

N° 57 ↻ DEUXIÈME TRIMESTRE 2019 ↻ 1,60 €

Le cheminot Cfdt: de France

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

DANS CE NUMÉRO

4 JUIN : 2^e ORGANISATION EN MATIÈRE DE MANIFESTANTS | 7

SÛRETÉ FERROVIAIRE : LA CFTD OBTIENT DES AVANCÉES | 10

POINT SUR LES NÉGOCIATIONS EN COURS DE LA CCN | 16

ANALYSE EN IMAGES

L'OUVERTURE À LA CONCURRENCE DES TER & TET, PAR RÉGION : UNE CFTD QUI AGIT





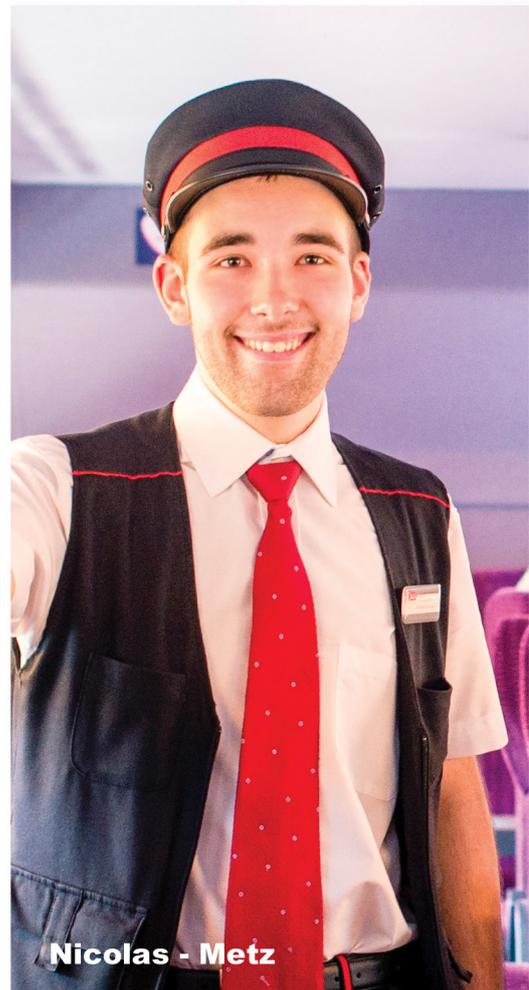
Agir ensemble pour notre santé



Agnès - Dijon



Florian - Marseille



Nicolas - Metz

Offre de bienvenue
2 mois de cotisations
offerts !

Votre devis immédiatement
et sans engagement sur notre site Web :
www.mutuelle-entrain.fr

Ils nous font confiance :

94% des adhérents
sont satisfaits de nos services

80% des adhérents
de Mutuelle Entrain sont cheminots

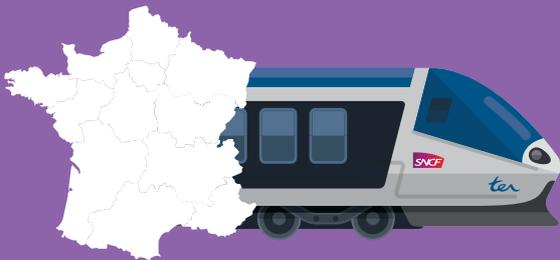
UNE
MUTUELLE
ENGAGÉE

1^{ER} RÉSEAU
D'AGENCES AU
SERVICE DES
CHEMINOTS

SOMMAIRE

- 4 FRET SNCF**
→ Un chemin de redressement est encore possible !
- 6 DROIT DE GRÈVE DES CHEMINOTS**
→ La CFDT obtient le retour du délai de dépôt des DZI à 48 heures !
- 7 LA MANIF' DU 4 JUIN, EN IMAGES**
→ C'est un cortège orange très fourni qui a porté les couleurs de la CFDT
- 8 SANTÉ & PRÉVOYANCE DE BRANCHE**
→ L'expertise sur l'extension de la CPRP à tous les salariés du ferroviaire est lancée
- 10 SÛRETÉ FERROVIAIRE**
→ Face au malaise généralisé, la CFDT obtient des avancées

- 12 EN COUVERTURE**
→ L'ouverture à la concurrence des TER & TET, par région



- 16 AGENDA SOCIAL DE BRANCHE**
→ Le point sur les négociations en cours pour la nouvelle CCN



ÉDITO

Didier AUBERT,
secrétaire général de la CFDT Cheminots

LA NÉGOCIATION DE LA CONVENTION COLLECTIVE DE BRANCHE EST LOIN D'ÊTRE ACHEVÉE

Difficile de commencer cet éditto sans évoquer **la mémoire de notre collègue Miguel Silva De Sa, qui a mis fin à ses jours devant le siège de la SNCF le lundi 6 mai dernier.** Nos pensées vont à sa famille et à ses proches. La CFDT a demandé à la direction que **toute la lumière soit faite sur les circonstances qui ont conduit à ce drame.** Dans la foulée, **la CFDT a déposé en urgence un droit d'alerte** afin d'intervenir au plus vite et au plus près des collègues du périmètre. La protection des agents est une priorité pour la CFDT Cheminots.

Il y a un an, la loi **Nouveau pacte ferroviaire** est entrée en vigueur, entérinant entre autres **les modalités de l'ouverture à la concurrence du transport des voyageurs.** La CFDT Cheminots a combattu cette loi sans hésitation en dénonçant son caractère dogmatique et libéral, mais aussi en jouant pleinement son rôle d'organisation syndicale responsable. C'est dans cet objectif qu'elle n'a jamais cessé de **défendre des contre-propositions et de porter plus de 80 amendements pour arracher des garanties de protection sociale et économique** contre les incidences les plus dangereuses de ce projet. Quelques mois plus tôt, en décembre 2017, la CFDT avait organisé un **colloque sur le traitement social de l'ouverture à la concurrence** en réunissant les principaux acteurs de ce dossier.

La CFDT avait démontré que **l'ouverture à la concurrence n'était pas propice à l'amélioration du service public ferroviaire.** Cependant, la CFDT avait aussi porté la nécessité de ce débat, notamment pour anticiper les incidences sociales d'une telle évolution. Au regard des transformations en cascade en cours dans l'entreprise et du climat social délétère, il faut se résoudre à constater que **les effets sociaux de l'ouverture à la concurrence n'ont pas été pleinement et suffisamment débattus en amont.** Les postures de certaines organisations syndicales qui n'ont pas voulu regarder en face l'inéluctable qui venait en fait le jeu du patronat et du gouvernement. L'un comme l'autre n'a pas eu à investir en amont de la réforme le champ de la négociation et de l'anticipation.

Dans le dossier spécial de ce numéro, vous découvrirez **comment les régions actionnent désormais les dispositions de la loi pour accélérer selon leurs choix le calendrier de l'ouverture à la concurrence. Les dirigeants doivent retourner aux fondamentaux de la production ferroviaire dont la gestion par activités** les a trop longtemps éloignés et reconquérir le cœur des cheminots par une politique sociale attractive et motivante à la hauteur des enjeux de demain.

Les négociations salariales de 2019, même si elles ne sont pas à mépriser, ne sont pas suffisantes pour répondre aux attentes des cheminots.

Alors que **la moindre ligne du nouveau pacte social n'a pas encore été rédigée,** que les engagements pris il y a un an auprès de la CFDT pour une plus juste rétribution des efforts des cheminots tardent à se concrétiser, il est urgent pour tous de **remettre le social et l'humain au cœur des discussions.** C'est le seul combat qui vaille. ●

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° 57
DEUXIÈME TRIMESTRE 2019
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, OLIVIER BOISSOU,
ÉRIC FERNANDEZ,
JONATHAN LUZY,
ROMAIN DIDIERLAURENT,
NICOLAS ROISSARD,

PASCAL LANZILLOTTI,
FABRICE CHAMBELLAND, BENOÎT RIONDY
ET PASCAL COUTURIER

Premier rédacteur-graphiste
ANTONIO-BERNARD TUDOR

Imprimé en France par
L'ARTÉSISSE

PEFC 10-31-1243

IMPRIM'VERT®

→ RENONCEMENT ET RÉGRESSION ?

UN CHEMIN DE REDRESSEMENT EST ENCORE POSSIBLE !

Depuis des années, l'activité Fret subit de plein fouet la concurrence intermodale, alors que les mesures de rééquilibrage annoncées par l'État n'ont jamais été appliquées. La dette de Fret ne permet pas son passage en société anonyme (SA). C'est par un jeu d'écriture, en laissant cette dette à la SA mère et une recapitalisation à hauteur de 170 M€ que Fret SNCF pourrait passer en SA. **Explications.**

Texte Stéphane Tartar | Photo DR



Une telle recapitalisation ne sert qu'à éponger une MOP supposée négative jusqu'en 2021, année où normalement Fret se devrait d'atteindre enfin l'équilibre. Sans rétablir le désavantage compétitif du fret ferroviaire par rapport à la route, l'État n'a pas non plus apuré l'endettement structurel du Groupe public ferroviaire.

UN DÉFAUT DE STRATÉGIE

L'intervention publique a été erratique et réactive, essentiellement basée sur un subventionnement direct ou indirect des péages d'infrastructure et par une mesure exceptionnelle de refinancement public. Au cours des 20 dernières années, le fret ferroviaire est passé de 57 milliards à 34 milliards de

tonnes-kilomètre. Le niveau du fret ferroviaire en 2018 était le même qu'en 1923, avec des parts de marché qui sont passées de 80 % à moins de 10 %.

Dans un tel contexte, sans une vraie régulation de l'État, l'ouverture à la concurrence n'a en aucun cas eu les effets escomptés de développement des marchés du transport de ferroviaire de marchandises. Au contraire, la multiplication des opérateurs, la crise, l'absence de mesures d'équité concurrentielle entre les modes et l'agressivité concurrentielle de la route n'ont fait que diminuer des parts de marché du ferroviaire, déjà bien en retrait, et parmi elles celle de Fret SNCF.

La France a tout misé sur la route, puis sur le TGV, qui a avalé les investissements pendant des décennies. Le réseau capillaire s'est détérioré et

quand la concurrence est arrivée en 2006, on n'a simplement pas eu de stratégie.

LE FRET FERROVIAIRE

SE PORTE MIEUX CHEZ NOS VOISINS

En Allemagne, en Autriche ou en Suisse, le fret s'est développé, malgré l'ouverture à la concurrence, parce qu'on a investi dans le réseau, construit des lignes et surtout taxé les poids lourds, avec des redevances et des interdictions de circuler. La France n'a rien fait de tout ça et le train ne transporte aujourd'hui, c'est vrai, que 10 % des marchandises. Elle n'a pas souffert de la concurrence, mais d'une absence totale de vision et de stratégie.

UNE NÉCESSITÉ DE RATIONALISATION

ÉCONOMIQUE DE L'INFRASTRUCTURE

MENÉE PAR SNCF RÉSEAU

Loin d'être au terme de ses mutations, le secteur du transport ferroviaire de marchandises continue de subir une reconfiguration sans précédent de ses outils industriels, triages et voies de service. Contraint de s'adapter à cette conjoncture difficile, Fret SNCF a ajusté son positionnement commercial et a entrepris des ruptures techniques et organisationnelles.

DES SACRIFICES PORTENT LEURS FRUITS

Les pertes opérationnelles enregistrées par Fret SNCF se sont nettement réduites et l'équilibre pourrait se concrétiser en 2021. Cependant, en dépit de cette adaptabilité très importante, Fret SNCF n'est pas encore en capacité de dégager les marges nécessaires au financement du renouvellement de ses outils de production.

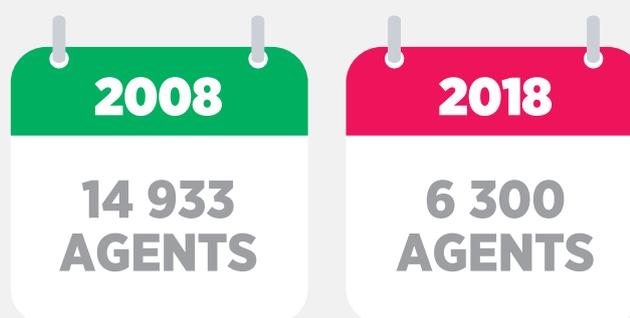
UNE TELLE INCERTITUDE SUR L'AVENIR EST HAUTEMENT DÉSTABILISANTE POUR L'ACTIVITÉ FRET ET POUR LES CHEMINOTS DE SNCF MOBILITÉS QUI Y TRAVAILLENT.

Pour la CFDT Cheminots, le passage en société anonyme simplifiée (SAS) et une filialisation de l'activité ne régleront en aucun cas les difficultés du secteur à pouvoir développer un modèle solide, garant de la transition écologique dans les transports, de la sécurité routière et en phase avec les enjeux de la transition énergétique. Notre modèle pâtit toujours de l'absence d'un acteur majeur, capable de porter une politique des transports de marchandises intermodale et écodurable.

En l'absence du renforcement d'un tel acteur, ce qui est constaté est, au contraire, une fuite considérable de compétences. Ainsi, l'annonce d'une transformation de Fret SNCF en SAS entraîne ir-

STOP AUX RESTRUCTURATIONS !

Elles se poursuivent depuis 2008 pour atteindre l'équilibre financier. Le nombre de collaborateurs a ainsi été divisé par plus de deux entre 2008 et 2018. Les efforts d'adaptation et de réorganisation consentis depuis cette date par les cheminots ont donc été considérables afin de s'adapter à un nouvel environnement économique. ●



rémédiablement une perte d'attractivité des métiers qui y sont exercés, notamment en raison de l'anticipation par les salariés d'une probable détérioration du statut d'emploi, des conditions de travail et des opportunités de mobilité professionnelle et de nouvelles difficultés d'adaptation des salariés à un modèle entrepreneurial et économique totalement différent.

LE CHANGEMENT DE STATUT DE L'ACTIVITÉ NE RÉSOUDRA PAS LES PROBLÉMATIQUES DE FRET SNCF ET RISQUE MÊME D'ENTRAÎNER TOUT LE SECTEUR DU FRET FERROVIAIRE DANS UNE SPIRALE DE L'ATROPHIE DE MARCHÉS DÉJÀ TRÈS FRAGILISÉS.

Fret SNCF a désormais démontré sa capacité à pouvoir réaliser des gains importants de productivité au sein même du Groupe ferroviaire, à innover et à s'inscrire dans l'économie du transport de marchandises de demain.

Nous réclamons pour le fret ferroviaire un plan massif d'investissement dans l'outil industriel afin de porter le secteur dans une dynamique de croissance, de véritable corridor de Fret, l'amélioration des nœuds ferroviaires autour des grandes agglomérations, l'amélioration de l'accès aux ports et la remise à niveau des voies de service. ●

→ NON AU PASSAGE DES D2I À 72 HEURES !

LA CFDT OBTIENT À L'ASSEMBLÉE NATIONALE LE RETOUR DU DÉLAI DE DÉPÔT DES D2I À 48 HEURES !

Après avoir obtenu gain de cause au tribunal de grande instance, puis en appel dans le contentieux qu'elle avait initié contre la SNCF sur le décompte des jours de grève, la CFDT démontre sa détermination à faire respecter le droit. Sur ce sujet, comme sur d'autres, la CFDT agit à tous les niveaux dans l'intérêt des cheminots. **Réussite.**

Texte Sébastien Mariani | Photos Sabine Le Toquin



ÉPISODE 1

UNE MESURE DOGMATIQUE

PASSÉE PENDANT UNE SÉANCE DE NUIT

Malgré des argumentaires détaillés transmis par la CFDT aux sénateurs et au gouvernement pour contrer un amendement de la droite sénatoriale, le projet de loi d'orientation des mobilités (LOM) avait été modifié pour allonger le délai de dépôt des D2I à 72 heures (*voir notre tract du 8 avril dernier en allant sur bit.ly/2G3I7eC*).

ÉPISODE 2

L'ACTION DÉCISIVE DE LA CFDT

POUR RÉTABLIR LE DROIT

Comme elle s'y était engagée, la CFDT a proposé aux députés un amendement de suppression de cette mauvaise mesure. Cet amendement sur les

D2I a été présenté par la CFDT parmi la soixantaine de propositions d'amendements qu'elle a portés à l'Assemblée nationale.

La CFDT a obtenu ce retour à la situation initiale dans le respect d'un droit de grève déjà fortement encadré par les obligations de service public de la SNCF. L'amendement de suppression CFDT a été porté et défendu en commission par les rapporteurs du projet de loi. Les députés l'ont adopté à la majorité, ce qui rétablit le droit existant. Cependant, la CFDT reste vigilante. Des députés de la droite républicaine à l'Assemblée nationale cherchent à revenir de nouveau sur cette mesure. Il y a peu de risque qu'ils obtiennent une majorité sur ce point, mais la CFDT a quand même préféré diffuser largement son contre-argumentaire aux parlementaires. ●

→ LA JOURNÉE DU 4 JUIN 2019, EN IMAGES

DEUXIÈME ORGANISATION SYNDICALE À AVOIR MOBILISÉ LE PLUS DE CHEMINOTS

C'est un cortège orange très fourni qui a porté les couleurs de la CFDT Cheminots. Le Bureau national remercie tous ses adhérent-e-s et militant-e-s pour leur participation. **Photoreportage.**

Photos Sabine Le Toquin



L'EXPERTISE SUR L'EXTENSION DE LA CPRP AU PÉRIMÈTRE DES SALARIÉS DE LA BRANCHE FERROVIAIRE EST LANCÉE

En intervenant à plusieurs reprises auprès de l'État, des ministères, de la CPRP et de la SNCF, seule la CFDT a agi pour garantir la pérennité de la Caisse de prévoyance et de retraite du personnel de la Société nationale des chemins de fer français (CPRP SNCF) et améliorer la protection sociale de tous les cheminots. **Engagement CFDT respecté.**

Texte **Éric Fernandez** | Photo **Freepik**

La CFDT défend l'instauration d'un système de protection sociale géré par la CPRP dont tous les salariés de la future CCN bénéficieraient, indépendamment de leur statut ou de leur employeur.

**LA VISION DE LA CFDT :
UN DISPOSITIF GLOBAL EN DEUX VOILETS
PAR UN ÉLARGISSEMENT DE SES
PRÉROGATIVES**

Cette revendication suppose l'extension à tous les salariés de la branche du régime spécial d'assurance maladie de base porté par la CPRP dans des conditions définies par décret du Conseil d'État (voir l'infographie ci-contre).

PÉRENNITÉ DE LA CPRP

- ☑ donnerait à la caisse de nouvelles perspectives et une pérennité sur les activités de prévoyance et d'assurance maladie ;
- ☑ permettrait à la caisse de servir des prestations à une population plus équilibrée en matière de pyramide des âges ;
- ☑ donnerait à la branche une cohésion plus forte autour de la protection sociale (pas de changement de caisse en cas de transfert dans une autre entreprise de la branche ferroviaire) ;
- ☑ un guichet unique pour les cheminots de la branche. ●





ACTE 1

Avril et mai 2018

La CFDT propose aux parlementaires et au gouvernement un amendement à la loi sur le nouveau pacte ferroviaire qui prévoit l'institution d'un système de protection sociale de branche porté par la CPRP (régime de base et, le cas échéant, complémentaire). ●



ACTE 2

Juin 2018

L'amendement n'est pas adopté, mais la CFDT obtient une mission spécifique de l'Inspection générale des affaires sociales (IGAS) pour déterminer la faisabilité du dispositif. Cette décision est validée par la réunion tripartite : ministère, CFDT et UTP du 15 juin et prévoit la négociation d'un régime de prévoyance complémentaire pour tous les salariés de la branche. ●



ACTE 3

Octobre 2018

Lettre de mission signée le 1^{er} février, lettre de mission du gouvernement à l'IGAS signée par la ministre des Transports et réalisation d'une expertise. ●



ACTE 4

1^{er} semestre 2019

Il faudra peser sur les décisions à venir en faveur du maintien et de l'extension du rôle de la CPRP, décision sur l'extension du périmètre de la caisse et négociation du nouveau régime complémentaire de branche. ●



Complément de lecture
Pour consulter la lettre de mission à l'IGAS dans son intégralité, allez sur <https://bit.ly/2EvBtgB>

ET DEMAIN ?

La CFDT revendique le développement d'un sac à dos social face à l'ouverture à la concurrence. Cela se traduit par le maintien d'un régime spécial de retraite, l'extension des facilités de circulation, de nouveaux droits comme la complémentaire santé pour tous et une politique de logement plus ambitieuse. Il faut promouvoir la lutte contre les inégalités tout au long de la vie. La constitution d'un sac à dos social est l'opportunité pour renforcer l'action sociale et l'étendre à tous les cheminots de la branche ferroviaire.

UN SAC À DOS SOCIAL POUR :

- ✓ développer la prévention santé et & social avec une priorité à la petite enfance et un accompagnement des familles ;
- ✓ établir un plan national de lutte contre la précarité ;
- ✓ mener à bien l'organisation de l'offre de santé et permettre l'accès au soin à tous les agents (maillage territorial) ;
- ✓ maintien et extension de l'accès à la médecine de soins, en particulier la médecine spécialisée,

y compris en cas de mobilité dans les autres entreprises de la branche ;

- ✓ accroître les liens entre les cabinets médicaux et la santé au travail ;
- ✓ renforcer la prise en charge de la perte d'autonomie et les problèmes liés à la dépendance ;
- ✓ développer une plus grande synergie entre le Fonds d'action sociale (FASS) et la CPRP et créer un portail internet commun ;
- ✓ développer le FASS de la CCN ;
- ✓ faire de la convention de partenariat FASS-CPRP un outil dynamique et novateur pour l'accompagnement social des salariés et des pensionnés ;
- ✓ faciliter l'accès à la complémentaire santé, quel que soit le statut : mise en œuvre d'une complémentaire santé pour les cheminots au statut dont la négociation est désormais programmée dans les agendas sociaux de la branche et du Groupe SNCF ;
- ✓ continuer notre action pour de nouveaux droits en matière de prévoyance. ●

→ MALAISE SOCIAL GÉNÉRALISÉ À LA SUGE

LA CFDT, ACTEUR PRINCIPAL DANS VOTRE DÉFENSE

Les réorganisations des directions de zone sûreté (DZS) et la régionalisation de la sûreté au sein du Groupe SNCF ont conduit la Surveillance générale à revoir entièrement ses méthodes de management et de fonctionnement. Cette approche a suscité une levée de boucliers, syndrome d'un malaise social grandissant. La CFDT s'est emparée du dossier dans l'intérêt des agents de la SUGE. **Décryptage.**

Texte **Jonathan Luzy, Romain Didierlaurent & Nicolas Roissard** | Photo **DR / Wikipedia**



tamment au Conseil de surveillance du Groupe, où nous avons voté contre un objectif de productivité systématiquement durci par l'ARAFER quand celui-ci nous a été soumis en 2016 et en 2017.

UN BEL EXEMPLE DE TRILOGIE DE LA CALCULETTE...

Pour le régulateur, l'équation est simple et pas franchement novatrice : assurer plus de service pour moins cher et tenter de ramener autant. C'est en réalité un calcul bien dangereux, alors que les risques demeurent à un niveau maximal et que le personnel de la SUGE est déjà très sollicité. Les DZS établissent des missions opérationnelles s'apparentant de plus en plus à de la rentabilité. La SUGE est dorénavant là où les activités paient et non là où le besoin sûreté est nécessaire. Pour nos directions, il est légitime de commander l'agent sur plusieurs horaires d'une même GPT, en lui imposant des repos journaliers réduits ou des journées courtes. Désirant atteindre ces objectifs, il devient récurrent de sanctionner le collègue en utilisant le Code de déontologie comme outil managérial.

LA DIRECTION DE LA SÛRETÉ INSTALLE UNE POLITIQUE DE RÉDUCTION DES COÛTS PAR LA SUPPRESSION DES ÉLÉMENTS VARIABLES DE SOLDE (EVS) OU DES INDEMNITÉS SPÉCIFIQUES. ELLE VEUT ÉGALEMENT IMPOSER LES FRAIS RÉELS POUR TOUS.

Devant ce constat, la CFDT a fait part de ses revendications lors de groupes de travail, DCI ou *via* des préavis locaux, qui ont très largement été suivis au sein de notre service.

Par souci de compétitivité, la Direction de la Sûreté a mis en place une politique de rendement à moindre coût afin de répondre aux objectifs de production. Le constat se traduit par une augmentation de 2,3 % du nombre d'heures produites par les agents de la SUGE en 2018 pour un total de + 10 % depuis trois ans et une diminution du prix de vente DRS à 84,69 € / heure. Pour rappel, ce prix a été imposé par l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (ARAFER) à 84,34 €. Cette politique est souvent incohérente avec la réalité du métier et des besoins, et les agents SUGE en sont les premiers impactés professionnellement. Pour ces raisons, la CFDT a combattu la dérive de ce modèle dans toutes les instances où elle est représentée, no-

LA CFDT A NÉGOCIÉ DES AVANCÉES POUR TOUS LES AGENTS DE LA SUGE

1/ RÉMUNÉRATION

- ☑ Revalorisation de 20 euros de l'ICPA, rétroactive au 1^{er} janvier 2019.
- ☑ Création d'une nouvelle indemnité de déplacement journalier de 20 euros pour les entités opérationnelles.
- ☑ Valorisation des points de renouvellement de la tenue en prime annuelle de 200 euros pour les agents opérant principalement en mission civile (VTT, GAO, etc.).
- ☑ Pour tout agent dont la mission principale n'est pas effectuée en civile, les vêtements abîmés lors de l'exécution de son service lui seront remboursés.

2/ QUALIFICATIONS

- ☑ Création de 20 qualifications D opérationnelles suivant une répartition.
- ☑ Valorisation du cadre d'organisation avec le réajustement de 48 qualifications D pour les notations 2019.
- ☑ Mise en place d'un REX après la commission de notation 2019.

3/ CARRIÈRE

- ☑ Les agents de plus de 50 ans pourront, s'ils le demandent, effectuer un bilan santé extérieur à l'entreprise, qui sera pris en charge financièrement et aura lieu pendant le temps de travail.
- ☑ Mise en place d'un bilan d'orientation pour les agents de plus de 45 ans.
- ☑ Réflexion en cours sur la création d'une branche sûreté, avec maintien périodique de l'IPA et ICPA hors Direction de la sûreté.

4/ QUALITÉ DE VIE AU TRAVAIL

- ☑ Grande période de travail : programmation plafonnée à une GPT de six jours mensuels.
- ☑ Attribution annuelle d'un RU.
- ☑ Programmation des VT à M-1.
- ☑ Pilotage pour le don de jours de congés.

- ☑ Pas de déclenchement de TQ négatif sur les journées formation organisées par l'UDSUR, mesure nationale à application immédiate en 2019.
- ☑ Création d'audits territoriaux sur chaque DZS dès 2019, avec participation des délégués syndicaux sur les sujets locaux :
 - régularité et homogénéité des horaires ;
 - mise en qualité des programmations et optimisation des RU en les accolant aux RP simple ou double ;
 - régularité de l'attribution des samedis et dimanches ;
 - covoiturage, acheminement, rapatriement en cas de dépassement inopiné ;
 - notification par écrit de la motivation des changements de service ;
 - amélioration du pilotage des agents lors des programmations de formations ;
 - transparence sur le planning prévisionnel des agents, mais aussi le réel, afin de pouvoir mettre en valeur le nombre de changements de service ;
 - processus de travail au niveau des DZ par la mise en place des formations pendant les heures de service des agents.

5/ GRH 00657

- ☑ La DDS souhaite l'actualisation du GRH 00657 en 2019. Les organisations syndicales signataires – CFDT et UNSA – seront reçues prochainement.

La DDS a pris dans l'urgence un certain nombre de mesures en un mois, alors que depuis des années elle balayait nos revendications d'un revers de main. La principale crispation concerne encore le modèle économique de la sûreté. La DDS comme le secrétaire général renvoient l'un comme l'autre la balle au législateur. Ils oublient que c'est bien eux qui ont proposé ce modèle en 2014 lors de la création du GPF ! ●

LA SEULE RÉPONSE DE LA DIRECTION À CE MAL-ÊTRE A ÉTÉ LA MISE EN PLACE DE LA D2I POUR L'AGENT SUGE

Le mouvement dit *des brassards jaunes de décembre* démontre le ras-le-bol des agents. Suite à ce mouvement et après avoir méthodiquement déconsidéré les organisations syndicales, la DDS fait marche arrière et convie les syndicats en début d'an-

née à plusieurs rencontres. La DDS fut contrainte de prendre en compte quelques requêtes des cheminots SUGE au travers de mesures minimales. ●

LA CFDT CONTINUERA D'ŒUVRER POUR FAIRE ÉVOLUER CE MODÈLE ET AVOIR UNE SÛRETÉ PRÉSENTE LÀ OÙ CELA EST NÉCESSAIRE.

→ L'OUVERTURE À LA CONCURRENCE DES TER & TET

LE POINT PAR RÉGION

Le 14 juin dernier, les parlementaires ont voté à une écrasante majorité le nouveau pacte ferroviaire. La CFDT Cheminots a combattu cette loi sans hésitation. Elle a toujours affirmé qu'elle n'est pas favorable à l'ouverture à la concurrence, mais malheureusement, celle-ci devient désormais une réalité avec laquelle le corps social cheminot devra composer. Analyse.

Texte **Pascal Lanzillotti, Sébastien Mariani, Fabrice Chambelland & Benoît Riody** | Infographies **CFDT Cheminots**

C'est la raison pour laquelle la CFDT Cheminots a cherché par tous les moyens à amoindrir les effets néfastes de la loi en défendant des garanties pour les salariés en cas de transferts de personnel. À l'inverse, le positionnement de certaines grandes organisations syndicales qui refusent toujours de participer à toute négociation de garanties nouvelles pour les salariés dans le cadre de l'ouverture à la concurrence est particulièrement dangereux.

COMME ELLE LE FAIT DEPUIS 2017, LA CFDT CONTINUERA À DÉFENDRE SES NOMBREUSES REVENDICATIONS EN FAVEUR D'UN VÉRITABLE BOUCLIER SOCIAL FACE À CE NOUVEAU MODÈLE ÉCONOMIQUE.

TRAINS D'ÉQUILIBRE DU TERRITOIRE (TET)

Les récentes décisions du gouvernement concernant l'appel à candidatures pour les lignes TET Nantes → Lyon et Nantes → Bordeaux dès 2020 pour une mise en service en 2022 illustrent le rapprochement de cette échéance.

TRAINS EXPRESS RÉGIONAUX (TER)

À partir de décembre 2019, la mise en concurrence sera au choix des régions et deviendra obligatoire dès décembre 2023. Compte tenu des procédures, les premiers trains de la concurrence ne devraient pas rouler avant 2021-2022.

UNE OUVERTURE À LA CONCURRENCE QUI INTERROGE

Les premiers lots devant être transférés sont les axes les plus rentables. Les capitaux générés profiteront à des groupes étrangers et le contribuable devra assurer le financement des petites lignes dites non rentables. Nous vous proposons de faire un point par région sur ce dossier d'importance. ●

BRETAGNE

- ↪ **Date de renouvellement :** 1^{er} janvier 2019.
- ↪ **La négociation de la convention a pris du retard. Un protocole d'accord est en cours d'élaboration.** ●

PAYS DE LA LOIRE

- ↪ **Date de renouvellement :** 1^{er} janvier 2018.
- ↪ **Durée :** six ans avec revoyure en 2020.
- ↪ **Dispositions d'ouverture à la concurrence :** au plus tôt au service annuel 2021 et sous réserve que la législation nationale l'autorise, l'ouverture à la concurrence des services ferroviaires peut se faire par le retrait d'une partie du service compris dans le périmètre de la convention qui pourrait faire l'objet d'une procédure de mise en concurrence. Il sera recherché un lot pertinent pouvant aller jusqu'à un volume d'offre commerciale à détacher de 1,5 million de Tkm annuels, soit 10 % maximum du volume annuel total de la convention. Un périmètre géographique et volumétrique comprenant plusieurs lignes de l'offre de transport théorique est arrêté entre les parties. Ce périmètre, dans l'hypothèse où l'exploitation serait assurée par un autre opérateur que SNCF Mobilités, ne portera pas atteinte aux conditions d'exécution du service sur le reste du réseau exploité par SNCF Mobilités, ni à l'équilibre financier de la convention.
- ↪ **Observations :** afin de permettre la mise en œuvre effective de cette disposition, SNCF Mobilités fournit dans des délais compatibles, sur demande de la région, les informations nécessaires au lancement de la consultation dont elle dispose concernant le périmètre retenu pour la mise en concurrence, notamment l'ensemble des données techniques afférentes à l'exploitation, transmissibles sans porter atteinte au secret industriel et commercial de l'exploitant dans le respect des dispositions du Code des relations entre le public et l'administration. ●

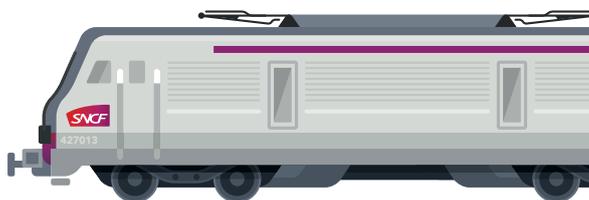
**GRAND EST**

- **Date de renouvellement :**
1^{er} janvier 2017.
- **Durée :** huit ans avec clause de revoyure à mi-mandat.
- **Dispositions d'ouverture concurrence :** expérimentation au plus tôt le 1^{er} janvier 2021. Afin de ne pas porter atteinte aux conditions de production sur le reste du réseau et à l'équilibre financier de la convention, le lot ne devra pas excéder un volume de 3 millions de Tkm annuels, soit 10 % du volume annuel total de la convention.
- **Identification d'un périmètre du service opéré par SNCF Mobilités qui pourrait faire l'objet d'un appel d'offres :** un périmètre géographique et volumétrique comprenant plusieurs lignes de la desserte théorique sera arrêté entre les parties.
- **Observations :** la convention prévoit également la possibilité de proposer à la concurrence la réactivation d'une ou plusieurs petites lignes, dont l'exploitation a été suspendue avant l'entrée en vigueur de la convention ou maintien d'une ou plusieurs petites lignes dont la pérennité à court ou moyen terme ne serait plus assurée. ●

**AUVERGNE
RHÔNE-ALPES**

- **Date de renouvellement :** 1^{er} janvier 2017.
- **Durée :** six ans avec effet rétroactif au 1^{er} janvier 2017.
- **Dispositions d'ouverture concurrence :** la convention fait état d'une éventuelle mise en concurrence de l'exploitation de la ligne Saint-Gervais → Vallorcine et de l'Ouest lyonnais, sans en préciser le calendrier. Possibilité de reprise en gestion directe des lignes entièrement routières.
- **Observations :** cette AO, qui était l'une des plus virulentes, ne proposerait qu'une part minimale des lots à l'ouverture à la concurrence. Cela n'a pas empêché le président de cette région de lancer un appel d'offres pour la révision et la modernisation de 16 rames TER 2N, marché attribué à une entreprise régionale, ACCIM, pour un montant de 24 M€. La question se pose des règles conventionnelles collectives applicables dans ce cas limite entre convention collective ferroviaire et convention collective métallurgie (la CFDT avait obtenu un champ d'application de la CCN ferroviaire le plus extensif possible sur la notion de maintenance du matériel roulant). ●





HAUTS-DE-FRANCE

⇒ Date de renouvellement : 1^{er} janvier 2025 pour le Nord-Pas-de-Calais et 1^{er} janvier 2019 pour la Picardie. La nouvelle convention unique intégrant la Picardie sera normalement finalisée fin juin 2019. ●

CENTRE-VAL DE LOIRE

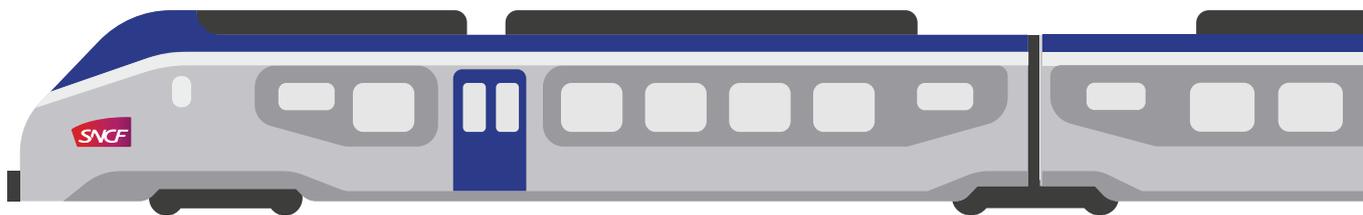
⇒ Date de renouvellement : 1^{er} janvier 2021.
 ⇒ Durée : -
 ⇒ Dispositions d'ouverture concurrence : pas d'information connue à ce stade. ●

NOUVELLE AQUITAINE

⇒ Date de renouvellement : 1^{er} janvier 2019. Protocole jusqu'au 30 avril 2019, puis convention avec effet rétroactif.
 ⇒ Durée : six ans, avec possibilité de prolongation de un à deux ans.
 ⇒ La région a défini cinq lots géographiques sur son territoire. La convention prévoit pour chaque lot la mise en place d'un cahier des charges « permettant de convenir entre les parties d'une ambition partagée en particulier en matière de développement d'offre ». SNCF Mobilités procédera ensuite à des travaux de refonte sur un premier lot géographique qui aura été défini par la région. Elle s'engage à maintenir ce lot dans le périmètre de la convention jusqu'en 2024. En clair, à partir du moment où SNCF Mobilités s'engage à travailler sur une refonte des services avec pour objectif un accroissement de l'offre de 5 à 8 % de Tkms, le lot n'est pas mis en concurrence. Dans le cas contraire, si SNCF Mobilités ne souhaite pas travailler sur un lot, la région se réserve la possibilité d'ouvrir à la concurrence jusqu'à deux lots géographiques.
 ⇒ La convention semble relativement protectrice puisqu'elle prévoit que les cinq lots restent dans la convention jusqu'en 2024 si SNCF Mobilités travaille à un développement de l'offre de 5 à 8 % de Tkms. ●

OCCITANIE

⇒ Date de renouvellement : 1^{er} janvier 2018.
 ⇒ Durée : huit ans, avec clause de revoyure en 2021 (rétroactif au 1^{er} janvier 2018).
 ⇒ Dispositions d'ouverture concurrence : pas de clause d'ouverture à la concurrence.
 ⇒ Observations : récemment, Carole Delga, présidente de la région déclarait que « c'est déjà un bazar pas possible, la SNCF n'est pas suffisamment bien organisée. Si en plus vous rajoutez un acteur... ». ●



BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ

- **Date de renouvellement** : 1^{er} janvier 2018.
- **Durée** : huit ans, avec clause de revoyure en cas de modification du type de matériel roulant.
- **Dispositions d'ouverture concurrence** : la convention prévoyait à l'origine une clause d'ouverture à la concurrence limitée à 11 % de l'offre de transport sur les OD Dijon → Besançon ou Belfort → Besançon. « *En fonction des textes à intervenir, une concertation approfondie avec les organisations syndicales cheminotes, les représentants des usagers et SNCF Mobilités sera organisée par la région sur la perspective d'une anticipation de l'ouverture à la concurrence de certaines lignes du périmètre de la convention. Sous réserve d'un résultat positif de cette concertation et d'une analyse favorable des conséquences administratives, techniques et budgétaires de cette problématique, un avenant à la présente convention pourra être adopté par délibération du Conseil régional* ».
- **Observations** : les dissensions politiques et les interventions syndicales, notamment de la CFDT, ont permis d'éviter une ouverture à la concurrence programmée de 11 % de l'offre. Mais il faut rester vigilant ! ●

PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR

- **Date de renouvellement** : 1^{er} janvier 2017. La nouvelle convention prévoit le découpage en six lots. L'AOT envisage une ouverture à la concurrence jusqu'à un tiers des lots (2 sur 6), sans aucune indemnisation pour SNCF Mobilités. L'objectif est de lancer les appels d'offres en 2020 pour une signature des contrats en 2021 et une mise en exploitation avec le nouvel exploitant (ou pas) fin 2022.
- **Dates d'ouverture à la concurrence TER des deux premiers lots** :
 - ① TER Interville Nice → Marseille dès 2023
 - ② TER Côte d'Azur + Nice → Tende dès 2025.
- Après plus de deux ans de litiges entre la région Provence-Alpes-Côte d'Azur et SNCF Mobilités portant sur les coûts et le cadre juridique de l'exploitation des services TER, les négociations ont repris en octobre 2018, débouchant sur la nouvelle convention. C'est dans cette région que la volonté d'ouverture à la concurrence est la plus affirmée, avec possibilité d'ouverture d'un tiers des lots à la concurrence sans contrepartie pure SNCF Mobilités. Reste le montant du contentieux de 180 M€ à régler, pour lequel SNCF Mobilités n'a pas l'intention de passer l'éponge. ●

→ LES NÉGOCIATIONS EN COURS

CONVENTION COLLECTIVE NATIONALE DU FERROVIAIRE : OÙ EN SOMMES-NOUS ?

À l'issue des négociations et de la signature de l'accord de branche de la CCN relatif à la formation professionnelle du 6 juin 2017, l'agenda social de branche comportait encore trois thèmes de négociation : classifications & rémunérations, prévoyance et droit syndical. Cet agenda de principe a été fortement remodelé suite à la promulgation de la loi *Pour un nouveau pacte ferroviaire* du 27 juin 2018. **Point d'étape.**

Texte **Pascal Couturier** | Photo **Freepik & DR**

La CFDT considère que la norme sociale posée par la convention collective nécessite un engagement fort du patronat et de l'État. Ce dernier ne peut réduire son action à un strict désengagement sans concourir à l'établissement d'une norme sociale de haut niveau relevant du domaine conventionnel.

UN RAPPORT D'EXIGENCE ÉLEVÉ

Lors de la table ronde du 15 juin 2018 entre l'État, le patronat et les organisations syndicales, la CFDT a revendiqué et obtenu un relevé de décisions signé par la ministre des Transports permettant de cadrer les enjeux et les thèmes de la négociation de branche. Lors de cette même table ronde, un calendrier prévisionnel des négociations sociales a été élaboré. Cet agenda social remanié est composé de trois contenus :

- ☑ l'agenda social de branche initial ;
- ☑ les thèmes de négociations confiées à la branche par le législateur ;

- ☑ les thèmes supplémentaires qui ont été actés lors de la table ronde tripartite du 15 juin.

CLASSIFICATIONS & RÉMUNÉRATIONS

Les négociations de l'accord relatif aux classifications et rémunérations de branche ont débuté en septembre 2017 pour être suspendues en mars 2018 en raison du conflit. Avec l'ouverture à la concurrence, ce volet est au cœur de la nécessaire régulation pour éviter un dumping social entre les différents opérateurs.

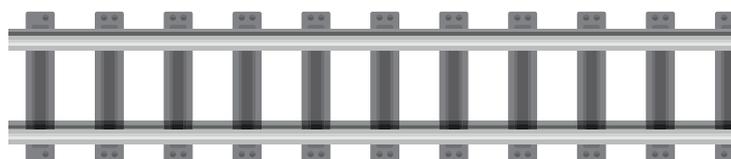
La CFDT Cheminots a rappelé sa volonté de doter les cheminots de la branche d'un système de classification des emplois lisible, juste et équitable, associé à des rémunérations minimales de branche, attractives et valorisantes, intégrant une notion de parcours métier et prenant en compte l'ancienneté dans la branche.

DROIT SYNDICAL

La CFDT considère que le développement économique et le progrès social sont les deux pierres angulaires de la bonne santé d'une entreprise.

Il est donc indispensable de promouvoir le dialogue social au sein de la branche ferroviaire. Ce dialogue social doit s'appuyer notamment sur

DURANT LES NÉGOCIATIONS, LA CFDT A TRANSMIS UNE PARTIE DU PROJET D'ACCORD QU'ELLE A CONSTRUIT ET QUI PRÉVOIT DES DROITS NOUVEAUX POUR LES SALARIÉS DE LA BRANCHE, COMME UN TREIZIÈME MOIS, UNE PRISE EN COMPTE DE L'ANCIENNETÉ DE BRANCHE, UNE PRIME DE VACANCES, UNE JUSTE RÉMUNÉRATION DU TRAVAIL LE DIMANCHE ET LES JOURS FÉRIÉS, ETC.



LA CFDT REVENDIQUE UNE PROTECTION SOCIALE POUR TOUS

Compte tenu des spécificités des métiers ferroviaires, dont une partie nécessite des habilitations particulières et comporte une pénibilité avérée, la protection sociale revêt une importance particulière et comporte un enjeu de cohésion sociale très fort pour les salariés de la branche ferroviaire.

1/ Un régime spécial d'assurance maladie de base porté par la Caisse de prévoyance et de retraite du personnel de la SNCF (CPRP).

Cette mesure nécessite de rénover le périmètre et les missions de la CPRP en lui donnant de nouvelles perspectives et une pérennité sur les activités de prévoyance et d'assurance maladie. Conformément aux engagements que la CFDT a obtenus de l'État en juin 2018, le gouvernement vient de diligenter

une mission à l'Inspection générale des affaires sociales (IGAS) pour examiner la faisabilité et les conditions de mise en œuvre de cette mesure.

2/ Un régime complémentaire obligatoire avec une prise en charge majoritaire par l'employeur.

Si les contractuels bénéficient d'un dispositif de santé et prévoyance, aujourd'hui encore, les cheminots au statut font partie des 4 % de salariés en France qui ne bénéficient pas du droit à une mutuelle santé & prévoyance prise en charge par l'employeur.

Pour la CFDT, il s'agit d'une inégalité à laquelle il convient de mettre un terme et qui représente un potentiel important de gain de pouvoir d'achat pour ces agents. ●



une meilleure connaissance du rôle des représentants du personnel, sur une mise à disposition de moyens leur permettant d'exercer leur mandat dans des conditions satisfaisantes et sur un dispositif de gestion de leurs compétences et de leur évolution professionnelle.

THÈMES DE NÉGOCIATIONS CONFIAÉS PAR LE LÉGISLATEUR À LA BRANCHE

- ✔ les modalités de transfert du personnel ;
- ✔ les garanties autres que celles prévues par la loi et dont continueraient à bénéficier les salariés transférés. ☺☺☺



L'ÉCHEC DES NÉGOCIATIONS SUR LE TRANSFERT DU PERSONNEL EN CAS DE PERTE D'UN MARCHÉ PAR LA SNCF

Les négociations de l'accord relatif aux modalités de transfert du personnel engagées en septembre 2018 se sont finalement achevées par un échec en décembre dernier. Malgré la prise en compte de plusieurs revendications et propositions issues directement du contre-projet d'accord transmis par la CFDT, le Conseil national a jugé que les conditions n'étaient pas réunies pour que la CFDT puisse apposer sa signature sur cet accord. Entre autres, il ne respectait pas le principe du volontariat que nous avons défendu (*voir l'encadré ci-contre*).

QUE SE PASSE-T-IL À DÉFAUT D'ACCORD ?

La loi prévoit qu'un décret supplétif fixant ces modalités soit promulgué par l'État dans un délai de neuf mois suivant la promulgation de la loi.

Concernant plus spécifiquement les négociations de l'accord relatif aux autres garanties dont bénéficieraient les salariés transférés, celles-ci n'ont pas encore débuté.

La loi a fixé un délai de 18 mois à compter de sa promulgation pour parvenir à un accord. Dans le cas contraire, le législateur n'a prévu aucun dispositif supplétif.

**LE CONTENU DE CET ACCORD
SERA EXTRÊMEMENT PROTÉIFORME
ET EMPORTERA DE NOMBREUSES THÉMATIQUES
COMME L'ACCÈS AU LOGEMENT, L'ACTION
SOCIALE, LES FACILITÉS DE CIRCULATION, ETC.
LA CFDT CHEMINOTS A D'ORES ET DÉJÀ FAIT
CONNAÎTRE AU PATRONAT ET AUX POUVOIRS
PUBLICS SON NIVEAU D'EXIGENCE POUR
CHACUNE D'ENTRE ELLES.**

LES THÈMES DE NÉGOCIATION ACTÉS LORS DE LA TABLE RONDE TRIPARTITE DU 15 JUIN 2018

EXTENSION DU CHAMP DE LA CCN

La démarche engagée par les pouvoirs publics visant à réduire le nombre de branches et à favoriser leur regroupement concerne notamment les branches de la restauration ferroviaire, de la maintenance ferroviaire et des voies ferrées d'intérêt local (VFIL), qui pourraient être regroupées avec les activités de transport ferroviaire.

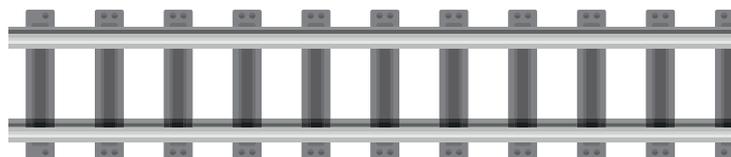
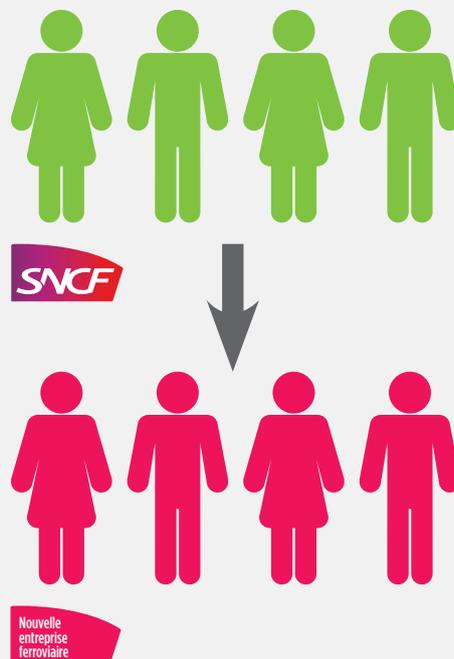
Lors de la table ronde, il a été acté que ce processus serait engagé au moment où les négociations des différents chapitres de la CCN auront été achevées.

EN SIGNANT, L'UNSA IMPOSE

La décision de l'UNSA de signer le volet sur le transfert du personnel en l'état ne sera pas sans conséquence pour les agents.

- 1/ Une utilisation extensive par l'entreprise reprenue de l'activité, de la sous-traitance et la possibilité de potentiels transferts ultérieurs vers ces sous-traitants. Cela ouvrirait la porte à des situations de contournement de cet accord et plus largement de notre CCN et des garanties inscrites dans la loi. Ce risque doit être couvert par une disposition légale que la CFDT a revendiquée auprès du gouvernement, notamment dans le cadre de la loi d'orientation des mobilités (LOM). La CFDT a proposé un amendement à la loi sur ce sujet.**

- 2/ Le refus catégorique du patronat de mettre en place une période transitoire de cinq ans durant laquelle les transferts seraient**



DES RISQUES AUX CHEMINOTS

exclusivement effectués sur la base du volontariat. Cette proposition que la CFDT avait faite aurait permis une application progressive du dispositif, laissant notamment le temps de stabiliser le cadre social de la branche ferroviaire.

3/ Des dispositions techniques voulues par le patronat qui favorisent le recours au transfert obligatoire. Les propositions de la CFDT auraient permis de maximiser le recours au volontariat. ●

LA NÉGOCIATION A ÉTÉ TRÈS DÉFAVORISÉE PAR DES DÉLAIS EXTRÊMEMENT CONTRAINTS ET LA NON-PARTICIPATION DE DEUX ORGANISATIONS SYNDICALES MAJORITAIRES AUX REVENDICATIONS ET AUX DISCUSSIONS.



AUTRES ENGAGEMENTS ENTÉRINÉS LORS DE LA TABLE RONDE

Pour la CFDT, certains engagements repris dans le relevé de conclusions de la table ronde du 15 juin ont pleinement vocation à être transposés au sein d'un accord de branche spécifique. C'est le cas notamment de la solidarité de branche et la sécurisation des parcours professionnels pour lesquelles la CFDT revendique un chapitre spécifique qui assure qu'un salarié dont le poste a été supprimé ou doit être supprimé à un horizon prévisible se voie proposer tout poste correspondant à sa qualification au sein de la branche, dans le même bassin d'emploi ou, à défaut, dans d'autres bassins d'emploi.

De même, le droit à un retour dans l'entreprise d'origine sous certaines conditions pour les salariés ayant effectué une mobilité volontaire vers une autre entreprise de la branche pourrait être renforcé dans ce cadre et étendu aux salariés sous contrat de droit privé.

Cet accord doit donc être un instrument de sécurisation de la mobilité et des parcours professionnels. Il s'agit clairement d'un enjeu majeur qui viendra renforcer et redynamiser la notion de sécurité de l'emploi en l'étendant vers toute la branche.

PLUSIEURS ÉLÉMENTS EXOGÈNES ISSUS D'ÉVOLUTIONS LÉGISLATIVES PARALLÈLES SONT VENUS PERCUTER NOTRE AGENDA SOCIAL DE BRANCHE

Il s'agit à titre d'exemple des nouvelles dispositions contenues dans la loi *Pour la liberté de choisir son avenir professionnel*, promulguée le 5 septembre 2018, qui nous imposent de revenir sur le contenu de notre accord de branche relatif à la formation professionnelle.

UN TRAVAIL DE LONGUE HALEINE

La fondation de la nouvelle branche ferroviaire plusieurs décennies après les autres secteurs professionnels de la même dimension, la complexité des sujets et l'intérêt de transposer à la branche certains droits ou dispositifs hérités du Groupe public ferroviaire font de la négociation de branche un travail colossal dans lequel la CFDT Cheminots est pleinement investie avec en perspective l'échéance imposée par le législateur de l'ouverture à la concurrence à compter de 2020. ●





MUTUELLE N°1 DES CHEMINOTS



91%
**DES ADHÉRENTS
RECOMMANDENT
LA MUTUELLE MGC***

* Résultats de l'enquête de satisfaction adhérents menée par INIT en novembre 2018 sur un échantillon représentatif de 800 personnes

Ensemble partageons l'énergie mutualiste !



La Mutuelle Générale des Cheminots (MGC) est soumise aux dispositions du Livre II du Code de la Mutualité. N° SIREN 775 678 550.
Siège social : 2 et 4 place de l'Abbé G. Hénocque 75013 Paris.

La MGC est soumise au contrôle de l'Autorité de contrôle prudentiel et de résolution (ACPR), située 4 Place de Budapest - CS 92459 - 75436 Paris Cedex 09