

le **cheminot** **Cfdt:**
de France

N° 50 ↻ JANVIER-MARS 2017 ↻ 1,60 €

MAGAZINE DE L'UNION FÉDÉRALE DES CHEMINOTS
ET ACTIVITÉS COMPLÉMENTAIRES

DANS CE NUMÉRO

LA TRIBUNE DE CAROLINE LE GUELLEC, CE SIÈGE SNCF RÉSEAU

ENTRETIEN AVEC L'EURODÉPUTÉE CHRISTINE REVAULT D'ALLONNES-BONNEFOY

ENQUÊTE NATIONALE CHEMINOTS HANDICAPÉS

**LA CFDT SIGNE L'ACCORD
FORFAIT JOUR !**



Découvrez le dernier
numéro de la
Lettre de l'encadrement
dédié aux garanties
obtenues par la
CFDT pour les agents
susceptibles d'opter
pour le forfait jour.

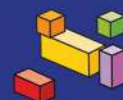




S'ENGAGER POUR CHACUN
AGIR POUR TOUS



WTF WORKING TIME FORUM



IMAGINONS LE TRAVAIL DE DEMAIN

Le 20 mai 2017, la CFDT organise à Paris un forum pour les jeunes militants. Chacun devra se projeter en 2030 et imaginer le travail de demain pour construire les futures revendications de la CFDT.

4 parcours vous seront proposés, réunissant un sujet central à trois thématiques.

PARCOURS TRAVAIL

- ▶ Quel est l'impact du numérique sur les formes d'emploi et sur l'organisation du travail ?
- ▶ Comment s'épanouir demain au travail ?
Les résultats de l'enquête Parlons Travail pourront ouvrir des pistes de réflexions.
- ▶ Quel dialogue social pour construire de nouveaux droits et valoriser les apports du syndicalisme ?

PARCOURS ENGAGEMENT

- ▶ Comment intégrer de manière harmonieuse l'engagement à son parcours de vie ?
- ▶ Quel rôle le numérique prendra-t-il dans la démocratie participative ?
- ▶ Comment être un consommateur responsable et acteur solidaire au cœur de la mondialisation ?

PARCOURS EUROPE

- ▶ Quelle Europe voulons-nous pour demain ?
- ▶ Que faire pour renforcer le sentiment européen et faire émerger une véritable citoyenneté européenne ?
- ▶ Comment améliorer la mobilité en Europe, tant pour les étudiants que pour les travailleurs ?

PARCOURS TRANSITIONS ÉCONOMIQUE ET ÉCOLOGIQUE

- ▶ Comment construire un monde socialement responsable, plus respectueux de l'environnement et de ses habitants ?
- ▶ Quel rôle le syndicalisme peut-il jouer dans ce monde en mutation ?
- ▶ Quels nouveaux emplois et qualifications pour demain ?

Choisissez dès aujourd'hui votre parcours et inscrivez-vous à l'adresse suivante : <https://rassemblementjeunes2017.cfdt.fr>

CFDT.FR

SOMMAIRE

4 **L'AVENIR DU GPF SNCF**
→ Focus sur les contrats de performance

6 **TRAINS D'ÉQUILIBRE DU TERRITOIRE**
→ Intercités : une convention équilibrée, mais avec une diminution de l'offre

8 **BILAN DE MI-MANDAT
CE SIÈGE SNCF RÉSEAU**
→ Des interrogations et un souffle qui ne faiblit pas

9 **EN COUVERTURE**
→ Cheminots et agents d'encadrement : la CFDT signe l'accord forfait jour !

10 **L'EUROPE ET LE TRANSPORT FERROVIAIRE**
→ Le 4^{ème} paquet ferroviaire et ses conséquences

13 **SUGE : POUR PLUS DE SÉCURITÉ**
→ Une nouvelle dynamique et un revendicatif CFDT

14 **NOS EXPERTS TÉMOIGNENT**
→ Stéphane Arnold : « J'ai rejoint la CFDT dès mes premiers jours de combat »

16 **ENQUÊTE NATIONALE**
→ Cheminots handicapés : quelle vision a-t-on de leur travail ?

18 **L'ÉPARGNE SALARIALE**
→ Donner du sens et du pouvoir d'achat grâce à ce dispositif avantageux pour tous



ÉDITO

Didier AUBERT,
secrétaire général de la CFDT Cheminots

HISTORIQUE ! LA CFDT, PREMIÈRE ORGANISATION SYNDICALE, MONTRE LA VOIE

Au moment où nous bouclons ce numéro du *Cheminot de France*, nous apprenons que la **CFDT est devenue première organisation syndicale dans le secteur privé**, tant en nombre d'adhérents qu'en suffrages. C'est une première depuis la création des syndicats dans notre pays. Cet excellent résultat est **le fruit du travail des militants CFDT** répondant aux attentes des salariés.

La loi de 2008 prévoit une mesure tous les cinq ans de la représentativité, comptabilisant les voix obtenues lors des scrutins de chacune des branches professionnelles. Depuis la création de la branche du ferroviaire, notre secteur professionnel intègre ces résultats. Avec **plus de 30 %** en données corrigées, la **CFDT** pourra **accentuer ses exigences** dans les futures négociations interprofessionnelles à venir.

Au sein du GPF, à force d'opiniâtreté, la **CFDT** a su imposer un accord catégoriel dit « *forfait jour* » à une entreprise bien frileuse sur le sujet. Cet accord finalise, pour l'ensemble du personnel, la négociation du volet **temps et organisation du travail**.

Les futures échéances électorales présidentielles et législatives ne seront pas sans effet sur l'avenir de la SNCF et les conditions sociales des cheminots. La **CFDT entend lutter contre toutes les formes de populisme** qui sont contraires aux valeurs de démocratie, de liberté et de progrès social.

Les déclinaisons en droit français du Quatrième paquet ferroviaire viendront marquer l'ouverture progressive du rail à la concurrence. Dans ce contexte bien incertain, la **CFDT continuera son travail de défense de l'intérêt des cheminots et du ferroviaire**. Plus que jamais, un dialogue social efficace et une contractualisation des droits sociaux devront **protéger les salariés de la branche ferroviaire** des attermoissements politiques. ●



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° 50
janvier-mars 2017
N° CPPAP : 1014 S 07026

Directeur de la publication
DIDIER AUBERT

Directeur adjoint de la publication
SÉBASTIEN MARIANI

Rédacteur en chef
ALI BENHADJBA

Ont collaboré à ce numéro
SOLENNE LEGROS, ANNE GUEZENEC,
CAROLINE LE GUELLEC, CÉLINE PIERRE,
OLIVIER BOISSOU, PASCAL LANZILLOTTI,
THOMAS CAVEL, RÉMI AUFRÈRE-PRIVEL,
PHILIPPE MARSIAULT, ÉRIC DE CHÂTEAUVIEUX,
PATRICK LE ROLLAND

Premier rédacteur graphiste
ANTONIO-BERNARD TUDOR

PEFC 10-31-1243

Conception graphique



Imprimé en France par
L'ARTÉSIENNE

Pour nous contacter
prenom.nom@cfdtcheminots.org



→ LE CHOIX DE LA RESPONSABILITÉ

LES CONTRATS DE PERFORMANCE

Les contrats de performance des trois ÉPIC du Groupe SNCF ont été validés par les Conseils d'Administration et de Surveillance en décembre dernier. Retour sur l'importance de ces documents et sur l'action de la CFDT.

Texte Sébastien MARIANI, Céline PIERRE & Pascal LANZILLOTTI | Photo InfoCom FGTE CFDT Cheminots

Dès 2014, la CFDT a porté l'idée d'un cadrage pluriannuel engageant l'État pour dix ans sur une programmation des activités du groupe public ferroviaire : elle a notamment défendu une proposition d'amendement visant à promouvoir une loi de programmation des investissements ferroviaires qui aurait été basée sur un document stratégique soumis à la concertation des acteurs intéressés (y compris les organisations représentant les salariés). Durant le débat parlementaire de la réforme ferroviaire, l'esprit de cette proposition a été repris sous la forme d'un dispositif contractuel visant à répondre aux mêmes préoccupations : donner au groupe une perspective économique de long terme (moyens et objectifs) pour investir et développer ses activités en connaissance de cause. Ces « *contrats de performance* » sont élaborés sur la base d'un rapport stratégique d'orientation émis par l'État et soumis à la consultation des différentes parties prenantes (voir encadré en bas de cette page). Mais les projets de contrats tardaient à être présentés et les échéances systématiquement repoussées ont conduit à discuter de ces documents avec une année de retard sur le calendrier initialement prévu. La CFDT a alors interpellé le gouvernement et la direction du GPF pour demander, à l'automne 2016, une concertation en amont de ce cadrage stratégique. Émis par le gouvernement en



Sébastien MARIANI,
Conseil de Surveillance
GPF SNCF



Céline PIERRE,
Conseil d'Administration
SNCF Réseau



Pascal LANZILLOTTI,
Conseil d'Administration
SNCF Mobilités



Les trois présidents ont donné suite aux demandes de la CFDT en organisant des réunions sur la stratégie et en programmant, en septembre 2016, une réunion extraordinaire du Comité de la stratégie du Conseil de Surveillance.

septembre 2016, le rapport stratégique d'orientation comportait de nombreuses lacunes. La CFDT y a apporté une contribution écrite détaillée en dix points comportant des propositions concrètes, notamment sur la rénovation du dialogue social, le confortement du financement du système, la place des gares, la nécessité d'une programmation détaillée des investissements, l'organisation de l'intermodalité, la priorité donnée à la sécurité et à la sûreté.

Malgré une certaine réticence du gouvernement à avancer de façon transparente sur des projets de contrats encore inaboutis, les réunions ont permis une analyse critique de plusieurs items des projets de contrats, tels que les objectifs en matière d'accidentologie du travail, la fiabilisation des hypothèses de la trajectoire financière, la priorisation des investissements de renouvellement, le développement de l'offre fret intermodale au niveau du groupe. Elles ont aussi été l'occasion de porter des propositions CFDT parmi lesquelles la nécessité de se doter de

→ LA CFDT A EXIGÉ LA MISE EN ŒUVRE DE CETTE DISPOSITION ESSENTIELLE DE LA LOI DE RÉFORME FERROVIAIRE DÈS LE DÉBUT

DÉCEMBRE 2015

Lors de la présentation des budgets 2016, car la pertinence de choix budgétaires annuels se juge nécessairement à l'aune d'une vision stratégique de moyen et long terme. En son absence, l'élaboration d'un budget tient du « pilotage à vue ». ●●

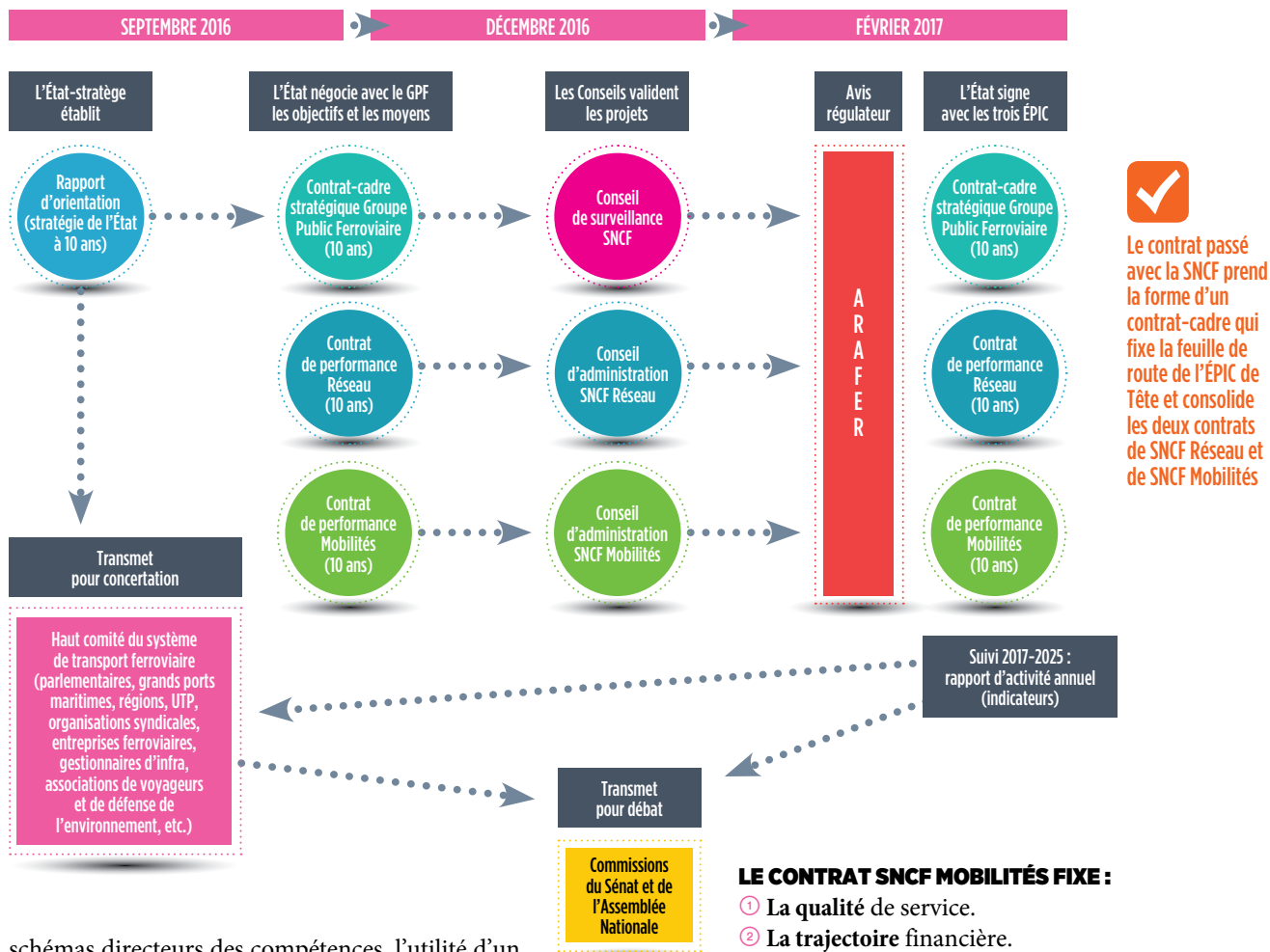
MARS 2016

Lors de la présentation des comptes 2015, qui a conduit à une dépréciation d'actifs très substantielle dont les commissaires aux comptes eux-mêmes n'ont pas pu vérifier la fiabilité en l'absence d'une stratégie validée par « l'État actionnaire ». ●●

PRINTEMPS 2016

Lors des évolutions du cadre social, car l'on ne saurait admettre des évolutions du statut, des métiers ou de l'organisation du travail sans une trajectoire de l'emploi et une gestion des compétences qui anticipent les évolutions économiques. ●●

→ REVOYURE TOUS LES TROIS ANS SELON LE MÊME SCHÉMA



schémas directeurs des compétences, l'utilité d'un cadre social complémentaire au niveau du groupe SNCF dans son ensemble, ou encore l'accompagnement social de la transformation digitale.

Toutes ces questions ont finalement pu être approfondies par les représentants CFDT dans les Comités et Conseils d'Administration et de Surveillance de décembre ainsi qu'au CCGPF. Elles n'ont pas toujours donné lieu à des améliorations des projets de contrats, mais posent des jalons pour les relectures annuelles et les revoyures triennales. À la date de leur validation par les Conseils, ces trois contrats restent des documents, certes très perfectibles, mais qui confortent et stabilisent des moyens importants pour le groupe tout en consolidant l'existence et l'activité du GPF pour les dix années à venir.

LE CONTRAT SNCF RÉSEAU FIXE :

- 1 Les objectifs de performance, de qualité et de sécurité du réseau ferré national.
- 2 Les orientations en matière d'exploitation, d'entretien et de renouvellement du réseau ferré national et les indicateurs d'état et de productivité.
- 3 La trajectoire financière de SNCF Réseau.

→ LES ENJEUX DU CONTRAT-CADRE

- 1 Donner une visibilité économique de long terme au Groupe Public Ferroviaire, qui corresponde à des partis pris stratégiques partagés avec l'État, c'est-à-dire sécuriser les différentes activités du GPF et les subventionnements nécessaires à ces missions. ●●
- 2 Consolider la pérennité du caractère intégré du Groupe Public Ferroviaire pour les dix années à venir, c'est-à-dire incarner le « caractère indissociable et solidaire » de celui-ci. ●●
- 3 Démontrer la plus-value de l'ÉPIC SNCF, notamment dans les fonctions systèmes qu'il assure pour les deux ÉPIC opérationnels (sûreté, sécurité ferroviaire, gestion de crise, gestion des ressources humaines – le contrat-cadre comprend obligatoirement des dispositions sur la politique sociale et de développement humain du groupe). ●●

→ INTERCITÉS

UNE CONVENTION ÉQUILIBRÉE

Après deux prolongations successives d'une année, à la demande de l'État en 2014 puis 2015, la convention relative à l'exploitation des TET est désormais échue depuis le 31 décembre 2015. **Analyse.**

Texte **Pascal LANZILLOTTI** | Photo **Erich Westendarp - Pixabay**

Avant la mise en œuvre de toute évolution de desserte, l'autorité organisatrice des TET (l'État) a demandé à SNCF Mobilités d'attendre la remise des conclusions du contrôle de la Cour des comptes, de la Commission parlementaire, de la concertation menée avec les territoires et de l'audit sur les comptes Intercités.

CONCERNANT L'OFFRE DE JOUR, L'ÉTAT RESTE L'AUTORITÉ ORGANISATRICE

- des lignes structurantes à haute performance à l'échelle du territoire national : Paris → Orléans → Limoges → Toulouse, Paris → Clermont-Ferrand, Bordeaux → Toulouse → Marseille (transversale Sud), pour lesquelles l'offre n'évolue pas en 2017 ;
- des lignes d'aménagement du territoire : Nantes → Bordeaux, Toulouse → Hendaye, Nantes → Lyon, pour lesquelles le matériel roulant sera complètement renouvelé à partir de 2017.

POUR LES AUTRES LIGNES DE JOUR

L'État et le Conseil régional de Normandie ont signé un accord le 25 avril 2016 actant la reprise de la gouvernance des lignes par le Conseil régional au plus tard au 1^{er} janvier 2020. L'État a confirmé le versement d'une subvention de 720 M€ à la région Normandie pour le renouvellement des matériels des lignes Paris → Caen → Cherbourg et Paris → Rouen → Le Havre.



Toutes les différentes études se sont accordées sur le déficit des trains Intercités, les limites de leur mécanisme de financement et la nécessité de clarifier l'offre.

La région Grand Est a repris les lignes TET Reims → Dijon et Hirson → Metz au 1^{er} janvier 2017 puis la ligne Paris → Troyes → Belfort sera reprise au 1^{er} janvier 2018.

La Nouvelle Aquitaine reprendra les lignes Bordeaux → La Rochelle, Bordeaux → Ussel et Bordeaux → Limoges à partir du 1^{er} janvier 2018.

La région Hauts-de-France deviendra l'autorité organisatrice des lignes Paris → Amiens → Boulogne, Paris → Saint-Quentin et Maubeuge → Cambrai à compter du 1^{er} janvier 2019.

Le Conseil régional d'Occitanie a signé un accord avec l'État pour reprendre la ligne SNCF du Cévenol (Clermont-Ferrand → Nîmes) à compter du 1^{er} janvier 2018. Dans le cadre de cet accord, l'État versera une contribution de fonctionnement et financera le renouvellement complet du matériel roulant de cette ligne (soit trois rames Alstom Coradia Liner), pour un montant de 30 millions d'euros.

La région Centre Val-de-Loire a conclu un accord avec l'État sur le transfert de la gestion des trains d'équilibre du territoire (TET ou Intercités) lui garantissant une compensation partielle du déficit. Les trois lignes concernées sont Paris → Nevers, Paris → Bourges et Paris → Orléans → Blois → Tours, dont le déficit cumulé s'élève à 49 millions d'euros. Le ministère des Transports a indiqué que l'État assumerait 100 % du déficit les deux premières années d'exploitation, 90 % en 2020, 70 % en 2021 et 50 % les années suivantes. Il achètera, en outre, 39 rames et construira un centre de maintenance. L'accord, qui reste à finaliser, sera officiellement signé avec l'État cette année, pour une entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2018. Ces choix politiques auront inévitablement des répercussions sur l'emploi, notamment dans les centres opérationnels.

CONCERNANT L'OFFRE DE NUIT

L'État a décidé de maintenir les lignes Paris → Briançon et Paris → Toulouse → Rodez → Albi, Paris → Latour-de-Carol, à hauteur d'un aller et retour par jour, avec une modernisation du matériel roulant pour assurer le niveau de confort attendu par les voyageurs. Les deux trains Paris → Toulouse → Rodez → Albi et Paris → Latour-de-Carol seront fu-



→ PRÉVISION D'AFFECTATION DES NOUVELLES RAMES PAR LIGNE

AUTORITÉ ORGANISATRICE	LIGNE	TYPE DE MATÉRIEL	ÉCHÉANCE ESTIMÉE	NOMBRE
Hauts-de-France	Paris → Boulogne	Coradia	2 ^{ème} semestre 2018	10
	Paris → Amiens	Regio2N	SA 2020	
	Paris → Saint-Quentin → Maubeuge → Cambrai	Regio2N	SA 2020	
Grand Est	Paris → Troyes → Belfort → Mulhouse	Coradia	Fin du 1 ^{er} semestre 2017	19
Bourgogne - FC	Paris → Montargis → Cosne → Nevers	Regio2N	SA 2021	
Centre Val-de-Loire	Paris → Orléans → Tours	Regio2N	SA 2021	
	Paris → Bourges	Regio2N	SA 2021	
	Vierzon ou Bourges → Montluçon	Coradia	1 ^{er} trimestre 2019	3
Occitanie Nouvelle Aquitaine	Clermont-Ferrand → Nîmes → Cévenol	Coradia	1 ^{er} trimestre 2019	3
	Bordeaux → La Rochelle et Bordeaux → Limoges	Coradia	1 ^{er} trimestre 2019	5
Normandie	Paris → Caen → Cherbourg et Trouville → Deauville	Regio2N	Fin 2019-2020	
	Paris → Rouen → Le Havre	Regio2N	Fin 2019-2020	
État	Nantes → Bordeaux et Nantes → Lyon	Coradia	2 ^{ème} semestre 2017	15
	Toulouse → Hendaye	Coradia	2 ^{ème} semestre 2019	9
	Transversale Sud	Appel d'offres	2021-2022	
	Paris → Clermont-Ferrand	Appel d'offres	2021-2022	
	Palito	Appel d'offres	2021-2022	

sionnés entre Paris-Austerlitz et Toulouse. Les circulations ferroviaires des lignes de nuit Paris → Savoie et Luxembourg → Strasbourg → Nice → Cerbère (quadriranche) ont cessé au 1^{er} octobre 2016. La ligne Paris → Hendaye (Palombe) est maintenue jusqu'au 1^{er} juillet de cette année, jusqu'à la mise en service de la ligne nouvelle Sud Europe Atlantique (SEA). Il a été décidé par l'État, ultérieurement aux annonces du 21 juillet, de maintenir les circulations de la ligne Paris → Nice, jusqu'au mois d'octobre de cette année.

FINANCEMENT

En plus du financement pour l'acquisition de matériels neufs, le gouvernement a proposé aux régions de financer partiellement et de façon pérenne le déficit des lignes qu'elles accepteraient de reprendre dans leur périmètre : il a été annoncé par la DGITM que ce financement sera assuré *via* le Compte d'affectation spécial des trains d'équilibre du territoire (CAS TET). Le « chantier de renaissance des TET », lancé par le secrétaire d'État Alain Vidalies, comporte également un important volet de renouvellement du matériel roulant au bénéfice de SNCF Mobilités et surtout des usagers des TET (près 3 milliards d'euros d'investissement prévus).

L'ÉTAT S'ENGAGE À CE QUE LA CONVENTION SOIT ÉQUILIBRÉE SUR CINQ ANS

La dernière version de la convention TET confirme l'évolution sensible de l'État sur les calculs de la



Les ressources du CAS TET disponibles pour le financement des TET correspondent exactement au besoin de contribution revu par SNCF Mobilités.



La convention est équilibrée et l'absence de convention serait bien pire pour le transport ferroviaire en France. Il faut donc s'en satisfaire.

trajectoire financière et la convention est désormais théoriquement à l'équilibre. À noter l'effort considérable de l'État en matière de renouvellement du matériel, même si l'on peut avoir quelques craintes quant au préfinancement de ce matériel et aux capacités financières de l'AFITF à rembourser, surtout lorsque l'on connaît l'historique avec SNCF Réseau. Le mode de financement du CAS TET a peu évolué, étant toujours supporté presque intégralement par SNCF Mobilités *via* la contribution de solidarité territoriale (CST) et la taxe sur le résultat des entreprises ferroviaires (TREF). À cet égard, il faut s'assurer que l'État versera en priorité sa contribution à l'opérateur historique avant de compenser les déficits d'exploitation des régions, surtout si elles ont confié leurs lignes TET à des concurrents ! Ce serait un comble que nous financions nos concurrents *via* le CAS TET. À noter que l'État s'est engagé à diminuer la CST de 420 M€ sur six ans, si le futur gouvernement ne revient pas sur cette mesure...

CE QUE LA NOUVELLE CONVENTION ACTE

- ➔ une diminution de l'offre qui est très regrettable, notamment sur les trains de nuit ;
- ➔ un transfert de certaines lignes vers les régions ;
- ➔ un effort de renouvellement du matériel roulant conséquent, financé par le gouvernement *via* l'AFITF ;
- ➔ un effort de productivité important, supporté principalement par les transferts de lignes, mais aussi par les efforts des cheminots. ●●

DES INTERROGATIONS ET UN SOUFFLE QUI NE FAIBLIT PAS

Exercer un mandat, que ce soit au niveau syndical ou politique, est un exercice qui devrait être obligatoire pour chaque citoyen. Tribune.

Texte **Caroline LE GUELLEC** | Photo **InfoCom FGTE CFDT Cheminots**



Faut-il baisser les bras ? Non, il faut croire en l'avenir, nous pouvons faire changer les choses. SNCF Réseau est à construire, nous devons collectivement créer les conditions du succès, faire en sorte qu'une nouvelle culture émerge, qui combinerait le meilleur de SNCF Infra et de RFF ».

Caroline Le Guellec, secrétaire CFDT du CE SIÈGE SNCF RÉSEAU

de créer une synergie entre des élus qui doivent marier différentes cultures, qu'il est compliqué de se heurter à une direction qui répond comme elle l'a toujours fait, sans prendre le risque d'innover : « cette question n'est pas de votre périmètre, on a toujours fait comme ça, c'est pas possible... » et pour qui toutes les questions sont teintées de suspicion.

Comment faire comprendre que non, un CE n'est pas là que pour apporter du pouvoir d'achat ! Un CE, c'est également un porte-voix sur les sujets économiques et sociaux, c'est un outil pour construire notre avenir, c'est un vecteur pour former le collectif. Le combat est dur. L'exigence des agents est grande et parfois irrationnelle, certains voulant tout et son contraire. À cela s'ajoute un travers de notre société de consommation actuelle, tout est dû et on oublie le respect de l'être humain : non, je ne suis pas là pour me faire insulter !

NON À LA FATALITÉ

Donner du sens à notre travail, innover notre façon de faire, développer le management participatif, le mode projet, faire en sorte que chacun se sente utile au sein de son entreprise. Oups, ce langage est-il celui d'une syndicaliste ?! Et bien oui, nous sommes aussi là pour créer les meilleures conditions possibles du changement. Au sein du CE, nous pouvons, par nos actions, créer les conditions d'un succès collectif. Nos propositions sont sur la table pour travailler, par exemple, différemment sur la question des RPS (risques psychosociaux) ou pour faire évoluer le dialogue social. Nous sommes prêts à travailler bien en amont sur les réorganisations entre autres. Mais pour dialoguer, il faut être au moins deux. Alors j'en appelle aux forces vives, bougeons les lignes, ne restons pas coincés dans nos certitudes et nos croyances. Je veux encore y croire et je ne suis pas la seule. Pourtant, je fais partie des quelques-unes et quelques-uns oubliés sur « le bord de la route » de la réforme ferroviaire !



Faisons ensemble le pari qu'un nouveau dialogue social de haut niveau est possible, changeons de paradigme, ne restons pas dans notre zone de confort qui génère frustrations et mauvais climat.



L'intelligence collective peut faire émerger le meilleur de nous-même. Il reste 21 mois sur ce mandat pour arriver à cela.

Que la critique est aisée, qu'il est bon de passer nos nerfs et nos colères sur nos élus : ces incapables bons à rien et qui s'en foutent plein les poches ! Certes, il existe des élus déviants, ceux qui sont élus pour leur pomme... Mais heureusement, ils sont minoritaires. J'ai commencé mon engagement il y a plus de 20 ans, par le plus beau des mandats : élue au CHSCT, puis, à l'occasion d'un changement d'entreprise, je suis passée déléguée du personnel. J'ai ensuite été élue au CE. C'est depuis cette instance que j'ai vécu la réforme du ferroviaire. Et oui, nous avons fait du bon travail en créant les conditions d'un dialogue social de haut niveau qui nous a permis d'innover. Et c'est dans cet état d'esprit que nous sommes quelques-uns à être repartis pour un nouveau mandat de trois ans au sein de SNCF Réseau. Un an plus tard, le bilan est mitigé. Qu'il est compliqué de créer SNCF Réseau, qu'il est compliqué

→ FORFAIT JOUR À LA SNCF : DE NOUVEAUX DROITS

LA CFDT SIGNE L'ACCORD !

Réunie en Conseil national le 7 mars dernier à Paris, la CFDT Cheminots a décidé, à plus de 80 %, de signer le projet d'accord relatif au forfait jour soumis aux organisations syndicales. Dossier.

Texte Anne GUEZENEC & Thomas CAVEL | Photo Katemangostar - Freepik

Pour la **CFDT Cheminots**, la négociation sur le forfait jour a permis de répondre à l'objectif qui était le sien, celui d'obtenir l'apport de droits nouveaux et de garanties permettant la préservation et la protection des équilibres entre vie professionnelle et vie privée des cheminots de l'encadrement.

À ce titre, le compromis trouvé est atypique parmi les accords de forfait jour, puisqu'il offre aux cheminots concernés la possibilité de temps de repos supplémentaires en contrepartie d'une autonomie d'horaire et de gestion de leur charge de travail. Ces éléments étaient des revendications importantes de la **CFDT**.



CELA SE TRADUIT PAR :

- établissements ou autres entités opérationnelles : mise en place d'un forfait de 205 jours et attribution au choix de l'agent de quatre jours supplémentaires de repos par an ou d'une indemnité mensuelle de sujétion ;
- directions régionales ou centrales, sauf entités opérationnelles : forfait de 210 jours, soit quatre jours supplémentaires de repos.

POUR TOUS LES AGENTS CADRE :

- un avenant au contrat de travail et un entretien à la prise de poste, ainsi qu'un entretien six mois après, assurant un cadrage et un suivi de la charge de travail ;



Ces avancées permettront de mettre un terme aux dérives constatées par l'étude SECAFI* de novembre 2016 pointant un « temps de travail excessif ».

- un droit de signalement pour les agents soumis à des dérives ou rencontrant des difficultés concernant la réalisation de leur charge de travail ;
- des garanties pour les agents qui ne souhaitent pas passer au forfait jour ;
- le maintien de tous les éléments de rémunération (traitement, indemnités et allocations) ;
- la reconnaissance et la compensation des travaux exceptionnels ou de la notion de dérangement ;
- le droit à la déconnexion.

UN VÉRITABLE PROGRÈS COMPARÉ À LA MESURE UNILATÉRALE PROPOSÉE EN DÉCEMBRE PAR LA SNCF

Entre le « *laisser-faire* » qui a prévalu pendant des années, et la mise en place de véritables « *garde-fous* », la **CFDT** a choisi son camp : stopper les dérives et préserver la santé des cheminots, tout en leur garantissant une véritable autonomie dans l'accomplissement de leur mission. ●●

→ POUR ALLER PLUS LOIN

www.cfdtcheminots.org



Découvrez le dernier numéro de la *Lettre de l'encadrement* dédié aux garanties obtenues par la CFDT pour les agents susceptibles d'opter pour le forfait jour. Cinq tableaux explicatifs, conçus pour vous !



* Secafi est un cabinet d'expertise comptable. Son enquête sur le temps de travail, réalisée en novembre 2016 à la demande du Comité Central du Groupe Public Ferroviaire (CGPF) avait mis en évidence un travail jugé « excessif » pour certains cadres.

→ ENTRETIEN AVEC CHRISTINE REVAULT D'ALLONNES-BONNEFOY

LE 4^{ÈME} PAQUET FERROVIAIRE ET SES CONSÉQUENCES

Le 17 octobre 2016, le Conseil européen se félicitait de sa position commune sur le volet politique « marché » du projet de 4^{ème} paquet ferroviaire. En décembre 2016, ce paquet était voté en séance plénière du Parlement européen à Strasbourg. Interview.

Texte Rémi AUFRÈRE-PRIVEL | Photos InfoCom FGTE CFDT Cheminots

Au même moment, la **CFDT Cheminots**, avec d'autres syndicats affiliés à la Fédération *European Transport Workers* (ETF), manifestait à Strasbourg contre ce pilier politique. Pour ce numéro du *Cheminot de France*, Rémi Aufrère-Privel, secrétaire général adjoint **CFDT Cheminots**, a souhaité interroger une députée européenne française, très assidue aux travaux parlementaires sur le 4^{ème} paquet ferroviaire, Christine Revault d'Allonnes-Bonnefoy, du Groupe Socialiste et Démocrate.

L'adoption de la position du Conseil européen, en octobre 2016, n'a pas satisfait la CFDT, même si comme l'a indiqué le ministre Alain Vidalies, le compromis obtenu fut un combat politique. Qu'en pensez-vous ?

Le compromis obtenu est le fruit de négociations difficiles qui ont duré plus de trois ans. Il a fallu batailler pour maintenir notre ligne rouge sur la protection des services publics afin de garantir que les régulateurs nationaux ou bien les États membres puissent empêcher l'accès à l'infrastructure à un opérateur privé si cela menace l'équilibre économique d'un service public existant. Le gouvernement français a toujours été ferme sur cet enjeu afin que l'ouverture n'entraîne pas l'arrivée de nouveaux opérateurs uniquement sur des lignes rentables au détriment de lignes moins rentables, mais toutefois indispensables pour la cohésion sociale et territoriale. Sur d'autres points-clés, comme le maintien de la procédure d'attribution directe des marchés publics sans appel d'offre concurrentiel, les négociations ont également été très difficiles. Là encore, après de nombreuses discussions, nous avons été en mesure de rééquilibrer la proposition initiale de la Commission en introduisant des dérogations assez larges pour passer par attri-



Éric Chollet,
secrétaire national CFDT

Rémi Aufrère-Privel,
secrétaire général adjoint de la
FGTE CFDT Cheminots

Christine Revault
d'Allonnes-Bonnefoy,
députée européenne

bution directe. Le texte final établit que « l'autorité compétente peut décider d'attribuer directement des contrats de service public (...) lorsqu'elle considère que l'attribution directe est justifiée par les ca-

ractéristiques structurelles et géographiques (...), la complexité du réseau (...), et/ou lorsqu'un tel contrat aurait pour effet d'améliorer la qualité des services ou le rapport coût-efficacité, ou les deux... ». Pour les tenants d'une ouverture totale, cette dérogation laisse le champ libre à la fermeture des marchés, alors qu'elle paraît trop floue pour certains partenaires sociaux. Ce qui est certain, c'est que l'esprit de loi est bien de laisser le choix aux autorités compétentes de passer ou non par appel d'offre. Il convient aussi de noter que l'accord ne remet pas en cause la capacité des autorités locales à internaliser le transport de voyageur par voie ferroviaire (gestion en régie). C'est également un point sur lequel le gouvernement français a été vigilant.

330

est le nombre de voix avec lequel le texte d'ouverture a été adopté au Parlement européen.

gard des différences de modèles ferroviaires entre États membres. Au sein du Conseil, plusieurs pays comme l'Allemagne, le Royaume-Uni, l'Italie, la République tchèque, la Finlande, la Roumanie ou encore l'Espagne cherchaient à limiter les dérogations pour passer par attribution directe, face à d'autres pays comme la France, l'Autriche, les Pays-Bas, la Belgique ou le Luxembourg, qui considéraient que la concurrence n'était pas une fin en soi et qu'il fallait maintenir les attributions directes. Certains États membres, notamment des pays baltes, souhaitaient aussi avoir une dérogation spécifique pour leur marché, en fonction de la taille des réseaux.

Au sein du Parlement européen, quels furent les arguments déployés par les pro-libéralisation ? Et par ceux qui défendent une plus grande réglementation ?

Pour les tenants d'une ouverture totale, la libéralisation des marchés nationaux est la solution pour relancer le transport de voyageurs par voie ferroviaire. Ils s'appuient sur le constat que la part modale du ferroviaire reste relativement faible dans le transport de voyageurs au sein de l'UE (la part du rail dans le transport de voyageurs dans l'UE est restée relativement modeste, à 6 % selon la Commission européenne). Étant donné que les obligations de service public couvrent plus de 90 % des contrats de transport de voyageurs par voie ferroviaire, pour les pro-libéralisation, l'objectif principal était d'ouvrir les marchés publics à la concurrence obligatoire. Pour le groupe des socialistes et démocrates, la concurrence n'a jamais été une fin en soi, ni un postulat à la qualité des services qui doit rester le but principal des politiques publiques. Par ailleurs, l'expérience du fret ferroviaire ou encore les difficultés que peut connaître le Royaume-Uni (augmentation des prix des billets, augmentation des coûts de gestion liée à la fragmentation des opérateurs, problème lié à l'interopérabilité entre opérateurs, etc.), montrent que l'ouverture n'est pas « la » solution. Par ailleurs, nous avons toujours soutenu que l'ouverture ne pouvait faire l'économie de garanties sociales, notamment en matière de transfert obligatoire du personnel. C'est d'ailleurs parce que le texte final n'intègre pas le transfert obligatoire que j'ai voté contre en session plénière le 15 décembre 2016.

Le Parlement européen a-t-il mesuré les craintes des salariés du secteur ferroviaire quant aux risques de dumping social ?

Lors de sa première lecture, en février 2014, le Parlement avait adopté une position ambitieuse en matière de transfert de personnes. ☺☺☺



Existe-t-il des divergences politiques entre les gouvernements européens ?

Oui, il existe de profondes divisions au sein du Conseil qui doivent être comprises aussi au re-

☺☺☺ Or, il n'a pas été en mesure de maintenir sa position lors des négociations avec le Conseil, aussi parce que le Groupe des socialistes et démocrates (S&D) s'est retrouvé isolé face au Conseil sur ce point. Les libéraux (groupe ALDE) et les conservateurs (groupe PPE) n'ont pas fait de la dimension sociale une ligne rouge de leur mandat de négociation. C'est ce qui nous a manqué pour faire passer notre position face à des États membres qui voulaient garder la possibilité d'imposer ou non le transfert obligatoire. Je pense que les députés n'ont pas réalisé la spécificité du secteur ferroviaire et du fait que, dans de nombreux cas, la directive sur le transfert de personnel ne s'applique pas aux marchés publics dans ce secteur.

Que vous inspire le rapport Balas sur le dumping social en Europe ? Que faire pour lutter contre ce fléau ?

Plusieurs initiatives peuvent être prises pour lutter contre le dumping social, notamment dans les transports routiers qui cristallisent, de par leur nature, les enjeux liés au dumping social. Le problème c'est avant tout la fraude, la non-application et le contrôle de la législation européenne, comme l'obligation de rémunérer les travailleurs en fonction des conditions en vigueur dans le pays où ils exercent leurs activités. Premièrement, il faut adopter des dispositions pour lutter contre les sociétés boîtes aux lettres qui jouent sur la différence des salaires au sein de l'UE en ouvrant des sociétés fictives dans des pays où les salaires sont moins élevés pour ensuite détacher des travailleurs dans d'autres pays de l'UE. C'est manifestement un abus et une fraude à la législation européenne. Nous discutons en ce moment même de la révision de la directive « *travailleurs détachés* » et, avec mon collègue Guillaume Balas, nous allons déposer des amendements pour lutter contre ces pratiques en obligeant les entreprises à effectuer au moins 25 % de leur chiffre d'affaire dans le pays à partir duquel

Elle préconise aussi la création d'une agence des transports terrestres, sur le modèle de l'Agence européenne ferroviaire, pour mieux coordonner l'application et le respect des législations relatives au droit du travail dans le secteur des transports, et plus spécifiquement dans le transport routier ». ●●

Christine Revault d'Allonnes-Bonnefoy

elles détachent les travailleurs et en exigeant que le travailleur détaché soit sous contrat avec l'entreprise qui le détache depuis au moins trois mois.

Quelle analyse portez-vous sur l'action de la CFDT Cheminots et plus largement des syndicats cheminots européens dans leur action sur le 4^{ème} paquet ferroviaire ?

Premièrement, il faut bien avouer que le calendrier chargé, avec les négociations sur la convention collective, la mise en œuvre de la réforme ferroviaire et d'autre part les négociations sur le quatrième paquet ferroviaire, n'a pas facilité la tâche pour la CFDT et les partenaires sociaux. Cependant, la mobilisation syndicale au niveau européen a été au rendez-vous et a permis de peser au sein des débats au Parlement européen. Certes, le texte a finalement été adopté, mais à une courte majorité (la motion du texte sur l'ouverture a été rejetée à 354 voix contre 330 voix pour). Je souhaite aussi à cette occasion remercier les représentants syndicaux de la CFDT avec lesquels j'ai pu échanger de manière constructive tout au long de ces négociations. Enfin, je pense que l'action de la CFDT a été déterminante car elle a permis de faire avancer la Convention collective nationale du ferroviaire. C'était absolument indispensable d'arriver à cette convention afin d'éviter toute forme de concurrence déloyale en cas d'ouverture du marché.



Rémi Aufrère-Privel et Marianne Lerouge, responsable CSC Transcom (syndicat cheminots Belgique)

Après ce vote positif du Parlement européen, quelles sont les perspectives dans le cadre français et européen ?

Dans le cadre européen, les perspectives sont maintenant à la mise en place du pilier technique du paquet ferroviaire. Concernant le pilier politique, au niveau national, comme je l'ai clarifié dans un amendement adopté en commission parlementaire, les États membres sont en mesure d'imposer le transfert obligatoire du personnel en cas d'ouverture du marché. Ainsi, l'une des mesures qui pourrait être prise par le gouvernement consisterait à imposer ce transfert en cas de passation par appel d'offre et de changement d'opérateur. ●●



→ LA SÛRETÉ FERROVIAIRE, AU CŒUR DE L'ÉPIC SNCF

UNE NOUVELLE DYNAMIQUE ET UN REVENDICATIF CFDT

Le mardi 6 décembre 2016 s'est tenu une réunion du Pôle technique national Sûreté (PTN). La sûreté au sein de l'ÉPIC SNCF, le découpage des DP, le CHSCT, la CPC SC, la notation SUGE nouvelle formule et l'ICCHSCT ont fait partie de nos débats. Explications.

Texte **Philippe MARSUALT** | Photo **InfoCom FGTE CFDT Cheminots**

Une trentaine de militants de la sûreté ferroviaire et de la surveillance générale (SUGE) y ont participé. Ils sont issus de tous collèges et de la plupart des directions de zone sûreté (Île-de-France, régions, EAR, UNIR, etc.). Les débats se sont tenus autour des cinq objectifs majeurs :

- ① **mettre en place** un réseau à maillage national ;
- ② **créer** une cohésion d'équipe ;
- ③ **identifier les militants** qui seront demain les acteurs du groupe de travail sûreté ;
- ④ **partager** de l'information descendante ;
- ⑤ **donner la parole** aux acteurs métier pour dresser les grandes lignes du revendicatif SUGE.

Sous l'impulsion de Nicolas Roissard, Willy Varacavoudin, Romain Didier-Laurent et Philippe Marsault, les sujets abordés furent riches pour les acteurs présents. Un zoom tout particulier a été réalisé sur le document de référence sûreté (DRS) et la reconfiguration de la direction sûreté. Les intervenants ont également rappelé que le 21 juillet 2016 l'Autorité de Régulation du Ferroviaire (ARAFER) a notifié un effort de productivité sur la base des coûts 2017, soit 60 équivalents temps plein (ETP).

Ces ETP correspondent à la suppression des postes de responsables régionaux (RRS). La sûreté étant un enjeu primordial, le PTN s'insurge contre cet effort de productivité dont le premier effet va se traduire par une baisse de l'emploi.

La parole a été donnée ensuite aux militants présents afin qu'ils élaborent et initient ensemble les grandes thématiques d'un revendicatif SUGE / sûreté.

LES ÉCHANGES ONT PERMIS DE FAIRE ÉMERGER UN PLAN D'ACTIONS CFDT À MENER :

- **aménagement des postes de fin de carrière**, par équipe / journée ou en renfort d'une autre équipe (matinée ou soirée), voire un poste orienté vers



de nouvelles technologies ou CAPEM sans perte d'EVS ;

- **ouverture d'un groupe de travail « tenue »** (poids de la tenue, gilet pare-balles, etc.) ;
- **requalification des postes B vers C** dans l'ensemble des entités sûreté avec un délai court dans le niveau 1 de la qualification B ;
- **des qualifications D** opérationnels supplémentaires dans le cadre des référents opérationnels par DZS ;
- **la qualification D** dans un délai de 12 ans ;
- **une formation TIS adaptée** (accidentologie trop élevée en formation initiale) en maintenant toujours un cahier des charges de formation de qualité ;
- **obligation d'une grille de cotation** au constat TIS dans le cadre de la traçabilité ;
- **maintien des EVS** liés à l'agent quand le port d'arme n'est pas renouvelé dans les délais prévus ;
- **mesure de protection de l'agent SUGE** qui dépose plainte en ne communiquant pas son nom, mais son numéro d'immatriculation ;
- **attribution de l'indemnité** de continuité de service à tous les DPX ;
- **intégration des primes** de port d'arme dans le traitement. ●●



Cette liste non exhaustive sera complétée au fil de l'eau dans le cadre du PTN SUGE qui se réunira trimestriellement.

→ ENTRETIEN AVEC STÉPHANE ARNOLD SUR LA QUESTION DE L'INDEMNITÉ DE MODIFICATION DE COMMANDE (IMC)

« J'AI REJOINT LA CFDT DÈS MES PREMIERS JOURS DE COMBAT »

Aujourd'hui tout le monde en parle ! Tout le monde s'accapare la victoire juridique qui, après bien des vicissitudes, a permis de faire constater par la Cour de cassation que la SNCF n'appliquait pas – ou mal – sa propre réglementation et qu'elle faisait sa petite cuisine RH. Derrière ce combat judiciaire, il y a un adhérent CFDT. Interview.

Texte & photo InfoCom FGTE CFDT Cheminots

Stéphane, qu'est-ce qui t'a amené à t'intéresser de près à l'IMC ?

En 2014, j'ai souhaité passer à temps partiel, chose qui pour un roulant ne s'est pas faite sans difficultés. Cela m'a conduit à engager une première procédure prud'homale contre la SNCF, ce qui a éveillé mon intérêt pour la réglementation RH de la SNCF ainsi que pour le droit du travail. Ce premier litige m'a aussi incité à rejoindre la **CFDT** pour y trouver l'expertise et le soutien nécessaires.

C'est donc à partir de là que tu as cogité sur l'IMC ?

Oui, c'est en consultant la réglementation que j'ai découvert les conditions réelles d'octroi de l'IMC et que j'ai constaté à quel point la direction SNCF en faisait une interprétation extrêmement restrictive.

Puisque tu es devenu l'expert CFDT en matière d'IMC, peux-tu rappeler à nos lecteurs ce que c'est ?

L'indemnité de modification de commande a été créée le 1^{er} janvier 2002. Elle figure dans le RH 0667 (article 6, 3^{ème} paragraphe, alinéa 5), adossé au RH 0077, ayant la valeur d'un décret. Un cadre juridique qui ne permettait pas à la SNCF de faire ce qu'elle voulait pour ne pas payer l'IMC dans de nombreux cas. J'ai alimenté la procédure contentieuse avec mon cas d'agent du service commercial trains, mais l'IMC concerne autant les agents de conduite. Le texte réglementaire est très clair : « *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 ». Une indemnité qui doit donc être versée pour n'importe quelle modification du service initialement prévu.

Mais c'était compter sans la lecture restrictive de la direction SNCF !

Oui, car sur la base d'une simple note de service émanant de la direction nationale SNCF (RH) datée du 15 janvier 2002, des conditions extrêmement restrictives d'octroi de l'IMC étaient opposées. Notamment que la modification devait porter sur la prise ou la fin de service, négligeant tout autre changement dans le déroulement de la journée. De manière cocasse, les directions locales usaient de manœuvres fallacieuses pour ne pas affecter les heures de prise et de fin de service et ainsi rester en conformité avec la note de service... non conforme.

Comment a commencé ce combat qui allait durer huit années ?

J'ai d'abord fait part de mes constatations à la direction de mon établissement, en lui faisant savoir que je n'hésiterais pas à saisir le Conseil de Prud'hommes afin d'obtenir paiement d'arriérés d'IMC indûment non payées.

Quelle a été la réaction ?

Panique à bord ! Lors d'entretiens informels, plusieurs cadres ont tenté de me dissuader d'agir, ce qui n'a fait que renforcer ma conviction qu'il fallait faire quelque chose. Chacun sait que l'une des



Pour la CFDT, cette IMC ne saurait devenir un élément permanent de rémunération. Sa vocation est de réparer par une compensation financière les conséquences des modifications de commande qui impactent la qualité de vie au travail des agents. Et la CFDT préférerait donc de loin voir se raréfier le paiement de cette indemnité ». ●●

tâches exigées des contrôleurs par la direction SNCF est de lutter contre la fraude à bord des trains. C'est parfaitement acceptable. Mais, déontologiquement parlant, cela ne l'est plus dès lors qu'on constate que cette même direction fraude sans aucun scrupule à l'encontre de son personnel ! Quand le mauvais exemple vient de haut... Il ne s'agissait pas tant d'agir sur un plan financier que de se faire respecter.

Une longue procédure...

La procédure a débuté en mars 2008, avec la saisine du Conseil de Prud'hommes de Nantes. La juridiction du travail a accédé à mes demandes par un jugement extrêmement précis en décembre 2009. La SNCF a fait appel. Contre toute attente, la Cour d'appel de Rennes m'a débouté, en avril 2011, des demandes de paiement d'IMC avec des motivations dont j'ai eu du mal à me remettre. Je me suis retrouvé plongé dans un état dépressif pendant plusieurs mois.

Même seul, tu n'as pas baissé pas la garde...

J'ai trouvé l'énergie pour formuler un pourvoi devant la Cour de cassation. Avec bien sûr une attente interminable, empreinte d'une crainte terrible sur ce que pourrait être la décision finale. Sur le plan de la procédure, j'ai effectivement comparu et plaidé seul au Conseil de Prud'hommes et à la Cour d'appel. En revanche, devant la Cour de cassation, la représentation par un avocat était obligatoire. Mais seul à la barre ne signifie pas être seul dans l'approche de la revendication et la défense du droit. En tant qu'adhérent, je bénéficiais des conseils appuyés de la structure et de l'appareil militant CFDT.

Et en Cour de cassation, que s'est-il passé ?

La Cour de cassation ne rejuge pas. Elle confirme ou elle casse un jugement si elle le considère en violation des textes de loi et autres règlements. Et la Cour de cassation a donc cassé l'arrêt de la Cour d'appel de Rennes qui m'avait débouté après que j'ai gagné devant le Conseil de Prud'hommes. Comme la Cour de cassation ne rejuge pas, elle nous a renvoyé devant la Cour d'appel d'Angers cette fois-ci, pour un réexamen des tenants et aboutissants de ces IMC. Et en février 2015, cette seconde Cour d'appel a validé mon argumentation, celle qui m'avait permis de

gagner devant le Conseil de Prud'hommes. Puis, la SNCF est allée de nouveau en cassation, mais elle a perdu définitivement le 13 octobre 2016.

Que retiens-tu de tout ce périple ?

J'en conserve le sentiment que la justice est une loterie. Le dénouement de l'affaire sera fructueux et / ou rapide, en fonction du bon vouloir et de la sensibilité des juges. Je pense aussi que le justiciable seul, sans avocat, est mal perçu par certains magistrats. Les statistiques démontrent d'ailleurs que l'assistance d'un avocat accroît beaucoup les chances de réussite.

Et maintenant ?

En tant qu'adhérent, j'ai accordé la primeur de l'information à la CFDT dès le prononcé de la décision finale de la Cour d'appel d'Angers. Puis, l'ensemble des organisations syndicales ont, tour à tour, diffusé la décision judiciaire. Personne ne veut rester à l'écart ou en retrait sur un coup pareil ! La direction nationale a été saisie dans la foulée de nombreuses demandes de concertation immédiate pour cerner dans quelles conditions la décision de justice qui, par nature, me concerne individuellement allait être appliquée collectivement avec effet rétroactif. Les 160 euros proposés par la direction sont dérisoires par rapport à la masse des IMC qui auraient dû être payées et que la SNCF a conservées. Les organisations syndicales et la CFDT en particulier doivent rester tenaces et exiger de la direction qu'elle rembourse une somme autrement plus conséquente. Si c'est le cas, alors je serai fier et satisfait que mes épreuves passées n'aient pas été subies en vain, mais dans l'intérêt de tous. Dans le cas contraire, les ASCT et ADC, si longtemps lésés, peuvent encore engager une action prud'homale dans la limite de la prescription légale de trois ans. Sur le fond, la réussite est désormais assurée du fait des différentes décisions judiciaires acquises. Toutefois, la plupart des collègues n'auront sans doute pas gardé les justificatifs des modifications de commandes non indemnisées. Et ils ne doivent pas compter sur la SNCF pour retrouver ces éléments à leur place... ●●



Stéphane Arnold

ASCT à Nantes depuis 1988.

Auparavant à Paris-Est.

Contrôleur à temps partiel.

Adhérent CFDT de l'UPR de Nantes.

→ POUR ALLER PLUS LOIN

ARRÊT ①	ARRÊT ②	ARRÊT ③
Cour de cassation, 26 mars 2013	Cour d'appel d'Angers, 3 février 2015	Cour de cassation, 13 octobre 2016

→ CHEMINOTS HANDICAPÉS

QUELLE VISION A-T-ON DE LEUR TRAVAIL ?

Plus de 6 500 cheminots sont porteurs de handicap, ce qui fait du Groupe Public Ferroviaire (GPF) la première entreprise française employant des travailleurs handicapés (TH). Les négociations d'un 8^{ème} accord TH (2018-2021) vont s'ouvrir en mai 2017. Même si elle reconnaît que des améliorations importantes se sont produites, la CFDT ne partage pas nécessairement la même vision que la direction sur ce sujet. **Décryptage.**

Texte **Éric DE CHÂTEAUVIEUX** | Photo **Sabine GENET - Pixabay**



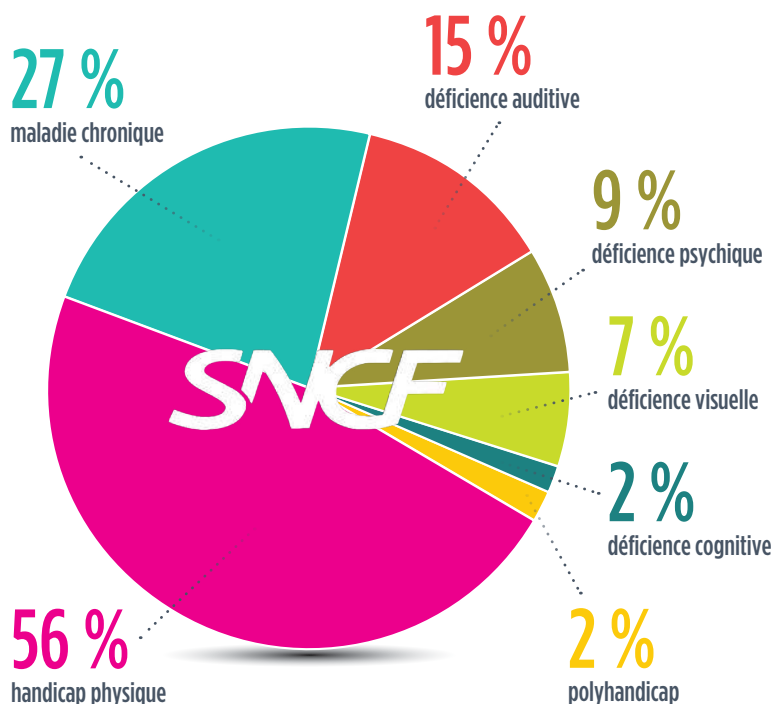
En 2016, pour mettre en pratique l'un des engagements de l'accord TH, la Mission Handicap et Emploi Nationale (MHEN) du GPF, en accord avec les organisations syndicales, a sollicité le cabinet ARIANE Conseil pour conduire une enquête nationale auprès des agents handicapés. 3 200 sur les 5 882 contactés ont répondu, ce qui donne un taux de retour de 54 %. L'objectif était de connaître la situation réelle des cheminots handi-

capés, leur répartition dans l'entreprise, leurs métiers, leurs conditions de travail, les conditions de leur intégration dans les collectifs de travail et leurs aspirations professionnelles.

AU NIVEAU DU COLLECTIF DE TRAVAIL

58,5 % des situations de handicap sont partagées dans l'équipe. 76 % des TH se sentent acceptés par leurs collègues, souvent parce qu'ils ont expliqué les conséquences de leur handicap sur le tra-

--> LES PRINCIPALES FAMILLES DE HANDICAP PRÉSENTES AU SEIN DE L'ENTREPRISE



vail, 5 % se sentent exclus. Lorsque les situations de handicap ne sont pas partagées, la qualité de vie au travail des TH est dégradée.

AMÉNAGEMENT DU POSTE DE TRAVAIL (ADAPTATION DU POSTE, HORAIRE ET TRANSPORT)

43 % des TH en ont bénéficié et 24 % n'en ont pas profité mais en auraient besoin. 20 % des répondants rencontrent des difficultés de déplacement en raison d'un problème d'accessibilité : au bâtiment 39 %, à la formation 26 %, à l'information

21 %. La MHEN relève que les aménagements de poste et d'accès à la formation sont des pistes d'actions importantes.

AU NIVEAU DE L'INTÉGRATION PROFESSIONNELLE

31 % des TH rencontrent des difficultés d'intégration liées, selon eux, à leur handicap. L'une des causes principales : le manque de compréhension des besoins par les managers (notamment si le handicap est invisible et non-connu). Dans 52 % des entretiens annuels, la situation de handicap n'est pas évoquée. 1 / 3 des répondants soulignent que les managers ne sont pas sensibilisés au handicap, voire peuvent se montrer discriminants.

LES RÉSULTATS SUR LA CONNAISSANCE DE LA POLITIQUE HANDICAP ET DES OUTILS SURPRENNENT

36 % des agents handicapés ne connaissent pas l'accord, 40 % ne connaissent pas les aides dont ils peuvent bénéficier, 52 % ne connaissent pas le rôle du correspondant TH (ou CorHE – correspondant handicap emploi) et 43 % n'ont pas eu de contact avec ce dernier lors des 3 dernières années. 71,4 % des cheminots handicapés jugent utile d'avoir une RQTH (reconnaissance de la qualité de TH) pour accéder au télétravail, ne plus être sanctionnés en cas d'absence, bénéficier d'un aménagement du poste de travail et donc avoir des meilleures conditions de travail, avoir le sentiment d'être reconnu et d'exister, avoir un déroulement de carrière normal...

Les demandes des agents handicapés portent essentiellement sur l'amélioration de l'environnement de travail, le temps de travail, l'aménagement de postes, la compréhension et la bienveillance du management. Le CorHE apparaît comme un acteur important avec des attentes pour des contacts plus fréquents. ●●

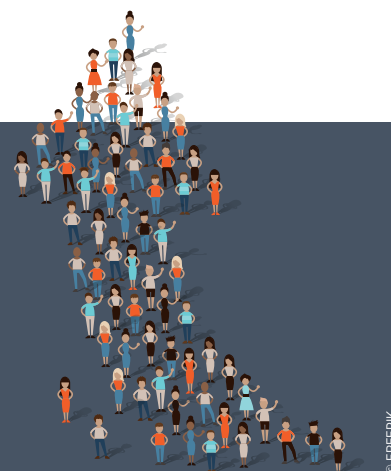
--> TOUS MOBILISÉS AVEC LA CFDT !

Suite à cette enquête, la mission handicap et emploi nationale du GPF se donne pour plan d'action 2017 de :

- créer un guide d'entretien pour les CorHE ;
- mettre en place un atelier d'accompagnement pour les salariés TH afin de les sensibiliser sur l'importance de partager leur situation de handicap ;
- créer une lettre d'information pour les cheminots TH et conduire un

diagnostic d'accessibilité des centres de formation.

Agir en faveur de l'emploi des travailleurs handicapés est un axe mobilisateur pour la CFDT. Le salarié handicapé est un salarié ordinaire qui a des spécificités, les défendre doit nous rassembler. Ensemble, portons avec la CFDT des propositions nouvelles qui feront changer le regard sur les personnes en situation de handicap. ●●



→ ÉPARGNE SALARIALE

DONNER DU SENS ET DU POUVOIR D'ACHAT

La réunion du Comité de suivi du Plan d'Épargne Groupe SNCF (PEG) du 1^{er} février dernier a été l'occasion de discussions fort intéressantes. Explications.

Texte Rémi AUFRÈRE-PRIVEL | Photo Antonio-Bernard TUDOR

Depuis la création du premier dispositif d'épargne salariale à la SNCF, la **CFDT** s'est impliquée dans les conseils de surveillance des différents plans. Pourquoi ? Certaines organisations syndicales opposent l'épargne salariale à nos revendications communes d'augmentation générale des salaires. Elles vont même jusqu'à considérer que lorsque l'entreprise accorde un avantage pour le dispositif, c'est d'autant moins pour les salaires. Il s'agit d'une appréciation dogmatique et erronée car les budgets sont différents et non transmissibles. Par ailleurs, du fait des exonérations fiscales, l'épargne salariale est un dispositif avantageux tant pour l'entreprise que pour le salarié. Pour la **CFDT**, revendiquer l'augmentation générale des salaires est totalement compatible avec des avancées pour le PEG.

IL S'AGIT TOUT DE MÊME D'UN « PLACEMENT FINANCIER » PROCHE DU PRINCIPE DE « CAPITALISATION », TRÈS DÉCRIÉ PAR LES SYNDICALISTES ?

La **CFDT** conteste ce point de vue. Selon nous, il s'agit essentiellement de favoriser l'épargne populaire des cheminots, notamment au moment où le taux du Livret A est ridiculement bas. Nous avons été la seule organisation syndicale qui s'est battue pour augmenter l'abondement de l'entreprise sur les premiers versements. C'est le premier sens éthique social du PEG SNCF : favoriser l'épargne de celles et ceux qui ont très peu à épargner.

QUEL EST DONC LE SECOND SENS « SOCIAL » DU PEG ?

La composition des fonds eux-mêmes. Aujourd'hui, les cheminots ont le choix entre le fond SAPHIR, basé sur les taux monétaires extrêmement bas en cette période, et le fond Horizon Solidaire labellisé ISR (Investissement Socialement Responsable, avec label CIES).



Suivant ses principes, la **CFDT Cheminots** défend particulièrement les fonds basés sur l'ISR et ceux qui sont labellisés par le CIES (Comité inter-syndical de l'épargne salariale) car il s'agit d'un placement éthique et humain par excellence. En effet, les investissements se portent en partie sur le logement social, les entreprises d'insertion par l'emploi, la rénovation de l'habitat, des sujets que nous

portons aussi au niveau des entreprises de transports ainsi qu'au niveau interprofessionnel avec notre **Confédération CFDT**.

LA CFDT CHEMINOTS SEMBLE PLUTÔT ISOLÉE DANS SON ACTION. POURQUOI ?

Nous défendons l'idée d'une épargne utile aux cheminots et à l'investissement social. Créé en 2002, le Comité intersyndical de l'épargne salariale est un acteur essentiel de la labellisation. C'est ainsi que les Confédérations syndicales **CFDT**, CGT, CFE-CGC et CFTC ont constitué un outil efficace et pragmatique pour contrôler la réalité du « *socialement responsable* ».



QUI MIEUX QUE DES REPRÉSENTANTS DE SYNDICATS DE SALARIÉS POURRAIENT S'EN PRÉOCCUPER AVEC SÉRIEUX ?

Les salariés font peu confiance aux dirigeants du monde financier et nous pouvons les comprendre au regard des événements des dernières années. Nous pouvons regretter l'absence permanente de la CGT Cheminots à nos côtés pour

LES OBJECTIFS DU CIES

Développer en commun des solutions pratiques au service des salariés, afin que ceux-ci maîtrisent leur épargne salariale dans des conditions optimales de sécurité et de justice ».



© ASIER_RELAMPAGUESTUDIO - FREEPIK

- 1 Faciliter l'accès de tous les salariés à l'épargne salariale, en proposant un « outillage » de produits d'épargne salariale contrôlés et suivis.
- 2 Favoriser les comportements d'entreprise socialement responsable.
- 3 Obtenir la législation la plus favorable possible à l'épargne salariale, dans le strict respect de la primauté des salaires.

www.ci-es.org

défendre cette épargne salariale humaine, quand d'autres fédérations de cette organisation confédérée négocient positivement et contrôlent avec nous le sens de l'épargne salariale labellisée.

Nous avons aussi noté l'opposition de l'UNSA qui a déclaré ne pas être intéressée par la labellisation portée par le CIES, même si le gestionnaire du fond AMUNDI a expliqué à ses représentants que le label CIES ne remettait en quoi que ce soit en cause la responsabilité des membres du Conseil de Surveillance (qui inclut des représentants UNSA). On constatera à la fois une méconnaissance du dossier et une position pour le moins dogmatique et fort peu « réformiste ». ●●

2^E ÉDITION
GROUPE SNCF



Coups de cœur Solidaires

APPEL À PROJETS FONDATION SNCF COUPS DE CŒUR SOLIDAIRES 6 MARS – 5 MAI 2017

Vous êtes engagé(e) dans une association ?
La Fondation SNCF peut soutenir
votre projet jusqu'à 3 000 euros.



DÉPOSEZ VOTRE DOSSIER DE CANDIDATURE SUR
WWW.FONDATION-SNCF.ORG

