

N° 52 ◊ NOVEMBRE 2017 ◊ 1,60 €

le cheminot Cfdt: de France

MAGAZINE TRIMESTRIEL DE L'UNION FÉDÉRALE
DES CHEMINOTS ET ACTIVITÉS COMPLÉMENTAIRES

DOSSIER SPÉCIAL RASSEMBLEMENT | 8

LA MANIFESTATION DU 10 OCTOBRE, EN IMAGES | 10

LES REVENDICATIONS DE LA CFDT | 12

**LA CFDT, MOBILISÉE
POUR DÉFENDRE LE CONTRAT
SOCIAL CHEMINOT**

SOMMAIRE

4 **L'AVENIR DU FERROVIAIRE**
→ CCN : un socle protecteur qui se construit

6 **SPÉCIAL EUROPE**
→ Le CEE du Groupe SNCF, stupeur et tremblements...
→ Les actes d'exécution du 4^e paquet ferroviaire : un assourdissant silence, sauf pour la CFDT !

8 **EN COUVERTURE**
→ Le rassemblement du 10 octobre, en images : la CFDT, mobilisée pour défendre le contrat social cheminot

13 **DÉCLARATION D2I**
→ Restriction du droit de grève : plus d'un tiers des salariés seraient soumis à la D2I

14 **RAPPORT FERROVIAIRE**
→ Retour sur l'incident du poste de Vanves : la CFDT pointe les effets négatifs de la gestion par activités
→ Les volontaires de l'information : vers un dumping social de l'accueil ?

17 **BRÈVES**
→ Ce qu'il faut savoir

18 **CHEMINOTS RETRAITÉS**
→ Les ÉHPAD SNCF, un héritage fortement menacé !

20 **COLLOQUE DU 14 DÉCEMBRE**
→ Quel transport ferroviaire pour demain ? Inscrivez-vous en ligne, dès à présent



ÉDITO

Didier AUBERT,
secrétaire général de la CFDT Cheminots

LA DETTE DU FERROVIAIRE N'EST PAS CELLE DES CHEMINOTS !

Le 10 octobre, la **CFDT** rassemblait plusieurs centaines de militants devant le **ministère des Transports** pour porter ses propres revendications. Lors d'une interfédérale, elle avait tenté de rassembler les organisations syndicales cheminotes représentatives sur une base commune : la **compensation de la CSG pour les cheminots, les conséquences des ordonnances sur les instances représentatives du personnel (IRP) au sein du GPF et une plate-forme revendicative en réponse à l'ouverture à la concurrence**. Ces trois thèmes auraient pu être le ciment d'une action collective. D'autres ont préféré se complaire dans des **postures politiques ou stratégiques** d'appareils bien éloignés des conséquences de ces réformes pour les cheminots.

Le 10 octobre, la **CFDT** aura ouvert, seule, le **débat sur la compensation de la CSG** afin que les salaires de janvier 2018 ne soient pas *a minima* inférieurs à ceux de décembre 2017. Concernant l'ouverture à la concurrence, la **CFDT** se sera opposée, seule, aux **transferts obligatoires du personnel du GPF** vers les entreprises qui gagneraient des marchés dans le cadre de l'ouverture des TER. La **CFDT** aura porté, seule, l'exigence du **maintien du statut et du régime spécial de retraite** qui doivent être confirmés comme éléments essentiels du sac à dos social des cheminots du GPF. Il n'est pas question de voir troquer tel ou tel élément contre un hypothétique désendettement du système ferroviaire. **Cette dette n'est pas la dette des cheminots !**

Le Premier ministre vient de missionner l'ex-PDG d'Air France, Jean-Cyril Spinetta pour élaborer un **rapport sur l'avenir du ferroviaire dans notre pays**. Cette lettre de mission le charge de trouver d'ici fin janvier **les solutions pour sortir le système ferroviaire de l'ornière dans laquelle 150 ans d'existence l'ont maintenu**. Un projet de loi du gouvernement – distinct de la proposition de loi des sénateurs Maurey et Nègre – est prévu pour la fin du premier semestre 2018. Le calendrier se tend et les intentions s'affichent. Plus que jamais, la **CFDT** affirme ses revendications pour protéger les cheminots et assurer un cadre social de haut niveau. En attendant, les ÉPIC du GPF continuent leurs courses folles à la productivité, multipliant les réorganisations et autres suppressions d'emploi au mépris même de la production, de la qualité des services et des conditions de travail. **Les conséquences ne se font pas attendre**. Ces multiples réformes internes engendrent des risques psychosociaux (RPS). Comment ne pas les lier à une recrudescence de suicides de plusieurs collègues ces derniers mois, parfois sur leurs lieux de travail ? Ces symptômes correspondent tout à fait à ce qu'ont pu connaître d'autres entreprises du secteur public, il y a quelques années.

La **CFDT** sera intransigeante face à ce phénomène et ne peut se satisfaire de la création d'un énième comité « Théodule » ou autre observatoire national pour traiter du mal-être au travail des cheminots. C'est par la proximité et les réalités du terrain que nous pourrions en traiter les causes : la **CFDT** a demandé des comités paritaires par bassin d'emploi pour anticiper et gérer concrètement ces problématiques, mais une fois de plus, elle se retrouve seule.

Je terminerai cet éditorial en **dénonçant la vision rétrograde du dialogue social** que peuvent avoir l'entreprise et certaines organisations syndicales. Ces deux parties sont à renvoyer dos à dos : d'un côté, **certain multiplie à l'excès les préavis de grève** (quelquefois d'une durée de plusieurs mois) ; d'un autre, la SNCF réplique en **élargissant unilatéralement le nombre de cheminots soumis à la D2I**. Face aux postures, la **CFDT** travaille sans relâche à la seule solution bénéfique aux agents, la construction d'un dialogue social de qualité, loyal et répondant aux aspirations des cheminots. Cette guerre de tranchées engendre de nombreuses victimes : les cheminots et les usagers du ferroviaire. Il faut que cela cesse. Alors, avec la **CFDT**, changeons ! ●●

Aubert

Cfdt: FGTE
CHEMINOTS

5, rue Pleyel | 93200 Saint-Denis
01 76 58 12 21
www.cfdtcheminots.org
contact@cfdtcheminots.org
CFDT-Cheminots-Officiel
@cfdtcheminots



Le Cheminot de France n° 52
Novembre 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 participé à ce numéro
SABINE LE TOUQUIN
RÉMI AUFRÈRE-PRIVEL
ÉRIC FERNANDEZ
FABRICE CHAMBELLAND
PATRICK LE ROLLAND

Premier rédacteur graphique
ANTONIO-BERNARD TUDOR

Conception graphique

tudorpress

Imprimé en France par
L'ARTÉSIEENNE

Pour nous contacter
communication@cfdtcheminots.org

PEFC 10-31-1243

IMPRIMERIE



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

PLUS DE 3 MILLIONS DE SOCIÉTAIRES NOUS FONT DÉJÀ CONFIANCE.

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



ASSURÉMENT HUMAIN

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

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

→ CONVENTION COLLECTIVE NATIONALE

UN SOCLE PROTECTEUR QUI SE CONSTRUIT

La séquence sociale de cette rentrée qui s'est focalisée sur les ordonnances de réforme du Code du travail a conforté les branches professionnelles dans leur rôle de régulation. Dans ce contexte, la convention collective de la branche ferroviaire devient elle-même un élément très important de sécurisation et de protection pour les cheminots du Groupe public ferroviaire SNCF et des entreprises privées. **Analyse.**

Texte **Sébastien Mariani** | Photo **Fotoworkshop4You** – Pixabay



Nos accords ont posé de nombreuses garanties pour préserver l'équilibre entre les temps de travail et les temps de repos, en améliorant les conditions de travail dans le secteur privé et en encadrant mieux le recours au travail de nuit au sein du Groupe public ferroviaire.

Il est connu que le principe dit de la « *hiérarchie des normes* » a été mis en cause par les réformes successives du Code du travail sur plusieurs items ; cette mise en cause a cependant été limitée dans le cadre des ordonnances du 22 septembre 2017, qui ont largement confirmé la prééminence de la négociation de branche sur la plupart des règles fondamentales qui régissent les relations de travail dans l'entreprise.

Il faut surtout souligner que ce principe de hiérarchie des normes a été volontairement conforté au sein de la branche ferroviaire. Il régit notamment tous les planchers et les plafonds obligatoires en matière de temps de travail, sans qu'il soit possible pour les employeurs d'y déroger.

Ainsi, en ayant confirmé leur prévalence sur les accords d'entreprise, à la fois par convention entre les parties et par disposition spéciale de la loi du 4 août 2014, les accords de la branche ferroviaire, signés par la **CFDT**, s'imposent aux employeurs et servent déjà de « *garde-fou* » sur les conditions de passation et d'exécution du contrat de travail, l'organisation du travail, les congés, la formation, etc.

TROIS ACCORDS DE BRANCHE EN VIGUEUR : DE NOUVELLES GARANTIES POUR LES SALARIÉS

Nos premiers accords limitent fortement la précarisation de l'emploi en ayant formellement refusé d'ouvrir des modalités de recours à des CDI « *de mission* » ou « *de chantier* » – une condition *sine qua non* pour les employeurs, sauf à démontrer que cette pratique était habituelle au 1^{er} janvier 2017. Le volet « *contrat de travail* » rappelle, en outre, que le CDI est « *la forme normale et générale de recrutement* » dans la branche.

Les accords ont fixé le principe d'un lien entre la valorisation du parcours professionnel et un système de certifications graduées par métier. Ce dernier dispositif, qui reste largement à construire, est l'une des clés de l'attractivité des métiers de la branche ferroviaire. S'il est correctement articulé avec un système de classification-rémunération, il permettra de protéger chaque salarié contre le dumping social. Bien plus, il lui ouvrira des perspectives équitables de développement professionnel en rapport avec ses compétences, indépendamment de l'entreprise qui l'emploie.

LA NÉGOCIATION DE L'ACCORD CLASSIFICATION-RÉMUNÉRATION : UN DÉFI DIFFICILE POUR UN ENJEU MAJEUR

Les discussions se sont ouvertes en septembre pour une période minimale de négociation estimée à neuf mois. L'accord s'imposera nécessairement à toutes les entreprises de la branche et les classifications éventuellement préexistantes devront donc s'y conformer. Il est à noter qu'une classification de branche, basée sur des critères classants, n'interdit pas aux entreprises de mettre en œuvre une classification sous la forme d'une grille compatible avec



EN BREF | L'HISTORIQUE DES NÉGOCIATIONS

2013

2017

20 DÉCEMBRE 2013
Mise en place de la Commission mixte paritaire nationale pour la négociation de la CCN ferroviaire (plus de cinq ans après les accords de 2007-2008 dédiés au seul fret ferroviaire).

AVRIL 2014
Signature du protocole de négociation de la CCN (étendu par arrêté en février 2016).

AVRIL 2015
Signature de l'accord de branche sur le champ d'application de la CCN (étendu par arrêté en février 2016).

DÉCEMBRE 2015
Signature de l'accord de désignation de l'organisme paritaire collecteur agréé (OPCA) de branche (étendu par arrêté en juillet 2016).

MAI 2016
Signature des accords de branche sur les dispositions générales, le contrat de travail et l'organisation du travail (étendus par arrêté en novembre 2016).

JUILLET 2017
Signature de l'accord de branche sur la formation professionnelle.

SEPTEMBRE 2017
Ouverture des négociations sur la classification et les rémunérations.

les règles de pesage fixées. Beaucoup de conventions collectives d'autres branches ont récemment adopté la même méthode, en l'associant à un référentiel d'emplois repères indicatif.

L'approche présente évidemment l'avantage d'une grande adaptabilité à toutes les situations : en fonction des critères fixés par la convention collective, chaque emploi réel peut être pesé objectivement sur la base d'un barème de points et positionné correctement dans la classification. Par ailleurs, les grilles qui se voulaient exhaustives sont souvent devenues obsolètes, occasionnant des dérives sur le rattachement de l'emploi exercé.

Cette méthode n'est pas sans risque : des critères classants insuffisamment précisés ou mal choisis peuvent aboutir à de mauvais positionnements, à une certaine relativité dans le pesage et à un manque de lisibilité pour les salariés.

LES EXIGENCES DE LA CFDT

- **une articulation** forte des critères classants avec un référentiel détaillé d'emplois repères et couvrant l'ensemble de métiers présents dans les entreprises ferroviaires ;
- **une classification** avec des minima salariaux suffisamment attractifs ;
- **une classification** prenant en compte une « ancienneté de branche » ;
- **avancer rapidement** sur le répertoire des compétences de la branche, en lien direct avec l'accord sur la formation professionnelle.

Sur ce dernier point, la **CFDT** porte, depuis plus d'un an, l'idée d'un système de classification qui intègre les parcours et les niveaux de formation mesurés notamment par des « certificats de qualification professionnelle » gradués. De l'avis même du ministère du Travail, les systèmes de classification les plus efficaces pour promouvoir des parcours et garantir l'égalité professionnelle reposent sur ce lien étroit entre classification, référentiel d'emplois repères et parcours de formation.

Pour y parvenir, il est indispensable que la Commission paritaire nationale de l'emploi et de la formation professionnelle (CPNE) de la branche ferroviaire réalise rapidement une étude sur les métiers et les certificats à mettre en place. Un outil existe pour ce faire : il s'agit de l'Observatoire prospectif des métiers, des qualifications et des compétences (OPMQC), mais l'organisation patronale a tardé à le mettre en place. Devant cette inertie, la **CFDT** a formalisé sa demande par courrier adressé à l'Union des transports publics et ferroviaires (UTP). Face aux évolutions annoncées, il est temps de garantir des parcours professionnels valorisants au sein de la branche, dans le respect du principe « à emploi égal, salaire égal ».

ET ENSUITE ?

La négociation collective de branche devrait se poursuivre en 2018 sur le volet « prévoyance ». L'un des enjeux importants de cette négociation sera de promouvoir un dispositif de haut niveau adapté aux risques professionnels du secteur. L'ambition de la **CFDT** est que ce dispositif puisse bénéficier également aux cheminots du statut, qui ne disposent que de garanties limitées en la matière.

Le calendrier officiel se terminerait en 2019 avec la négociation du « droit syndical », qui comportera, en plus des dispositions nécessaires sur les moyens et les modalités d'exercice de ce droit, un enjeu tout particulier pour les petites entreprises de la branche. La **CFDT** s'attachera à y garantir des conditions favorisant une vraie représentation syndicale, sans laquelle le dialogue social est inéquitable.

Dès à présent, la **CFDT** demande que les possibilités ouvertes aux branches par les ordonnances « Code du travail » pour négocier sur de nouveaux thèmes soient mises en œuvre : à commencer par l'emploi des travailleurs handicapés et la gestion prévisionnelle des emplois et des compétences (GPEC). Notre CCN ferroviaire a l'avenir devant elle. À suivre. ●●



L'organisation patronale a immédiatement affiché sa préférence pour la méthode dite « des critères classants ». De ce fait, elle a écarté l'idée d'une « grille » qui recenserait l'exhaustivité des métiers de la branche à la manière du « dictionnaire des filières » du Groupe public ferroviaire.



Les accords ont posé les bases d'un système de formation professionnelle ambitieux en renforçant les dispositifs légaux en matière de VAE* / VAPP** et en améliorant le droit à la formation en cas de transfert d'activité ou de perte d'aptitude.

*VAE : validation des acquis de l'expérience.
**VAPP : validation des acquis professionnels et personnels.

→ STUPEUR ET TREMBLEMENTS...

LE CEE DU GROUPE SNCF, UN JEU DE QUILLES !

La négociation d'un avenant à l'accord du 6 décembre 2012 relatif au Comité européen était nécessaire en regard des diverses évolutions législatives, réglementaires et en matière de représentativité.

Texte & photo Rémi Aufrère-Privel

Sur la représentativité, la stupeur a saisi les trois autres organisations syndicales représentatives françaises (CGT, SUD-RAIL et UNSA). En effet, l'évolution réelle dans la représentativité globale du Groupe SNCF – comprenant l'activité ferroviaire, celle des Groupes Geodis et Keolis, ainsi que celle des nombreuses filiales – a montré des dynamiques surprenantes.

COMMENT S'EST AMORCÉE LA NÉGOCIATION ?

Pour la **CFDT**, il s'agissait d'améliorer quelques points de fonctionnement pour une meilleure efficacité de l'instance. Depuis 2012, la **CFDT** a développé l'idée d'une instance dynamique, portée clairement vers la concertation avec la direction pour corriger des situations inacceptables dans certaines filiales et construire le changement avec une identité sociale forte de l'ensemble du Groupe en Europe. Nous nous sommes engagés à obtenir une meilleure qualité des informations et des moyens techniques plus importants, ainsi qu'un budget spécifique et la possibilité de visiter des entreprises en dehors de la France. Et aussi d'ouvrir nos analyses à des sujets hors du continent européen, compte tenu de leur imbrication dans le Groupe.

Par la voix du secrétaire CGT du CEE, l'organisation majoritaire à la SNCF a défendu l'idée, sous le prétexte d'une meilleure coordination, de placer les comités européens des Groupes Geodis et Keolis sous la subordination du CEE SNCF dont il assure l'animation auprès des salariés. La **CFDT**, avec d'autres représentants étrangers, s'est opposée à cette manœuvre qui a échoué.

Comprenant les risques d'évolution dans la délégation française, la CGT a aussi exigé la remise en cause les règles de calcul de la représentativité en proposant l'augmentation artificielle du nombre d'élus du secteur ferroviaire et en minorant de fait la



La délégation CFDT a fait un choix inédit de déclarer son abstention quant à la candidature du secrétaire sortant David Gobé (CGT), et du trésorier proposé par l'UNSA, compte tenu de l'animation défailante des travaux du Comité sur le mandat précédent et de l'absence de volonté de rassembler toutes les délégations.



Rappelons qu'en respect de la directive UE sur les comités européens, la loi française prévoit que leur composition soit réalisée par le recueil du nombre total d'élus titulaires au CE.

représentation de tous les autres salariés du Groupe. L'UNSA, conformément à sa pratique habituelle d'accompagnement de la première organisation syndicale ferroviaire, au CEE et dans d'autres IRP de la SNCF, a soutenu la totalité des revendications de la CGT, inventant le « *réformisme-progressisme* » à reculons qui met ses pas dans celui du conservatisme (voir les déclarations CGT et UNSA en séance plénière du 29 juin dernier).

QUELLES SONT LES RAISONS DE CES MANŒUVRES ?

La délégation française se voit passer de 10 représentants à 9 puisque le nombre total de salariés en France descend juste en dessous du seuil de 90 %, élément figurant dans l'accord. En observant les résultats des élections CE au sein du Groupe, la sérénité s'est immédiatement dispersée.

UN EFFET DE LA RECOMPOSITION SYNDICALE ?

En collectant tous les résultats des élections à fin décembre 2016, les chiffres montrent des évolutions très significatives absentes des communications externes syndicales. En effet, sur 9 représentants français, la CGT et la **CFDT** font jeu égal comme auparavant avec trois membres chacune. L'UNSA perd un des deux représentants (il lui en reste un seul). SUD-RAIL disparaît complètement du CEE (perdant son membre unique). FO conserve son représentant. Et la CFTC intègre le CEE avec un représentant.

Cela montre bien des différences dans le développement de la syndicalisation dans le Groupe. L'UNSA se caractérise à la fois par une politique qui délaisse volontairement l'action dans les Groupes Geodis et Keolis. SUD-RAIL ne parvient pas à s'implanter durablement et de façon consistante ailleurs que dans le secteur public ferroviaire SNCF. Quant à la CFTC, elle prouve sa représentativité réelle chez Geodis et Keolis. FO parvient encore à maintenir son seul membre, mais le conflit interne qu'elle connaît pourrait à terme menacer cette organisation.

Ces chiffres incontestables prouvent les différentes stratégies syndicales. La **CFDT** a toujours priorisé sa capacité dans tous modes, en incluant les transports routiers de marchandises et les transports publics urbains. Nous avons fait le choix juste et constructif parce qu'intermodal de nommer au siège Jean-Marc Veaux, responsable national de Geodis et secrétaire du Comité européen de ce groupe, ainsi qu'Eric Hugon, secrétaire général du Syndicat national des transports urbains (SNTU CFDT) et un troisième représentant du secteur ferroviaire (SNCF).

QU'EN EST-IL DE LA SIGNATURE DE L'AVENANT ET DE LA PREMIÈRE SÉANCE PLÉNIÈRE DU CEE DU 29 JUIN DERNIER ?

Évidemment, cela a donné lieu à des réserves fortes de la CGT. En effet, ce syndicat comptait obtenir pour la responsabilité du secrétariat un poste de permanent syndical à temps complet, des moyens financiers beaucoup plus importants, et quelques effets beaucoup plus modestes pour les autres membres, qualifiés « ordinaires ». La CGT souhaitait aussi que son secrétaire soit invité permanent au Conseil de surveillance du Groupe SNCF (façon grossière d'obtenir un membre supplémentaire dans cette instance de gouvernance). Ce qui fut logiquement rejeté par l'entreprise. Mais suivant les vieilles recettes à la sauce des CCE SNCF, la CGT s'empresse de solliciter le seul et unique représentant UNSA pour le poste de trésorier du CEE, alors que cette organisation syndicale est en perte d'audience hors secteur ferroviaire (représentant la majeure partie du Groupe).



Pour la CFDT, il s'agit d'assurer sérieusement le mandat et de ne pas reproduire le fonctionnement trop médiocre de certaines instances dans la partie ferroviaire du Groupe SNCF.



Notre organisation participera aux travaux du CEE en conservant le respect entre toutes les délégations et en luttant contre les manipulations qui priorisent des appareils politiques syndicaux en lieu et place de l'intérêt de tous les salariés du Groupe, quels que soient le mode de transport et l'activité. »
Rémi Aufrère-Privet, secrétaire général adjoint de la CFDT Cheminots, chargé du dossier Europe

Lors de cette première séance plénière pour l'élection des membres du comité restreint, et notamment du secrétaire et du trésorier, nous avons constaté l'absence de la délégation danoise – non représentée – ce qui n'était jamais arrivé auparavant et qui témoigne d'une inquiétude réelle. ●●

→ LES ACTES D'EXÉCUTION DU 4^e PAQUET FERROVIAIRE : UN ASSOUDISSANT SILENCE, SAUF POUR LA CFDT !

Alors que certains n'hésitent pas à faire grève sur le temps syndical – voir l'appel du 21 septembre 2017 –, la CFDT a soulevé un dossier qui ne semble émouvoir ni l'entreprise ni les organisations syndicales les « plus représentatives » !

Comme pour la prise en charge intégrale de l'augmentation de la CSG, la CFDT s'est retrouvée seule à interpeller la direction sur le projet d'actes d'exécution du 4^e paquet ferroviaire lors des séances du CCGPF et du Comité de la stratégie du Conseil de surveillance (voir le n° 51 du *Cheminot de France* de juin 2017). Notre solitude est inquiétante et témoigne d'un décrochage d'autres organisations syndicales du secteur ferroviaire par rapport aux défis réels.

Nous ne reviendrons pas sur l'importance et les conséquences sociales potentielles et réelles sur le personnel pour ce projet. Et c'est pourquoi la CFDT Cheminots a saisi le ministère des Transports et a adressé un courrier à Violeta Bulc, commissaire européenne aux transports. Est concerné notamment l'accès aux stations de carburant, aux services en gare et aux centres de maintenance.

QUELLES SONT LES CAUSES DE CETTE SAISINE EXCEPTIONNELLE ?

Compte tenu de l'absence de réponses de la direction du GPF, notre adresse à Violeta Bulc a rappelé notre stupéfaction quant à l'extrême discrétion de ce dossier. La CFDT s'interroge avec une très grande inquiétude quant aux services concernés, car il semblerait que divers projets issus de la Commission aient bien au-delà du champ d'application indiqué dans le 4^e paquet ferroviaire. Nous avons aussi indiqué à la commissaire qu'il serait superflu de produire des actes répétant des éléments des directives du paquet ferroviaire et que ce texte devrait être clair pour éviter les interprétations tendancieuses. Pour la CFDT, clarification et régulation doivent être les principes des actes d'exécution. Et ne pas provoquer des dysfonctionnements nouveaux aux difficultés actuelles rencontrées dans le contexte d'ouverture à la concurrence en Europe. ●●

→ QUEL AVENIR POUR AGENTS DE LA SNCF ?

LA CFDT, MOBILISÉE POUR DÉFENDRE LE CONTRAT SOCIAL CHEMINOT

Le gouvernement a dévoilé cet été les projets d'ordonnances après une consultation menée au pas de charge auprès des organisations syndicales. Plafonnement des indemnités prud'homales, réduction des délais de recours, possibilité de négocier sans syndicat : les ordonnances actent une dérégulation sans précédent du Code du travail et un recul du droit social. La CFDT a joué pleinement son rôle d'organisation syndicale responsable. **Photoreportage.**

Propos recueillis par Ali Benhadjba | Photos Sabine Le Toquin

Depuis l'annonce, en juin 2017, du projet d'ordonnances sur la loi travail, la **CFDT** et toutes les autres confédérations syndicales ont participé à la concertation avec le gouvernement. Avant même la connaissance du projet fin juin, certains syndicats ont décidé d'engager un mouvement de grève les 12 et 21 septembre, sous forme de journées d'action. Une démarche politique, car prévue plus de deux mois avant la diffusion du projet et faisant donc office de 3^e tour politique de l'élection présidentielle. Faute de stratégie propre, l'UNSA s'est greffée bon an, mal an à la SNCF, sur le préavis de la CGT. ●●



Le rassemblement des militants de la CFDT Cheminots a commencé le 10 octobre vers 9h00.

LE CALENDRIER 2017 DE LA CFDT ↓

15 SEPTEMBRE



La CFDT Cheminots a adressé des amendements au gouvernement pour corriger une application stricte des ordonnances ne tenant pas compte des spécificités du secteur ferroviaire.

18-22 SEPTEMBRE



Les militants CFDT Cheminots étaient engagés dans des actions interprofessionnelles de la FGTE CFDT auprès des salariés.

3 OCTOBRE



Un grand rassemblement, « *Le progrès en tête* », organisé par la confédération s'est tenu le 3 octobre. Les adhérent-e-s cheminot-e-s CFDT ont participé massivement et en bonne place à cette rencontre.

10 OCTOBRE



Quelques centaines de cheminots se sont donné rendez-vous devant le ministère des Transports à l'appel de la CFDT Cheminots. Une délégation a été reçue par le directeur du cabinet de la ministre des Transports.



La méthode CFDT a toujours consisté à négocier, à revendiquer et à combattre, créant le rapport de force lorsque celui-ci s'était imposé.

→ LA CONFÉDÉRATION CFDT REGRETTE UNE OCCASION MANQUÉE

Le gouvernement a fait le choix de mener sa première réforme sociale sur le Code du travail plutôt que de faire le bilan des réformes précédentes, comme le demandait la CFDT. Par ses actions, elle a contribué à limiter au maximum les éléments de dérégulation et de remise en cause des droits des salariés :

- ⊗ les régimes de prévoyance de branche ;
- ⊗ la libéralisation du contrat de chantier ;
- ⊗ le relèvement du seuil de déclenchement des plans sociaux ;
- ⊗ le référendum à la libre initiative de l'employeur.

LA CFDT A NÉANMOINS OBTENU DES AVANCÉES

Parmi elles se comptent l'augmentation des indemnités légales de licenciement à 25 % ou la négociation de branche sur la qualité de l'emploi pour encadrer le recours aux contrats courts. La CFDT demandait les moyens d'un dialogue social constructif, efficace et à armes égales. Le gouvernement n'a pas entendu sa demande et a privilégié la flexibilité au détriment de la justice sociale. À l'inverse, il a légitimé les attentes les plus conservatrices d'une partie du patronat qui ne comprend pas que le dialogue social est un atout pour l'entreprise. ●●



Vidéo. Didier Aubert explique quelles sont les exigences de la CFDT ainsi que le contexte actuel : <http://bit.ly/2zuQhZv>





LA MANIFESTATION DU 10 OCTOBRE, EN IMAGES

Baisse du pouvoir d'achat, remise en cause du régime spécifique cheminot, ouverture à la concurrence, droit d'option en cas de perte de marché régional et dialogue social à la SNCF, autant de sujets cruciaux pour l'ensemble des agents. Ils ont tous été portés devant les responsables gouvernementaux par la délégation **CFDT**, formée par Didier Aubert, Sabine Le Toquin, Sébastien Mariani, Rémi Aufrère-Privel, Thomas Cavel et Olivier Boissou.

À leur appui, plusieurs centaines de cheminots étaient présents pour marquer leur désapprobation sur la politique des ordonnances concernant la loi travail, notamment avec l'impact de l'augmentation de la CSG sur leur pouvoir d'achat. Ils ont également exprimé leurs inquiétudes quant à l'avenir du modèle social.



Le dialogue social avec la direction de la SNCF est souvent défaillant. La CFDT a constaté également que la plupart des accords signés avec les organisations syndicales ne sont pas respectés. »

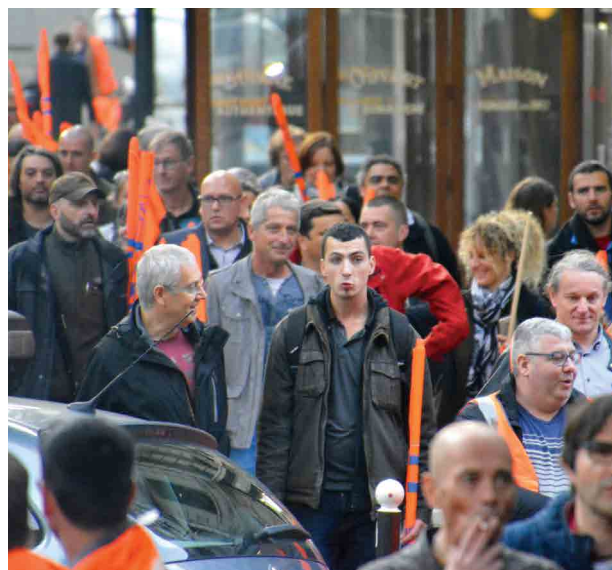
Rémi Aufrère-Privel, secrétaire général adjoint de la CFDT Cheminots



Vers 11h30, une délégation composée des membres du bureau national de la CFDT Cheminots a été reçue par les responsables du ministère.

UN ENTRETIEN QUI AURA DURÉ DEUX HEURES

À l'issue de ce rendez-vous, Didier Aubert a rendu compte aux militants sur ces échanges ministériels. Le ministère a déclaré à la délégation **CFDT** que l'impact de l'augmentation de la CSG serait « sans conséquence » en matière de pouvoir d'achat pour les cheminots. Concernant l'ouverture à la concurrence et la question du transfert du personnel, le ministère a in-



diqué qu'il n'y aurait pas de « *passage en force* » sur ce sujet ; la **CFDT** avait été la seule organisation syndicale à s'émouvoir de la situation avant que les médias se soient fait l'écho de la volonté d'imposer le transfert obligatoire des cheminots en cas de changement d'opérateur. Il a aussi fait savoir que cette mission sera confiée à Jean-Cyril Spinetta, ancien président d'Air France. ●●



Vidéo. Retrouvez l'intervention de Didier Aubert devant le ministère des Transports : <http://bit.ly/2ywCzY3>



LES REVENDICATIONS DE LA CFDT

VERS UNE NEUTRALISATION DE LA HAUSSE DE LA CSG

La **CFDT** a été la première organisation syndicale à porter ce sujet d'importance. Lors de la rencontre avec le ministère des Transports, elle avait non seulement évoqué cette crainte légitime des cheminots, mais aussi demandé que des mesures concrètes soient prises afin de conserver leur pouvoir d'achat. Après discussion, les responsables du ministère avaient indiqué à la **CFDT** qu'ils allaient travailler sur des propositions et assuré que des arbitrages allaient être pris prochainement pour garantir la neutralité de la hausse de la CSG pour les cheminots.

PRÉSERVATION DU MODÈLE SOCIAL

La **CFDT** a demandé au ministère l'ouverture des discussions visant à définir un ensemble de droits ayant vocation à protéger les cheminots et à améliorer leur situation dans le cadre de la future loi d'orientation des mobilités. Pour la **CFDT**, le statut et le régime spécial cheminot sont des éléments constitutifs de ce socle de garanties qu'il convient de compléter par de nouveaux droits. La **CFDT** a exigé un ferme démenti sur le caractère obligatoire du transfert de salariés, ainsi que sur l'affirmation relayée par la presse selon laquelle la prise en charge de la dette ferroviaire par l'État serait opérée en compensation par la remise en cause du régime spécial cheminot. Le ministère a rappelé que les annonces médiatiques patronales n'engagent pas l'avenir.

DÉFENSE DES CONTRACTUELS

En raison de l'impact des ordonnances sur le règlement RH 0254, une mise à niveau est indispensable tant pour prendre en compte des évolutions positives du Code du travail que pour pallier certaines évolutions négatives. La **CFDT** a rappelé le caractère indis-



Le débat sur les ordonnances communiquées officiellement le 22 septembre va se prolonger par l'écriture des décrets d'application qui sont d'une importance essentielle pour corriger les grands dangers de certaines appréciations.

pensable de cette négociation que la direction tarde manifestement à engager.

LE REGROUPEMENT DES INSTANCES DE REPRÉSENTATION DU PERSONNEL (IRP)

La **CFDT** a expliqué à nouveau que cette nouvelle obligation pose un problème majeur sur la qualité de la défense des salariés. La réduction du temps attribué aux élus et syndicats remet en cause la volonté exprimée par la direction d'un renouveau du dialogue social et d'une évolution négociée dans le cadre du défi historique d'ouverture à la concurrence.

Quant aux filiales de la SNCF, la **CFDT Cheminots** s'est également opposée à la proposition consistant à laisser à l'employeur des prérogatives syndicales par le choix d'un salarié en capacité de négocier sans aucun mandat syndical. La **CFDT** a exigé la négociation d'un accord au niveau du Groupe empêchant de telles dérives. La **CFDT Cheminots** a également demandé au ministère des adaptations spécifiques pour le Groupe public ferroviaire dans le cadre des décrets d'application. Elle revendique l'ouverture d'une négociation sur les moyens du dialogue social, notamment en matière de sécurité et de conditions de travail. ●●

→ RESTRICTION DU DROIT DE GRÈVE

PLUS D'UN TIERS DES SALARIÉS SERAIENT SOUMIS À LA D2I

En 2007, dans le cadre de la loi instaurant un « *service minimum* », la CFDT Cheminots s'était fermement opposée au principe d'une déclaration individuelle d'intention (D2I) pour certaines catégories de personnel. Elle est intervenue également le 11 septembre dernier par une demande de concertation immédiate (DCI). Focus.

Texte Rémi Aufrère-Privel | Photo Antonio-Bernard Tudor

Le recours à la grève est un droit fondamental et constitutionnel du salarié à l'égard de la défense collective. Contraindre ce droit c'est restreindre l'ultime arme des salariés de se faire entendre. La direction du GPF a annoncé une extension des agents soumis à l'obligation de s'engager par une D2I. Leur nombre monte ainsi de 19 % à 36 % du total des salariés du Groupe.

POURQUOI UNE TELLE ÉVOLUTION ?

Pour la CFDT, cette décision intervient juste avant une période à haut risque social : devant les réformes qui viennent, la direction cherche à limiter les conflits par la réglementation et non par le dialogue social !

QUELLE INFORMATION AUPRÈS DES AGENTS ?

Tous les agents soumis à la D2I seront informés sur l'obligation de remplir cette déclaration par leurs établissements et par écrit. Ils vont également recevoir une information sur les modalités de dépôt de la déclaration, qui peuvent être différentes d'un établissement à l'autre.

TRANSMISSION DE LA D2I PAR L'AGENT

- remise en mains propres contre récépissé ;
- télécopieur avec accusé de réception ;
- appel téléphonique avec remise d'un numéro d'accusé de réception ;
- mail avec accusé de réception.

CE QUI NE CHANGE PAS

Pour respecter l'obligation d'informer les voyageurs 24 heures à l'avance et permettre l'organisation du service, la loi impose aux catégories d'agents indispensables à l'exécution du plan de transport de déclarer au plus tard 48 heures à l'avance leur intention de participer à la grève. L'agent n'ayant pas établi de D2I est présumé ne pas participer à la grève. Il fait partie des personnels disponibles réaffectables. ●●

LES AGENTS CONCERNÉS ↓

- les agents de conduite (sauf ceux du fret) ;
- les agents d'accompagnement des trains ;
- les agents en charge des opérations de mouvement et manœuvre des matériels roulants ;
- les agents en charge de la gestion des mouvements de matériels roulants au sein des sites de maintenance et des stations-services ;
- les agents de maintenance du matériel en charge de la maintenance courante de niveau 1 à 3 ;
- les agents des centres opérationnels en charge de la gestion du plan de transport des activités voyageurs ;
- les personnels en charge de la couverture en ressources (agents et matériels roulants) du plan de transport ;
- les agents en charge de la mise en mouvement des trains ;
- les agents des cellules et centres opérationnels escale ;
- les agents en charge de l'information voyageurs en temps réel ;
- les agents contribuant à la gestion opérationnelle et au service de la circulation des trains (sont concernés les voies principales et les voies de services) : agents circulation (AC), aiguilleurs, régulateurs, chef de circulation, chef de centre de circulation (ou équivalent), coordinateur territorial circulation (ou équivalent) ;
- les agents délégués de missions indispensables à l'exploitation (certaines missions incombant aux agents circulations qui sont délégués par contractualisation à des agents de SNCF Mobilités) ;
- les régulateurs sous station ;
- les agents des centres de supervision. ●●

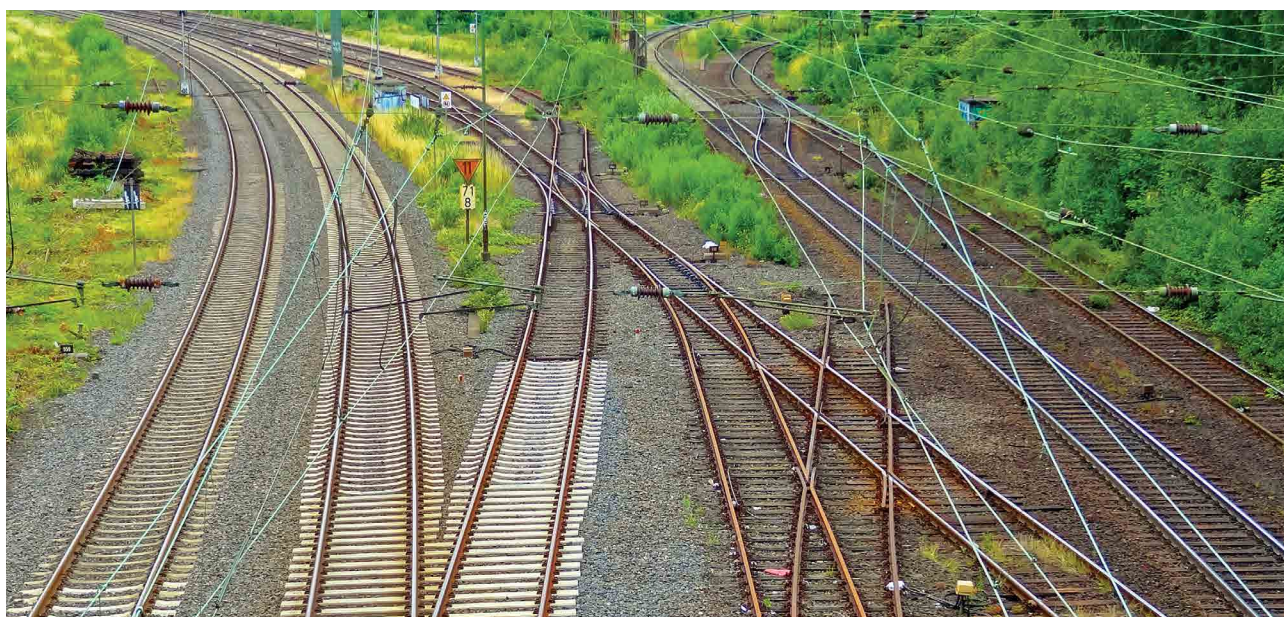


→ RETOUR SUR L'INCIDENT DU POSTE DE VANVES

LA CFDT POINTE LES EFFETS NÉGATIFS DE LA GESTION PAR ACTIVITÉS

Le dernier week-end de juillet s'est révélé catastrophique pour la SNCF et pour les clients coincés dans les gares. Plus de 15 000 minutes perdues, 360 trains impactés pour un week-end de grands départs et un incident à quelques centaines de mètres de la gare Montparnasse. **Analyse.**

Texte Fabrice Chambelland | Photo Jan Mallander – Pixabay



Situé dans un creux médiatique, cet incident spectaculaire a alimenté les médias pendant quelques jours et a été repris avec plus ou moins de démagogie, d'honnêteté et de maladresse par les politiques de tous bords. La communication d'entreprise s'est trouvée prise en défaut par la mainmise gouvernementale, et de nombreux théoriciens sont venus expliquer ce qui n'avait pas fonctionné.

La ministre des Transports Elisabeth Borne a exigé un rapport qui a été fourni dans la semaine. Ce rapport qui pointe certaines faiblesses ne doit pas être considéré comme une surprise.



Dire que ce qui s'est passé le 31 juillet est dû au vieillissement des installations ou à la priorité donnée aux LGV et au manque d'investissements sur les lignes classiques est peu convaincant et inapproprié à cet incident.

LES SIGNAUX D'ALARME ÉTAIENT POURTANT TIRÉS

Quelques mois avant ce regrettable incident, Guillaume Pépy et Patrick Jeantet se sont vus remettre un rapport commandé en février à un panel d'experts dirigé par Yves Ramette, ancien directeur général du Réseau Île-de-France. Il démontre que la capacité de la SNCF à résister aux aléas de production s'est dégradée considérablement, mais aussi que chacun agit dans sa sphère, sans échanger avec les autres.

Cette faiblesse est accentuée par la gestion par activité et par métier, mais aussi par la perte de savoir-faire industriel et la baisse globale des compé-

tences, notamment en ce qui concerne l'ingénierie. C'est justement ce que dénonce de longue date la **CFDT** au travers de la mise en place de la gestion par activités qui organise le cloisonnement des métiers de la SNCF, là où la synergie et la mutualisation positive devraient être de mise.

Yves Ramette a précisé qu'il faudrait travailler tout le processus industriel et remettre de la rigueur dans les fondamentaux. La **CFDT** ne peut que souscrire à cette assertion.

QU'EN EST-IL AUJOURD'HUI ?

Les conclusions du rapport de Montparnasse confirment à nouveau ce que la **CFDT Cheminots** dénonce régulièrement dans les instances représentatives ou lors des rencontres avec la direction. Le mode dégradé que nous avons vécu en gare de Montparnasse démontre la nécessité d'une réforme en profondeur de notre modèle de production. Il souligne également que c'est à partir d'un fonctionnement intégré de nos activités que des décisions et des informations fiables peuvent être transmises aux voyageurs.

LE VOLET MAINTENANCE INFRA DE CET INCIDENT

Outre l'aspect « *parodique* » et quelques lieux communs proférés par ce rapport, la **CFDT** déplore, une nouvelle fois, qu'il n'ait pas eu la vertu de poser les problèmes de la transmission des compétences, des faibles effectifs internes et des allongements des parcours d'astreinte, en rapport direct avec la politique d'externalisation effrénée voulue par Réseau.

LE POINT DE VUE TECHNIQUE

Il sera nécessaire également de se pencher sur la structure de certains postes d'aiguillage, notamment des postes tels que le PRCI de Vanves, et sur la possibilité d'effectuer des recherches par dichotomie, c'est-à-dire par découpage, lorsque ce type d'incident se produit. Ces aspects ne sont malheureusement pas nouveaux.

Les techniciens qui ont travaillé sur ce dépannage ont eu beaucoup de mérite, car il est toujours difficile de dire par avance combien de temps ce type de recherches va prendre. Cela peut très bien se résoudre en une heure comme en huit jours, et la pression liée à l'interruption des circulations est habituellement énorme. Dans le cas de l'incident de Vanves, elle a été décuplée par l'impact médiatique et politique.

Le défaut d'isolement était intermittent, ce qui a compliqué encore plus les recherches. Certaines sources font état d'une liaison accidentelle entre circuit signalisation et télécom, ce qui aurait provoqué ce dysfonctionnement. ☹️☹️☹️

LES RECOMMANDATIONS DU RAPPORT ET L'ANALYSE DE LA CFDT CHEMINOTS ↓

- 1 Mieux organiser la traçabilité des interventions et leur partage entre les différents intervenants (organismes d'études, intervenants pour travaux, mainteneurs, etc.). Numériser la documentation des postes d'aiguillage. Responsable : direction de l'Ingénierie – SNCF Réseau. Délai : six mois pour premier pilote et présentation d'un plan de déploiement.

Ainsi, la recommandation Infra n° 1 ne peut nous empêcher de dresser un parallèle avec le déploiement massif GMAO* et on se dit que peut-être, cet outil ne bénéficie-t-il pas de tout le développement nécessaire pour tracer lesdites interventions, lorsqu'elles sont correctives ou consistent en une évolution de l'installation.

- 2 Améliorer la capacité de détection des pannes de signalisation des postes d'aiguillage, incorporer dans le programme de télésurveillance de SNCF Réseau un lot spécifique pour les postes d'aiguillage, le suivi de l'état des composants et organiser une supervision 24h / 24h des installations prioritaires.

La recommandation Infra n° 2 nous amène également à nous interroger sur le dispositif de la télésurveillance, et en dehors de l'aspect technique de développement du suivi technique de l'état des composants, la **CFDT Cheminots** a appelé, à plusieurs reprises, de ses vœux à une meilleure prise en compte des équipes de supervision. En développant leur formation et leurs compétences, en traçant davantage leurs parcours professionnels, en travaillant sur des profils plus à même d'aider le mainteneur de l'Infra lors d'un dérangement. Mais la direction de l'Infra est-elle prête à relever ce défi dans lequel l'humain est au cœur du débat, alors qu'il est « *si simple* » d'imaginer des installations intelligentes qui « *auto-signalent* » leurs défaillances ?

- 3 Examiner la planification des travaux en Île-de-France afin de limiter les effets de pointe. Responsable : direction générale Île-de-France – SNCF Réseau. Délai : deux mois.

La recommandation Infra n° 3 a un goût particulier maintenant qu'on sait que Paris est officiellement désignée pour organiser les Jeux olympiques en 2024. Le compte à rebours est lancé, et on connaît déjà toute la pression que les politiques mettront sur SNCF Réseau pour réaliser en masse des chantiers sans se préoccuper de la faisabilité d'une telle planification. ●●



La culture de la maintenabilité existe depuis bien longtemps à la direction du Matériel, et la CFDT Cheminots appelle de ses vœux à ce que les techniciens de l'Infra soient davantage écoutés lorsqu'ils émettent des propositions allant dans ce sens.

*Gestion de la maintenance assistée par ordinateur

☹☹☹ Il est évident aussi que les situations de travaux (recâblage, campagne fictive, situation provisoire, etc.) sont source d'apparition de ce type de problèmes, et souvent les recherches se concentrent en premier lieu sur les parties d'installations touchées par ces travaux. La délégation **CFDT** regrette également le retard pris par la SNCF sur le remplacement des connecteurs et platines tels que ceux qui équipent le poste de Vanves.

SUR L'ASPECT SOUS-TRAITANCE

Si le rapport précise que des travaux ont eu lieu début juillet dans ce poste par des équipes SNCF, il n'exclut pas explicitement la présence d'entreprises extérieures.

La **CFDT** sera particulièrement attentive aux propositions formulées par la direction Maintenance et Travaux sur cet incident en souhaitant plus d'efficacité sans inventer un énième suivi sur les installations similaires, mais aussi sur les conclusions à en tirer pour ce qui concerne les modernisations, en particulier les commandes centralisées Réseau (CCR) et les phases travaux.

La **CFDT Cheminots** déplore qu'à aucun moment dans ce rapport la question essentielle des moyens humains et budgétaires n'ait été évoquée. Notre déception est à la hauteur des enjeux. ●●



Si le rapport dresse des recommandations logiques, il ne répond pas aux enjeux globaux de la rénovation du réseau ferré public.

© PIXABAY

LES VOLONTAIRES DE L'INFORMATION VERS UN DUMPING SOCIAL DE L'ACCUEIL ?

En cas de situation perturbée, la SNCF mobilise ses « *gilets rouges* » en gare. Focus.



Toutes sortes d'agents priés d'abandonner leurs tâches habituelles pour venir prêter la main auprès des rares agents d'accueil et d'escale puisque la politique des transporteurs (TGV, Intercités, Transilien, Ter) est aux économies de personnel dans ces fonctions pourtant essentielles et bien utiles en cas de problème. Il y a beaucoup à dire sur la mobilisation régulière de ces « *gilets rouges* ». Et la **CFDT Cheminots** ne s'en prive pas. Mais là où c'est « *fort de café* », c'est quand d'aucuns profitent de la présence de « *volontaires du tourisme* » en gare pour les mettre à contribution de la gestion de crise de la SNCF.

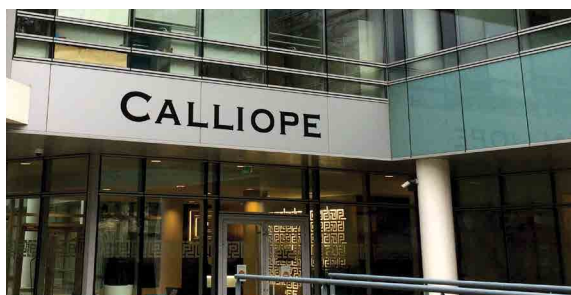
QU'ES-CE QUE CES VOLONTAIRES DU TOURISME ?

Une initiative de la région Île-de-France qui du 4 juillet au 31 août a déployé 500 « *volontaires* » identifiables à leur gilet violet dans le cadre d'un plan de relance du tourisme pour cette destination. Des volontaires qui avaient pour mission d'informer les touristes français et étrangers. Mais pas de gérer aux côtés des cheminot-e-s une situation de crise comme celle connue à Montparnasse.

Des « *volontaires* », en réalité stagiaires*, n'ayant bien entendu reçu aucune formation ni information sur la SNCF et pour cause puisque leur mission c'est l'accueil des touristes ! Une mise en danger de ces jeunes que les voyageurs n'auront certainement pas différenciés d'un agent d'accueil ou d'escale lambda ou d'un autre agent SNCF estampillé d'un gilet rouge. ●●

Texte **Ali Benhadjba** | Photo **D. R.**

*Gratification de 250 € pour 15 jours de présence, versée par la région Île-de-France.



UFCAC CFDT NOUVELLE ADRESSE

Les bureaux de l'Union fédérale CFDT des cheminots et activités complémentaires (Bureau national et UPR Île-de-France) se trouvent au **5, rue Pleyel à Saint-Denis (93200)**. Désormais, un seul n° de téléphone pour nous contacter : **01 76 58 12 21**.

VOUS AVEZ TROIS POSSIBILITÉS POUR VOUS Y RENDRE PAR LE BIAIS DES TRANSPORTS EN COMMUN

- ① **Métro ligne 13** : descendez à Carrefour Pleyel.
- ② **RER B** : descendez à La Plaine – Stade-de-France puis prenez le bus 139 en direction de Saint-Ouen RER et descendez au 6^e arrêt (Rue Pleyel).
- ③ **RER D** : descendez à Stade-de-France – Saint-Denis puis prenez le bus 139 en direction de Saint-Ouen RER et descendez au 3^e arrêt (Rue Pleyel).

Pour vous guider, nous sommes à proximité de la tour Pleyel, notre bâtiment étant le **Calliope** (photo).

Les bureaux se trouvent au **3^e étage**. À cette même adresse se trouvent également les bureaux de nos collègues du **Syndicat CFDT des directions centrales**, ainsi que ceux du **Syndicat national FGAAC-CFDT** et du **CFER**. ●●

Texte & photo **Antonio-Bernard Tudor**

ENQUÊTE AGENTS CONTRACTUELS PLUS QUE QUELQUES JOURS POUR Y PARTICIPER

De 7 816 salariés contractuels en 2010, vous étiez 14 697 en 2016. Il s'agit donc d'une augmentation sans précédent en six ans. Au travers de ce questionnaire en ligne, le Pôle technique contractuels de la CFDT souhaite mieux connaître vos attentes et vos aspirations en tant que salarié-e au sein du Groupe public ferroviaire SNCF et ainsi pouvoir orienter ses actions au plus juste de la réalité du terrain. ●●

Texte **InfoCom CFDT Cheminots**



<http://bit.ly/2hPWR8w>



LECTURE

SNCF, MON AMOUR !

Un livre sur la SNCF ? Malgré l'apparence et l'attrance du titre, pas vraiment ! Mais un livre sur le train-train quotidien d'une mère de famille hyperactive, habitant par choix de vie Rouen et travaillant par nécessité et opportunité professionnelle à Paris. La ligne normande Intercités, l'une des lignes « *malades* » selon le jugement autocritique ferroviaire, est ainsi le trait d'union de cette double vie, triple même si l'on y ajoute tout ce qui se passe à bord du train, grâce au train, à cause du train...

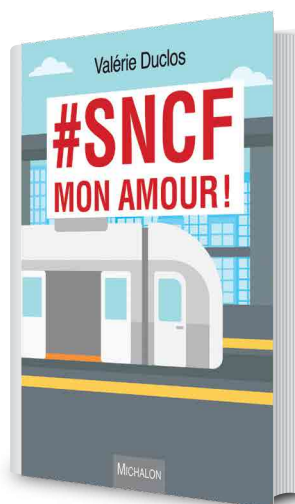
TOUT CELA CRÉE DU LIEN

Un trajet – car parler de voyage serait difficile – qui dure normalement 1 heure et 10 minutes, mais qui peut aussi durer 5 ou 6 heures en raison des aléas et autres incidents de circulation toujours possibles. Des conditions climatiques aux obstacles sur les voies. Des grèves aux pannes ou manque de matériel. Tous ces contretemps et situations particulières conduisant bien souvent à un sacré bazar. C'est d'ailleurs ainsi que la gare Saint-Lazare est renommée Saint-Bazar. Et aussi les délices de la cohabitation et de la promiscuité au-delà du raisonnable (périodes de pointe du week-end ou rame à composition réduite) avec les autres voyageurs et leurs chips aux oignons et sandwichs au chien crevé ou rat écrasé (sic). « *Odeur terrible à 8 h du matin* », confie l'auteur. On la croit !

Mais ce témoignage n'est pas pour autant un pamphlet sur la SNCF ou orienté contre son personnel. Au contraire, si le regard et le jugement de la voyageuse, journaliste pour un mensuel féminin à grand tirage, sont acérés et perfides, ce n'est jamais sans une certaine empathie pour les cheminot-e-s, même si les irritants subis ne manquent pas. Le pétage de plombs n'est parfois pas loin, mais toujours contenu. Les difficultés relativisées avec une certaine philosophie de vie. Pourvu que ça dure !

Un ouvrage pour faire sourire, c'est son parti-pris. Mais pour faire réfléchir aussi les professionnels que nous sommes sur le sens, la finalité de ce service au client, ou tout simplement service public. ●●

Texte **InfoCom CFDT Cheminots** | Photo **D. R.**



Avec un titre pareil, difficile pour *Le Cheminot de France* à passer à côté puisque visiblement l'on parle de nous. Ce fut donc la lecture de l'été des membres de la rédaction, qui vous la proposent également.

Valérie Duclos
Éditions Michalon
ISBN 2841868427
258 pages | 18 €

→ LES ÉHPAD SNCF

UN HÉRITAGE FORTEMENT MENACÉ !

L'existence de six établissements d'hébergement pour personnes âgées dépendantes (ÉHPAD) relève d'un héritage historique issu des premières compagnies ferroviaires. Faute d'un investissement tel que réclamé par la CFDT, le risque de voir ces établissements disparaître semble imminent. **Décryptage.**

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

Ces établissements doivent faire l'objet d'une politique d'investissement à la hauteur des enjeux et de la hausse du nombre de personnes dépendantes. Alors que « le marché de la dépendance » ne cesse de croître, c'est toute une filière de l'action sociale cheminote qui doit être repensée, non pas par faute de moyens, mais de par la volonté du GPF.

Face aux trois orientations concurrentes présentées par la direction en septembre 2016 afin de « les soumettre à réflexion », la **CFDT Cheminots** a voulu s'assurer que la discussion était encore possible ou bien si une décision radicale avait déjà été prise. La direction nous a indiqué que toutes les options étaient ouvertes, mais a rappelé qu'il lui paraissait difficilement soutenable de conserver ce type d'activités dont l'évolution des coûts est exponentielle. Depuis ces premiers échanges, la seule alternative proposée par le département de l'Action sociale porte sur la cession ou la cessation de l'activité.

La **CFDT Cheminots** déplore les annonces déjà faites au personnel concerné ainsi qu'aux familles des résidents, de façon parfois maladroite et inopportune. Ces annonces ont déclenché l'inquiétude et n'ont sûrement pas été mesurées en amont par la direction.

LES REVENDICTIONS DE LA CFDT CONCERNENT L'INTÉRÊT DES CHEMINOTS AINSI QUE CELUI DU PERSONNEL DES ÉHPAD

L'avenir des pensionnés doit passer avant toutes considérations politiques ou économiques. La position de la **CFDT** est donc de s'assurer que si la direction décide de céder l'activité à un organisme privé, celui-ci poursuivra un but non lucratif et maintiendra le personnel existant en place. Elle veillera aussi à ce que les pensionnés des ÉHPAD continuent à en bénéficier dans les mêmes conditions tarifaires.

À cet effet, la **CFDT** souhaite que le reste à charge ne soit pas modifié et que les éventuelles augmentations tarifaires soient intégralement compensées par le Fonds d'action sanitaire et sociale (FASS). Si la cession de l'activité devient inéluctable, la **CFDT** sera alors extrêmement exigeante et vigilante sur le suivi social des pensionnés et du personnel quant à son reclassement.

EN QUÊTE DE REPRENEUR

Lors de la réunion plénière de la Commission du Fonds d'action sanitaire et sociale (CO-FASS) du 5 octobre dernier, le GPF nous a informés qu'il a mandaté une société pour rechercher un ou plusieurs repreneurs. La direction de l'Action sociale espère avoir fini les différentes consultations (présentations des projets par les repreneurs, audit des acquéreurs, consultations des instances représentatives du personnel et mandat du comité des engagements *corporate*) à la fin du premier semestre 2018. Par ailleurs, une information régulière des bénéficiaires et des familles est mise en place. Au sein de chaque établissement, une réunion avec les parties concernées s'est déjà tenue. Si le projet de cession se réalise, des mesures d'accompagnement des bénéficiaires ont été prévues. ●●



Cela fait plus de 10 ans que la CFDT interpelle la direction de l'Action sociale sur la nécessité de mettre en place un plan de redynamisation des ÉHPAD. De tergiversations en projets hypothétiques, cela amènera les cheminots à voir certainement disparaître une activité sociale historique.



Légitimement, la CFDT se pose la question de l'avenir de l'action sociale au sein du GPF. L'heure étant davantage à l'externalisation des tâches qu'au développement du département de l'action sociale. Dans ce contexte, la vigilance reste de mise.

LES TROIS PISTES DE LA DIRECTION ↓

1

Recapitalisation
de l'activité.

2

Cessation
de l'activité.

3

Cession
de l'activité.



EN BREF | L'ESSENTIEL SUR CES MAISONS DE RETRAITE

ÉHPAD

Quatre des six maisons de retraite ont été autorisées, à partir de 2004, à exercer comme établissements d'hébergement pour personnes âgées dépendantes (ÉHPAD) privés du secteur non lucratif pour un total de 243 lits.

EHST

Les deux autres établissements d'hébergement de séjours temporaires (EHST) accueillent des bénéficiaires autonomes pour des séjours de courte durée favorisant leur maintien à domicile. Ils ne sont pas concernés par le projet d'évolution de l'activité. Pour ces EHST, la direction de l'Action sociale nous promet une amélioration de l'hébergement et des prestations. Pour la CFDT, celles-ci restent à être définies et budgétées. Depuis 2002, le cadre législatif et réglementaire encadrant la prise en charge de la dépendance et des besoins des bénéficiaires a fortement évolué. La récente loi relative à l'adaptation de la société

au vieillissement souligne une attente forte des autorités sanitaires en faveur d'une prise en charge des personnes en situation de grande dépendance.

UNE FAIBLE CAPACITÉ D'ACCUEIL

Les quatre ÉHPAD offrent un service limité par rapport au nombre de pensionnés SNCF. Actuellement, les établissements disposent de 243 places pour 11 169 pensionnés en GIR*, qui pourraient être intéressés par l'offre, ou des mesures spécifiques d'aide à la dépendance ou à la grande dépendance à leur domicile.

LE GPF MÈNE UNE POLITIQUE D'ADMISSION ATYPIQUE

La politique d'admission en ÉHPAD SNCF est atypique, car tournée vers des profils de résidents GIR 4, 5 ou 6. Cette politique est à rebours des pratiques des autres acteurs présents sur ce secteur et de l'évolution des besoins des personnes âgées qui entrent en établissement. Par ailleurs, aucun des ÉHPAD SNCF ne

propose la possibilité de prise en charge des personnes atteintes d'Alzheimer.

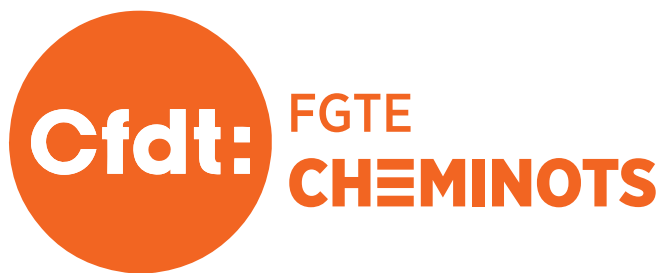
DES COÛTS HÉTÉROGÈNES SELON LES ÉTABLISSEMENTS

Le parc immobilier est ancien et situé sur des terrains de grandes dimensions. Cela génère des coûts incompressibles et récurrents, pouvant augmenter le prix de séjour journalier en regard du standard observé.

DES INVESTISSEMENTS IMPORTANTS À RÉALISER

Les besoins de mise aux normes nécessitent des investissements importants. La potentielle augmentation de la dépendance au sein des ÉHPAD devrait également entraîner des coûts d'adaptation des locaux aux nouveaux besoins de prise en charge des résidents à court et moyen terme. ●●

*Le GIR est le niveau de perte d'autonomie d'une personne âgée allant de 1 à 6.



COLLOQUE

QUEL TRANSPORT FERROVIAIRE POUR DEMAIN ?



14 DÉCEMBRE 2017 | 9H30 > 17H00

AMPHITHÉÂTRE | CONFÉDÉRATION CFTD | BELLEVILLE

4, BOULEVARD DE LA VILLETTE | 75019 PARIS



<http://bit.ly/2hYNUGe>



JE SOUHAITE PARTICIPER À CE COLLOQUE

Je remplis le formulaire d'inscription en utilisant le lien ci-contre, ou je scanne le flash code au plus tard 48 heures avant le colloque. J'attends la brochure d'information et l'invitation qui me seront envoyées par la CFTD Cheminots, directement par mail, en fonction des places disponibles.