRESSFOTO - FREEPIK

La CGT, pourtant favorable à ce dispositif, a reconnu les limites des propositions de la direction, en pointant la perspective de la hausse de 15 % des cotisations lorsque les réserves auront été épuisées. Cela devrait coïncider avec la renégociation du contrat et le lancement d'un nouvel appel d'offres. Alors que la tendance actuelle

sur le marché des contrats collectifs est en forte hausse (de 3 à 5 % pour l'année 2017), la CFDT a dénoncé cette baisse des cotisations alors qu'une légère diminution ou un maintien des cotisations actuelles contre une amélioration de l'offre de soins et / ou de la prévoyance aurait eu le mérite de satisfaire davantage les cheminots contractuels. ●●



Ensemble partageons l'énergie mutualiste



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).

→ AMÉLIORATION DU DIALOGUE SOCIAL

LA NÉGOCIATION, AU CŒUR DU DISPOSITIF

Cet accord, que la CFDT Cheminots a décidé de signer, est le résultat de compromis. Il identifie les principaux points de blocage et essaie de traiter les cinq axes jugés prioritaires. Rappel.

Texte Olivier BOISSOU | Photo Javi_indy - Freepik

1 Replacer le dialogue de proximité au cœur du management

La **CFDT** a réaffirmé le rôle primordial de l'encadrement concernant la qualité du dialogue social au quotidien. Le document réaffirme que les managers jouent un rôle essentiel dans :

- le management de la sécurité ;
- l'animation des équipes et le traitement des irritants au quotidien ;
- le soutien aux salariés et aux équipes dans leur activité quotidienne ;
- l'organisation du travail des équipes.

2 Améliorer le fonctionnement des instances représentatives du personnel

Le texte a pour ambition de lister chaque instance et de déterminer les rôles et les prérogatives de l'ensemble des acteurs participant au dialogue social. L'objectif qualitatif est d'essayer que chaque problématique soit traitée dans l'instance de plus grande proximité possible.

- **Les DP.** Lorsque la question sort du champ du groupe public ferroviaire, elle ne donne lieu à aucune réponse.
- **Le CHSCT.** Les présidents et secrétaires de CHSCT sont invités à suivre une formation spécifique (ceux qui le souhaitent bien évidemment) portant sur les prérogatives du CHSCT, ses modalités de fonctionnement, ses bonnes pratiques. Cette formation est bien entendu différente des formations CHSCT dispensées par les centres de formation de la **CFDT**.
- **Le CE.** La même possibilité concernant la formation conjointe est proposée.
- **Commissions** consultatives de SNCF Réseau et SNCF Mobilités



CGT et SUD ont fait valoir leur droit d'opposition à cet accord.



Un groupe de travail concernant les nouvelles technologies devait être mis en place pour instaurer des garde-fous nécessaires. Un parcours des délégués du personnel était prévu. Il devait permettre d'effectuer avant, pendant et après les mandats, un bilan de compétences.



La CFDT réaffirme que le dialogue social doit se faire par la contractualisation d'accords de ce type, ce qui oblige tous les intervenants à prendre leurs responsabilités.



- **Mise en place expérimentale d'instances inter-EPIC**, avec pour mission l'animation de l'emploi, la mobilité et la gestion dynamique des métiers.

3 Développer et fiabiliser l'exercice de la négociation et des concertations

La création d'un agenda social annuel concerté, les prérogatives des bilatérales et tables rondes, les pratiques et mandats de négociation, la formation, la mise en œuvre et le déploiement des accords sont autant de thèmes se voulant volontaristes.

4 Mieux prévenir les conflits collectifs du travail

Place à la négociation avec un arsenal de possibilité de dialogue social devant permettre d'identifier un espace de compromis : l'audience, la demande de concertation immédiate (DCI), le préavis et la continuité de service public.

5 Moderniser l'exercice du droit syndical et le travail des représentants des travailleurs

Les rôles des organisations syndicales représentatives et non-représentatives, les locaux syndicaux, le temps syndical, les bons de formation, la digitalisation des relations sociales, les outils mis à disposition des organisations syndicales permettant un bon fonctionnement. ●●

→ L'ADOPTION FINALE DU QUATRIÈME PAQUET FERROVIAIRE

LA PREUVE PAR LE VIDE ET QUELQUES ASSURANCES...

La délibération sur le projet du IV^{ème} paquet ferroviaire par la Commission TRAN du Parlement Européen s'est tenue le 5 décembre. Le vote en séance plénière à Strasbourg, qui a eu lieu le 14 décembre, vient d'achever le projet de libéralisation complète du transport ferroviaire européen. Quelle sera la suite d'une telle décision ? **Enquête.**

Texte **Rémi AUFRÈRE-PRIVEL** | Photo **Line-tOodLinGfc - Pixabay**

C'est le dernier pilier de l'élaboration du IV^{ème} paquet ferroviaire. Il s'agit d'un ensemble de directives qui clôtureront les règles d'ouverture à la concurrence en Europe. Ce IV^{ème} paquet avait aussi fait l'objet de débats intenses au Parlement, qui était prêt à intégrer des dispositions plus protectrices telles que le transfert automatique des personnels en cas de changement d'opérateur.

Toutefois, malgré l'encouragement à l'ouverture à la concurrence effrénée, l'attribution directe à un opérateur reste possible et l'organisation des compagnies ferroviaires en groupe ou holding public, comme en France et en Allemagne, est autorisée alors que cela n'était pas acquis. Des garanties seront aussi exigées en matière de transparence financière comme de conflits d'intérêts. Au regard des actes passés en matière de manquements graves sur ces sujets, nous devons être vigilants¹.

QUE S'EST-IL PASSÉ ?

Le Conseil européen a adopté, le 17 octobre, le projet soumis en seconde lecture au Parlement en décembre 2016. Cependant, l'action de plusieurs pays d'Europe centrale et orientale (Pologne, Hongrie, République tchèque, etc.) a réduit le volume des garanties sociales du texte. La question cruciale du transfert des personnels a fait notamment l'objet d'une recommandation de vote proposée par une parlementaire française² pour inclure le fait que les États membres peuvent imposer cette reprise des personnels obligatoirement même si la directive européenne sur le transfert ne s'impose pas.

QUELLE EST LA VISION GLOBALE EN EUROPE ?

La situation est assez disparate en Europe mais force est de constater que la concurrence n'a pas manqué de provoquer un ralentissement du report modal de la route vers le rail, même si le trafic voya-



geurs a été développé. L'ensemble des syndicats adhérents à l'ETF exigent un retour d'expériences sérieux et indépendant sur les trois premiers paquets ainsi que la refonte du 1^{er} paquet.

Par ailleurs, il n'y a aucun élément solide pour assurer le financement durable de l'infrastructure qui, selon la **CFDT**, passe notamment par une fis-

calité environnementale dédiée, comme cela aurait pu être réalisé avec l'écotaxe. L'attribution directe devient l'exception, tandis que la mise en concurrence s'impose comme la règle générale.

LA CONCURRENCE PEUT-ELLE ÊTRE RÉGULÉE VOIRE LIMITÉE OU INTERDITE POUR CERTAINS ÉTATS ?

Les États membres peuvent toujours limiter l'arrivée de la concurrence, en invoquant la question de l'équilibre économique et des services (malgré l'incertitude juridique dans le projet de texte Obligations de Service Public dans les articles 11 et 11 bis). Les Pays-Bas le font déjà et la France pourrait l'invoquer demain. Il s'agit donc aussi d'une question de choix et de courage politique national.



Guillaume Ballas, député européen de la circonscription Ile-de-France.

entre la protection sociale des travailleurs et le principe de liberté pour les services transfrontaliers. Il l'informe d'une action contre les deux pays cités. Il précise que l'application récurrente de la législation salariale pour toutes les opérations de transport restreint de façon disproportionnée la liberté des services et de circulation des biens. Cela répond parfaitement à la politique des pays d'Europe centrale et orientale (PECO) qui veulent conserver un avantage compétitif en faisant du dumping social par les rémunérations salariales.

Toutefois, il existe quelques modestes éclaircies sur le chapitre social au Parlement. En témoigne le vote favorable sur le rapport du député européen français Guillaume Ballas (groupe socialistes et démocrates) sur le dumping social. C'est la première fois que le sujet est présenté aussi clairement et dans un sens compréhensible par tous, bien au-delà des incantations habituelles.

QUEL EST LE POSITIONNEMENT DE LA CFDT CHEMINOTS QUANT À CES ÉVOLUTIONS ET LA CONSTRUCTION EUROPÉENNE ?

Six articles de la résolution générale votée à plus de 97 % à l'Assemblée générale de la **CFDT** abordent les sujets européens. Cela prouve bien l'intérêt essentiel que notre syndicat porte sur ces questions qui conditionnent l'avenir du ferroviaire national et européen. Signe des temps, la **CFDT Cheminots** considère aujourd'hui qu'un « grand débat politique sur la construction sociale européenne et la remise en question de certains traités européens qui donnent toute priorité au dogme concurrentiel doit être rapidement engagé en France et en Europe ».

Le choc du Brexit doit servir à l'Union pour ce débat. La **CFDT Cheminots** n'est pas pour « moins d'Europe », mais pour « mieux d'Europe » et nous voulons, par nos revendications, notre expertise et nos principes participer pleinement à ces discussions. ●●

¹L'affaire des comptes et du déficit national grec nous rappelle la puissance et la nuisance de certains « conseils financiers », comme la banque américaine Goldman et Sachs. Les gouvernements grecs ont « habillé » leurs comptes publics pour entrer dans l'euro, en 2001. Sur les conseils avisés de Goldman et Sachs, via des opérations financières risquées, la manœuvre est devenue un scandale national et européen. L'ancien président de la Commission, José Manuel Barroso, après avoir patienté le délai court imposé par les règles européennes, a été récemment embauché par Goldman et Sachs. En octobre 2016, un représentant ETF (responsable **CFDT Cheminots**) a exprimé la ferme volonté que, dans le cadre du dialogue social européen, il ne soit pas fait recours au service éventuel de José Manuel Barroso.

²Proposition de la députée française Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy. Il ne s'agit pas d'un amendement au texte, mais d'une explication additive pour le vote. Ce n'est pas un accessoire, mais un soutien favorable à notre revendication.

³Courrier de Jean-Claude Juncker à Bohuslav Sobotka, Premier ministre de la République tchèque, en date du 15 novembre 2016.



ET LE COMBAT CONTRE LE DUMPING SOCIAL EN EUROPE ?

Dans un récent courrier du président Juncker adressé au Premier ministre tchèque³, le premier considère que les dispositions légales sur le salaire minimum dans le transport routier en France et en Allemagne n'assurent pas un équilibre correct

→ L'EXPÉRIMENTATION DES TITRES-RESTAURANT EST REPOUSSÉE

LE POINT EN FIN D'ANNÉE

La restauration, remise au goût du jour au sein du Groupe Public Ferroviaire ? Les modalités de traitement sont quant à elles toujours à la carte. Selon les métiers, la localisation du lieu principal d'affectation (LPA), l'EPIC d'appartenance, la politique du CE de rattachement, les agents subissent les positions divergentes de la direction et des différentes organisations syndicales. **Analyse.**

Texte **Éric CHOLLET** | Photo **Hans BRAXMEIER - Pixabay**



La **CFDT Cheminots** reste cependant pragmatique et soucieuse de l'intérêt de l'ensemble des agents.

La **CFDT Cheminots** a toujours œuvré en faveur d'une solution équitable de restauration pour l'ensemble des cheminots du Groupe Public Ferroviaire. En signant l'accord d'intégration prévoyant l'octroi des titres-restaurant pour les cheminots ne disposant pas d'un accès à un restaurant d'entreprise, la **CFDT Cheminots** a affirmé clairement cette ambition. Elle n'a par ailleurs jamais caché sa position en faveur d'une reprise de la restauration par la direction dans une intention d'optimisation économique et qualitative.

C'est dans cette logique revendicative que les élus du CE Siège SNCF Réseau ont obtenu, lors de la séance du 21 juillet 2016, la prise en charge totale de la restauration par la direction sur son périmètre.

La **CFDT Cheminots** a proposé que les CE nationaux puissent signer des conventions avec certains CE régionaux afin de permettre à ces agents d'y accéder, sans discrimination de périmètre. Cette démarche n'a donné lieu à aucun retour des CE sollicités, pénalisant ainsi directement les salariés.

LA MISE EN PLACE DES TITRES-RESTAURANT

L'agenda social intègre la mise en place de titres-restaurant au sein du GPF. Un appel d'offres a été lancé le 25 avril 2016 puis un second suite à un recours juridique déposé par l'un des candidats non retenu. L'expérimentation, initialement prévue jusqu'en décembre 2018, se voit ainsi repoussée.

La **CFDT Cheminots** a profité de ce délai supplémentaire pour que la direction reconsidère certaines conditions pratiques, comme l'utilisation des titres-restaurant hors périmètre lié au LPA, et recalcule le périmètre d'agents concernés par le dispositif. Ses premières estimations portaient sur 13 000 cheminots (sur l'ensemble du territoire métropolitain, les trois EPIC confondus), or nous en sommes aujourd'hui à plus de 20 000 agents... ●●

↓ FOCUS SUR LES SITES DE SAINT-DENIS

4

restaurants
d'entreprise
implantés

5

mille
cheminots
concernés

7

modalités
de traitement
différentes

La concentration des salariés du groupe et la proximité des sites de restauration devraient faciliter la recherche d'une solution globale adaptée à cette configuration particulière. La **CFDT Cheminots** souhaite faire de ce site une expérimentation, avec comme objectif une mutualisation intelligente qui permettrait un libre et équitable accès à tous les cheminots. ●●

→ ACTION CONTRE L'ILLETTRISME À LA MANUTENTION FERROVIAIRE ET ACTIVITÉS CONNEXES

UNE REVENDICATION CFDT VIEILLE DE 45 ANS, EN PHASE D'ABOUTIR

Depuis la création de la branche nettoyage ferroviaire, en 1970, la FGTE CFDT Cheminots interpelle SAMERA, le syndicat patronal, afin qu'il encourage le développement d'une véritable politique d'apprentissage de la langue française au profit de ses salariés. Jusqu'à présent, cette revendication CFDT historique était restée lettre morte. **Analyse.**

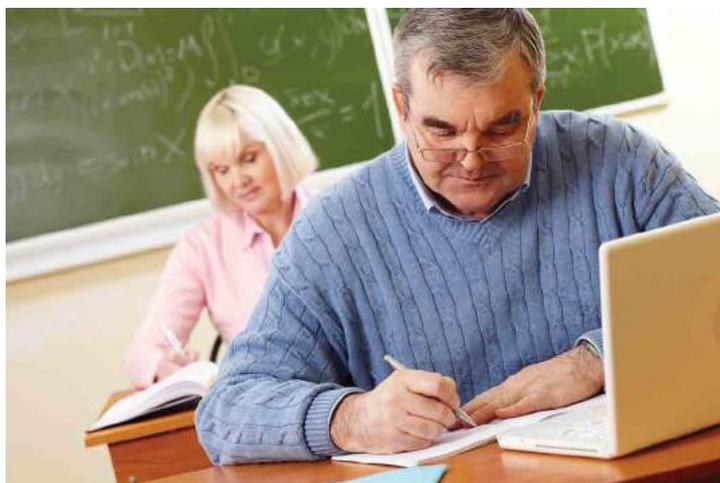
Texte **Éric FERNANDEZ** | Photo **Pressfoto - Freepik**

Au premier semestre 2016, lors d'une commission mixte paritaire sur la formation professionnelle, la **CFDT** est revenue sur ce sujet, en proposant la mise en place d'un « Grenelle de l'alphabétisation ». Il semblerait que le contexte économique et ultra-concurrentiel du secteur professionnel, ainsi que les arguments de la **CFDT**, aient provoqué un électrochoc auprès des représentants patronaux de cette branche d'activité.

Ainsi, le 10 novembre 2016, au siège de l'OPCALIA - l'organisme qui gère les fonds paritaires de la formation professionnelle -, s'est tenue la première table ronde portant sur l'accès pour tous aux compétences de base. Quatre groupes de travail ont été constitués sur des thématiques comme impulser, témoigner, proposer, agir. Les participants étaient nombreux. Parmi eux, des représentants des principales entreprises du secteur d'activité, des dirigeants d'OPCALIA, du SAMERA, des organisations représentatives et un responsable de l'Agence Nationale de Lutte contre l'illettrisme (ANLCI).

CONSTATS, REVENDICATIONS, ACTIONS

À ce jour, 51 % des adultes en situation d'illettrisme exercent une activité professionnelle au sein de tout type d'entreprise. Ce sujet est un vrai tabou et il est difficile de s'en emparer pour plusieurs raisons. Non seulement ces salariés tiennent pour la plupart parfaitement leur poste de travail, mais ils expriment par ailleurs très peu les obstacles rencontrés du fait de ces difficultés. Pourtant, les situations d'illettrisme sont un vrai handicap pour les salariés, et ce, pour toutes les étapes de leur vie professionnelle. Même s'ils ne rencontrent pas de problème dans l'exercice de leur emploi actuel, ces personnes pourraient se trouver en difficulté en cas d'évolution de l'activité de l'entreprise ou de modification de leur environnement de travail, notamment lors d'un remplacement de col-



Avec la CFDT Cheminots, la solidarité ne demeure pas un vain mot et, sur le chemin de l'émancipation, les salariés de la manutention ferroviaire peuvent compter sur l'ensemble de nos structures pour les aider à se construire, à rebondir et s'accomplir.

lègues, échanges par email avec la hiérarchie, etc. Ne pas savoir lire signifie ne pas pouvoir appliquer une consigne de travail ou de sécurité, lire un planning d'horaires de travail, calculer des quantités, rendre compte de leur activité, etc. Ces salariés ont en commun la peur de se tromper qui génère un stress et, surtout, un sentiment de honte qui les pousse à minimiser ou dissimuler le problème.

L'illettrisme constitue également un frein pour accéder à la formation professionnelle, mais aussi pour connaître et faire respecter ses droits. Pour la **CFDT Cheminots**, les équipes syndicales ont un rôle essentiel à jouer pour combattre l'illettrisme et sécuriser les parcours professionnels de ces salariés. La présence des représentants des salariés dans l'entreprise est un atout décisif pour repérer ces situations et mettre en confiance les personnes concernées. Cependant, les équipes syndicales ne peuvent pas agir seules. Des spécialistes présents sur le territoire national ont développé des solutions qui ont fait leur preuve pour combattre l'illettrisme. Notre rôle est donc aussi de mobiliser l'ensemble des acteurs pouvant agir sur cette situation. ●●

NORMANDIE

UNE NOUVELLE ÉQUIPE POUR CETTE UPR CFDT RÉGIONALE



Les statuts de l'UPR de Normandie ont été adoptés au congrès de Caen le 8 novembre dernier. Les invités étaient nombreux, parmi lesquels Didier Aubert, Anne Guezennec, Patrick Sapet, Jérôme Belanger et des militants de différentes UPR. L'occasion de revenir sur le riche travail mené par l'équipe normande ces dernières années et de présenter la nouvelle relève. Enfin, autre point d'ancrage, la FGAAC-CFDT va désormais s'intégrer pleinement dans la vie de cette UPR. ●●

Texte **Jonathan JARRIGE** | Photo **InfoCom FGTE CFDT**



ECKWERSHEIM

UN AN APRÈS LE PLUS GRAND ACCIDENT DE TGV

Le 14 novembre 2015, la rame d'essai du TGV Est déraillait à Eckwersheim, dans le Bas-Rhin. Ce drame constitue la plus grande catastrophe ferroviaire de TGV depuis sa mise en service commercial en 1981. Un an après, la **CFDT Cheminots** tient à exprimer ses pensées pour les victimes, leurs familles et l'ensemble de la communauté cheminote. ●●

Texte **Solenne LEGROS** | Photo **Pieye Trains - Wikimedia**



CAEN

LA CFDT, PRÉSENTE À LA FOIRE INTERNATIONALE

Pour la seconde année consécutive, l'Union Professionnelle Territoriale Plaine de Caen et l'Union Régionale Interprofessionnelle de Basse-Normandie étaient présentes à la Foire Internationale de Caen. Quatrième foire de France, l'événement est un incontournable pour les Normands et la **CFDT Cheminots** tenait à être à leurs côtés. Durant 10 jours, des militants de l'UPR sont allés à la rencontre des visiteurs et ont pu enregistrer près de 80 fiches contacts et cinq nouvelles adhésions. ●●

Texte **Solenne LEGROS** | Photo **InfoCom FGTE CFDT**

LA CFDT CHEMINOTS VOUS PRÉSENTE

SES
MEILLEURS VŒUX
POUR L'ANNÉE 2017



Cfdt:

RESTEZ CONNECTÉS SUR NOTRE SITE INTERNET & APPLI MOBILE, 24 H / 24, OÙ QUE VOUS SOYEZ



SCANNEZ CE QR CODE
POUR VOUS CONNECTER SUR NOTRE
SITE INTERNET



SCANNEZ CE QR CODE
POUR OBTENIR L'APPLI
SUR VOS TERMINAUX
IOS



SCANNEZ CE QR CODE
POUR OBTENIR L'APPLI
SUR VOS TERMINAUX
ANDROID