

#60 / 2020 1,60 €

Le cheminot Cfdt: de France

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

DANS CE NUMÉRO

PARMI NOS DERNIÈRES COMMUNICATIONS | 4

DOSSIER SUR LES ACTIONS DE LA CFTD POUR L'APRÈS-CRISE | 6



**APRÈS LA CRISE SANITAIRE,
COMMENT RECONSTRUIRE
PAR LE DIALOGUE SOCIAL ?**



ÉDITO

Thomas Cavel,
secrétaire général de la CFDT Cheminots

LA CFDT CHEMINOTS L'AVAIT DIT, DÈS LE MOIS D'AVRIL, APRÈS LA PREMIÈRE VAGUE DE LA CRISE SANITAIRE : LA FACTURE SOCIALE N'ALLAIT PAS TARDER À ÊTRE POSÉE SUR LA TABLE

La rentrée l'a confirmé. Selon l'INSEE, ce sont **plus de 715 000 emplois qui ont été détruits** au premier semestre. À ce triste décompte il faut ajouter tous ceux – souvent les plus précaires – qui, arrivés en fin de contrat, se retrouvent sans ressources. **Le ferroviaire, évidemment, n'est pas épargné.** La sidérurgie ou l'automobile sont très fortement touchées par la crise sanitaire, ce qui entraîne mécaniquement **un effet domino sur le fret ferroviaire**, dont le plan de transport est en retrait d'environ 25 %. Les projections modélisées pour 2021 confirment un repli durable de l'activité à moins 15 %. Quoiqu'un peu préservée durant l'été, **la fréquentation des TGV marque désormais un recul très fort**, en raison notamment d'une clientèle affaires, qui est la grande absente depuis la rentrée. La crise sanitaire réinterroge aujourd'hui les modèles économiques et les pratiques professionnelles. L'essor du **télétravail** et le développement des téléconférences pourraient déborder cette crise au risque de **compromettre définitivement le retour d'une partie de la clientèle professionnelle.** Les réductions d'offres suivant une moindre demande sont déjà une réalité, avec des prévisions de **moins 25 % sur certains axes.** Les trains du quotidien ne sont pas épargnés par cette baisse de fréquentation, qui se situe en moyenne à moins 30 %. Si pour l'instant les régions politiques ont fait le choix de maintenir le niveau de l'offre, celles-ci vont subir un effet rebond très important en matière de recettes sur 2021 et il est à craindre que certaines décisions de réduction interviennent **à l'issue des élections régionales** sur fond d'une crise sanitaire qui s'enracine dans la durée.

Les activités internationales souffrent depuis le début de cette crise sanitaire et plusieurs entreprises comme **Eurostar, Thalys ou Thello** sont dans une situation dramatique. Cette baisse des trafics emporte fatalement **de lourdes conséquences pour Réseau**, qui subit de plein fouet la pure et fragile logique malthusienne de l'équilibre économique du secteur ferroviaire. La diminution des plans de transport réduit, en effet, **les recettes au titre des péages** de l'accès à l'infrastructure pour Réseau. Quant au fonds de concours, il ne sera que très faiblement alimenté

en 2020. Dans une stratégie de recherche de financements pour compenser les pertes, des perspectives de **cession d'actifs** sont d'ores et déjà engagées. Là encore, c'est une illustration du paradoxe – maintes fois évoqué – d'un système ferroviaire en crise, dont l'avenir s'inscrit pourtant dans **une logique de développement durable et de transition énergétique.** Ce numéro du *Cheminot de France* fait le point sur les actions de la CFDT Cheminots pour reconstruire, après la crise sanitaire, par le dialogue social. Les chantiers sont nombreux, mais **l'énergie de la CFDT Cheminots** est immense pour trouver les bonnes solutions. ●

en 2020. Dans une stratégie de recherche de financements pour compenser les pertes, des perspectives de **cession d'actifs** sont d'ores et déjà engagées. Là encore, c'est une illustration du paradoxe – maintes fois évoqué – d'un système ferroviaire en crise, dont l'avenir s'inscrit pourtant dans **une logique de développement durable et de transition énergétique.** Ce numéro du *Cheminot de France* fait le point sur les actions de la CFDT Cheminots pour reconstruire, après la crise sanitaire, par le dialogue social. Les chantiers sont nombreux, mais **l'énergie de la CFDT Cheminots** est immense pour trouver les bonnes solutions. ●

LES PROFESSIONNELS DES TRANSPORTS PUBLICS NOUS FONT CONFIANCE. ET POURQUOI PAS VOUS ?

ASSURANCE VIE PRO

DES GARANTIES PENSÉES POUR VOS MÉTIERS

- ▶ ASSISTANCE PSYCHOLOGIQUE
- ▶ SECOURS-AGRESSION
- ▶ PROTECTION JURIDIQUE PROFESSIONNELLE

À PARTIR DE 27 €* PAR AN

Retrouvez nos offres sur gmf.fr/entreprises-publicques

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



ASSURÉMENT HUMAIN



Camille, conductrice de train.

GMF 1^{er} assureur des Agents du Service Public : selon une étude Kantar TNS SoFia de mars 2020.

* Tarif TTC au 1^{er} avril 2020 pour un paiement en une fois (hors Guyane et hors droit d'entrée de 1,52 € TTC pour un 1^{er} contrat GMF).

Les conditions, garanties et limites de notre contrat VIE PRO ainsi que les conditions de nos offres sont disponibles en agence GMF. Les Conditions Générales et les Conventions d'assistance de ce contrat sont consultables sur 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.

GMF ASSURANCES - Société anonyme au capital de 181 385 440 euros entièrement versé - Entreprise régie par le Code des assurances - R.C.S. Nanterre 398 972 901 - Siège social : 148 rue Anatole France - 92300 Levallois-Perret.

Covéa Protection Juridique - Société anonyme d'assurance au capital de 88 077 090,60 euros entièrement versé - Entreprise régie par le Code des assurances - 442 935 227 R.C.S. Le Mans APE 6512Z - Siège social : 33 rue de Sydney - 72045 Le Mans Cedex 2.

Cfdt: FGTE CHEMINOTS

5, rue Pleyel - 93200 Saint-Denis
01 76 58 12 21
www.cfdtcheminots.org
contact@cfdtcheminots.org
CFDT-Cheminots-Officiel
[@cfdtcheminots](https://twitter.com/cfdtcheminots)



Le Cheminot de France
#60 / 2020
N° CPPAP : 0722 S 07026

Directeur de la publication
THOMAS CAVEL
Directeur adjoint de la publication
SÉBASTIEN MARIANI

Rédacteur en chef
ALI BENHADJBA

Premier rédacteur-graphiste
ANTONIO TUDOR

Crédits photo
CFDT, DR, FREEPIK & FLATICON

Imprimé en France par
L'ARTÉSIENNE

PHOTO COUVERTURE © FREEPIK
CE NUMÉRO COMPREND UNE PUBLICITÉ
GMF EN PAGE 3 ET UNE PUBLICITÉ MGC
EN 4^E PAGE DE COUVERTURE





EN BREF

PARMI NOS DERNIÈRES COMMUNICATIONS



SÛRETÉ FERROVIAIRE

L'AMBITION DE LA NOUVELLE DIRECTION

La CFDT a participé à une réunion d'information avec le directeur de la Sécurité le 13 octobre dernier. Les points abordés ont porté sur le projet *Tous SNCF*, sur les évolutions législatives, sur la feuille de route 2020-2021 et sur l'évolution des PCNS.



ALLER PLUS LOIN
<https://bit.ly/2J3U14E>

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

UNE ÉQUIPE RENOUVELÉE

L'Assemblée générale de la CFDT Cheminots a eu lieu les 30 septembre et 1^{er} octobre par voie numérique.



ALLER PLUS LOIN
<https://bit.ly/34ojf1A>

FOYERS, HÔTELS & LOCAUX DE COUURE

LA CFDT INTERVIENT POUR LES ASCT !

Les difficultés rencontrées par les ASCT pour se restaurer lors de leurs journées de service et particulièrement lors des RHR et des coupures ont été à l'origine de très nombreuses interventions et actions de la CFDT depuis le début de la crise sanitaire.



ALLER PLUS LOIN
<https://bit.ly/37EwXMM>

SANTÉ & PRÉVOYANCE DES CONTRACTUELS

VOTRE MUTUELLE : CE QU'IL FAUT SAVOIR

La gestion de la mutuelle Humanis est saine. Néanmoins, une hausse mensuelle de la cotisation sera à noter. Elle représentera en pratique une augmentation limitée de 4 € à 7 € pour un agent seul et de 7 € à 10 € pour un agent en famille.



ALLER PLUS LOIN
<https://bit.ly/31GU1JL>

SANTÉ

VACCINEZ-VOUS CONTRE LA GRIPPE

Une campagne inédite de vaccination est lancée dans toute la France. Agents du cadre permanent & contractuels, les cabinets médicaux SNCF vous accueillent sur rendez-vous. Vous pouvez vous faire vacciner contre la grippe gratuitement.



ALLER PLUS LOIN
<https://bit.ly/3mkLWjm>

DROIT INDIVIDUEL À LA FORMATION

ME FORMER, OU TRANSFÉRER MES HEURES ?

Sans action de votre part, vos heures de formation seront perdues ! Trouvez dans ce tract le décryptage des deux possibilités valables jusqu'au 31 décembre 2020.



ALLER PLUS LOIN
<https://bit.ly/2HxZUIJ>

ERMONT

ARRIVÉE DES TITRES-RESTAURANT

Sollicitée par des agents du site d'Ermont, la CFDT a pris connaissance de tous les éléments en venant à leur rencontre. Aucun cheminot ne doit se trouver sans solution de restauration ! Une nouvelle fois, la CFDT a obtenu gain de cause.



ALLER PLUS LOIN
<https://bit.ly/35zrMeq>

TÉLÉTRAVAIL

POUR UN NOUVEL ACCORD

Nouveau pour certains, apprécié ou redouté, cette forme d'organisation pourrait s'imposer progressivement et durablement. Il est donc urgent de repenser le télétravail et négocier les équilibres (vie pro et vie perso, financier, maintien du collectif, etc.).



ALLER PLUS LOIN
<https://bit.ly/2J4yD8f>

→ LA CFDT CHEMINOTS, PROACTIVE

COMMENT RECONSTRUIRE PAR LE DIALOGUE SOCIAL ?

Une crise économique inédite : la pandémie de Covid-19 a de lourdes répercussions sociales et économiques sur les entreprises de la branche ferroviaire, qui sont durement touchées. Le secteur ferroviaire n'est bien évidemment pas le seul à souffrir. Le transport aérien est l'exemple le plus criant d'une situation économique et sociale particulièrement difficile.

Tour d'horizon complet de l'état des négociations.

Texte Sébastien Mariani

es annonces de plans sociaux ont été effectuées chez Air France et Airbus au début du mois de juillet et, lors de la commission paritaire nationale du 8 juillet, la CFDT Cheminots a demandé à l'organisation patronale UTP et aux entreprises de la branche ferroviaire, dont le Groupe SNCF, de s'inscrire dans une démarche de solidarité vis-à-vis des salariés du secteur aérien. La crise sanitaire ayant généré un retard important dans les recrutements prévus dans le ferroviaire en 2020, la CFDT a notamment demandé d'intégrer dans les plans de rattrapage qui vont être mis en place au sein des entreprises des passerelles avec les salariés de l'aérien afin que des personnes qui vont perdre leur emploi puissent être recrutées au sein de la branche ferroviaire. Ces besoins seront plus importants au niveau de la province, Air France étant en capacité de proposer plus de solutions sur Roissy.

Une autre problématique particulièrement douloureuse s'annonce sur le front de l'emploi des jeunes arrivant sur le marché du travail. Sur ce point aussi, la CFDT Cheminots souhaite que les entreprises de la branche ferroviaire et notamment la SNCF soient proactives dans la mise en œuvre des dispositifs exceptionnels d'intégration dans l'emploi qui seront déployés dans les mois à venir.

C'est dans ce contexte de situation économique alarmante et sur fond de dialogue social bloqué dans le secteur ferroviaire après la dénonciation dogmatique de l'accord de branche sur les classifications et les rémunérations que la CFDT a été reçue vendredi 26 juin au ministère des Transports par le secrétaire d'État Jean-Baptiste Djebbari.

La CFDT a mis à profit cette entrevue pour porter de nombreuses revendications et défendre avec opiniâtreté la nécessité immédiate d'un plan de relance pour le secteur ferroviaire. ●



SUITE DU TEXTE
EN PAGE 16

LE FRET FERROVIAIRE

EN SITUATION D'URGENCE VITALE

La CFDT Cheminots a tout d'abord alerté le secrétaire d'État sur la nécessité et l'urgence d'une intervention de l'État pour le fret ferroviaire. Les sociétés de fret ferroviaire ont payé un lourd tribut aux crises récentes. Les conséquences sociales et économiques risquent d'être dramatiques.

L'urgence climatique nous impose plus que jamais de réfléchir à l'avenir de ce secteur. La crise sanitaire a largement démontré la pertinence du fret ferroviaire et l'efficacité du service public rendu par les cheminots des différents opérateurs de la branche.

EN FRANCE, LE DÉCLIN DES PARTS MODALES DU FRET FERROVIAIRE SE POURSUIT

La part modale du rail pour le transport de marchandises est de 9 %, contre 18 % il y a 20 ans. Il est essentiel d'agir pour le fret, et cela dès maintenant. Fret SNCF, devenue SAS Fret sans que sa trajectoire économique ou son avenir juridique soient stabilisés paie le prix fort de cette crise. La situation de Fret SNCF est alarmante au niveau de sa trésorerie : les 171,5 Md € de capitaux injectés en début d'année seront quasiment en totalité consommés d'ici la fin d'année.

QUE DEMANDE LA CFDT CHEMINOTS ?

L'État doit intervenir, non seulement dans le cadre d'un plan de relance, mais aussi en activant immédiatement des mesures de sauvegarde. Il faut que les opérateurs de fret puissent passer ce cap décisif si l'État souhaite atteindre l'objectif consistant à doubler la part du rail dans les transports de marchandises d'ici 2030. La CFDT reste vigilante à ce que des partenariats ne puissent vite devenir une filialisation de certaines activités. L'épisode du contrat Kronenbourg nous laisse redouter une filialisation au profit de VFLI, qui va devenir Captrain France. La crise a eu un effet de souffle fort sur le fret et l'association 4F a marqué la nécessité d'avoir un modèle soutenu pour le fret ferroviaire.

IL EST NÉCESSAIRE QUE L'ÉTAT PRENNE DES MESURES FORTES POUR LE FRET FERROVIAIRE !

#1 La gratuité des péages pour tous les opérateurs de fret ferroviaire cette année.

#2 La pérennisation de l'indemnité d'aide au transport combiné, qui est un secteur où les marges de rentabilité sont très faibles.

#3 La mise en place d'un financement fléché vers le wagon isolé, dont le modèle a montré toute sa pertinence durant la crise. Il faut donc le pérenniser avec une compensation d'exploitation.

#4 Des investissements complémentaires pour le fret, conduits notamment dans le cadre du *Green Deal* européen et intégrant notamment le renouvellement du parc wagon et des locomotives.

#5 L'augmentation des capacités du réseau afin de pouvoir accueillir ce trafic fret supplémentaire, ce qui implique notamment un fléchage des fonds du *Green Deal* vers des travaux de contournement des grands nœuds ferroviaires, de rénovation des voies de service et des ITE ainsi que des triages. ●



LE RÉSEAU FERROVIAIRE

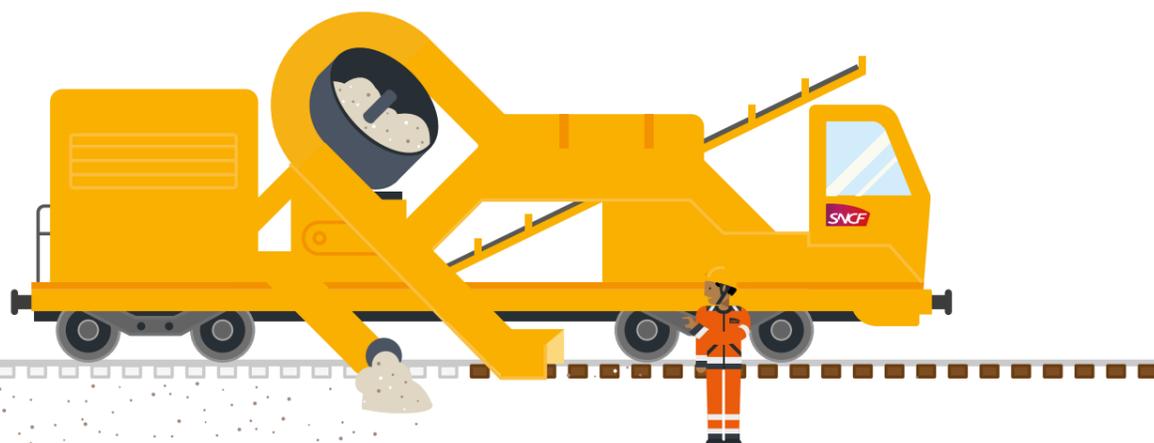
AU CHEVET DE SNCF RÉSEAU POUR DEMANDER AU GOUVERNEMENT DES GARANTIES

SNCF Réseau est le second grand malade de cette crise sanitaire. L'attrition des plans de transport a généré une perte sèche de 600 millions d'euros au titre des péages et la sous-activité n'a été que partiellement amortie par le dispositif de chômage partiel.

La reprise timorée de certains trafics a conduit de surcroît certaines activités voyageurs à réduire leurs plans de transport. Réseau va donc continuer à perdre des péages pour un montant estimé à ce jour à 300 millions d'euros.

LA CRISE A ÉGALEMENT AFFECTÉ SNCF GARES & CONNEXIONS

La SA va perdre un volume important de son chiffre d'affaires en raison notamment de la diminution des loyers et des concessions. La dégradation des comptes de SNCF Réseau va générer une diminution moins forte de la dette que prévue et les 25 milliards d'euros de reprise de dette effectuée par l'État en début d'année seront ainsi obérés par le CFL dégradé de Réseau à hauteur de quasiment 2 milliards d'euros. La CFDT a donc demandé au secrétaire d'État la mise en place d'un plan de soutien immédiat pour Réseau, positionné à un quantum correspondant à la réalité des pertes et mis en place selon des modalités qui devront avoir à l'arrivée les impacts financiers les plus faibles (alimentation du fonds de concours notamment). ●



LE TRANSPORT INTERNATIONAL

BESOIN DE MESURES SPÉCIFIQUES

S'agissant du transport ferroviaire de voyageurs, la CFDT Cheminots est particulièrement intervenue sur la situation des entreprises opérant des trains internationaux, qui ont la caractéristique d'avoir souffert plus tôt et de souffrir plus longtemps en raison notamment de la fermeture des frontières.

Eurostar est obligé de lever un emprunt de 400 millions de livres pour combler son gap de trésorerie. Cet emprunt l'oblige à mettre en place un *business plan* marqué par un plan d'économies très fort qui prévoira, outre des économies opérationnelles, un volet emploi très alarmant. Chez Thello, la direction a présenté en CSE un PSE qui vise à réorienter les activités sur Paris et Lyon afin de se positionner sur le marché TGV en *open access*. Ce PSE prévoit la fermeture des résidences de Dijon et de Nice. 44 salariés seraient déplacés et 14 licenciements sont prévus. ●

LES ACTIVITÉS COMPLÉMENTAIRES

DES CONSOLIDATIONS S'IMPOSENT

Partie intégrante des services à bord, la CFDT a mis en lumière devant le secrétaire d'État la situation de la restauration ferroviaire, qui est également très impactée par la crise sanitaire sur fond d'appel d'offres.

La CFDT Cheminots a plaidé pour une branche ferroviaire renforcée et intégratrice, renouvelant sa demande de rattachement de la restauration ferroviaire à notre convention collective. Certains secteurs d'activité comme le tourisme et l'hôtellerie ont bénéficié de mesures spécifiques en lien avec l'activité partielle et une prise en charge à 100 % par l'État du coût de celle-ci. Le transport maritime a quant à lui bénéficié de mesures spécifiques transmanche. Les entreprises ferroviaires opérant des trafics internationaux doivent bénéficier d'un plan de soutien de l'État, tout comme la restauration ferroviaire. ●

LA SÉCURISATION DE L'EMPLOI

INDISPENSABLE POUR LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

La CFDT est revenue plus en détail au cours des échanges avec le secrétaire d'État sur les dispositions de l'indemnisation de l'activité partielle de longue durée (APLD) mise en place à partir du 1^{er} juillet par le gouvernement dans le cadre de l'art. 53 de la loi 2020-734 du 17 juin 2020, dite 2^e loi d'urgence Covid-19.

Ce dispositif a pour objet de venir en aide aux entreprises confrontées à une réduction d'activité pour éviter le recours aux licenciements. Face aux difficultés rencontrées par certaines entreprises ferroviaires, la CFDT demande d'ouvrir des négociations de branche sur la mise en place d'un tel dispositif. Ces négociations devront nous permettre de construire des équilibres au plus près de la réalité du travail dans notre branche et de poser des engagements en matière de maintien dans l'emploi.

LA CONVENTION CITOYENNE POUR LE CLIMAT

La CFDT a été attentive aux propositions émises dans le cadre de cette convention. Certaines concernent directement les transports, dont le transport ferroviaire. Certaines d'entre elles, comme la baisse de la TVA à 5 % pour les transports, méritent d'être soutenues par la branche ferroviaire.

LES PRIORITÉS POLITIQUES DOIVENT CHANGER

Les arbitrages indispensables pour sauvegarder et relancer le ferroviaire annoncés par le président

de la République le 14 juillet doivent désormais se concrétiser en actes. Pourtant, certaines entreprises de la branche ferroviaire courent le risque de se retrouver confrontées à un gap de liquidité. Cette situation dégradée pourrait les obliger à procéder à des licenciements ou à mettre en place des plans de sauvegarde de l'emploi (PSE).

LA CFDT EST FERMEMENT OPPOSÉE À CE QUE CE SOIENT LES CHEMINOTS DE LA BRANCHE QUI PAIENT LA FACTURE DE LA CRISE SANITAIRE

Les entreprises risquent de surcroît de procéder à des cessions d'actifs immobiliers par exemple ou de filiales. De plus, elles seront obligées de déprécier leurs actifs, ce qui aura pour effet de dégrader leurs comptes de résultat et de réduire leur niveau de cotation. Certaines entreprises confrontées à un besoin immédiat de trésorerie réfléchissent également à titriser certains de leurs actifs (créances et locomotives notamment). La CFDT considère que cette option ne sera finalement qu'un bonheur éphémère et c'est bien d'un plan de relance et

d'organisations syndicales responsables et capables de s'engager dans la voie de la contractualisation dont les salariées du secteur ferroviaire ont cruellement besoin.

DEPUIS UN CERTAIN TEMPS, LA CFDT A LE SENTIMENT DE FAIRE FACE À UN VÉRITABLE PARADOXE

Alors que nous aurons besoin de plus de ferroviaire, nous sommes dans un contexte de décroissance des emplois, qui présente un risque majeur de perte des compétences. Dans ce contexte malthusien, la revendication de la CFDT d'engager les négociations d'un accord de sécurisation de l'emploi, des compétences et des parcours professionnels revêt un intérêt majeur. C'est l'expression de la solidarité de branche que la CFDT porte depuis 2018. C'est aussi et avant tout une évidence : quels que soient les scénarios des pythies de l'économie – la reprise en V, en U, en Y ou autres – rien n'y change. Le ferroviaire est une pièce essentielle de la transition écologique. ●



LA FORMATION

UNE NÉGOCIATION À RELANCER

Il ne peut pas y avoir de sécurisation des compétences et des emplois sans un volet formation robuste et robotatif.

L'accord de branche signé en juin 2017 vient d'arriver au terme de sa clause de revoyure triennale. Cet accord avait par ailleurs été négocié sur les bases législatives et réglementaires de la loi Rebsamen et n'intégrait donc pas les dispositions de la loi *Avenir pro*. La formation professionnelle est un levier puissant en matière de sécurisation de l'emploi et des compétences ainsi qu'en matière de GPEC et nous avons demandé à ce que ce thème de négociation soit inscrit rapidement à l'agenda social de la branche

ferroviaire. La CFDT Cheminots constate que notre secteur a été durablement ébranlé par la crise sanitaire. Les différentes modélisations de reprise sont basées sur de profondes incertitudes sur le comportement des clients.

QUEL CONSTAT ?

Si la clientèle loisirs semble revenir de manière timorée, la clientèle affaires a presque intégralement déserté les trains au profit du télétravail et des

télétravailleurs. La crise sanitaire a conduit les entreprises à revisiter le télétravail. Elle encourage certains à quitter les grandes métropoles, notamment l'Île-de-France. Il est difficile dans ce tumulte de prédire l'avenir et les modèles économiques du ferroviaire pourraient rapidement être réinterrogés. Ces changements pourront être une opportunité de développement pour un transport ferroviaire qui devra s'adapter à ces nouvelles demandes des entreprises et des voyageurs. ●

L'OUVERTURE À LA CONCURRENCE

LA NÉCESSITÉ D'UNE STABILISATION DES ACTEURS

Dans un contexte d'incertitudes, la CFDT Cheminots a porté auprès du secrétaire d'État la nécessité de réinterroger la doctrine de l'ouverture à la concurrence.



L'État – qui a voulu tracer le sillon avec l'appel d'offres Bonaly – n'a toujours pas publié le cahier des charges et se retrouve pris au piège d'un calendrier qu'il a lui-même fixé dans le cadre de la loi NPF sur la notification d'attribution du marché. Le cadre social est très loin d'être stabilisé et les acteurs du secteur sont aujourd'hui déséquilibrés.

IL EST NÉCESSAIRE D'ENCLENCHER LE FREINAGE DE L'OUVERTURE À LA CONCURRENCE

Il faut réinterroger le calendrier posé en 2018 de manière rapide en mettant en place un moratoire de cinq ans. La priorité est à la stabilisation des acteurs d'un secteur dont la branche doit avoir un rôle de régulateur social puissant et juste. La CFDT Cheminots a également souligné que les régions, autorités organisatrices des mobilités, avaient été durement impactées par la crise sanitaire. Au-delà des effets de manche politique à laquelle nous avons assisté au début de l'été sur fond de campagne électorale et de renégociation de la convention avec

ÎDF Mobilités, les régions ont perdu d'importantes sources de revenus, que ce soit avec le versement du forfait mobilité ou par la perte des recettes sur la vente des titres de transport et des abonnements.

POUR ÎDF MOBILITÉS

La perte globale de recettes se situe à 2,6 Mds € (1,6 Mds € au titre du forfait mobilité et 1 Md € au titre des recettes des titres de transport et des abonnements). Ce manque à gagner pour les régions pourrait avoir des conséquences funestes en lien avec un report des investissements ou sur l'adaptation de l'offre par rapport au niveau fréquentation, qui s'établit à 25 % en moyenne dans les TER. Cela ne manquera pas de venir poser la question de l'adéquation de l'emploi au dimensionnement de l'outil industriel. Ce risque pose encore davantage la nécessité de se doter au niveau de la branche et des entreprises de dispositifs conventionnels capables de nous aider à amortir l'onde de choc. La convention avec ÎDF Mobilités

n'est pas la seule convention de notre secteur qui arrive à échéance et celle relative aux trains d'équilibre du territoire (TET) s'achève également en fin d'année.

UN RETARD PRIS DANS LES NÉGOCIATIONS

Nous nous acheminerons très certainement, comme en 2016, sur un mécanisme d'avenant. La CFDT est intervenue auprès du secrétaire d'État pour pointer les faiblesses et le caractère injuste des mécanismes de financement des TET via la contribution de solidarité territoriale (CST) et la taxe sur le résultat des entreprises ferroviaires (TREF), qui reposent sur le seul opérateur historique, alors que l'État souhaite ouvrir à la concurrence. La CST ne repose de surcroît que sur l'activité des LGV, qui sont celles dont le niveau d'activité a été le plus impacté durant la période de confinement (7 % de circulations au cœur de la crise). Cette indexation dans le contexte de la crise sanitaire démontre en tous points les limites de ce modèle de financement. ●

LES TRAINS DE NUIT & LES PETITES LIGNES

BESOIN DE CLARIFICATIONS !

La CFDT est intervenue sur le sujet des trains de nuit en soulignant là encore un paradoxe.

LES TRAINS DE NUIT

L'État veut relancer certaines liaisons, alors que les contraintes Réseau conduisent le Paris-Briançon à ne pas pouvoir être tracé sur le service 2021. La CFDT a souligné la nécessité d'inscrire les trains de nuit au sein de la future convention TET, car ce modèle répond à des enjeux d'aménagement du territoire. Même l'entreprise ferroviaire OBB – souvent citée en exemple absolu – ne parvient à équilibrer ses trains de nuit que grâce au soutien de l'État autrichien en matière d'investissements dans le matériel roulant.

LES PETITES LIGNES

Le destin d'une grande partie d'entre elles est lié aux transferts de gestion, désormais ouverts par l'art. 172 de la LOM. Deux régions politiques ont déjà contractualisé avec l'État le transfert de gestion de petites lignes. Celui-ci comporte des aspects sociaux directs pour le personnel de Réseau, alors que le décret qui fixera les conditions de mise en œuvre des dispositions de l'art. 172 de la LOM n'a toujours pas été publié. La CFDT a plaidé, comme elle l'avait fait au moment des débats parlementaires, pour un

volontariat intégral. La mise en œuvre des transferts de gestion va poser de nombreuses questions de droit social, à commencer par les dispositions permettant de détacher le personnel, d'organiser les transferts des contrats de travail et de fixer le contenu du sac à dos social. La CFDT rappelle que les dispositions de la loi *Nouveau pacte ferroviaire* ne sauraient trouver à s'appliquer dans le cas des transferts de gestion des petites lignes, celles-ci concernant le changement d'attributaire d'un contrat de service public de voyageurs. ●

LE DIALOGUE SOCIAL DE BRANCHE

UNE PRIORITÉ À LA SUITE DE LA DÉNONCIATION PAR LES NONISTES

La CFDT est revenue sur l'épisode désastreux de la dénonciation de l'accord de branche relatif aux classifications & rémunérations par les trois organisations syndicales du front du refus, dénonciation qui a littéralement brisé la dynamique de construction de la branche ferroviaire, sacrifiée pour une politique de terre brûlée suicidaire et nauséabonde.



ALLER PLUS LOIN
Lire ou relire notre numéro spécial dédié à la dénonciation de l'accord sur les classifications & les rémunérations
<https://bit.ly/31JeRWm>

Cet accord – frappé par le sceau d'opposition du club des *nonistes* – était le cœur du réacteur de notre convention collective et un puissant outil de régulation sociale. Sans ce cadre conventionnel, c'est la loi du plus offrant et un dumping social décomplexé qui l'emporte fatalement, au détriment des conditions de travail et de vie des cheminots. L'accord négocié et signé par la CFDT apportait indubitablement du plus pour tous les cheminots, quel que soit leur collègue, leur métier ou la nature de leur contrat de travail.

CETTE DÉNONCIATION EST LE PAROXYSMES DE REVENDICATIONS RANCES

Ces revendications sont basées sur des postures syndicales archaïques, mortifères et dépassées depuis longtemps, qui cherchent à faire croire aux cheminots que nous pourrions revenir à une situation de monopole d'un opérateur public identique à l'ÉPIC de 1983 et dans lequel tous les salariés de la branche ferroviaire relèveraient du statut...

BIENVENUE DANS LE MONDE DES LICORNES EN PYJAMA !

Qui peut encore croire à de pareilles fadaïses après la remise en cause du statut, du régime spécial de retraite et de la transformation du Groupe public ferroviaire en société anonyme ? Cela fait maintenant 17 ans que l'ouverture à la concurrence dans le secteur du fret ferroviaire nous a été imposée par les pouvoirs publics sans que nous puissions y mettre un terme...

**LES LARMES DE CROCODILE OU
LES DÉNÉGATIONS FACE AUX SITUATIONS
D'AGENTS QUI DÉMISSIONNENT
OU QUITTENT LE STATUT POUR RENÉGOCIER
DANS UN CADRE INDIVIDUEL DE GRÉ À GRÉ
N'ONT PAS LIEU D'ÊTRE !**

LA LOI DE 2018 A FERMÉ LE STATUT

L'accord sur les classifications & les rémunérations posait un nouveau cadre collectif. Vendangé par la dénonciation, que reste-t-il aux salariés de la branche ferroviaire ? Une reconnaissance patronale bien loin de ce qui était négocié et le droit de se débrouiller individuellement pour négocier leur situation à partir de cette base moins-disante. Les plus fragiles apprécieront...

L'HEURE N'EST PLUS AUX LOGIQUES D'APPAREILS SYNDICAUX ET À DES COMBATS POLITIQUES SANS LENDEMAIN

Les cheminotes et les cheminots ont besoin d'une branche ferroviaire forte et d'organisations

syndicales responsables, comme la CFDT Cheminots, pour les défendre et gagner de nouveaux droits positifs.

LA CFDT CHEMINOTS A DEMANDÉ À L'ÉTAT DE PRENDRE SES RESPONSABILITÉS

Comment ? En redonnant rapidement l'impulsion nécessaire à la construction d'une convention collective de haut niveau qui se pose comme un véritable outil de régulation du secteur et un rempart protecteur pour les salariés de la branche ferroviaire :

- **après l'obstruction du dialogue social de branche par certaines organisations**, l'utilisation des moyens prévus par la loi pour relancer la négociation collective ;
- **la reprise de l'ensemble des négociations de branche** prévues lors de la réunion tripartite de juin 2018 présidée par Elisabeth Borne – prévoyance, droit syndical, développement et sécurisation de l'emploi, action sociale de branche, sac à dos social (facilités de circulation, médecine de soins spécialisée, aide de branche au logement, etc.) et extension de la convention collective de branche aux secteurs de la manutention et de la restauration ferroviaire ;
- **la prise de dispositions réglementaires** par l'État pour sécuriser le maintien intégral des facilités de circulation des cheminots en cas de transfert vers un nouvel opérateur ;
- **l'extension des prérogatives de la CPRP** afin d'en faire une véritable caisse de branche pour l'ensemble des salariés sur le volet de la protection sociale ;
- **une correction du décret sur le maintien de la rémunération** des cheminots en cas de transfert, qui prenne réellement en compte tous les éléments, y compris l'AFS, à la suite du contentieux gagné par la CFDT devant le Conseil d'État. ●





SUITE DU TEXTE
DE LA PAGE 7

QUE RETENIR ?

LE SECRÉTAIRE D'ÉTAT AUX TRANSPORTS RÉPOND À PLUSIEURS DEMANDES DE LA CFDT CHEMINOTS

En réponse à la CFDT, le secrétaire d'État a indiqué que les travaux du gouvernement étaient en cours pour construire un véritable plan de relance du ferroviaire, qui garantisse notamment les investissements de Réseau et permette d'augmenter la part modale du fret ferroviaire.

Le secrétaire d'État a également transmis vendredi 26 juin au soir à l'ensemble des organisations syndicales représentatives au niveau de la branche ainsi qu'à l'UTP un courrier contenant des annonces importantes qui répondent à plusieurs revendications anciennes de la CFDT, rappelées à l'occasion de cette rencontre avec Jean-Baptiste Djebbari.

UTILISATION DE LA CAPACITÉ DE L'ÉTAT À LÉGIFÉRER POUR PALLIER UN BLOCAGE DU DIALOGUE SOCIAL DE BRANCHE À LA SUITE DE LA DÉNONCIATION DE L'ACCORD SUR LES CLASSIFICATIONS & LES RÉMUNÉRATIONS

L'État décide d'étendre provisoirement à toutes les entreprises de la branche la recommandation patronale prise par l'UTP. L'État entérine ainsi le fait de consolider temporairement une partie des dispositions de l'accord dénoncé via une ordonnance qui devait paraître dans le courant de l'été. Toutefois, cette dernière ne sera qu'une jambe de force provisoire destinée à soutenir l'édifice et à permettre aux entreprises d'engager une transposition de cette recommandation. Cela se fera, malheureusement, sans les mécanismes protecteurs que la CFDT était parvenue à imposer au sein de l'accord de branche dénoncé. Cette recommandation se situe à un niveau moins-disant que l'accord signé et les marchands de vent du front du refus ont tout simplement réduit à néant un accord issu de deux années d'intenses négociations, qui apportait des

protections à tous les salariés de la branche et ouvrirait aux cheminots de la SNCF des mesures salariales très significatives, estimées à au moins 67 M€ (prime d'ancienneté de branche pour les contractuels, revalorisation des heures de nuit et des dimanches travaillés pour tous les cheminots de la production, etc.). Ces trois organisations qui jouent avec l'avenir et avec le niveau de vie des cheminots se targuaient dans leur communication de ramener à coup sûr le patronat à une négociation encore plus favorable. Aujourd'hui, ce sera donc une négociation dans chaque entreprise, basée sur une recommandation moins-disante. Belle victoire... Le progrès social vous salue bien. La CFDT Cheminots a plaidé pour que cette mesure provisoire ait une durée limitée à trois ans, au-delà de laquelle il faudra avoir signé un nouvel accord. La CFDT Cheminots saura prendre ses responsabilités au moment où les négociations de l'accord sur les classifications et les rémunérations reviendront sur le devant de la scène pour récupérer les droits perdus et en conquérir de nouveaux. Nous ne perdons ni énergie ni ambition

sur ces points. Il faut être clair, le modèle social qui ira croissant est celui des contractuels au sein de la branche. Il est inenvisageable pour la CFDT Cheminots de laisser quiconque dans une situation de moindre protection. Alors oui, la CFDT continuera à tout faire pour construire l'avenir de celles et ceux qui feront le ferroviaire.

L'ÉTAT ACTE L'EXTENSION DES MISSIONS DE LA CPRP ET LA TRANSFORME EN CAISSE DE BRANCHE

C'était une revendication de longue date de la CFDT Cheminots. Le statut s'est construit autour d'une protection sociale adossée aux contraintes professionnelles. L'arrêt des recrutements au statut entériné par la loi *Nouveau pacte ferroviaire* impose de poser désormais ce socle commun au niveau de la branche, avec un régime de protection santé et prévoyance porté par une seule et même caisse de branche. Dans le cadre du conflit du printemps 2018 et des discussions sur le nouveau pacte ferroviaire, la CFDT a défendu à ce titre l'instauration d'un système de protection sociale géré par la CPRP dont tous les salariés de la branche ferroviaire bénéficieraient, indépendamment de leur statut d'emploi ou de leur employeur. En intervenant à plusieurs reprises auprès de l'État, des différents ministères, de la CPRP et de la SNCF, la CFDT Cheminots 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. La CFDT aura ainsi défendu avec opiniâtreté cette option auprès des différentes composantes de l'État, dont certaines étaient partisans d'une abrogation du régime spécial et de la CPRP au profit d'une convergence avec



le régime général. Cette décision pérennise non seulement la CPRP et les missions de ses agents, mais également le régime spécial de prévoyance cheminot. La CFDT continuera de défendre l'extension du régime spécial à l'intégralité des salariés de la branche ferroviaire, accompagnée d'un accès à la médecine de soins SNCF.

L'ÉTAT SOULIGNE ÉGALEMENT L'IMPORTANCE DES NÉGOCIATIONS DE L'ACCORD DE BRANCHE RELATIF À LA PRÉVOYANCE À L'AGENDA SOCIAL

L'accord relatif à la prévoyance comporte des enjeux extrêmement importants pour la CFDT Cheminots. Quoi que puissent dire certains, la mesure de justice sociale négociée et signée par la CFDT en 2013 dans le cadre de l'accord national interprofessionnel (ANI) permet aujourd'hui à 96 % des salariés en France de bénéficier d'une couverture complémentaire santé et prévoyance prise en charge par l'employeur, alors qu'en 2012, plus d'un quart de la population âgée de 18 à 64 ans déclarait avoir renoncé à une offre de soins pour des raisons financières au cours des 12 derniers mois. ☺☺☺



☹☹☹ La crise sanitaire a renforcé les inégalités et la fracture sociale et certains de nos concitoyens les plus défavorisés découvrent une réalité, hélas, bien triste : en France, l'hôpital et les soins ne sont pas gratuits. La mesure de progrès social portée par la CFDT depuis des décennies trouve donc une résonance particulière dans ce contexte tragique et les opposants à cette mesure feraient mieux d'être prudents avant de dispenser promptement certains jugements et de regarder parfois la réalité en face plutôt que de s'enfermer au sein d'une uchronie sociale dont la douceur attendue ne révèle, en fait, que l'amertume de la désillusion. Les agents de notre branche au statut sont toujours privés de cette mesure de justice sociale et 20 % d'entre eux ne sont pas couverts par une complémentaire santé à l'instar des salariés contractuels de la branche ferroviaire.



CE QUE LA CFDT REVENDIQUE

- #1 La mise en place d'un accord d'entreprise SNCF étendant un haut niveau de garanties complémentaires à tous.
- #2 Un accord de branche ferroviaire harmonisant le niveau minimal de ces garanties, quelle que soit l'entreprise et garantissant une prise en charge des cotisations par l'employeur au moins égale à 60 %.

La crise Covid vient également de mettre en lumière la détresse de certaines familles, qui, en plus de la perte d'un proche, se retrouvent à devoir honorer auprès des hôpitaux un reste à charge qu'elles n'ont pas les moyens de payer. Cette triste et sinistre réalité nécessite à notre sens que l'État réinterroge et étende la complémentaire santé aux retraités, pour qui la couverture santé est une dépense à laquelle certains d'entre eux ont été obligés de renoncer en regard à leur niveau de pension. La CFDT porte de surcroît une ambition très forte de construire des dispositifs conventionnels en matière de prévoyance, permettant de couvrir pleinement une réalité propre à la branche ferroviaire, qui se caractérise par de très nombreuses aptitudes et habilitations spécifiques. Cela concerne les salariés de la branche dont le métier intègre une ou plusieurs tâches de sécurité et les conducteurs de train.

Afin de renforcer la cohésion de branche, de lever des difficultés en cas de transferts éventuels et de rassurer le personnel en donnant une perspective positive au nouveau cadre social, la CFDT Cheminots revendique la mutualisation de l'Action sociale au sein de la branche, garantissant ces différentes spécificités et assurant la portabilité des droits des agents.

L'ÉTAT RÉTABLIT LES CHEMINOTS DANS LEURS DROITS EN MATIÈRE D'ALLOCATION FAMILIALE SUPPLÉMENTAIRE (AFS)

Dans le cadre de ses actions sur la réforme ferroviaire de 2018, la CFDT avait obtenu un amendement à la loi prévoyant que l'ensemble des allo-



LA CFDT EST PLUS QUE JAMAIS DÉTERMINÉE À AGIR ET À PROPOSER POUR CONSTRUIRE LE MONDE D'APRÈS, UN MONDE OÙ LE FERROVIAIRE, LE GROUPE PUBLIC SNCF, LES CHEMINOTES ET LES CHEMINOTS DOIVENT AVOIR TOUTE LEUR PLACE !

cations soit pris en compte dans la rémunération minimale due aux cheminots en cas de transfert dans une autre entreprise. Le décret publié le 26 décembre 2018 ne respectait pas cet engagement puisqu'il ne prenait pas en compte l'allocation familiale supplémentaire. Pour la CFDT, il n'était donc pas envisageable que cet élément ne soit pas maintenu en cas de changement d'employeur. La CFDT a été la seule organisation syndicale à engager une procédure devant le Conseil d'État pour garantir le maintien intégral de la rémunération des cheminots. L'État prend finalement acte de la victoire de la CFDT devant la haute juridiction dans ce courrier du secrétaire d'État aux Transports et s'engage à publier un décret rectificatif. Cet ensemble d'engagements n'est pas un aboutissement. Il s'agit cependant de jalons indispensables à la construc-



ALLER PLUS LOIN
Lire ou relire le tract de la CFDT Cheminots sur sa victoire devant le Conseil d'État
<https://bit.ly/3jxGyYm>

tion d'un cadre social de branche de haut niveau que la CFDT revendique depuis plusieurs années. Il est grand temps que la contractualisation porteuse de nouveaux droits pour les cheminots l'emporte sur l'obstruction stérile. ●

L'ÉTAT LANCE UNE MISSION D'ÉTUDE SUR LE MAINTIEN DES FACILITÉS DE CIRCULATION

Depuis le début de nos échanges, l'UTP se limite sur le périmètre et le contenu de l'accord de branche relatif aux droits transférables à une vision très réductrice du maintien des droits relatifs aux FC en souhaitant que celles-ci soient accordées uniquement aux cheminots transférés, excluant de fait leurs ayants droit.

QUE DÉFEND LA CFDT ?

À l'opposé, la CFDT demande la mise en place de FC universelles pour l'ensemble des salariés de la branche, y compris les nouveaux embauchés auprès de l'ensemble des opérateurs. Afin de sortir de l'ornière et de clarifier certains aspects en lien avec des éléments d'ordre législatifs ou fiscaux, la CFDT s'est associée

à la motion prise en commission mixte paritaire de branche afin que les services de l'État puissent expertiser certains sujets en amont des négociations que nous aurons à conduire. Le secrétaire d'État répond favorablement à cette demande. ●





La MGC soutient
ses adhérents athlètes

Kevin Bouly

cheminot
adhérent MGC
Haltérophilie

Champion de France de 2009 à 2016
Champion du monde 2016
Champion d'Europe Masters 2017
Médaille d'or au World Masters Game 2017

Mutuelle santé • Prévention • Prévoyance



Mutuelle Générale des Cheminots (MGC), mutuelle soumise aux dispositions du Livre II du Code de la Mutualité, SIREN n° 775 678 550, dont le Siège social est situé 2 et 4 place de l'Abbé G.Herocque 75013 Paris, et au contrôle de l'Autorité de Contrôle Prudentiel et de Résolution, ACPR, située 4 Place de Budapest - CS 92459 - 75436 Paris Cedex 09.

mutuelleMGC.fr

