LE BULLETIN DE
tr'action 722
DÉCEMBRE 2020

JOURNAL DU SYNDICAT
NATIONAL PROFESSIONNEL
DES CONDUCTEURS DE TRAINS
FGAAC-CFDT

S

p. 5
ACTIVITÉ PARTIELLE ET RETRAITE

p. 6
AUDIENCE RÉMUNÉRATION

p. 7
AUDIENCE CONGÉS

p. 16 à 20
UNR

PARCE QUE TOUS LES SYNDICATS NE SE VALENT PAS !
FGAAC cfdt

Communication

mutuelle MGC

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.Henocque 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

MUTUALITÉ FRANÇAISE
MEMBRE DE LA

©Mutuelle MGC 2020 • Réf: 2020-075-I • Crédits photographiques : Photos Gil Lefauconnier - Shutterstock

Pascal COUTURIER
Secrétaire Général

SOMMAIRE

P. 3 : EDITO
P. 4 : FRET SNCF
P. 5 : ACTIVITÉ PARTIELLE ET RETRAITE
P. 6 : AUDIENCE RÉMUNÉRATION
P. 7 : AUDIENCE CONGÉS
P. 8 : DÉPLOIEMENT DE SIPH
P. 9 : ACTUALITÉS EFP
P. 10 et 11 : LA SÉCURITÉ EN QUESTION
P. 12 :CPRP
P. 13 : ACTION SOCIALE
P. 14 : CABINETS MÉDICAUX
P. 15 : PEG

Le Bulletin de Traction FGAAC-CFDT
Directeur du Journal :
Pascal COUTURIER

Siège Social :
20, rue Lucien SAMPAIX
75010 Paris

Adresse du Syndicat :
5, rue Pleyel
93200 St Denis
01 76 58 12 21
fgaac-cfdt@fgaac.org

Crédit Photo Couverture:
Freepik

Et de trois...Après l'accord de branche relatif aux classifications/rémunérations et l'accord de branche relatif à la promotion de l'alternance (PRO-A), le club du non à tout par principe a dénoncé l'accord de branche relatif à l'Activité Partielle de Longue Durée (APLD).

Le dispositif exceptionnel d'activité partielle dont les entreprises de la branche ferroviaire, y compris le Groupe Public SNCF, bénéfécient depuis le mois de mars a été prolongé par le Gouvernement jusqu'au 1er février 2020. A l'issue de cette date et à moins que l'Etat ne décide de le proroger une nouvelle fois, il s'éteindra. Faute d'accord APLD négocié et signé au niveau des entreprises, les salariés de branche ferroviaire relèveront alors du seul Code du Travail qui prévoit une indemnisation des salaires très inférieure (60% de la rémunération brute).

Quoi que puisse en dire certains, l'accord de branche dénoncé comprenait des droits mieux-disants que le décret qui a mis en place l'APLD.

Privé de ce socle minimum, les premières négociations qui ont eu lieu au niveau de certaines entreprises de la branche ferroviaire ont abouti à un niveau d'accord inférieur à celui dénoncé. D'autres entreprises ont quant à elles annoncé leur intention de recourir à des plans sociaux plutôt que de s'engager dans une négociation qui leur aurait imposé des obligations dont elles ne voulaient pas et que la branche leur avaient imposées.

La Direction du Groupe Public SNCF a fait connaître son intention d'ouvrir des négociations sur l'APLD au regard des perspectives de baisse de trafics, notamment pour TGV, qui s'annoncent pour 2021. Après un cycle de bilatérales, la Table Ronde de négociations aura lieu le 19 décembre prochain.

La FGAAC-CFDT portera dans ce cadre les revendications légitimes des conducteurs de train et s'efforcera de regagner les droits perdus suite à la dénonciation de l'accord de branche. Ceux-ci devront être complétés d'autres garanties permettant de préserver l'emploi et les compétences, les niveaux de rémunération, les droits en matière de congés et de repos supplémentaires, le calcul d'ancienneté et de temps de présence dans l'entreprise, la répartition équitable des journées chômées entre les conducteurs de différentes résidences et au sein des roulements d'une même entité...

En cette fin d'année 2020, toute l'équipe nationale se joint à moi pour vous souhaiter de joyeuses fêtes de fin d'année.

FRET : Un changement de service en pleine crise

Si l'année 2020 restera marquée par une crise sanitaire sans précédent qui engendre des conséquences économiques indéniables, elle n'est pas la seule responsable des pertes de charges constatées sur ce changement de service.

De nombreux contrats parfois historiques ont été perdus par Fret SNCF depuis décembre 2019 et c'est souvent la politique TFMM (Transport Ferroviaire et Multimodal de Marchandises) qui consiste à positionner VFLI et CapTrain en concurrence de FRET SNCF comme ce fut le cas sur les contrats Kronembourg et Froid-Combi qui est en cause.

D'une manière générale, ce changement de service SA2021 retranscrit une baisse générale de l'activité Fret évaluée à -19% avec des conséquences hétérogènes sur les différentes usines.

L'usine Grand-Parcours est fortement impactée par la perte du flux Froid-Combi, notamment sur les résidences de Lyon-Perrache et Laroche-Migennes.

L'usine ULEM (Est-Méditérannée) doit composer avec un flux et la desserte en moins sur le trafic Kronembourg, ce qui réduit d'environ 25% l'activité sur Hausbergen. Mais également la perte du trafic Ambrogio repris par BLS cargo (filiale SNCF) affecte les résidences de Mulhouse Nord et Thionville.

Quant à l'usine Grand EST, la perte se situe notamment sur l'international (Sibelit Sud) et craint fortement sur la charge Anvers (Sibelit Nord) déjà promise à RailTraxx pour le printemps 2021.

Les autres usines et résidences sont dans la tendance générale de baisse de volume des clients historiques.

Ce sont environs 500 journées de service qui manquent par rapport au SA2020 pour les 900 TB Fret.

Si des concessions ont été trouvées en matière de conditions de travail avec un effectif supérieur aux besoins, ce changement de service laisse une impression mitigée entre la volonté des conducteurs à rester solidaires entre les résidences et la confiance en la SAS FRET qui diminue de plus en plus.

A la suite de ce SA2021 et avec les prévisions de développement Fret très réduites, la SAS FRET va chercher à se séparer d'environ 110 conducteurs sur l'année 2021. Seul moyen mis en œuvre pour limiter la perte opérationnelle et rester compétitif à court terme vis-à-vis de nos concurrents.

Pour la FGAAC-CFDT, la crise sanitaire ne fait pas tout et ce sont bien les choix délibérés de donner certains trafics en production VFLI, la politique internationale qui positionne nos filiales CapTrain en opérateurs privilégiés au détriment des roulements interopérables Fret SNCF, l'incapacité à démarcher des clients en proposant des solutions logistiques de bout en bout qui sont les causes principales de plusieurs pertes de trafics.

Quelles perspectives pour les conducteurs de la SAS Fret ?

Etant persuadé que les solutions existent au sein du Groupe SNCF, la SAS FRET annonce qu'elle proposera des modalités d'accompagnements complémentaires aux demandes de mouvements qui seront formulées. Les mobilités vers les activités Voyageurs restent évidemment l'axe privilégié en fonction des besoins exprimés.

La FGAAC-CFDT est beaucoup moins optimiste que la Direction de Fret SNCF sur l'aboutissement de ces mouvements de personnel inter-SA en sachant que :

- Les Parcours-professionnels vers TGV vont être considérablement ralentis en raison du contexte de crise sanitaire et ses conséquences qui restreignent le plan de transport TGV.
- Les passerelles vers TER ou Transilien obligent potentiellement les conducteurs à des mobilités géographiques importantes qui ne sont pas compatibles avec leur vie de famille.
- Les Mises à Disposition dans les filiales du groupe ne sont pas d'actualité, on voit d'ailleurs très bien que VFLI ne souhaite pas accueillir de conducteurs SNCF pour produire les flux Kronembourg ou Froid-Combi et préfère former ses propres conducteurs.
- Les départs en retraites prévisibles sont très limités en 2021 pour avoir un réel impact sur la situation.

Une victoire obtenue par la FGAAC-CFDT

Le Gouvernement a pris le 1er décembre, le décret n°2020-1489 relatif à la prise en compte des périodes d'activité partielle pour les assurés de certains régimes spéciaux.

Ce décret était très attendu par la CFDT et son Syndicat National FGAAC-CFDT. Les périodes d'activité partielle compteront intégralement dans le calcul des droits à la retraite et pour la couverture maladie de certains régimes spéciaux dont celui des personnels SNCF.

Il marque ainsi la prise en compte par l'Etat d'une revendication forte portée par la CFDT et son Syndicat National FGAAC-CFDT depuis le printemps 2020.

RETOUR SUR PLUSIEURS MOIS D'ACTIONS DETERMINANTS :

27 MARS 2020 :

L'ordonnance du 27 mars 2020 portant mesures d'urgence en matière d'activité partielle étend ce dispositif aux entreprises publiques, dont le Groupe Public Unifié SNCF.

Peu après la parution de l'ordonnance, la Direction annonce son intention de recourir à l'activité partielle et lance les démarches de mise en œuvre dans les établissements.

La CFDT et son Syndicat National FGAAC-CFDT pointent dès les premiers échanges avec la Direction le sujet des droits à la retraite et en matière de Prévoyance.

Le GPU SNCF compte en effet deux populations (statutaires et contractuels) pour qui les conséquences du recours à l'activité partielle ne sont pas identiques en matière de droits à la retraite.

22 AVRIL 2020 :

La CFDT et son Syndicat National FGAAC-CFDT interpellent la Ministre du Travail et le Ministre des Transports dans un courrier en date du 22 avril 2020.

La CFDT et son Syndicat National FGAAC-CFDT demandent alors à l'Etat de donner des éléments de garantie en lien avec plusieurs thèmes repris dans ce courrier. Parmi ceux-ci figurent le maintien intégral des droits à la retraite des agents statutaires et contractuels.

26 JUIN 2020 :

La CFDT et son Syndicat National FGAAC-CFDT sont reçus par le Ministre Délégué aux Transports.

Parmi les sujets sociaux abordés lors de cette rencontre avec Jean Baptiste Djebbari figurent les problématiques générées par les périodes d'activité partielle en matière de droits à la retraite. La demande est faite au Ministre de garantir l'intégralité des droits par un décret.

9 NOVEMBRE 2020

La CFDT et son Syndicat National FGAAC-CFDT décident de signer l'accord de branche relatif à l'APLD (Activité Partielle de Longue Durée). L'Art 17 comporte des engagements complémentaires prévoyant notamment un maintien au bénéfice des salariés contractuels des droits relatifs aux pensions de retraite des régimes de base et complémentaire obligatoires.

Cet article est le fruit des négociations menées pour aboutir à un accord de branche plus protecteur que le dispositif d'activité partielle de droit commun qui succédera à partir du 1er janvier 2021 au dispositif exceptionnel de chômage partiel mis en place par l'Etat au printemps dernier.

La CFDT et son Syndicat National FGAAC-CFDT transmettent un courrier à l'adresse du DRH du GPU demandant notamment que les périodes d'activité partielle soit bien décomptées dans la durée des services et des bonifications admissibles en liquidation de la pension de retraite.

1ER DECEMBRE 2020 :

Le Gouvernement répond favorablement à la demande de la CFDT Cheminots et de son Syndicat National FGAAC-CFDT, concernant les agents au Statut, par la publication de ce décret.

Le club des nonistes a justifié en grande partie son choix funeste et suicidaire de dénoncer l'accord de branche sur le fait que les périodes d'activité partielle n'étaient pas prises en compte pour les droits à la retraite.

PENDANT QUE CERTAINS JOUAIENT UNE FOIS DE PLUS LES MACHINES A VENT, LA FGAAC-CFDT A AGI POUR PROTÉGER LES DROITS DES AGENTS STATUTAIRES ET CONTRACTUELS DE LA BRANCHE FERROVIAIRE.

AUDIENCES RÉMUNÉRATION

L'année 2020 restera sans aucun doute dans la mémoire collective comme l'année de la crise sanitaire.

Au-delà de l'impact sur nos vies et nos familles, et malheureusement pour certains d'entre nous, sur notre santé, cette crise a conduit bon nombre de salariés à être placés en chômage partiel. Parmi eux, les cheminots en général et les agents de conduite en particulier.

Or la rémunération des agents de conduite du GPU est fortement corrélée à l'activité. La seule prime pour les cas de non utilisation qui n'aurait pas été prévue est un taux C (14,68 €) pour les services de route (Taux A (24,46 €) à partir du 4ème dans le mois) ou un taux D (10,77 €) pour le service de manœuvre. Ajoutons à ces montants bien inférieurs à ce que génère une journée en production, le fait que sur ces journées aucune indemnité ou allocation n'est versée.

Dès le début de la crise, la FGAAC-CFDT a identifié l'impact que celle-ci allait avoir sur la rémunération des agents de conduite, et a alerté la direction de l'entreprise. Grâce aux audiences déposées sur les SA Voyageurs et SAS Fret, les Journées Blanches (JB) et les situations d'absences pour mesures sanitaires ont été primées à hauteur de l'acompte congé 2019, et l'ICESR a été mise en place pour compenser la perte des indemnités.

Deuxième vague, bis répétita !

Novembre 2020 allait donc être dans les grandes lignes la répétition du scénario de ce printemps, avec en plus une clientèle qui n'était pas complètement revenu dans les transports, qui s'est habituée aux nouvelles contraintes et s'est peu à peu tournée vers des solutions alternatives (télétravail, véhicule personnel).

La FGAAC-CFDT a une fois de plus réagit rapidement en déposant immédiatement plusieurs demandes d'audience (Voyageurs et Fret) auprès des directions, afin d'aborder différents sujets en lien direct avec ce reconfinement. Le sujet du maintien de la rémunération des agents de conduite en faisait partie.

La FGAAC-CFDT a obtenu la réactivation en urgence des mesures "Groupe" en matière de soutien de la rémunération. Pour les agents de conduite cela signifie le maintien intégral du traitement et des primes de traction avec le versement de l'acompte congés 2019 sur les journées chômés.

La FGAAC-CFDT a demandé une mesure permettant d'assurer une meilleure indemnisation des agents placés en activité partielle, notamment au regard des indemnités et des allocations. L'ICESR est reconduite pour les journées de services adaptées.

Dans sa demande d'audience, la FGAAC-CFDT a également revendiqué l'attribution d'une prime exceptionnelle de 1000€ net aux agents assurant la production ferroviaire. Celles et ceux qui dès le début de la crise ont assuré la continuité de l'activité ferroviaire auraient dû être récompensés à la juste valeur de leur engagement et de leur professionnalisme.

Malheureusement la Direction n'a pas souhaité aller au-delà des mesures de maintien et a laissé cette responsabilité aux sociétés. Celles-ci ont donc en théorie toute latitude pour mettre en place d'autres mécanismes de soutien mais la réalité est qu'elles se retranchent derrière le fait que nos revendications n'ont pas été mises en place par le GPU et qu'elles ne souhaitent pas aller beaucoup plus loin sur ce terrain.

Côté SA Voyageurs, une garantie de niveau de rémunération de 80 % du brut moyen des 12 mois qui ont précédé la mise en œuvre de l'activité partielle (90% du net) sur les journées chômées est mise en place. Elle inclut les indemnités, mais pas les allocations de déplacement. Ce contrôle se fera à M+3.

En ce qui concerne la SAS FRET, les contraintes et le contexte ont fait que la direction de la SAS n'a pas encore pu recevoir la délégation FGAAC-CFDT, mais d'ores et déjà les mesures prises semblent alignées sur la SA Voyageurs.

Concernant la situation économique de l'entreprise, c'est aujourd'hui une certitude : la réduction d'activité va se prolonger sur l'année 2021. Malheureusement, c'est une situation qui va s'installer dans le temps, et il est difficile de prévoir quand nous reviendrons à une situation "normale".

Les "mesures d'urgences" devront très certainement être adaptées afin de garantir une gestion équitable des différentes situations.

AUDIENCE CONGÉS

Congés 2020 : la FGAAC-CFDT déjoue un hold-up en règle !

La première période de confinement avait donné lieu à un certain nombre d'interprétations exotiques de la réglementation, qui n'avaient pour autre objet que de priver les conducteurs et plus largement l'ensemble des agents du Groupe Public SNCF d'une partie de leurs droits en matière de congés.

Face à cette situation intolérable, la FGAAC-CFDT était intervenue au printemps dernier pour faire respecter les dispositions prévues par le Code du Travail, le Statut et la réglementation du personnel (GRH00143 notamment).

Cette seconde période de confinement n'a malheureusement pas échappé à des dérives similaires, tout bonnement scandaleuses et en infraction complète avec le cadre légal et réglementaire existant.

Les directions locales qui ont tenté de priver les agents de leurs droits sont guidées par les mêmes objectifs à savoir éviter au maximum à l'entreprise d'avoir à provisionner des absences non prises en 2021 et assurer coûte que coûte et vaille que vaille la production.

La FGAAC-CFDT a été reçue le 18 novembre et a défendu une nouvelle fois les droits des agents de la famille Conduite

Congés non pris au 31 décembre 2020 : la DRH Groupe procédera au rappel de la réglementation en vigueur :

La DRH Groupe a confirmé lors de cette audience qu'elle partageait la même lecture de la réglementation en vigueur que la FGAAC-CFDT, et notamment celles des articles 11.5 et 11.6 du GRH00143 qui fixe les conditions dans lesquelles sont accordées les congés réglementaires.

Suite à l'intervention de la FGAAC-CFDT, les directions locales ont été rappelées à l'ordre par la DRH Groupe qui leur a demandé de respecter srupuleusement la réglementation.

Les congés qui n'auront pas pu être pris avant le 31 décembre 2020 ne seront pas perdus mais reportés sur le premier trimestre 2021.

Consignes congés : celles-ci ne font pas écran à l'application du GRH00143 :

L'Art 14 du GRH00143 prévoit des dispositions spécifiques qui permettent de mettre en place les consignes congés qui définissent pour les conducteurs la manière dont sera établie le programme d'attribution des congés.

Certaines directions locales ont informé les agents et leurs représentants du personnel que la mise en oeuvre d'une consigne congé leur permettait de ne pas appliquer l'Art 11.5 du GRH00143. De ce fait, l'existence d'une consigne congé signifierait que les congés non pris au 31 décembre 2020 seraient perdus.

La DRH Groupe a confirmé une nouvelle fois qu'elle partageait la même lecture de la réglementation que la FGAAC-CFDT, et les consignes congés ne font nullement écran à l'application des autres articles du GRH00143.

Agents placés en congés imposés sur les périodes d'activité partielle : c'est illégal

Certaines activités notamment Fret et Transilien ont imposé des congés à des agents placés en activité partielle.

Pour la DRH Groupe, de telles pratiques sont tout simplement illégales et un rappel a été fait aux activités concernées ainsi qu'à l'ensemble des directions locales sur ce point.

Application de l'accord CET : la date limite du 31 octobre pour les intentions d'épargne ne sera pas prolongée :

Le contexte de crise sanitaire a conduit la FGAAC-CFDT a demandé dès le printemps dernier la mise en place d'un avenant à l'accord collectif relatif au CET (Compte Epargne Temps).

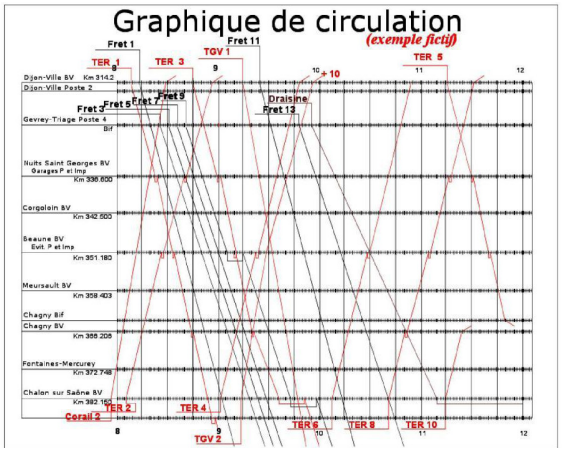
La FGAAC-CFDT a revendiqué dans ce cadre le déplafonnement du nombre maximal de congés annuels 2020 pouvant être épargnés ainsi que la prolongation jusqu'au 31 décembre 2020 des intentions d'épargne dont la date limite est fixée par l'accord au 31 octobre.

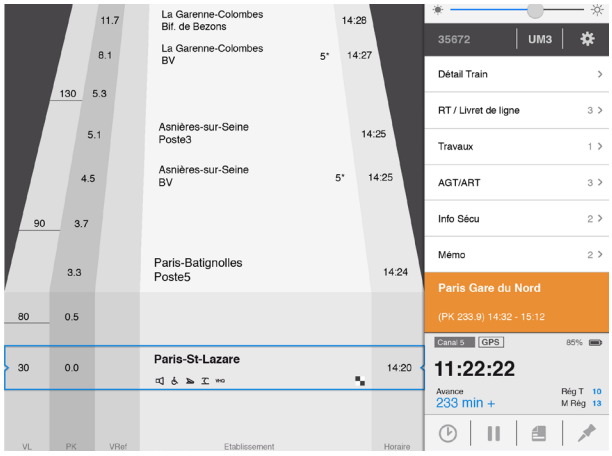
La DRH Groupe ne souhaite malheureusement pas modifier les règles prévues par l'accord collectif relatif au CET et la date limite des intentions d'épargne est resté au 31 octobre 2020.

L'ENSEMBLE DE CES POINTS ONT FAIT L'OBJET D'ENGAGEMENTS ÉCRITS DIFFUSÉ A L'ENSEMBLE DES DIRECTIONS LOCALES.

DÉPLOIEMENT DE SIPH

Un Service Annuel sans vitesse de référence.





C'est un élément bien connu des agents de conduite : la vitesse de référence qui figure sur les marches. Certes tous ne l'utilisent pas, et pour certains l'indication n'existe tout simplement pas (FRET). Mais pour beaucoup c'est une information capitale pour assurer un travail de qualité, le respect de l'horaire, la bonne exécution des arrêts,...

SIPH : Système Industriel de Production Horaire

Sans rentrer dans les détails de la mécanique de production de votre fiche train, il faut savoir que jusqu'à aujourd'hui les systèmes puisaient leurs informations dans plusieurs «référentiels»... dont THOR (Tracé des HORaires). Pour le SA 2021 RESEAU a remplacé THOR par SIPH.

Rapidement des anomalies ont été relevées côté Traction. La plupart ont été résolues. Pour autant la direction nous prévenait en octobre que tout ne serait pas réglé pour la mise en place du SA.

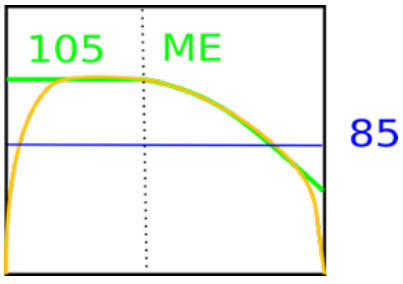
V-REF remplacé par Vmoy ?

Comme évoqué en introduction, un des points qui nous inquiète le plus est la disparition de la V-REF. L'algorithme qui permettait de les déterminer n'a pas été embarqué dans le système SIPH.

La Direction propose de mettre en place une indication palliative de vitesse moyenne, calculée très simplement en faisant le rapport distance/temps.

Pour donner un exemple : aujourd'hui la VREF (en vert) nous indique 105 KM/H, puis ME. L'ADC (en orange) se met en vitesse , puis coupe la traction , et réalise son arrêt par un coup de frein.

Demain la Vmoy (en bleue) donnerait pour cette exemple une indication du genre 85KM/h entre les deux points :



➔ Comment utiliser cette information ?

➔ Quels gestes métiers pour gérer cette évolution ?

➔ Qu'en est il du risque de confusion entre Vref et Vmoy ?

➔ Comment gérer l'avance ou le retard ?

Ces questions n'ont pas de réponse à ce jour

OPTI-CONDUITE ?

La Direction de la Traction semble considérer que OPTI-CONDUITE sera la réponse à la problématique de VREF.

Pour la FGAAC-CFDT, il n'est pas concevable de mettre en œuvre une évolution technique sans avoir tous les voyants "au vert". La manière de faire rappelle un autre couac, celui de la mise en place de l'AuM ou 90 jours avant le grand saut nos directions faisait le constat qu'on ne serait pas prêts, mais trop engagé pour faire machine arrière, il fallait malgré tout y aller.

La Direction proposera donc une solution bancale qui va impacter les gestes métiers, la régularité et potentiellement la sécurité.

La FGAAC-CFDT porte haut les intérêts des salariés des EFP

Quelles sont les changements du congrès FGAAC-CFDT pour les EFP :

Le congrès de la FGAAC-CFDT s'est tenu en Octobre 2020. De nombreux changements ont eu lieu à cette occasion dans l'organisation du Syndicat National Professionnel des Conducteurs de Train.

La FGAAC-CFDT évolue avec la création d'un pôle dédié spécialement aux Entreprises Ferroviaires Privées (EFP). Un nouveau Secrétaire National, issu d'une EFP s'occupera particulièrement de ce nouveau pôle et des adhérents, et fera le lien entre toutes les sections EFP, apportant ainsi un soutien supplémentaire aux salariés du secteur privé, leur permettant enfin de se faire entendre au plus haut niveau, notamment lors des réunions de négociations des accords de branche ferroviaire.

Il est en effet nécessaire que les EFP soient plus présentes au sein de la branche ferroviaire afin de prendre en compte les revendications et les spécificités de leurs métiers.

La SNCF n'est plus la seule entreprise ferroviaire depuis de nombreuses années et la FGAAC-CFDT porte une véritable vision de branche en défendant les droits des salariés issus des différentes EF.

Le calendrier de l'ouverture à la concurrence des transports de voyageur n'a pas été remis en cause par l'Etat et si aucun opérateur n'a répondu à l'appel d'offres sur les TET, ce ne sera pas la même pour les appels d'offres lancés sur les régions PACA, Grand Est et Hauts de France.

Actualité EFP :

La crise sanitaire actuelle a touché de plein fouet tous les secteurs confondus. Elle n'a malheureusement pas épargné le secteur ferroviaire.

La situation devient difficile dans certaines d'entre-elles. Le Fret Ferroviaire mais aussi le voyageur (Thélo) sont très impactés par l'annulation ou la suppression de rotations.

Certaines EFP se retrouvent en difficultés et doivent se tourner vers le chômage partiel afin de sauvegarder les emplois, mais également les entreprises. Thélo, ECR, et d'autres EFP, attendaient avec impatience l'accord de branche APLD, malheureusement celui-ci a été dénoncé par des OS ne connaissant même plus la réalité et la difficulté du terrain...

À cause de ces OS complètement déconnectées, les élus FGAAC-CFDT vont devoir négocier difficilement des accords d'entreprises, parfois dans l'urgence et aux rabais pour les salariés...

Mais toutes les directions d'EFP ne souhaitent pas négocier un tel accord. Ces salariés devront donc rester sur l'activité partielle de droit commun, avec salaire minimum etc...

C'est pourquoi le Gouvernement doit considérer la branche ferroviaire comme « Secteur protégé par l'État. » La demande à été faite le 16 Octobre dernier par la FGTE. La FGAAC-CFDT va relancer une nouvelle fois afin d'appuyer une demande forte des entreprises privées en difficultés.

Malgré ce contexte particulier, les NAO sont en cours dans plusieurs EFP. Malheureusement, elles ne seront pas à la hauteur des attentes des salariés cette année.

Chez ECR un accord APLD a été négocié mais le texte n'était pas à la hauteur de nos attentes et la CFDT, première OS chez ECR, ne l'a pas signé.

Thélo doit quant à elle se restructurer. Une décision de la maison mère Trénitalia suite aux difficultés survenues cette année avec la Covid 19. Les salariés sont dans l'attente depuis maintenant plusieurs mois sans vraiment de réponses des Directions aussi bien française qu'italienne. La FGAAC-CFDT a lancé dernièrement un droit d'alerte sur la situation et les risques psychosociaux au sein de l'entreprise.

Chez Linéas la situation est stable, tout comme Europorte où les objectifs tiennent le cap. RégioNéo est en bonne voie de structuration.

2020 aura été une année bien compliquée et aura mis à dure épreuve les EFP, par une baisse importante du plan de transport dans la plupart des EFP.

2021 risque de démarrer au ralenti, mais tous espèrent la reprise au plus vite.

LA SÉCURITÉ EN QUESTION

Nouvelles règles de départ des trains, évolutions des gestes métiers : la sécurité en question.

Cette année si particulière aura eu des impacts importants sur le niveau des différents plans de transport.

Malgré cette baisse drastique du nombre de circulations due à la pandémie ainsi que le mouvement social du début de l'année 2020, les indicateurs sécurité arrêtés à la fin du troisième trimestre sont extrêmement dégradés.

Lors de différentes rencontres, l'entreprise nous a présenté les chiffres et ses analyses.

Petit focus :

- les dépassements de vitesse supérieures ou égales à 40 km/h sont en nette augmentation avec 24 événements contre 15 en 2019 et 16 en 2018,

- les franchissements de signaux d'arrêt sont en hausse notamment sur les carrés violets (19 au 31 octobre 2020 contre 12 pour les années 2018 et 2019). La gravité est également très importante avec les points protégés engagés à 16 reprises,

- au 31 octobre 111 événements de sécurité liés aux départs des trains ont eu lieu sur 10 mois contre 69 en 2019, cela fera plus ou moins le double en 1 an,

- sur les 10 premiers mois, on dénombre, 40 départs sans ordre, 25 procédures non conformes, 14 départs sur signal fermé, 13 départs avec service en cours, 11 départs portes ouvertes et 8 départs sans le personnel

Pour la FGAAC-CFDT, il est tout à fait évident que l'évolution des règles de départ des trains est responsable de nombreux incidents ainsi que de la forte augmentation de ceux-ci.

Le manque d'anticipation et la précipitation de la mise en œuvre ne sauraient être étrangers à cette dégradation. Il n'est pas entendable que la Direction nous compare à certains de nos voisins européens qui ont eux anticipés et adaptés leurs installations avant la mise en œuvre.`

Cela démontre s'il en était encore besoin les défaillances de notre entreprise.

En effet, ces nouvelles dispositions réglementaires définissant le processus de départ des trains règles ont été introduites par l'arrêté ministériel du 19 mars 2012, soit plus de 7 ans avant la mise en œuvre le 15 décembre 2019.

Ce décret fixe les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation technique de sécurité et d'interopérabilité applicables sur le réseau ferré national. Cet arrêté fixe les responsabilités incombant au Gestionnaire d'Infrastructure (GI) ainsi que celles des Entreprises Ferroviaires (EF) exploitantes du réseau. Le but étant bien de séparer et de clarifier les missions entre le GI et les EFs (voyageurs et marchandises)

La Direction reconnaît des difficultés lors de la mise en œuvre

La FGAAC-CDFT a rappelé que rien n'obligeait à supprimer les postes des agents donnant le départ des trains. La FGAAC-CFDT a de plus pointé un certain nombre de sujets qui n'ont pas correctement été gérés :

- le manque d'anticipation sur la dépose des installations,

- la précipitation de la mise en œuvre, malgré de nombreux points pas encore investigués, notamment sur les sites à risques,

- des études faites sur le papier et pas sur les sites, qui ne permettent pas de mesurer la réalité des risques,

- la formation et l'information clairement pas au niveau,

- aucune étude sur la charge mentale des agents,

La Direction a reconnu volontiers des dysfonctionnements et le manque d'anticipation, mais malgré des chiffres nettement dégradés, considère que l'augmentation des événements de sécurité n'est pas due à ces nouvelles règles.

Souligner le professionnalisme des ADC

Ces évolutions réglementaires auront nécessité une forte implication et une capacité d'adaptation importante de la part des ADC

Ce nouvel assemblage des conditions de départ a des conséquences sur la sécurité, mais pas seulement.

La Direction continue d'empiler des compétences sans mesurer les conséquences, et ne reconnaît pas à sa juste valeur le travail effectué par les conducteurs ce qui a une incidence forte sur l'implication des agents.

Les indicateurs de santé au travail et les différents baromètres de satisfaction des agents sont catastrophiques, pourtant rien ne

change.

Tout cela conduit à une forte augmentation des événements sécurité.

Afin de remédier à cela la FGAAC-CFDT revendique :

- de remettre en cause l'organisation afin de ne pas tout faire reposer sur un seul agent, en l'occurrence l'ADC,
- de réaliser une véritable étude sur la charge mentale des ADC,
- d'avoir une attention particulière sur les DPX, ils ne sont pas là pour pallier à une organisation défaillante de l'entreprise notamment au niveau de la formation,
- de revoir la politique sécurité, la Direction attribue systématiquement la faute aux agents lors d'incidents sans même se remettre en cause,
- de valoriser l'engagement des ADC...
- d'avoir plus de transparence en ce qui concerne l'incidentologie,
- d'effectuer la dépose ou le masquage des installations au plus vite afin de ne pas générer d'incident voir d'accident,
- de poursuivre le suivi en mode GT afin de pouvoir faire évoluer le dispositif,
- d'avoir un plan fort au niveau des actions à mettre en place,
- de revoir la politique de formation

Pire, lorsque des modifications sont envisagées, elles font suite à un accident et à des recommandations qui n'ont pas été partagées.

Une modification des gestes métiers qui nous interroge

Dans son rapport sur l'accident survenu le 16 octobre 2019 sur le passage à niveau dans les Ardennes, accident dit de « POIX TERRON » la Direction des Audits de Sécurité (DAS) a formulé dans son rapport quatre recommandations.

L'une d'entre elles est «Enrichissement des gestes Métier Conduite à mettre dans les situations d'urgence». La Direction Métiers Traction a donc lancée une étude sur la mise en place d'un geste réflexe, gestuelle d'urgence en cas de risque de collision. Ce travail s'est effectué en plusieurs phases pour aboutir à la rédaction d'un article dans la réglementation Conduite, la conception du cahier des charges et des dossiers pédagogiques pour former les conducteurs à cette gestuelle.

Cette étude met en lumière selon la Direction, que lors de la gestion d'une situation de risque de collision, l'ordre des gestes impacte les délais de réaction et donc l'efficacité de la procédure.

Suite à cette étude il est préconisé d'intégrer la gestuelle d'urgence dans la réglementation

On ne peut pas nier l'évidence, bien sûr que selon les gestes effectués il peut y avoir des différences mais cela n'est pas nouveau.

La FGAAC-CFDT s'interroge non seulement sur l'intérêt des modifications des gestes métier mais aussi et surtout sur la façon de faire ? Chaque situation étant unique, il nous paraît peu opportun de modifier la réglementation aussi subitement.

Ce sujet aurait nécessité à minima un partage plus large avant d'effectuer l'étude. Nous aurions peut-être pu trouver un consensus si toutefois tous les acteurs sécurité autour de la table y avaient trouvé un intérêt. D'ailleurs depuis 2012 ce thème n'a pas été présenté en JM, car il ne pose sans doute pas de problèmes.

Bien entendu la FGAAC-CFDT a demandé de réaliser un état des lieux des gestes d'urgences effectués sur des incidents passés, afin de pouvoir mesurer et détecter des failles éventuelles.

Après cette phase et seulement si un besoin est exprimé, il sera possible d'effectuer une étude en élargissant le panel d'agents y participant afin d'être le plus objectif possible.

Vous l'aurez compris la situation est préoccupante et nous ne sentons pas la Direction totalement engagée sur le sujet. Il y a un gros problème au niveau de l'assemblage de la politique de sécurité. La problématique du morcelage de l'entreprise se fait de plus en plus sentir. Le pilotage de la sécurité redescendue au niveau des sociétés, des régions et désormais au niveau des Directions Territoriales pose énormément de questions.

Il grand temps que l'entreprise fasse le nécessaire afin de retrouver la confiance des agents.

La FGAAC-CFDT sera bien évidemment force de proposition sur ces différents sujets

Un jeu de passe-passe financier nuisible aux cheminots

Le gouvernement a désigné la CPRP SNCF comme la Caisse de la Branche Ferroviaire afin de gérer l'assurance maladie et les pensions de retraite de tous les salariés du ferroviaire, aussi bien ceux relevant du régime spécial de la SNCF que ceux affiliés au régime général. Elle gère actuellement environ 140000 actifs et 270000 retraités ou ayants droits.

Cette décision a été évoquée lors du dernier Conseil d'Administration du 2 juillet 2020 et saluée comme une reconnaissance de la qualité des prestations de la Caisse et par la volonté de maintenir un niveau élevé de prévoyance au sein de la branche ferroviaire ainsi qu'un lien fort entre tous les salariés par la création d'un guichet unique pour tous les affiliés (actifs, retraités et ayants droits)

L'actualité interne de la CPRP SNCF, au mois de Novembre 2020, fut la commission Gouvernance et Finance. Au cours de cette commission, la Caisse a fait une présentation des comptes RETRAITE et PREVOYANCE de l'année 2019 et ses prévisions pour l'année 2021, ainsi que des faits marquants de l'année en cours. Le premier d'entre eux est bien évidement l'impact de la crise sanitaire. Le second est la ponction de 176 Millions d'Euros par l'Etat des Réserves Prévoyances de la Caisse.

L'Etat, via le PLFSS2021 (Projet de Loi de Financement de la Sécurité Sociale 2021), a décidé de façon unilatérale de ponctionner 176 millions d'euros de la Reserve Prévoyance de la CPRP SNCF. Il en a fait de même avec la caisse des électriciens gaziers (CAMIEG) pour un montant similaire. Le seul objectif de cette double manœuvre est de tenter de combler le déficit de la CNAM (Caisse Nationale d'Assurance Maladie).

Concernant le régime de PREVOYANCE

La contribution d'équilibre 2021, versée par la CNAM, n'intervenant qu'à la fin de la 1ere semaine de janvier, la trésorerie du régime de Prévoyance ne pourra plus couvrir les besoins en trésorerie du régime de RETRAITE, compte tenu de cette ponction par l'Etat.

Le régime de PREVOYANCE va rester positif tout au long de l'année mais il ne sera plus suffisant pour couvrir les sorties du régime de RETRAITE.

La contribution d'équilibre versée par la CNAM, sera en 2021 en hausse de 92 millions d'€, avec un montant global de 1222 millions d'€.

D'un point de vue global, cette action va modifier la situation économique de la CPRP qui était parvenue à avoir une trésorerie positive presque tout au long de l'année.

Avec cette ponction de 176 millions d'euros, ce sera l'inverse pendant une grande partie de l'année 2021. Et cela va durer pendant plusieurs mois tant que ne seront pas versés les fonds de l'état qui garantissent l'équilibre du régime spécifique des retraites des cheminots au statut.

Concernant le régime de RETRAITE

Le niveau de la trésorerie du régime de RETRAITE se dégrade au cours de l'année de façon structurelle. Les cotisations perçues sont étalées sur 13 mois (12 salaires et 1 PFA) alors que le versement des pensions se fait sur 12 mois.

Le niveau de trésorerie du régime de PREVOYANCE est lui plus faible, passant de +400 millions d'€ à +180 millions d'€. Cet excédant permettait à la CPRP de financer le déficit du régime de retraite à moindre frais.

La contribution d'équilibre 2021 du régime de retraite, versé par l'Etat, sera en baisse par rapport à l'année dernière. Elle ne sera que de 3255 millions d'euros, soit une baisse de 118 millions. L'Etat donnera moins d'argent à la CPRP pour équilibrer les comptes du régime de retraite.

En conclusion de ce passe-passe financier, ce que l'Etat nous prend d'un côté, il nous le rend de l'autre, tout en augmentant la pression des cotisations sur les salariés.

Bien entendu, la FGAAC-CFDT a signifié son désaccord total avec cette saisie par l'état des 176 millions de la réserve du régime de prévoyance de la CPRP.

Ces fonds appartenaient aux cheminots, ils apportaient une souplesse de gestion à la CPRP. A noter, que malgré ce « hold-up étatique », les équilibres budgétaires de la CPRP ne sont pas remis en cause.

La FGAAC-CFDT continuera de suivre une seule et même ligne : plus de moyens pour la CPRP afin de garantir une plus large solidarité entre tous les salariés de la branche ferroviaire et de maintenir un haut niveau de solidarité entre les actifs et les retraités.

ACTION SOCIALE

La Direction tente une nouvelle fois de rogner les droits des cheminots en matière d'action sociale

Concernant l'Action Sociale, le thème de la fin d'année 2020, en plus de la gestion de la crise sanitaire est encore une fois les LAE (Lieux d'Accueil Educatif).

Si la Direction, largement inspirée à l'époque par d'autres Organisations Syndicales, n'avait pas réussi à fermer un des cinq centres. Cette année la donne a changé.

Ces cinq centres sont : Lille, Montlignon, Bischheim, Dijon et Brétigny. La fréquentation est en berne faute au Covid (bien évidement) et faute de publicité adéquate.

Pour l'année scolaire 2019/2020 la fréquentation était la suivante
- Lille (1/9),
- Montlignon (5/9),
- Bischheim (3/9),
- Dijon (6/9)
- Brétigny (16/40).

Pour l'année scolaire 2020/2021, celle-ci est tombée au plus bas : 9 à Brétigny, 8 à Montlignon et 5 à Dijon.

Cette offre, qui est offerte aux familles de cheminots datent de 1949 avec la création de 30 établissements. En 2010, il n'en restait plus que 7.

La Direction a fermé l'Etablissement d'Arcy en 2012 et celui de Courtemont Varennes en 2014.

L'accompagnement des enfants est accès sur 4 thèmes :

- SOUTENIR (soutenir l'enfant afin que celui-ci retrouve sa place au sein de la société),
- ENCADRER (encadrer l'enfant au cours de sa scolarité),
- RESTAURER (restaurer les relations entre l'enfant et les parents)
- PRÉVENIR (il évite fréquemment une dégradation de la situation des enfants mineurs.

Cette action se situe en amont du judiciaire et ne substitue pas aux établissements thérapeutiques).

Cette année, les arguments de la Directions sont multiples :
- Fréquentation en baisse depuis 2 années scolaires
- Relation difficile avec les unités d'action sociale (il faut dire que la Direction les a rattaché avec Optim Service !)
- Aspect financier : 2,8 millions € par an.
- Un certain nombre de travaux à prévoir (pas ou peu d'entretien des bâtiments)
- Une offre éducative inconnue du grand public (la faute à qui ?)
- Les établissements ne couvrent pas tout le territoire ! (Pas évident quand in ferme les établissements les uns après les autres)
- Un taux d'encadrement trop élevé par rapport aux mêmes structures ouverte au grand public.

La Direction de l'AS SNCF, nous a fait le constat que tout va mal et propose une seconde rencontre pour trouver des solutions (ou pas, car comme souvent, la finalité sera la restructuration : Fermeture d'Arcy, de Courtemont Varennes, vente des EHPAD ...).

Suite à notre intervention, la Direction était revenue sur la fin programmée de Saint-Jacut, espérons qu'il en sera encore ainsi pour les LAE.

Des cabinets médicaux qui doivent continuer à vivre

Les cabinets médicaux SNCF sont actuellement ouverts et continuent leurs activités normales tout en respectant des mesures sanitaires strictes. La médecine générale, tout comme les spécialistes restent disponibles sur rendez-vous comme auparavant.

La campagne de vaccination contre la grippe est en cours. Le stock de vaccin étant distribué au fur et à mesure, il est nécessaire de prendre un rendez-vous auprès de votre cabinet médical SNCF. Les personnes dites « à risques » sont prioritaires ce qui n'empêchent pas tous les agents de se présenter et de demander à être vacciné. Si vous êtes considérées comme une personnes à risques, vous pouvez également demander un bon de vaccination sur le site de la CPRPR SNCF et de vous faire vacciner dans une pharmacie ou directement chez votre médecin traitant.

La Direction des Services Médicaux attendait, depuis plusieurs mois, le retour de la DIRRECTE IDF concernant l'agrément du Service de Santé au Travail de Groupe. Ce dernier a enfin été renouvelé pour une durée de 5 ans.

Il est toutefois accompagné de quelques recommandations destinées à pallier :

- Le manque de moyens pour les secrétaires médicales (La CFDT avait déjà pointé ce problème car trop de postes ne sont plus couverts)
- La charge administrative trop lourde pour les infirmières (sur certaines régions, elles remplacement purement et simplement les secrétaires médicales)
- Les Locaux vieillissants et les moyens informatiques inadaptés.

Toutes ces recommandations ont déjà été partagées entre la Direction et la FGAAC-CFDT. Nul doute que des progrès sont en cours de réalisation sur certains sites mais il reste encore de nombreuses améliorations à réaliser.

Certains dirigeants, accompagnés par leur dogme financier, se voyaient déjà bien externaliser ces services.

Certaines Organisations Syndicales, par dogme ou « folie passagère », avaient voté contre le renouvellement de l'agrément lors de la consultation au CCGPF du mois de décembre 2019, prenant le risque de sacrifier l'emplois de plusieurs centaines de cheminots et de détruire un héritage précieux de l'Entreprise !

La FGAAC-CFDT et la CFDT Cheminots continuent à se battre pour sauvegarder l'emploi des cheminots et maintenir les services médicaux au sein de l'Entreprise.

Les Services Médicaux dans leur ensemble doivent continuer à vivre au sein du GPU.

La FGAAC-CFDT estime nécessaire que les cabinets médicaux s'ouvrent :

- **Aux contractuels, afin qu'ils puissent bénéficier des mêmes spécialistes,**
- **Aux retraités, afin qu'ils puissent continuer à être suivis par les spécialistes qu'ils ont eu pendant toute leur carrière.**

PLAN D'ÉPARGNE GROUPE

Présentation des différents fonds de placement

Retour sur une année particulière, même pour le Plan Epargne Groupe. Les différents Conseils de surveillance ont eu lieu fin octobre et mi-novembre. Comme on pouvait le penser, la crise sanitaire a eu un impact sur les différents fonds qui constituent le PEG SNCF, gérés par AMUNDI.

Conseil Surveillance HORIZON TRESORERIE SOLIDAIRE

- Profil de risque : 1 sur 7
- Ce doit être un fond de placement à 6 mois. Il est là pour sécuriser les fonds un peu avant une opération. Imaginons qu'une partie de vos fonds arrivent à échéances au mois de juin prochain et que ces fonds sont au plus haut. Il serait alors judicieux de les transférer vers ce fond, qui n'évoluent que très peu. Du coup, au mois de juin, vous pouvez récupérer cette somme sans risque.
- L'encourt est de 164 118 947 € au 31/12/2019
- En 2019, il y a eu pour 17 Millions d'€ de souscription pour 21 Millions d'€ de rachat. C'est une tendance constante depuis 2017 (date à laquelle ce fond n'est plus le fond de placement automatique)
- Sa performance pour l'année 2019 est de 0,08% contre -0,53% en 2018. Depuis le début de l'année, la performance est de -0,28%. (+0,61% sur les 6 derniers mois).
- C'est un placement qui reste supérieur au taux EONIA (taux de référence pour les placements financiers) sur les mêmes périodes.

Conseil Surveillance HORIZON SOLIDAIRE

- Profil de risque : 3 sur 7
- Ce doit être un fond de placement à 3 ans.
- L'encourt est de 122 392 103 € au 31/12/2019
- En 2019, il y a eu pour 23,7 Millions d'€ de souscription pour 12 Millions d'€ de rachat. C'est une tendance constante depuis 2017 (date à laquelle ce fond n'est plus le fond de placement automatique)
- Sa performance pour l'année 2019 est de 7,04% contre -2,85% en 2018. Depuis le début de l'année (30/09), la performance est de -0,17%. (+5,60% sur les 6 derniers mois). Au 16 Octobre 2020, la performance affichée est de +0,56%.

Conseil Surveillance LA CLEF

- Profil de risque : 4 sur 7
- Le fond est clos à la souscription.
- L'encourt est de 469 948 881€ au 31/12/2019
- Il y a eu pour 27,6 Millions d'€ de rachat en 2019. (Tendance stable)
- Le fond est rémunéré au taux du Livret A + 0,8%.
- Les porteurs de parts se décomposent de la façon suivante :
- 7380 retraités SNCF pour un montant de 353 M€
- 3300 actifs SNCF pour un montant de 54 M€
- 1000 sorties (personnes ne faisant plus partie de la SNCF, non retraité, ayant gardé ouvert le fond) pour un montant de 45 M€

Suite à la loi PACTE, promulguée le 20/05/2019, les salariés représentants les porteurs de parts devront être élus parmi l'ensemble des porteurs de parts de la CLEF sur la base du nombre de parts détenues par chaque porteur. L'élection devra se tenir avant la fin du 1er semestre 2021.

Conseil Surveillance AMUNDI LABEL EQUILIBRE

- Profil de risque : 4 sur 7
- Ce doit être un fond de placement à 5 ans.
- L'encourt est de 1235 Millions €.
- Sa performance pour l'année 2019 est de 14,69% contre -6,23% en 2018. Depuis le début de l'année (27/11), la performance est de 1,70%. `

onseil Surveillance AMUNDI EURO MID CAP ESR

- Profil de risque : 6 sur 7
- Ce doit être un fond de placement à 8 ans.
- L'encourt est de 155 millions € au 31/12/2019
- Sa performance pour l'année 2019 est de 27,01%. Depuis le début de l'année, la performance est de 4,88%. Cette dernière est de 44,98% sur les 5 dernières années.

Ces deux derniers fonds ne sont pas des fonds exclusifs à la SNCF. Ce sont des fonds ouverts à plusieurs entreprises.

Bien évidemment, les performances affichées ne garantissent pas les performances futures. Il est donc nécessaire de bien analyser ses besoins avant de bien choisir ses fonds d'investissements.

Pascal Descamps
Secrétaire Général

ÉDITO

L'année 2021 sera-t-elle meilleure que 2020 ?

Pour chacun d'entre nous, 2020 restera une année exceptionnellement sombre dans nos mémoires.

Depuis le mois de mars, la COVID-19 hante nos esprits. Elle est devenue notre sujet de préoccupation quotidien.

Nous avons tous été victimes de cette pandémie mondiale, que ce soit personnellement en la contractant ou tout simplement en étant séparés de nos proches. Situation que nous avons vécue pendant plusieurs semaines, voire plusieurs mois à cause des deux confinements consécutifs.

Beaucoup de retraités ont souffert de cet isolement au quotidien, même si les élus locaux et associations prenaient de leurs nouvelles régulièrement, la solitude et la peur de la maladie étaient bien là.

Hormis pour les retraités hébergés en EPHAD, le Gouvernement s'est très peu préoccupé de ceux habitant dans leur foyer.

En effet, certains ont dû faire appel à des sociétés ou à des tierces personnes pour faire leurs achats de première nécessité sans occulter d'autres besoins. Des assistances diverses rendues indispensables par la contrainte de rester chez eux pour ne pas être contaminés.

De fait, sans occulter l'aspect psychologique particulièrement déstabilisant de la crise, ce genre de service a entrainé une sur-dépense sans qu'aucune aide pécuniaire n'ait été débloquée pour ces prestations. Encore une fois, c'est le budget des retraités qui a été amputé par les effets collatéraux de la stratégie mise en place afin d'éviter toute infection.

Le projet de loi sur le financement de la sécurité sociale pour 2021 ne prévoit qu'une revalorisation de 4% maximum pour les pensions de retraite. Encore une fois une aumône pour les pensionnés vu les retards accumulés.

L'état distribue des millions, voir des milliards à tour de bras, mais les retraités sont exclus, encore une fois, de ces dispositifs exceptionnels.

Les retraités ne sont vraiment pas la priorité de notre gouvernement. Ils restent encore et toujours la variable d'ajustement dans son projet de budget.

En exemple, les prestations non pérennes de la CPRP, utilisées par 70% des retraités cheminots, le gouvernement veut tout simplement les supprimer afin de récupérer les 70 millions attribués à ces prestations. Idem, l'état a fait main basse sur 176 millions d'euros de la « Réserve Prévoyance » de la CPRP SNCF, afin de combler le déficit de la sécurité sociale. Sans aucune concertation.

Un véritable HOLD UP !

L'UNR FGAAC, par l'intermédiaire du Syndicat National FGAAC-CFDT, a exigé de la CPRP que des groupes de travail soient mis en place pour préserver les prestations non pérennes. Elles ont dénoncé l'escroquerie du ministère de tutelle sur les réserves prévoyance.

Cette triste année 2020 se termine. Souhaitons que 2021 soit en tous points meilleure.

C'est dans cet esprit optimiste que le bureau de notre UNR se joint à moi pour vous souhaiter de bonnes fêtes de fin d'année et surtout une bonne et heureuse année 2021.

Prenez soin de vous

CRÉATION DE LA 5ÈME BRANCHE DE LA SÉCURITÉ SOCIALE DITE AUTONOMIE

Plus de 75 ans après l'ordonnance du 4 octobre 1945 créant la Sécurité sociale, décision a été prise de voter la création d'une 5ème branche de la Sécurité sociale pour la prise en charge de la perte d'autonomie des personnes âgées et en situation de handicap.

Il s'agit d'une première étape importante devant permettre la reconnaissance de la perte d'autonomie (vieillesse et/ou handicap) comme un risque relevant de la solidarité nationale.

Sa prise en charge devra relever donc de la solidarité nationale et non du secteur privé des assurances. L'État devant rester le garant de la solidarité nationale, en faisant en sorte que les citoyens de tous les territoires soient égaux devant l'accès aux prestations.

Pour rappel, les 4 autres branches sont :

- La maladie,
- Les accidents du travail/maladies professionnelles,
- La retraite,
- La famille.

Il a été demandé à M. Vachey (Inspecteur Général des finances) de conduire une concertation durant l'été 2020 pour réfléchir aux modalités de mise en œuvre de cette nouvelle branche.

Son rapport a été remis le 14 septembre 2020 et énumère l'ensemble des sources potentielles de financement tout en formulant des propositions de pilotage et de gouvernance.

Actuellement, l'assurance-maladie finance les soins pour les personnes âgées. La CNSA (Caisse Nationale de Solidarité pour l'Autonomie) et les départements financent la dépendance en Ehpad ou à domicile. Les familles ou les aides sociales financent le logement.

Les questions de gouvernance et du financement de cette 5ème branche seront au cœur des débats à venir.

Des travaux doivent désormais s'ouvrir avec l'ensemble des parties prenantes du secteur du grand âge et du handicap sur les sources de financement à mobiliser pour prendre en charge ce nouveau risque, dont les contours pourraient trouver une première traduction dans le prochain PLFSS 2021 (projet de loi de financement de la Sécurité sociale).

Le projet de PLSS 2021 soumis au vote propose sur ce dossier :

- De définir le périmètre de la branche « Autonomie »,
- Un financement autonome par des recettes propres,
- La présentation de tableaux d'équilibre budgétaires,
- Une affectation budgétaire pour démarrer à l'équilibre,
- Une redéfinition des missions de la CNSA (Caisse Nationale de Solidarité pour l'Autonomie),
- Un renforcement de l'information du parlement.

Force est de constater que l'élaboration du projet de loi pourrait prendre plus de temps que prévu ; le gouvernement souhaitant relancer une phase de concertation baptisé le « Laroque de l'autonomie » du nom de Pierre Laroque père de la Sécurité Sociale.

Le premier ministre a pour sa part, évoqué que ce texte de loi pourrait n'être examiné qu'à la fin de la mandature, soit, pas avant 2022.

C'est une bien mauvaise nouvelle pour les personnes en perte d'autonomie, quel que soit leur âge et pour les personnels de ces secteurs sans oublier les aidants dont l'accompagnement est bien souvent indispensable.

La crise sanitaire a pourtant révélé au grand public l'ampleur des besoins notamment dans les EPHAD. Mais de toute évidence le principal écueil reste celui de son financement.

EHPAD

Quel est le coût de l'hébergement en EHPAD ?

Les prix sont fixés normalement à la journée et les tarifs des EHPAD publics par rapport à ceux du privé peuvent être 20 % moins chers.

Les tarifs de la dépendance varient selon le GIR (Groupes dits « Iso-Ressources ») ou groupe de dépendance de la personne âgée et les prix peuvent inclurent d'autres prestations (comme l'entretien du linge personnel).

Pour déterminer l'autonomie du demandeur, le médecin traitant ou bien l'équipe médicale se doit de pouvoir apprécier le niveau de dépendance d'une personne âgée en appliquant une méthode de calcul grâce à la grille AGGIR (Autonomie, Gérontologie Groupe Iso Ressources) qui définit les capacités de celle-ci.

Le niveau du GIR sert également à définir le montant de l'APA (Allocation Personnalisée d'Autonomie).

Pour les personnes qui ne peuvent subvenir au coût total de l'EHPAD et ayant des enfants, ces derniers peuvent être mis à contribution (obligation alimentaire des enfants envers leurs parents) voire les petits-enfants.

Comment sont fixés les prix de journée dans les EHPAD ?

AVANT TOUT, si vous avez une complémentaire santé, ne la résiliez surtout pas même si vous êtes hébergé en EHPAD. **L'EHPAD est un établissement d'hébergement et pas forcément un établissement hospitalier.**

En effet, certains ne disposent pas de médecin et encore moins d'infirmières sur le site !!!

Chaque année le département avec l'ARS (Agence Régionale de Santé) prévoit un accord tripartite entre l'établissement, le conseil départemental et l'assurance maladie.

La loi ASVS (Adaptation de la Société au Vieillissement) modifie le système ci-dessus avec, depuis 2017, 3 volets de tarifs : hébergement, dépendance et soins.

L'établissement doit assurer un minimum de prestations.

- Le tarif hébergement : recouvre l'ensemble des prestations (accueil, restauration, entretien, animation),
- Le tarif dépendance : recouvre les prestations d'aide aux actes essentiel au vieillissement,
- Le tarif soins : les soins partiels liés à la perte d'autonomie (docteurs, auxiliaires médicaux, infirmières, kiné, pédicure....) et le petit matériel.

Par contre, les soins globaux (IRM, soins dentaires, lunettes, prothèses auditives) ne sont pas pris en charge, d'où la nécessité de garder sa complémentaire santé lorsque cela est possible bien sûr !

Que comprend l'hébergement à la charge du résident en EHPAD ?

Les tarifs d'hébergement sont agréés par le président du conseil départemental pour les EHPAD habilités à l'aide sociale.

Quelles aides pour faire face aux charges qui restent aux résidents en EHPAD ?

- Aides fiscales,
- APA (Allocation Personnelle d'Autonomie),
- APL (Allocation Personnel au Logement)
- ALS (Allocation de Logement social) non cumulable avec l'APL à Semander à la CAF ou à la MSA selon son régime d'affiliation.
- **ASH (Aide Sociale à l'Hébergement) attribuée aux personnes ayant un revenu inférieur au coût de l'hébergement. Il peut aussi être demandé l'aide alimentaire aux enfants, petits-enfants, conjoint. Elle est récupérée sur la succession.**

Comment fonctionne l'APA ?

Actuellement, le montant de cette aide est variable selon le département et le taux de dépendance (GIR1/2, 3/4 ou 5/6) et avec un ticket modérateur égal au GIR 5. Elle est plus rarement attribuée au GIR 5/6.

Une somme minimale est laissée au résident.

Le reste à charge des résidents dans les établissements qui excède leurs ressources est d'environ 1830€ par mois dans 75 % des cas.

Un rapport précise que 3 personnes sur 4 ont les moyens de faire face pendant 6 ans en utilisant leurs capacités contributives (revenus, revenus immobilier, financiers).

Une nouvelle prestation est donc nécessaire pour les personnes ayant des revenus inférieurs à 1600 €.

Le bouclier d'autonomie viserait à garantir le financement de l'entrée en établissement des personnes âgées sans trop grever le prélèvement du patrimoine.

La Mutualité Française propose la refonte des tarifications pour qu'elles soient variables selon les revenus du résident, avec une fusion des tarifs soins, dépendance prise en charge par l'assurance maladie dans une logique universelle.

Ou se renseigner ?

Le CCAS de sa commune (Centre Communal d'Action Sociale).

Pour les cheminots :

- **Agence famille** n° vert : 0809 40 01 10/https://services-aux-retraites.sncf.com
- **Action sociale et familiale** n° vert : 0800 20 66 20/ MAIL :action-sociale@sncf.fr
- **Caisse de Prévoyance et des retraités (CPRP)** N° unique : 04 95 04 01 11 MAIL : www.cprpsncf.fr
- **CNSA :** pour-les-personnes-agees.gouv.fr ; pour les tarifs des EHPAD.

L'EAU EN BOUTEILLE

L'eau en bouteille devrait être considérée comme absolument propre à la consommation, ce qui est loin d'être le cas et des substances (bactéries, plastique...) peuvent être présentes dans une bouteille comme ce peut être le cas au robinet.

Eau du robinet :

Elles sont généralement de bonne qualité, mais des bactéries, pesticides et nitrates peuvent y être présents.

Pour qu'une eau soit « Potable » il faut qu'elle soit conforme à des exigences sanitaires.

A 96 % on peut boire l'eau du robinet sans problème malgré que quelques fois elle peut subir des anomalies et se détériorer ponctuellement. Dans les villes moyennes ou grandes quasiment aucune pollution n'est constatée et cette eau du robinet revient moins chère que celle en bouteille.

A la campagne, l'eau du robinet peut être polluée par des pesticides, des nitrates, des contaminations bactériennes, de l'arsenic voire même du plomb. De plus, certaines contaminations bactériennes peuvent provoquer des dérangements intestinaux, voire des affections intestinales plus graves.

Eau en bouteille :

Cette eau peut contenir des particules de plastique ! Dans les eaux en bouteille, des molécules peuvent être présentes. Il s'agit :

- des perturbateurs endocriniens de type bisphénol (A, S et F) ;
- des hormones d'origine humaine (contraceptifs, anabolisants, traitements...) ;
- des éventuels résidus médicamenteux.

Bien que l'eau en bouteille paraisse plus «propre» à première vue, elle serait deux fois plus contaminée par des particules en plastique que celle du robinet.

Selon une étude de mars 2018, 93 % des eaux en bouteille de 11 marques analysées Aqua, Aquafina, Dasani, Evian, Nestlé Pure Life ou encore San Pellegrino contenaient des micro-plastiques dans des quantités variables.

Néanmoins, l'impact de ces morceaux de plastique sur la santé humaine n'a pas encore été prouvé.

Les eaux minérales :

L'eau dite minérale est une eau de source qui contient, dans des quantités qui peuvent être relativement importantes, des éléments, minéraux et oligoéléments, qui ont un effet sur la santé de ceux qui la boivent. En France, elles sont reconnues comme étant bénéfique pour la santé par l'Académie de médecine.

L'eau minérale se doit également d'être particulièrement stable dans le temps. Les fluctuations de sa composition physico-chimique ne peuvent pas dépasser les 10 %.

D'origine souterraine, les eaux minérales (Hépar, Contrex, Courmayeur, San Pellegrino...) présentent une forte particularité : elles ne répondent pas à la même réglementation que l'eau du robinet.

Elles sont en effet soumises à des normes spécifiques et peuvent atteindre des teneurs qui ne sont pas «tolérées» pour l'eau du robinet.

Par exemple, elles contiennent jusqu'à 5 mg/l de fluor, alors que la limite est fixée à 1,5 mg/l. Dans ce cas elles sont déconseillées aux jeunes enfants. Ce produit fait partie des dix produits chimiques posant un problème majeur de santé publique. Un apport excessif en fluor peut, en effet, provoquer des maladies (tâches sur les dents, os fragiles et cassants).

Les teneurs en calcium, fluor, sulfates, sodium, magnésium... varient également en fonction des marques. Aussi, certaines eaux très minéralisées ne conviennent pas forcément à une consommation quotidienne.

Les eaux de source :

Les eaux de source sont naturellement propres à la consommation humaine. Les seuls traitements autorisés sont des traitements d'aération, de décantation et de filtration, qui permettent de jouer sur leur teneur en gaz et de réduire la concentration d'éléments instables, naturellement présents dans ces eaux, comme le fer ou le fluor.

Les eaux de source sont normalement d'origine souterraine, doivent bénéficier d'une protection contre la pollution, et n'avoir subi aucun traitement chimique.

Mais attention : la teneur en minéraux d'une eau de source peut également varier sensiblement. Une même appellation d'eau de source peut en effet venir de plusieurs sources implantées dans différentes régions.

Dans le commerce, il faut donc vérifier les noms des sources et détailler l'étiquette pour repérer les différences.

Liste des eaux de source qui ne contiennent aucuns produits chimiques :

Auchan/Source Beaupré, Cora/Source Valon, Cristaline/Source Elena, Cristaline/source Noémie, Eau d'Auvergne (Carrefour)/Source grand Barbier, Fiée des lois (Intermarché), Leader Price/source Noémie, marque Repère (E;Leclerc)/Laqueuille, Nestlé Pure Life/source des Acacias, Ondine (Intermarché)/source St Benoît, Saguaro (Lidl)/source Roche des écrins et Source des Pins.

Liste des eaux minérales naturelles sans polluants :

Carrefour/source Vauban, Contrex, Courmayeur, Evian, Hépar, Marque Repère (E.Leclerc)/ eau des Alpes, source Saint-François, Mont Roucous, Rocheval (Aldi)/source Montfras, Saguaro (Lidl)/source des Hêtres, Saint-Armand, Saint Antonin, Système U/source du Prince noir et Wattwiller.

GESTION COURRIERS ET COTISATIONS

N'hésitez pas à nous contacter par mail (unr@fgaac.org) ou par téléphone auprès de :

Pascal DESCAMPS (06 26 73 19 75)
ou Thierry DAVID (06 26 29 15 91)

en cas de problème particulier ou de questions diverses.

COTISATIONS
2019 : 38€ et 19€ pour les veuves
2020 : 40€ et 20€ pour les veuves

CEUX QUI NOUS QUITTENT

C'est avec beaucoup de tristesse que nous avons appris le décès d'un de nos adhérents UNR :

ROBERT ROESER de la région GRAND EST de l'établissement de Schiltigeim.

INFOS UNR IMPORTANT !

TOUS les courriers pour l'UNR (chèque de cotisation ou autres) doivent être envoyés :

FGAAC-CFDT 20 rue Lucien Sampaix 75010 PARIS et non à PLEYEL

Agence Famille
N° vert : 08 09 40 01 10

Action Sociale
N° vert : 08 00 20 66 30

RAPPEL POUR LES COTISATIONS
Pensez à votre cotisation 2020 à 40€
(20€ pour les veuves)

ATTESTATION FISCALE : ATTENTION nous n'envoyons plus systématiquement les attestations fiscales aux adhérents par courrier dans un souci d'économie (timbre et papier) et de préservation de la nature. Celles-ci ne servant que si vous avez un contrôle fiscal. Néanmoins elle vous sera délivrée si vous nous en fait la demande. Pour ce faire, contactez-nous soit par mail (unr@fgaac.org) soit par courrier (fgaac 20 rue Lucien Sampaix 75010 paris) soit par téléphone les 1er et 3ème mardis de chaque mois lors des permanences (01 40 18 44 40).

RÉUNIONS

Tours :
14/01/21 à 10h
31 rue Jacques Marie Rouge
2émé étage
37000 tours
Patrick Gougeon
06 29 69 59 56/09 83 87 53 96

CFER
Centre de Formation d'Étude et de Recherche

votre partenaire
FORMATION

COMITÉ SOCIAL
ET ÉCONOMIQUE (CSE)
INITIATION SYNDICALE
TEMPS DE TRAVAIL
NOTATION
DÉCOUVERTE MILITANT
RÉMUNÉRATION
OSER PROPOSER L'ADHÉSION
COMMUNICATION EXPRESSION
ORALE ET ÉCRITE
PROCESSUS DE NÉGOCIATION
CONTRACTUEL
L'ACTION SOCIALE ET LA CPR
PRIME TRACTION

5, rue Pleyel
93200 Saint-Denis

01 76 58 12 21

cfer@cfer.fr