



LE BULLETIN DE

tr'raction 726

JOURNAL DU SYNDICAT
NATIONAL PROFESSIONNEL DES
CONDUCTEURS DE TRAINS

SEPTEMBRE 2021

RASSEMBLEMENT DU 14 SEPTEMBRE 2021

LA FGAAC-CFDT VOUS REMERCIE
POUR VOTRE PARTICIPATION



UNE BONNE MUTUELLE ÇA NOUS FACILITE LA VIE !



93%
DES ADHÉRENTS
RECOMMANDENT
LA MUTUELLE MGC*

* Baromètre annuel de satisfaction réalisé par Inet en novembre 2020 auprès d'un échantillon représentatif de 800 adhérents MGC

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.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





Pascal Couturier
Secrétaire Général

SOMMAIRE

4 ↔ 5

ALERTE RADIO

Nouvelles évolutions réglementaires.

6 ↔ 7

PRIMES DE TRACTION

Améliorer plutôt que réformer !

8 ↔ 15

DOSSIER SPÉCIAL

Ouverture à la concurrence

16

ACTION SOCIALE

LAE : suite et fin programmée

17

CPRP

Point d'étape sur la transformation de la CPR en caisse de branche

18 ↔ 29

UNR

30 ↔ 31

COMMUNICATIONS

ÉDITO

LA FGAAC-CFDT À L'ACTION !

Je ne saurais commencer cet édit sans remercier chaleureusement les nombreux militants, adhérents et sympathisants, actifs et retraités, qui ont répondu à l'appel de la FGAAC-CFDT, dans le cadre du rassemblement organisé le 14 septembre dernier devant le siège de la SNCF à St Denis.

Cette journée d'action qui se déroulait en plein contexte de rentrée sociale et le jour du séminaire des DET, a permis de porter devant la Direction de l'entreprise les justes et légitimes revendications des conducteurs de train et plus largement de l'ensemble des cheminots.

La FGAAC-CFDT a ainsi clairement signifié à la Direction ses attentes pour les futures négociations programmées d'ici la fin d'année. Celles-ci s'articulent autour du même dénominateur commun : la revalorisation de nos salaires et une meilleure reconnaissance de nos métiers. La FGAAC-CFDT revendique ainsi :

- ⇒ le versement d'une prime exceptionnelle COVID d'un montant de 1000€ porté à 1500€ pour les agents ayant assurés la production ferroviaire dont les conducteurs ;
- ⇒ le déblocage de la grille ADC à la PR-15 pour les TA et à la PR-23 pour les TB dans le cadre de la transposition du décret relatif aux classifications/rémunérations ;
- ⇒ la création d'une prime d'ancienneté pour les agents contractuels permettant notamment de reconnaître à sa juste valeur l'expertise des conducteurs ;
- ⇒ la création d'un véritable 13^{ème} mois pour les personnels roulants et les agents contractuels qui ne bénéficient pas d'une telle mesure ;
- ⇒ la revalorisation des primes de traction ainsi que les indemnités et les allocations de déplacement ;
- ⇒ la mise en oeuvre de mesures concrètes permettant de compenser l'arrêt des recrutements au Statut et de garantir aux conducteurs un déroulement de carrière à minima identique et équitable...

Le rassemblement du 14 septembre était une nouvelle étape dans une mobilisation qu'il va nous falloir renouveler et amplifier pour réussir à faire gagner nos revendications.

Cette rentrée est également marquée par le contexte d'ouverture à la concurrence qui est venu se rappeler à nous par plusieurs reprises cet été :

- ⇒ par la parution tout d'abord le 10 juillet dernier de l'avis de concession d'un lot Tram-Train (T4, T11 et le tronçon Esbly/Crécy de la Ligne P) qu'Île de France Mobilités souhaite ouvrir à la concurrence en décembre 2023 ;
- ⇒ par les annonces ensuite de la région politique SUD PACA d'attribuer le lot Intermétropoles (Marseille/Toulon/Nice) à Transdev ;
- ⇒ par l'arrivée désormais proche de concurrents sur le TGV.

Tout ceci nous renvoie plus que jamais à la nécessité de disposer rapidement d'une branche ferroviaire capable de jouer pleinement son rôle de régulation sociale en posant un ensemble de droits protecteurs pour l'ensemble des travailleurs du rail.

Face au constat d'une branche au point mort, la FGAAC-CFDT a interpellé l'Etat qui a redonné un nouveau cap aux négociations de branche le 9 juillet dernier dans le cadre de la Table Ronde Tripartite qui a réuni l'Etat, l'UTP (fédération patronale) et les OS représentatives de la branche.

Le nouvel agenda social prévoit de prioriser deux négociations d'ici fin 2021/début 2022 :

- ⇒ celles relatives au sac à dos social qui doit venir compléter les 3 garanties prévues par la loi pour les salariés transférés ;
- ⇒ celles relatives à la Prévoyance qui doivent permettre pour la FGAAC-CFDT de mettre en oeuvre un haut niveau de protection sociale en matière de prévoyance lourde (décès, maladie, incapacité de travail, invalidité, maternité/paternité...), une meilleure prise en charge des frais de santé ainsi que de meilleures garanties en cas d'incapacité temporaire ou définitive.

Prenez-soin de vous et restons plus que jamais mobilisés ●



NOUVELLE ÉVOLUTION RÉGLEMENTAIRE

LA RÉGLEMENTATION EN LIEN AVEC LES PROCÉDURES D'URGENCE VA DE NOUVEAU ÊTRE MODIFIÉE. LA FGAAC-CFDT DÉPLORE UNE NOUVELLE FOIS LE MANQUE DE CONCERTATIONS RÉELLES ET DE DIALOGUE SOCIAL DANS LE CADRE DE LA MISE EN OEUVRE DE CES NOUVELLES PROCÉDURES.

Malgré une information intervenue assez tôt dans le calendrier par le biais d'une bilatérale, vos représentants FGAAC-CFDT n'ont eu aucune marge de manoeuvre pour faire évoluer cette nouvelle procédure.

LES DÉCISIONS ÉTAIENT MALHEUREUSEMENT DÉJÀ PRISES DEPUIS LE MOIS DE FÉVRIER COMME INDIQUÉ LORS DE LA PRÉSENTATION DU DOSSIER LORS DE L'INSTANCE COMMUNE DE LA SA VOYAGEURS À LA FIN DU 1ER SEMESTRE 2021.

Désormais, c'est sur le terrain que les décisions unilatérales de l'entreprise impacteront les acteurs de la sécurité que nous sommes. Les agents de conduite vont devoir de nouveau adapter leurs gestes d'urgence.

CE DOSSIER EST SYMPTOMATIQUE DE L'ÉVOLUTION DE L'ENTREPRISE, DES MODIFICATIONS RÉCURRENTES SE RÉPÈTENT DÉSORMAIS DE FAÇON INCESSANTE. DIFFICILE DE S'Y RETROUVER, CELA FERA TROIS MODIFICATIONS DE LA RÉGLEMENTATION EN QUELQUES ANNÉES.

Comme d'habitude, en cas de mauvaise application réglementaire, l'agent de conduite sera tenu comme seul responsable. La FGAAC-CFDT intervient très souvent à ce sujet. Cela fait même des années que cela dure, et malgré les grands discours, ça n'est malheureusement pas près de changer.

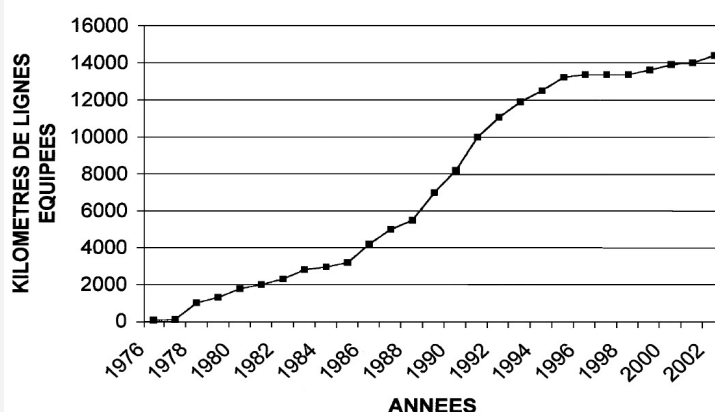
CHAQUE MODIFICATION DES PROCÉDURES DE SÉCURITÉ EST COMPLIQUÉE À FAIRE ÉVOLUER EN RAISON DES GESTES MÉTIERS QUI EN DÉCOULENT. EN EFFET, SOUVENT LES PROCÉDURES RÉGLEMENTAIRES ENCADRANT LES GESTES D'URGENCE ACQUISES LORS DES FORMATIONS INITIALES RESTENT ET DEMEURENT DES AUTOMATISMES. ET C'EST BIEN LÀ LE PROBLÈME, DEVOIR CHANGER RÉGULIÈREMENT CES GESTES QUI SE FONT « NATURELLEMENT ET SANS RÉFLÉCHIR » POSE UN PROBLÈME DE RÉACTIVITÉ ET DE QUESTIONNEMENT LORSQU'IL FAUT LES ACTIVER. OR, UN GESTE D'URGENCE PORTE BIEN SON NOM : IL EST URGENT...

RETOUR SUR LE DÉPLOIEMENT DE LA RADIO SOL TRAIN

L'histoire de la Radio Sol Train débute dans les années 1950 avec les premières expérimentations, mais elle débute réellement à compter de 1976. A partir de cette date, et jusqu'au début des années 2000 c'est progressivement 14400 km de ligne qui seront équipées.

Côté technologie la radio est analogique, et à partir de 1984 elle va progressivement intégrer la transmission de données.

LA RADIO SOL-TRAIN A LA SNCF (1976-2002)



Dans les années 1990, parallèlement à la mise en place de la RST analogique, le projet européen de radio, Global System for Mobile communications - Railways (GSMR) conduit la SNCF à lancer le déploiement de cette autre technologie

Fin 2018, la totalité du réseau est ainsi équipée de GSMR. A compter de cette année-là, la radio est obligatoire sur toutes les circulations ferroviaires.

Côté engins moteurs il reste encore 595 EM SNCF non équipés et 641 EM autres entreprises ferroviaires. Principalement des draisines, des engins de manoeuvre, bourreuses, 66000 petit numéro.... Ces circulations sont alors équipées de postes mobiles

Il faut noter que ces évolutions concernent toutes les entreprises ferroviaires, mais également SNCF Réseau.

NOUVELLE ÉVOLUTION RÉGLEMENTAIRE

ÉVOLUTIONS EN DÉCEMBRE 2021

PHILOSOPHIE GÉNÉRALE :

LA PHILOSOPHIE RESTE LA MÊME, IL S'AGIT D'ARRÊTER UNE CIRCULATION QUI SE DIRIGERAIT VERS UN OBSTACLE. L'ÉVOLUTION DE LA RÉGLEMENTATION PERMET DE NE PAS ALLER À L'ARRÊT SOUS CERTAINES CONDITIONS.

DEUX OBJECTIFS ÉMERGENT, AMÉLIORER LA SÉCURITÉ EN RENFORÇANT LA PROTECTION AU DROIT DE L'OBSTACLE, RÉÉMISSION DU SAL À LA PERCEPTION D'UN SAL, MIEUX GÉRER LES SITUATIONS DE PANNE RADIO ET UNIFORMISER LES RÈGLES EN HARMONISANT LA ZONE DENSE ÎLE DE FRANCE AVEC LES AUTRES SECTEURS ET LIMITER LES EFFETS INDUITS EN ÉVITANT LES DESCENTES DE VOYAGEURS DANS LES VOIES, LIMITER LES DÉRANGEMENTS DE PASSAGES À NIVEAU EN ÉVITANT LES STATIONNEMENTS PROLONGÉS ET ÉVITER LA SATURATION DES GARES.

LORS DE LA PERCEPTION D'UN DANGER RIEN NE CHANGE :

POUR LE TRAIN ÉMETTEUR, À LA PERCEPTION D'UN DANGER, RIEN NE CHANGE, EN EFFET, IL N'EST PAS QUESTION DE CONTINUER À VITESSE NORMALE CAR DANS CERTAINS CAS RARES MAIS PLAUSIBLES, LE TRAIN POURRAIT SE DIRIGER ÉGALEMENT VERS UN OBSTACLE. IL POURRAIT ALORS Y AVOIR CONFUSION ENTRE SON PROPRE SAR ET CELUI ÉMIS PAR UN AUTRE TRAIN EN CAS DE RECouvreMENT DES ZDA. LE TRAIN ARRIVERAIT ALORS À VITESSE NORMALE SUR UN OBSTACLE.

A LA RÉCEPTION DU SAR :

LES CHANGEMENTS SONT LA NON ÉMISSION DU SAL ET LA POSSIBILITÉ DE NE PAS S'ARRÊTER APRÈS AVOIR FREINÉ D'URGENCE.

A LA RÉCEPTION DU SAR :

EN PLUS DE L'ARRÊT, ÉMISSION DU SAL QUI EST ÉTEINT LORS DU DÉPART EN MARCHÉ À VUE.

EN CAS DE DÉTECTION D'UNE PANNE BORD :

LE CONDUCTEUR RALENTIT IMMÉDIATEMENT POUR ARRÊT (SAUF VIADUC, TUNNEL, ...) ET ÉCHANGE AVEC LE SGC EN VUE DE DÉTERMINER LE LIEU D'APPLICATION DU GUIDE. POUR REJOINDRE CE LIEU OU POUR SE REMETTRE EN MARCHÉ, LE CONDUCTEUR À SON INITIATIVE PEUT SE LIMITER À VL 70 POUR LES TRAINS DE VOYAGEURS ET À VL 50 POUR LES TRAINS MA/ME.



LES DIFFÉRENTES ÉVOLUTIONS RÉGLEMENTAIRES :

L'intensification du déploiement au fil des années, et les évolutions de technologie, ont naturellement amené des évolutions de la réglementation liée à l'utilisation de la RST.

Jusqu'en 2005, lors de la réception du SAR, toutes les circulations situées dans le canton radio (42 km) s'arrêtaient d'urgence, et émettaient à leur tour le SAL afin d'arrêter d'éventuelles circulations non équipées de la radio.

Le 20 septembre 2003 sur la ligne D du RER en gare de Villeneuve-Triage un quasi accident se produit. Lors d'un arrêt en pleine voie, les passagers d'un train en panne descendent pour rejoindre à pied le quai. Cet accident a amené la première grosse évolution de la réglementation. En zone dense désormais le conducteur est autorisé à repartir en marche à vue après vérification rapide de son train jusqu'au premier quai. Les trains de FRET quant à eux repartent dans les mêmes conditions afin de dégager les quais.

En novembre 2012, suite à un incident caténaire et des arrêts de circulations en cascade, des passagers descendent sur les voies sur le RER B. La réglementation est alors adaptée une fois de plus pour permettre aux ADC de repartir en marche à vue après vérification de leur train sur une distance de 15 km.

En juin 2018 la radio est obligatoire sur toutes les circulations et une nouvelle adaptation de la réglementation liée au bond technologique est mise en œuvre. Désormais, on ne ferme plus systématiquement les signaux du canton (42 km). En effet en GSMR la Zone de Déclenchement de l'Alerte (ZDA) est beaucoup plus précise et fine. De plus l'alerte reste accrochée à la ZDA alors qu'auparavant elle se déplaçait avec l'émetteur de l'alerte. Enfin toutes les circulations qui pénètrent dans la ZDA recevront cette alerte (effet bulle).

En 2019 la réglementation intègre la distinction entre personne dans la voie (Arrêt d'Urgence) et dans la zone dangereuse (poursuite en marche à vue)

Le déploiement de la radio a donc été accompagné de nombreuses évolutions, mais les plus impactantes pour les agents de conduite sont celles de 2005, 2014 et 2021

AMÉLIORER PLUTÔT QUE RÉFORMER !

LES MILITANTS DE LA FGAAC-CFDT ONT TOUJOURS ÉTÉ RECONNUS POUR LEUR EXPERTISE EN MATIÈRE DE PRIME DE TRACTION. LES AGENTS DE CONDUITE ONT TOUT INTÉRÊT À CONSERVER PRÉCIEUSEMENT CETTE SPÉCIFICITÉ PROPRE À LEUR FILIÈRE.

Incontestablement les primes des agents en premier à la route sont celles qui présentent le mécanisme le plus « compliqué », mais il n'est ni facile ni même souhaitable que celui-ci soit trop simplifié. Le premier écueil est celui qui consiste au nom de la simplification à abandonner la notion de kilomètres réalisés, et la remplacer par celle de temps de conduite..

LA FGAAC-CFDT NE CONSIDÈRE PAS POUR AUTANT QUE TOUT EST POUR LE MIEUX ET ELLE PORTE SANS CESSE SES REVENDICATIONS AUPRÈS DE LA DIRECTION AFIN DE FAIRE PROGRESSER LA RÉMUNÉRATION DES AGENTS.

Dans une logique de fiabilisation et d'évolution des droits des agents de conduite, la FGAAC-CFDT a inscrit dans son cahier revendicatif plusieurs points d'amélioration des primes.

La FGAAC-CFDT souhaite une évolution des primes de traction sur la base d'une préservation des mécanisme existant, d'une amélioration et d'une simplification des pièces comptables transmises aux agents.

LA FGAAC-CFDT REVENDIQUE ENTRE AUTRES UNE REVALORISATION DES TAUX DE PRÉSENCE ET DE NUIT. ELLE REVENDIQUE LA CRÉATION D'UNE PRIME SPÉCIFIQUE POUR LA CONDUITE DES V200, LA CRÉATION D'UNE "PRIME DE BORD" POUR PRENDRE EN COMPTE LES ÉVOLUTIONS TECHNIQUES DU MÉTIER DE CONDUCTEUR (SIRIUS, ERTMS,...), UNE MEILLEURE COMPENSATION EN CAS DE JOURNÉE NON PRODUCTIVE (SU) OU DE TRAIN SUPPRIMÉS, UNE MEILLEURE RECONNAISSANCE DES FONCTIONS DE MONITEUR, UNE PRIME GARANTIE CALCULÉE SUR LA JOURNÉE ET NON SUR LA MOYENNE MENSUELLE,...

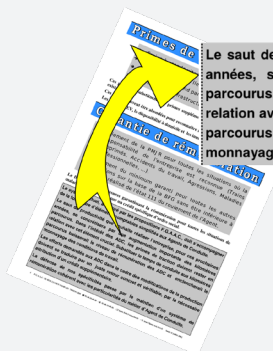
LA FGAAC-CFDT A ÉGALEMENT ÉTÉ DÈS LES PREMIERS JOURS DE LA CRISE SANITAIRE (AVRIL 2020) LA SEULE ORGANISATION SYNDICALE A DEMANDER ET OBTENIR DES MESURES DE PROTECTION DE LA RÉMUNÉRATION DES AGENTS DE CONDUITE.

PARCOURS VS TEMPS DE CONDUITE

La FGAAC-CFDT défend le fait que la prime soit proportionnelle aux kilomètres et non au temps pour plusieurs raisons.

La productivité, et par conséquent les gains de l'entreprise, s'appuient sur les kilomètres produits. L'entreprise aura donc toujours la volonté d'optimiser l'utilisation de ses agents. Là où aujourd'hui un agent réalise 250 km en 6 heures, demain il en fera peut-être 350 dans le même temps. Plusieurs facteurs peuvent amener ce gain de productivité : la modernisation du réseau et le relèvement de vitesse limite, des évolutions sur le matériel roulant....

Pour la FGAAC-CFDT chacun de ces gains de productivité pour l'entreprise doit se traduire par une augmentation de la rémunération des agents de conduite. La FGAAC-CFDT l'avait d'ailleurs anticipé dans une de ses communication en 2002



Le saut de productivité que souhaite réaliser l'entreprise, pour ces prochaines années, se concrétisera par une augmentation importante des kilomètres parcourus. Dans l'intérêt des ADC, les primes de traction doivent rester en relation avec cet élément crucial. Substituer le temps de conduite aux kilomètres parcourus baisserait le niveau de rémunération des ADC et enclencherait le monnayage des conditions de travail.

Et c'est bien ce qui s'est produit entre 2001 et 2019. Sur cette période, même si certains choix sont contestables (Gestion par activité), l'entreprise a réalisé un gain de productivité sur de nombreux roulements. Sur cette même période l'enveloppe annuelle de primes est passée de 145 millions d'euros, à 154 millions d'euros (+6,2%), alors que sur la même période les effectifs conduite chutaient de 2000 agents.

Le temps de travail et le temps de conduite sont quant à eux soumis aux limites de l'accord de branche et de l'accord d'entreprise. Cela nous amène logiquement à dire que dans un système de prime de traction basé uniquement sur le temps, la prime serait plafonnée. Au-delà d'une certaine valeur, il ne sera plus possible de l'augmenter...

La FGAAC-CFDT n'est pas favorable à la prise en compte du temps car payer la prime de présence horaire dès la première minute, c'est faire la confusion entre le salaire de base, qui rémunère la valeur du métier, et les primes de traction qui rétribuent la pénibilité. Sur ce point la FGAAC-CFDT revendique une revalorisation de la grille salariale.



ETABLISSEMENT TRACTION :
CODE UG :

FICHE DE PRIME DE TRACTION
MOIS :

NOM et PRENOM :
N° D'IMMATRICULATION :
TITRE STATUTAIRE :

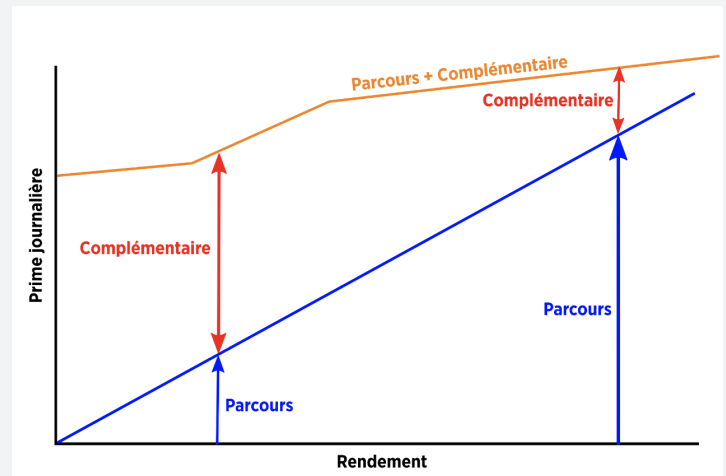
PRIMES	ROUTE EN 1er		AUTRES
	ELECTRIQUE	THERMIQUE	
PRESENCE HORAIRE 1er au-delà de la 3ème et jusqu'à la 5ème heure	A	A	
PRESENCE HORAIRE 1er au-delà de la 5ème heure			
PRESENCE HORAIRE 2ème au-delà de la 3ème et jusqu'à la 5ème heure	B	B	
PRESENCE HORAIRE 2ème au-delà de la 5ème heure			
PRESENCE NUIT	C	C	
PARCOURS	D	D	
COMPLEMENTAIRE	E	E	
FORFAITAIRE AICR			F
FORFAITAIRE MANOEUVRE			G
TRAVAIL MANOEUVRE			H
AGENT SEUL	I	I	
SUPPLEMENTAIRE TGV	J		
ACCESSOIRES ROUTE 1er	K	K	
AUTRES ACC. GARANTIS			L
ACC. NON GARANTIS			M
CONGES			N
AUTRES ABSENCES			O
TOTAL DES PRIMES			
PARCOURS : Trains : Autres : Total :		JOURS GARANTIS : Route en 1er : Route en 2ème : Manoeuvres : Autres :	

AMÉLIORER PLUTÔT QUE RÉFORMER !

LE SYSTÈME DE PRIME COMPLÉMENTAIRE

Dans ce système défendu par la FGAAC-CFDT, plus le rendement d'un roulement est élevé, plus la prime est élevée. En revanche, le barème aux mille de la prime complémentaire évolue en fonction du rendement.

Il est plus fort pour les roulements à faible rendement, et à contrario plus faible pour les roulements qui produisent beaucoup. Ceux qui prétendent qu'il est inutile de faire des kilomètres au-delà d'un certain seuil se trompent.



Le terme B2 fréquemment évoqué correspond dans ce schéma à la hauteur de la courbe PP+PC.

On a beau tirer un train pendant 6 heures, on fera toujours plus de kilomètres au TGV qu'en Île de France !

La prime de parcours profite aux roulements à fort rendement. La prime complémentaire bénéficie quant à elle principalement aux "petits" roulements. L'ensemble des deux constitue un système équitable.

POUR RAPPEL, SUITE AUX ACTIONS DE LA FGAAC-CFDT LE « B2 » (LA HAUTEUR DE LA DROITE PP+PC) A ÉTÉ FIGÉE.

L'OUVERTURE À LA CONCURRENCE, AINSI QUE LA CRISE COVID AURAIENT EU POUR CONSÉQUENCE LA BAISSSE DE L'ENVELOPPE DE PRIME DE PARCOURS.

GRÂCE À CETTE MESURE LA RÉMUNÉRATION D'UN ROULEMENT NE DÉPEND PLUS QUE DE SON RENDEMENT ET NON DE LA PRODUCTION DES AUTRES ROULEMENTS.

UN SYSTÈME TROP COMPLEXE ?

C'est une affirmation trop souvent entendue. C'est une idée entretenue par ceux qui veulent remettre à plat tout le système.

La FGAAC-CFDT affirme que les primes de traction ne sont pas à ce point obscures pour qui s'y intéresse un tant soit peu.

⇒ Soit la prime est le résultat d'un produit NOMBRE x TAUX (présence, nuit, kilomètres) ;

⇒ Soit une prime est déclenchée sur la JS (AGS, TGV, IOP,...).

Quand on se penche un peu sur la question, le système dévoile assez rapidement ses rouages.

En revanche la FGAAC-CFDT revendique une simplification et une meilleure lisibilité des pièces comptables (états 31, 32, 113, 110, ...), afin que chacun puisse facilement contrôler que l'ensemble des éléments qu'il a transmis sur son bulletin de service a bien été pris en compte pour le calcul de la prime de traction.

OUVERTURE À LA CONCURRENCE



TEXTES LÉGISLATIFS ET RÉGLEMENTAIRES DE RÉFÉRENCE

POUR LES SERVICES VOYAGEURS

LA LOI N° 2018-515 DU 27 JUIN 2018 POUR UN NOUVEAU PACTE FERROVIAIRE DÉFINIT LE CALENDRIER ET LES MODALITÉS D'OUVERTURE À LA CONCURRENCE DU TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS SUR LE RÉSEAU NATIONAL, AVEC DES MODALITÉS PROGRESSIVES ET DIFFÉRENCIÉES POUR LES MARCHÉS TER, TET, TRANSILIEN ET TGV.

PRINCIPAUX TEXTES DE RÉFÉRENCE :

- Loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire.
- Décret n°2018-1242 du 26 décembre 2018 relatif au transfert des contrats de travail des salariés en cas de changement d'attributaire d'un contrat de service public de transport ferroviaire de voyageurs.
- Décret n° 2019-696 du 2 juillet 2019 relatif à l'information, l'accompagnement et le transfert des salariés en cas de changement d'attributaire d'un contrat de service public de transport ferroviaire de voyageurs.
- Décret n°2019-366 du 25 avril 2019 relatif au bénéfice de la garantie de l'emploi en cas de changement d'employeur au sein de la branche ferroviaire pour les salariés régis par le statut mentionné à l'article L 2101-2 du code des transports.
- Décret n°2018-1242 du 26 décembre 2018 relatif au transfert des contrats de travail des salariés en cas de changement d'attributaire d'un contrat de service public de transport ferroviaire de voyageurs.

EN ATTENTE DE PARUTION :

- Décret relatif au maintien du régime spécial de retraite

POUR LE TRANSFERT DES «PETITES LIGNES» ET DES GARES

LES LOIS N° 2018-515 DU 27 JUIN 2018 POUR UN NOUVEAU PACTE FERROVIAIRE ET N° 2019-1428 DU 24 DÉCEMBRE 2019 DITE LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS ONT OUVERT LA POSSIBILITÉ POUR LES RÉGIONS DE SE VOIR TRANSFÉRER LA GESTION DE CERTAINES LIGNES AINSI QUE DES GARES.

PRINCIPAUX TEXTES DE RÉFÉRENCE :

- Ordonnance n°2018-1135 du 12 décembre 2018 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire et à l'ouverture à la concurrence des services ferroviaires de voyageurs.
- Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 dite Loi d'Orientation des Mobilités.
- Décret n°2020-1820 du 29 décembre 2020 relatif au transfert de lignes ferroviaires d'intérêt local ou régional à faible trafic et au transfert de missions de gestion de l'infrastructure sur de telles lignes, et portant diverses autres dispositions.
- Décret n°2021-966 du 20 juillet 2021 relatif à la gestion et à l'exploitation des gares de voyageurs principalement utilisées par des services publics de transport ferroviaire de voyageurs.

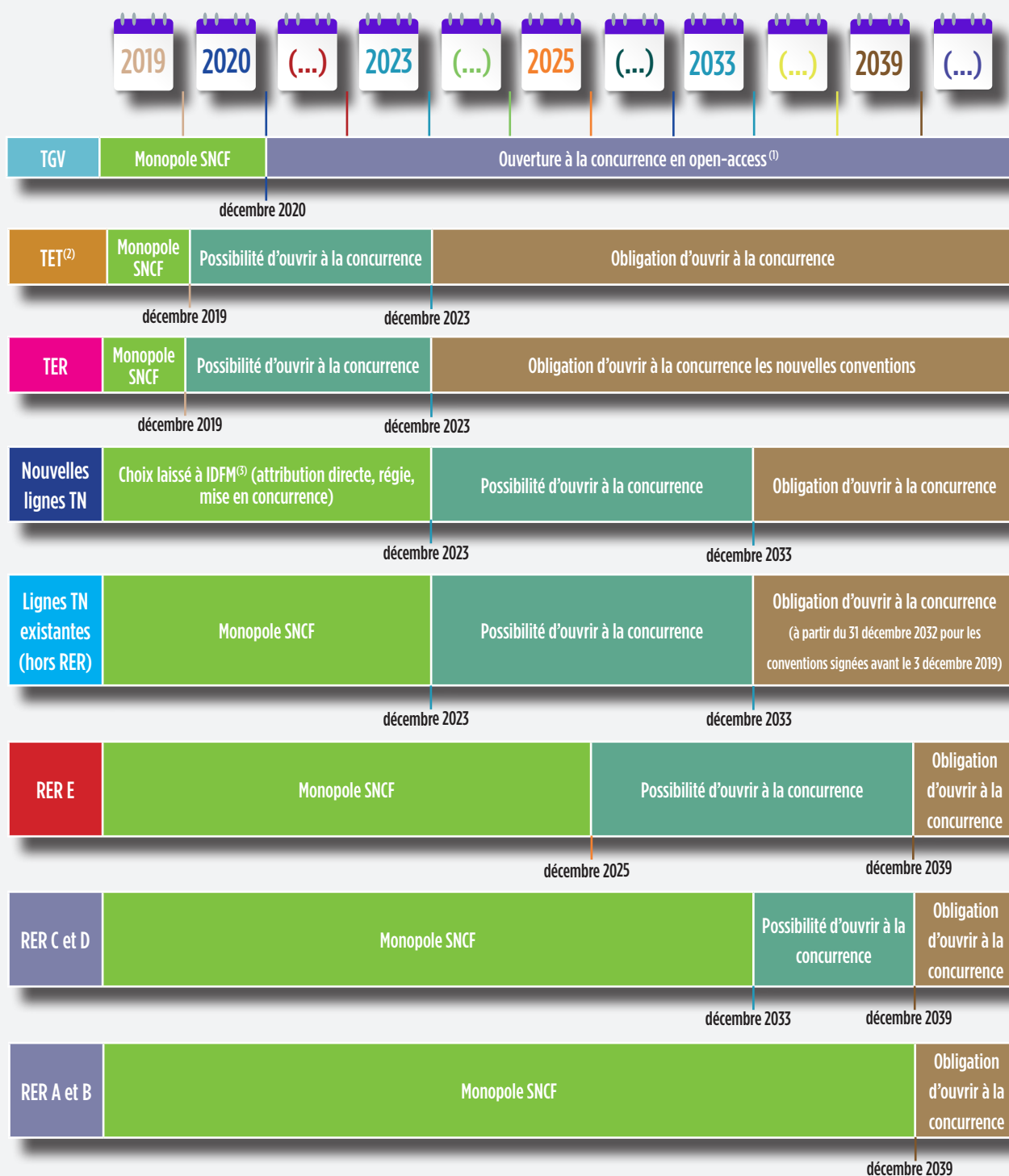
EN ATTENTE DE PARUTION :

- Modalités de mise à disposition des personnels de SNCF Réseau dans le cadre de la loi 4D.

OUVERTURE À LA CONCURRENCE



CALENDRIER ET MODALITÉS D'OUVERTURE À LA CONCURRENCE DES TRANSPORTS FERROVIAIRES DE VOYAGEURS



(1) Open-access : n'importe quelle entreprise disposant des habilitations nécessaires (certificat de sécurité notamment) pourront acheter des sillons auprès de SNCF Réseau et proposer leurs services.

(2) TET : Trains d'Équilibre du Territoire ou Trains InterCités.

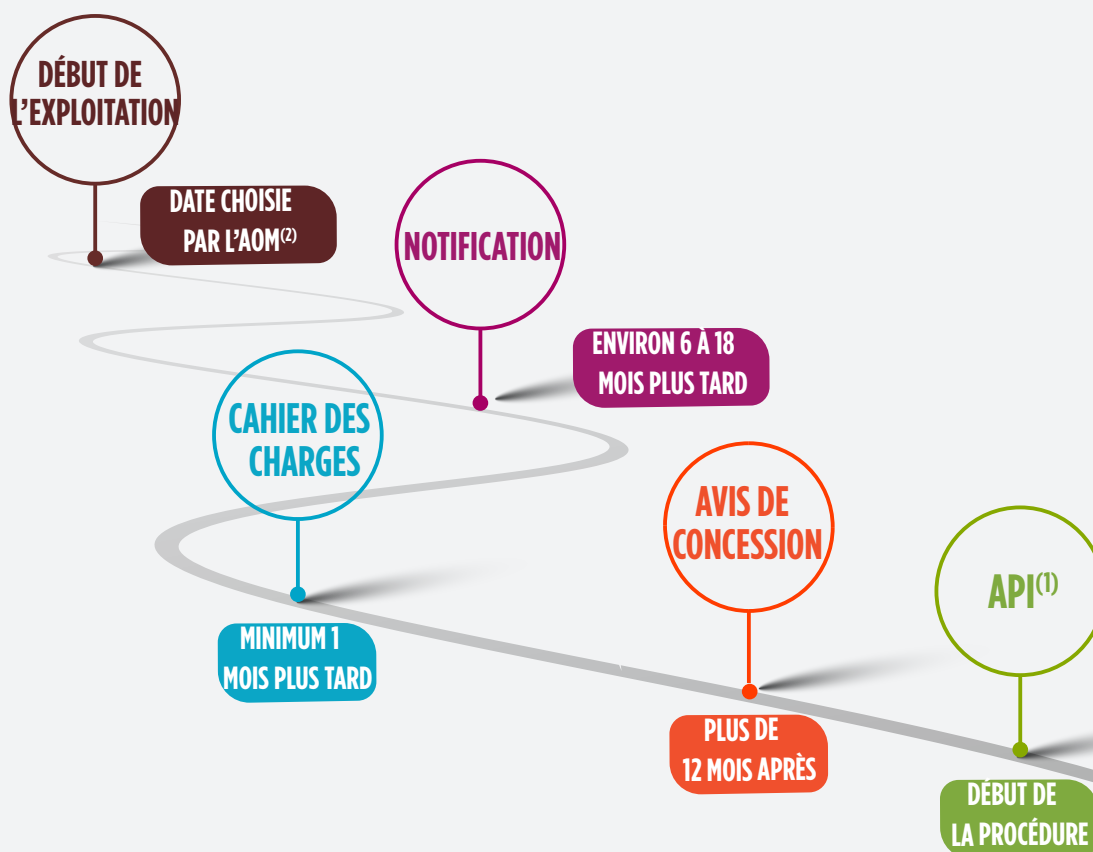
(3) IDFM : Ile de France Mobilités, l'autorité organisatrice des transports de la région IDF.

OUVERTURE À LA CONCURRENCE



FOCUS SUR LA PROCÉDURE D'APPEL D'OFFRE

UNE PÉRIODE D'AU MOINS 3 ANS S'ENGAGE ENTRE LA PUBLICATION DE L'AVIS DE PRÉ-INFORMATION ET LE DÉBUT DE L'EXPLOITATION PAR L'ENTREPRISE AYANT REMPORTÉ LE MARCHÉ



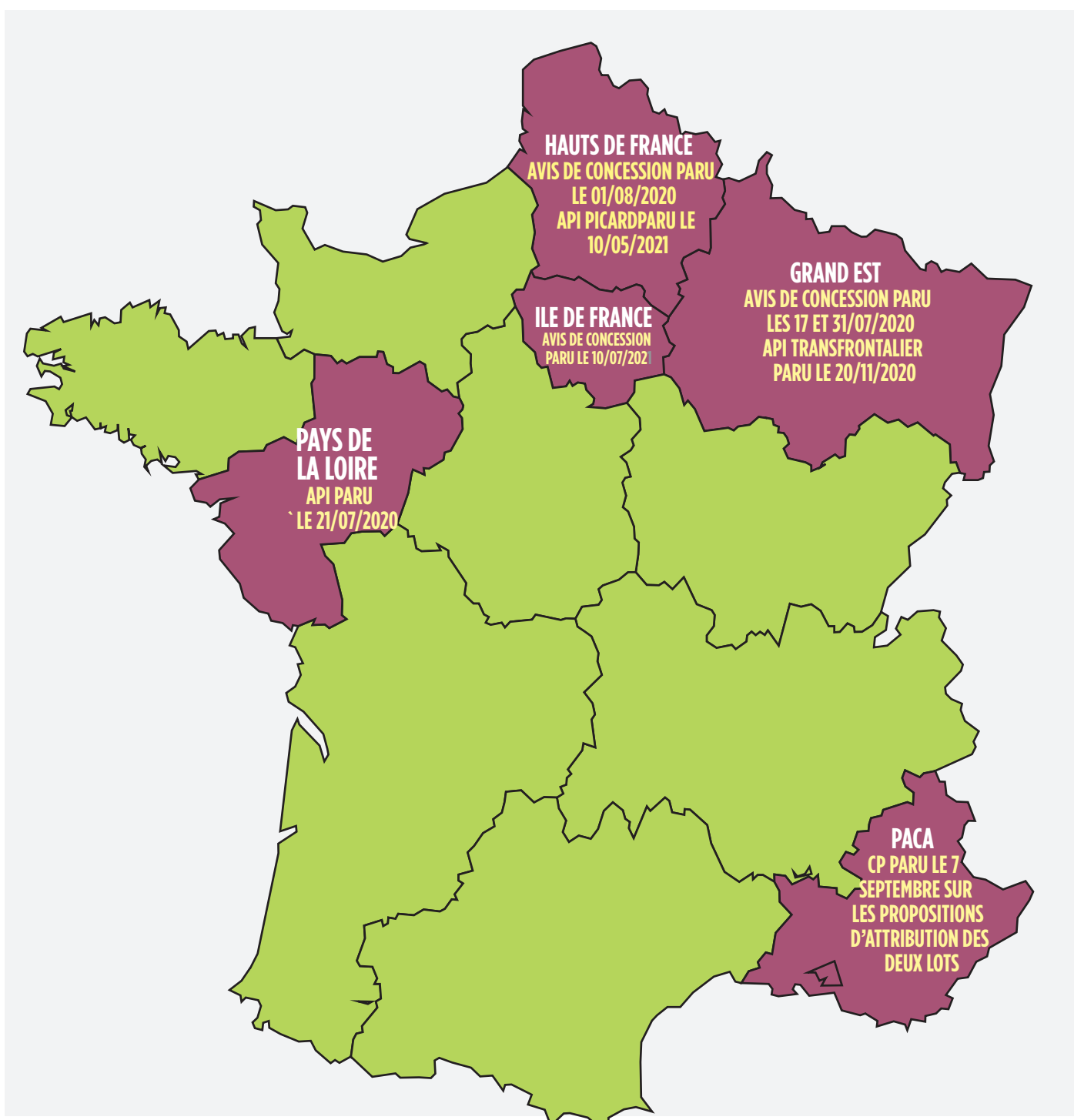
(1) API : Avis de Pré-Information (lignes et services concernés, date et durée d'exploitation, nombre de circulations...).

(2) AOM : Autorité Organisatrice de Mobilités (les régions politiques pour TER ou Transilien et l'Etat pour les trains InterCités).

OUVERTURE À LA CONCURRENCE



LES RÉGIONS QUI OUVRENT À LA CONCURRENCE



OUVERTURE À LA CONCURRENCE



FOCUS SUR LES DIFFÉRENTS LOTS ET LES CALENDRIERS DE RÉPONSES AUX APPELS D'OFFRE

Région	Lots	Offre en Tkm	Part globale en Tkm	API	Avis de concession	Remise de l'offre initiale	Attribution du marché	Début d'exploitation
SUD PACA	Lot 1 : Intermétropoles (Marseille/Nice)	2,6M Tkm	35% de la convention actuelle	20 février 2019	27 février 2020	12 février 2021	Octobre 2021	29 juin 2025
	Lot 2 : Azur (Etoile de Nice)	4,8M Tkm		20 février 2019	27 février 2020	12 février 2021	Octobre 2021	15 décembre 2024
GRAND EST	Lot 1 Bruche/Piémont/Vosges (Strasbourg/Molsheim/Sélestat/St Dié/Epinal)	2,3M Tkm	16% de la convention actuelle	2 avril 2019	31 juillet 2020	Février 2022	Juillet 2022	Décembre 2024
	Lot 2 : Nancy/Contrex	1M Tkm		2 avril 2019	17 juillet 2020	Novembre 2021	2 ^{ème} trimestre 2022	Décembre 2024
	Lot 3 : Tranfrontalier (1/3 Tkm en Allemagne)	6,4M Tkm		11 novembre 2020	Non paru	Octobre 2022	1 ^{er} semestre 2023	Décembre 2024
HAUTS DE FRANCE	Lot 1 : Etoile d'Amiens	3,4M Tkm	43% de la convention actuelle	10 mai 2019	1 ^{er} août 2020	Octobre 2021	2 ^{ème} trimestre 2022	Décembre 2023
	Lot 2 : Paris/Beauvais	0,9M Tkm		10 mai 2019	1 ^{er} août 2020	Octobre 2021	2 ^{ème} trimestre 2022	Décembre 2023
	Lot 3 : Etoile de St Pol	0,6M Tkm		10 mai 2019	1 ^{er} août 2020	Octobre 2021	2 ^{ème} trimestre 2022	Décembre 2023
	Lot 4 : Radiale Paris (Y picard)	7M Tkm		10 mai 2021	10 mai 2022	Non définie	1 ^{er} semestre 2024	14 décembre 2025
PAYS DE LA LOIRE	Lot 1 : Sud Loire	2 à 4M Tkm	14% de la convention actuelle	21 juillet 2020	Non paru	Mars 2022	4 ^{ème} trimestre 2022	Décembre 2023
	Lot 2 : Tram/Train	1M Tkm		21 juillet 2020	Non paru	Mars 2022	4 ^{ème} trimestre 2022	Décembre 2023
ILE DE FRANCE	Lot Tram Train : T4,T11 et tronçon Esbly/Crécy de la ligne P	2,9M Tkm	4,6% du réseau TN	20 avril 2020	10 juillet 2021	Octobre 2021	Mi- 2022	Décembre 2023

OUVERTURE À LA CONCURRENCE



DISPOSITIONS RELATIVES AU TRANSFERT DES CONTRATS DE TRAVAIL EN CAS DE CHANGEMENT D'ATTRIBUTAIRE

DÉTERMINATION DU NOMBRE D'EMPLOIS À TRANSFÉRER

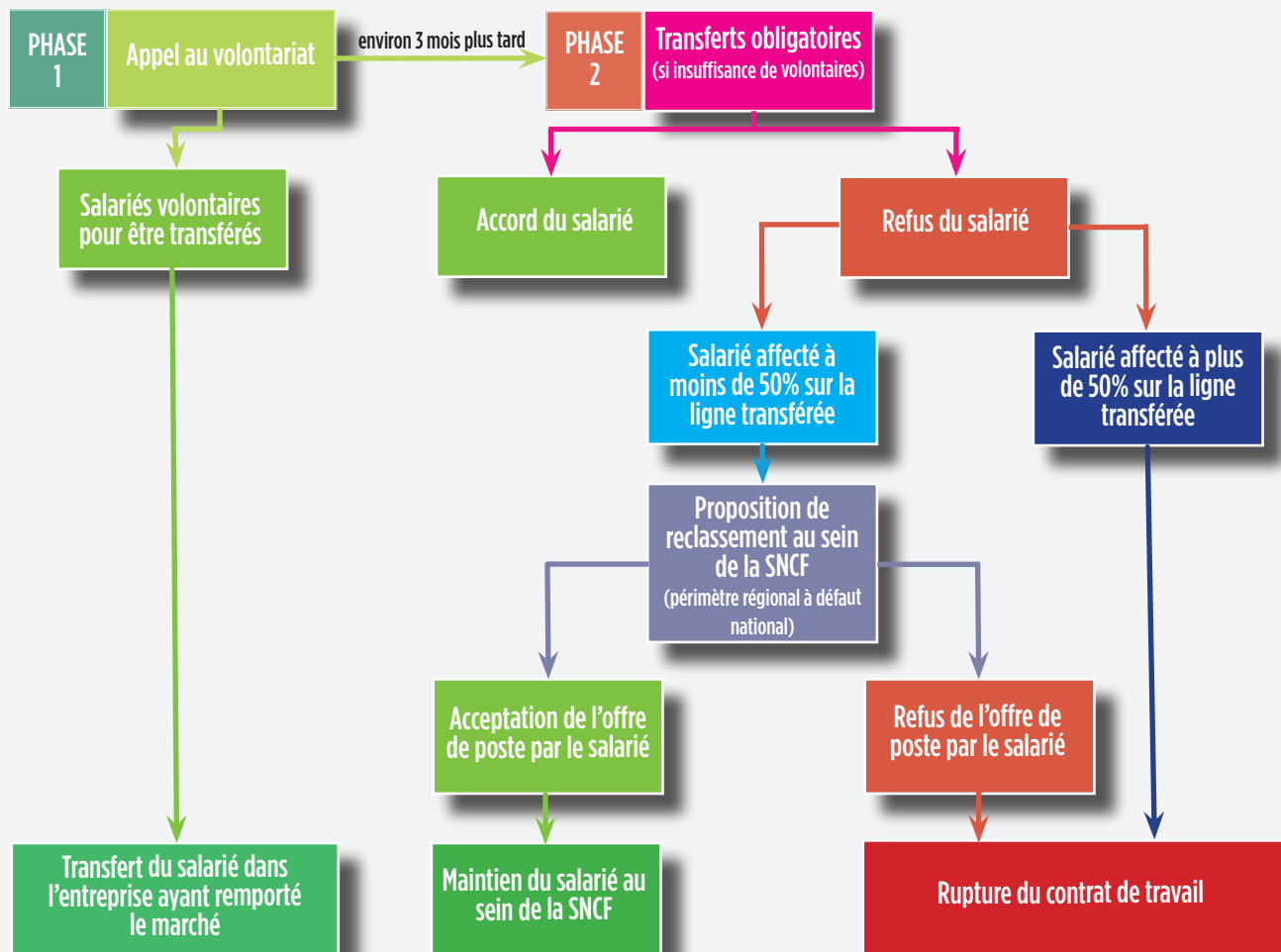
La loi NPF prévoit que le nombre de salariés à transférer est fixé d'un commun accord entre l'entreprise sortante (la SNCF pour les premiers appels d'offres) et l'AOM (Autorité Organisatrice de Mobilité).

En cas de désaccord entre l'opérateur et l'AOM, la loi précise que c'est l'AFRA (Autorité de régulation du secteur ferroviaire) qui tranche.

La méthode de calcul est fixée par décret et prévoit que l'on classe les salariés selon 3 catégories en comptabilisant leur temps de travail pour le service transféré :

- 1) les salariés concourant directement à la production (ADC, ASCT, agents commerciaux...);
- 2) les salariés relevant de spécialité techniques concourant indirectement à la production (Matériel, Gestion des Moyens...);
- 3) les salariés concourant indirectement à la production (RH, Achats, SI...).

PROCESSUS DE TRANSFERT DES CONTRATS DE TRAVAIL



OUVERTURE À LA CONCURRENCE



INFORMATION DES SALARIÉS : 3 MOMENTS IMPORTANTS PRÉVUS PAR LA LOI ET SES DÉCRETS D'APPLICATION



AU PLUS TARD UN MOIS APRÈS LA PUBLICATION DE L'AVIS DE CONCESSION

- ⇒ **QUELS SALARIÉS ?** Les salariés affectés au service (tout ou partie) et ceux affectés à un autre service conventionné par la même Autorité organisatrice.
- ⇒ **QUELLES INFORMATIONS ?** Mode de gestion retenu, lignes concernés, date de changement du marché, nombre d'emplois par catégories, modalités de transfert, information des représentants du personnel.

AU PLUS TARD 16 MOIS AVANT LE CHANGEMENT D'ATTRIBUTAIRE

- ⇒ **QUELS SALARIÉS ?** Uniquement les salariés qui seront transférés.
- ⇒ **QUELLES INFORMATIONS ?** implantation géographique des emplois, présentation du contrat de travail et de l'entreprise, du cadre social, des mesures d'accompagnement, du management de sécurité, de la fiche de poste et de la structure de la rémunération.

AU PLUS TARD 16 MOIS AVANT LE CHANGEMENT D'ATTRIBUTAIRE

- ⇒ **QUELS SALARIÉS ?** Uniquement les salariés qui seront transférés.
- ⇒ **MODALITÉS D'INFORMATIONS ?** Au moins une réunion d'information tous les 6 mois et désignation d'un correspondant pour répondre aux questions des salariés avec mise en place d'entretiens individuels pour les salariés qui le souhaitent

OUVERTURE À LA CONCURRENCE



GARANTIES SOCIALES DONT BÉNÉFICIENT LES SALARIÉS TRANSFÉRÉS AU SEIN D'UNE AUTRE ENTREPRISE

QUELS SONT LES DROITS QUE JE CONSERVE EN CAS DE TRANSFERT DANS UNE AUTRE ENTREPRISE ?

	STATUTAIRE	CONTRACTUEL	DURÉE
Garantie de l'emploi	<input checked="" type="checkbox"/>		Pérenne
Affiliation au Régime Spécial de retraite	<input checked="" type="checkbox"/>		Pérenne
Garantie d'une rémunération minimum	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Pérenne
Maintien de l'application de la Convention Collective Nationale du Ferroviaire	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Pérenne
Maintien des accords collectifs (temps de travail, temps partiel, intéressement...)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	15 mois après la date du transfert
Maintien des droits issus de décisions unilatérales de l'employeur (Référentiels RH sur la rémunération et les primes de traction...)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	15 mois après la date du transfert
Autres garanties (Logement, Facilités de Circulation, Médecine de Soins, Nouvelles Bonifs Traction, CET, CPA...)	Renvoi à une négociation de branche sur les autres garanties sociales également dénommée «sac à dos social».		Accord de branche à durée indéterminée



POUR EN SAVOIR PLUS SUR LES NÉGOCIATIONS DU SAC À DOS SOCIAL

CLIQUER SUR LE SAC À DOS SOCIAL



LAE : SUITE ET FIN PROGRAMMÉE

LES LIEUX D'ACCUEIL EDUCATIF DE LA SNCF, AU NOMBRE DE 5 (BISCHHEIM, LILLE, MONTLIGNON, DIJON ET BRÉTIGNY) SONT EN VOIE DE DISPARITION

Comme nous vous l'avions annoncé dans nos articles du mois d'avril, la situation est compliquée. La fréquentation est en baisse constante depuis plusieurs années.

LA DIRECTION A ORGANISÉ DES GROUPES DE TRAVAIL AFIN D'ESSAYER DE TROUVER UN CONSENSUS SUR L'AVENIR DE CETTE OFFRE ÉDUCATIVE. PLUSIEURS SCÉNARIOS ÉTAIENT PROPOSÉS. POUR LA CFDT CHEMINOTS, LA SOLUTION LA PLUS RAISONNABLE ÉTAIT DE GARDER LES CENTRES QUI FONCTIONNAIENT CORRECTEMENT ET DE PROPOSER DES SOLUTIONS ALTERNATIVES EN RÉGIONS EN FONCTION DE LA DEMANDE.

La Direction a pris tout son temps pour prendre sa décision. Elle a ouvert les inscriptions pour la rentrée scolaire de septembre en juin dernier. (Pour la CFDT, il était déjà trop tard, car les familles ne préparent pas la rentrée en juin).

Fin Juin, lors de la plénière de la COFASS, cette même direction nous annonçait « à son grand regret » que seuls les sites de Dijon, Montlignon et de Brétigny étaient concernés. Pour rappel, les personnels de Bischheim et de Lille étaient affectés à d'autres missions.

A PEINE 15 JOURS PLUS TARD, LES ORGANISATIONS SYNDICALES, INTERPELLAIENT UNANIMEMENT LA DIRECTION CAR LES INSCRIPTIONS POUR LE SITE DE DIJON ÉTAIENT SUSPENDUES, ET LE PERSONNEL ÉTAIT EN COURS DE RÉAFFECTATION SUR D'AUTRES MISSIONS, SANS AVOIR INFORMÉES LES INSTANCES DU PERSONNEL.

Faute d'inscription sur le site de Dijon, la CFDT Cheminots faisait le constat qu'il n'était pas possible de garder cette structure sans enfants ou avec un seul.

UNE NOUVELLE RENCONTRE AURA LIEU APRÈS LA RENTRÉE (EN OCTOBRE), POUR FAIRE LE POINT SUR LA SITUATION COMPLIQUÉE DE LA FRÉQUENTATION DES LAE, ET DE STATUER SUR UN SCÉNARIO DE SORTIE DE CRISE.



POUR LA CFDT CHEMINOTS, IL N'EST PAS CONCEVABLE QUE DES STRUCTURES SOIENT MAINTENUES SI LA FRÉQUENTATION EST QUE D'UN SEUL ENFANT. CE N'ÉTAIT PAS ACCEPTABLE, HUMAINEMENT PARLANT, POUR L'ENFANT ET LES PERSONNELS QUI LES ENCADRENT.

La Direction a maintenu la fermeture du site de Dijon. Contrairement aux prédictions du Directeur de l'Action Sociale, 4 dossiers d'inscription sont arrivés fin août pour le site de Dijon. La Direction a donc contacté les OS pour les informer de la nouvelle situation et pour nous dire qu'elle réfléchit comment gérer cet imbroglio.

Après instruction des dossiers reçus, il a été décidé de ne pas retenir les dossiers (aussi bien pour des raisons administratives, que par la volonté des parents). La Direction confirme donc que l'activité du LAE de Dijon est suspendue, pour au moins cette année. Le personnel reste sur le site afin d'élaborer ensemble de nouvelles propositions d'activité autour de l'enfant et de son éducation. S'il en ressort un projet viable, il sera présenté au CAS et à la COFASS.

Pour information complémentaire, le centre de Montlignon est quasi plein, tandis que le centre de Brétigny atteint à peine 40% de sa capacité optimale.

AFFAIRE À SUIVRE...

UN POINT D'ÉTAPE A ÉTÉ RÉALISÉ LORS DU DERNIER CONSEIL D'ADMINISTRATION SUR L'ÉVOLUTION DE LA CPR EN CAISSE DE BRANCHE

La CPR sera l'unique interlocuteur de tous les salariés et de tous les employeurs de la branche, en appliquant deux réglementations distinctes selon le statut des agents concernés : celle du régime spécial de la SNCF et celle du régime général.

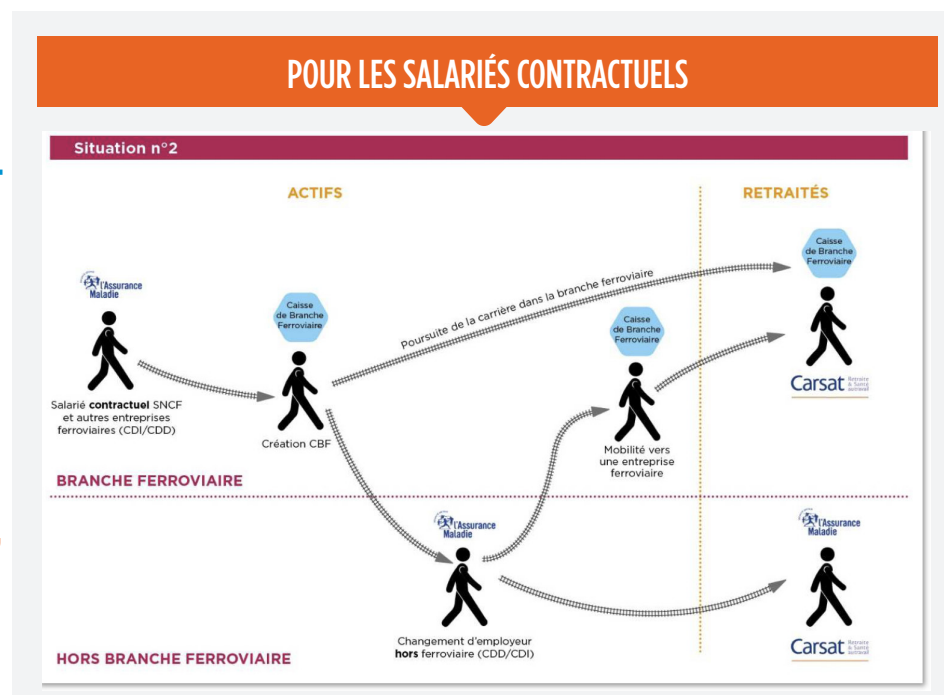
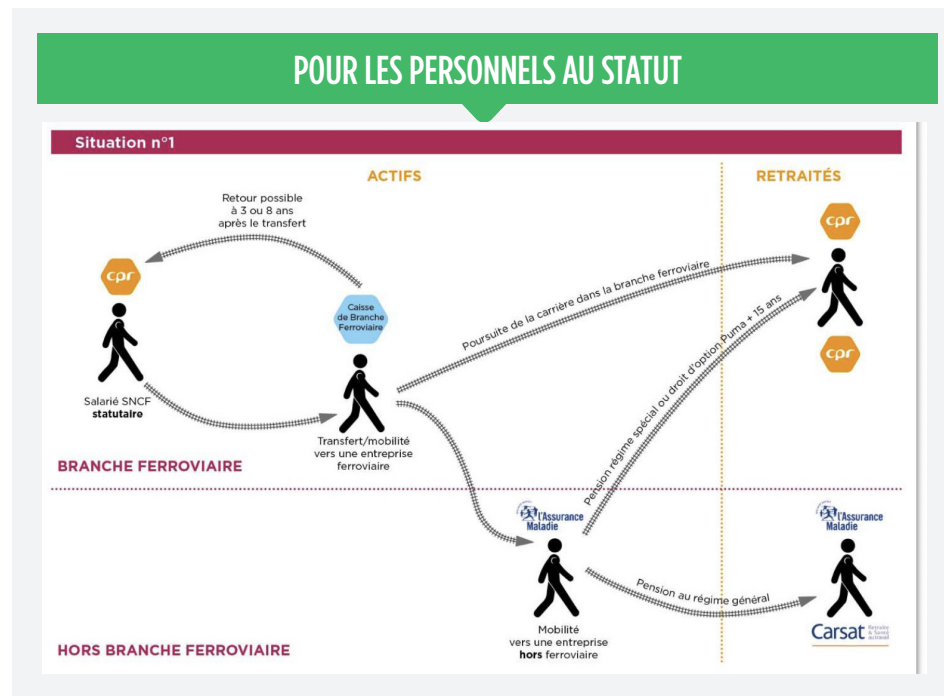
LA CPR SERA L'UNIQUE INTERLOCUTEUR DE TOUS LES SALARIÉS ET DE TOUS LES EMPLOYEURS DE LA BRANCHE, EN APPLIQUANT DEUX RÉGLEMENTATIONS DISTINCTES SELON LE STATUT DES AGENTS CONCERNÉS : CELLE DU RÉGIME SPÉCIAL DE LA SNCF ET CELLE DU RÉGIME GÉNÉRAL.

La CPR exercera sa mission de Caisse de Branche sous la forme d'une délégation de gestion de la CNAM au titre de l'article L122-8 du Code de la Sécurité Sociale.

UN DÉCRET SERA PROCHAINEMENT SOUMIS AU VOTE DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA CPR POUR EXPLIQUER LES CONDITIONS D'EXERCICE DE CETTE NOUVELLE MISSION DE CAISSE DE BRANCHE.

L'ENSEMBLE DES SALARIÉS RELEVANT DE LA CONVENTION COLLECTIVE DE LA BRANCHE FERROVIAIRE, QUEL QUE SOIT SON CONTRAT, ET LEURS AYANTS DROITS, SERONT GÉRÉS PAR LA CAISSE DE BRANCHE FERROVIAIRE.

Par ailleurs, les personnes qui termineront leur carrière professionnelle en tant que salarié d'une entreprise ferroviaire resteront gérés par la caisse de branche tout au long de leur retraite.





Pascal Descamps
Secrétaire Général
de l'UNR FGAAC

SOMMAIRE

19

INFOS UNR

Rejoindre l'UNR

20

PEG LA CLEF

Élections de vos représentants

21

AUGMENTATION DU PRIX DE L'ÉNERGIE

Le pouvoir d'achat mis à mal !

22

CNI

La nouvelle Carte Nationale d'Identité

23

FACILITÉS DE CIRCULATION

Rien ne bouge !

24 ↔ 25

INFOS DE L'UNR

Statut de grands-parents

26

CPRP/VACANCES SCOLAIRES

Informations sur la CPRP/Vacances scolaires

27

NUMÉROS SURTAXÉS

Fin des numéros surtaxés

28

HOMMAGE

Hommage à André Goubin

ÉDITO UNR

DIGITALISATION, LA BONNE EXCUSE POUR NE PLUS DÉLIVRER LES FACILITÉS DE CIRCULATION AUX RETRAITÉS CHEMINOTS.

Comme à son habitude, la Direction de la SNCF ne cesse de modifier son organisation et son fonctionnement interne en ne manquant pas en passant de tenter de supprimer des droits acquis par ses employés.

Cette fois, elle a trouvé la parade pour inciter ses retraités à ne plus emprunter les trains autant qu'ils le voudraient.

En modernisant son site de réservation et en fermant un grand nombre de guichets, la SNCF entend exclure une partie de ses retraités qui ne sont pas équipés en outil informatique et aussi tous les conducteurs de trains partis en retraite avant 2002. En effet, ce nouveau site ne prend pas en compte la particularité de ces pensionnés. De plus, les commerciaux en gare ainsi que la plate-forme 3635 ont, à l'évidence, reçu des consignes de leur hiérarchie pour ne pas délivrer de titres de transport aux retraités SNCF. Le constat est le même pour les automates en gare qui ne sont plus programmés pour les Facilités de Circulation !!!

En moins d'un an, la Direction a limité au stricte minimum le nombre d'ayant droits dans ses trains.

Face à cette attaque en règle sur nos acquis, l'UNR FGAAC est intervenue à différents niveaux pour que cesse cette discrimination et a participé à l'audience du 22 juin, demandé par les organisations syndicales de retraités.

Lors de cette rencontre, la Direction n'a jamais voulu reconnaître cette discrimination faite à ses pensionnés ainsi que le non-respect de la réglementation.

Evidemment, cette même Direction n'est pas la seule responsable de cette digitalisation et cette dématérialisation. Ce sont bien tous les services publics qui sont contraints d'adopter ce tout « numérique » voulu par notre gouvernement.

Les premières victimes de ce système sont les retraités d'un certain âge qui maîtrisent peu, voire pas du tout, les outils de communication ou qui habitent en zone blanche. Ceux également qui ne peuvent se payer un accès internet.

Malheureusement cela ne gêne en rien nos dirigeants qui ne raisonnent qu'en terme de chiffre et de productivité bien en dehors de toute approche sociale.

L'UNR FGAAC ne peut accepter que les retraités ne puissent utiliser leurs Facilités de Circulation. L'UNR FGAAC n'hésitera pas à faire appel à des huissiers de justice pour faire constater cette entrave à la réglementation sur les Facilités de Circulation et ainsi contraindre la direction à donner accès à la billetterie à tous les retraités SNCF.

Les ex-agents de la SNCF ont acquis des droits tout au long de leur carrière, l'UNR FGAAC ne laissera pas les responsables de l'entreprise les bafouer.

De même, les conducteurs de trains, quelle que soit leur date de départ en retraite, doivent pouvoir tous voyager en 1ère classe avec un Pass Carmillion programmé en conséquence.

20 ans après les engagements pris par accord d'entreprise, le mépris des retraités a assez duré !

Il n'y a pas deux catégories de conducteurs retraités, mais bien une seule !

Cette discrimination doit cesser !

PARCE-QUE LA RETRAITE N'EST PAS QU'UN LONG FLEUVE TRANQUILLE, RESTE EN CONTACT AVEC TON SYNDICAT POUR TE DÉFENDRE APRÈS TON DÉPART

Que tu sois adhérent ou militant au Syndicat National des Conducteurs de Trains : la FGAAC-CFDT ; demain tu rejoindras le monde « spécifique » des retraités.

DÈS LORS, COMMENT DOIS-TU FAIRE POUR CONTINUER À ÊTRE DÉFENDU ET RECEVOIR DE L'INFORMATION ?



RIEN DE PLUS SIMPLE, REJOINS L'UNION NATIONALE DES RETRAITÉS DE LA FGAAC

REJOINDRE L'UNR C'EST...

En rejoignant l'Union Nationale des Retraités de la FGAAC, tu intégreras un syndicat de retraités de conducteurs de trains qui défend et informe ses adhérents sur l'ensemble des sujets les concernant

- ⇒ **Les pensions de retraite (revalorisations, versements) ;**
- ⇒ **Les facilitations de circulation (maintien des acquis) ;**
- ⇒ **Les droits à la CPRP (prévoyance santé) dont le maintien des prestations non pérennes ;**
- ⇒ **Les mutuelles (avantages, prestations servies) ;**
- ⇒ **Etc...**

INFOS PRATIQUES : COMMENT ADHÉRER À L'UNR ?

La cotisation est de 40 € par an, dont 66% déductibles sur ta déclaration d'impôts. Soit un peu plus d'un euro par mois.

N'hésite pas à nous contacter si tu as besoin de plus de renseignements et pour adhérer à nos valeurs.

**MAIL : unr@fgaac.org
TEL : 06/26/73/19/75**

ÉLECTIONS DE VOS REPRÉSENTANTS

UNE ÉLECTION DES REPRÉSENTANTS DES PORTEURS DE PART DU FOND LA CLEF VA SE DÉROULER DU 20 SEPTEMBRE 09H00 AU 24 SEPTEMBRE 14H00 PROCHAIN

Suite à la loi PACTE, promulguée le 20/05/2019, modifiée dans son article 165, la gouvernance des fonds FCPE investie à plus d'un tiers en titres de l'entreprise (relevant de l'article L.214-165 du Code Monétaire et Financier).

EN PRATIQUE : LES SALARIÉS REPRÉSENTANT LES PORTEURS DE PARTS DOIVENT ÊTRE ÉLUS PARMIS L'ENSEMBLE DES PORTEURS DE PARTS ACTIFS, SUR LA BASE DU NOMBRE DE PARTS DÉTENUES PAR CHAQUE PORTEUR.

SEULS LES PORTEURS DE PARTS DU FOND LA CLEF POURRONT PARTICIPER À CETTE ÉLECTION.

CHAQUE ÉLECTEUR A DÉJÀ REÇU UNE INFORMATION, PAR VOIE ÉLECTRONIQUE OU POSTALE, CONCERNANT LA PROCÉDURE DU VOTE.

Un second rappel a eu lieu le 1er septembre. Enfin un dernier mail rappel sera fait le 14 septembre 2021. Ce vote se fera de façon électronique uniquement.

Chaque électeur dispose d'une voix par part détenue au sein du FCPE LA CLEF, étant entendu que les parts de chaque électeur sont dénombrées en faisant la somme des parts qu'il détient au 31 mai 2021.

SEULES LES ORGANISATIONS SYNDICALES QUI ONT SIGNÉ LES ACCORDS PEG, DU 15 NOVEMBRE 2015, ÉTAIENT AUTORISÉES À DÉPOSER UNE LISTE DES CANDIDATS (PORTEURS DE PARTS ACTIFS, TOUJOURS PRÉSENTS AU SEIN DE LA SNCF).

LISTE DES CANDIDATS :

La liste des candidats déposés par la CFDT Cheminots est la suivante :

NOM DES CANDIDATS	PRÉNOM DES CANDIDATS
CHOLLET	ERIC
MOREAU	MONIQUE
PRUDHOMME	ERIC
NOZET	JEROME
CZARNECKI	JEAN MICHEL
CHAMPETIER	DOMINIQUE
COLABELLA	CHRISTINE
DAVIN	DIDIER

EN CAS DE QUESTIONS :

Pour toutes questions concernant cette élection ou concernant le PEG en général, n'hésitez pas à nous contacter

Frédéric LEMERCIER

lemercier.frederic@fgaac.org

Nicolas ROISSARD

nicolas.roissard@cfdtcheminots.org

SUITE À CETTE ÉLECTION, UN CONSEIL DE SURVEILLANCE, COMPOSÉ NOTAMMENT DES 2 REPRÉSENTANTS DES PORTEURS NOUVELLEMENT ÉLUS, AURA LIEU AVANT LA FIN DE L'ANNÉE.

LE POUVOIR D'ACHAT MIS À MAL !



La crise sanitaire n'excusant pas tout, et surtout le « quoi qu'il en coûte », les français ont pu constater la forte hausse de l'énergie depuis le début d'année.

A N'EN PAS DOUTER, CETTE INFLATION SUR L'ÉNERGIE ACCENTUÉE PAR CELLE SUR LES PRODUITS DE PREMIÈRE NÉCESSITÉ DÙ AUX MAUVAISES CONDITIONS MÉTÉOROLOGIQUES DE CETTE ÉTÉ, VONT AVOIR UN IMPACT NÉGATIF SUPPLÉMENTAIRE SUR LE POUVOIR D'ACHAT DES RETRAITÉS.



LES PRIX DES CARBURANTS ONT FLAMBÉ :

Les prix à la pompe n'ont jamais été aussi hauts et paradoxalement au moins au même niveau que lors de la crise des gilets jaunes. Pour l'état, les taxes sur les carburants représentent une rentrée d'argent précieuse, un impôt indirect qui rapporte énormément même en temps de crise.

CARBURANT	Aujourd'hui	Depuis 1 an
Sans plomb 98 (E5)	1,668 €/L	+24,2 €/L soit + 17%
Sans Plomb 95 (E5)	1,579 €/L	+ 24,1 €/l soit + 18%
Sans plomb 95 (E10)	1,573 €/L	+ 23,4 €/L soit + 17,5 %
Gazole (B7)	1,450 €/L	+19,2 €/c/L soit + 15,3 %



LE GAZ N'EST PAS EN RESTE :

Pour le gaz, les tarifs réglementés de la vente de gaz d'ENGIE ont augmenté de 5,3 % en moyenne au 1er août 2021 par rapport au barème applicable depuis le 1er juillet 2021. C'est ce qu'indiquait la Commission de Régulation de l'Énergie (CRE) dans une délibération du 22 juillet 2021. De plus, au mois d'août 2021, l'évolution de l'abonnement des tarifs a été de :

- ⇒ + 1,6 % pour le tarif de base (cuisson) ;
- ⇒ + 3,3 % pour le tarif B0 (cuisson et eau chaude) ;
- ⇒ + 5,5 % pour le tarif B1 (chauffage).



IDEM POUR L'ÉLECTRICITÉ :

Idem pour l'électricité :

- ⇒ Au 1er février 2021 + 1,6 % ;
- ⇒ Au 1er Aout 2021 + 0,50 %.

QUE DIRE DE SURCROÏT DE LA NON REVALORISATION RÉELLE DES PENSIONS DE RETRAITE DEPUIS DES ANNÉES QUI AFFAIBLIT DE SURCROÏT LA VALEUR « DU PANIER DE LA MÉNAGÈRE » DÉJÀ AU PLUS BAS.

L'UNR FGAAC INTERPELLERA LE MINISTRE DE TUTELLE À CE SUJET AVANT LE DÉBAT SUR LA LOI DE FINANCEMENT DE LA SÉCURITÉ SOCIALE.

DE NOMBREUX ADHÉRENTS, ACTIFS OU RETRAITÉS, NOUS FONT PART DE LEURS DIFFICULTÉS POUR OBTENIR UN TITRE DE TRANSPORT AVEC LEURS FACILITÉS DE CIRCULATION

Que ce soit sur le site internet, au 3635, sur les automates en gare et même parfois au guichet d'une gare quand le retraité a la chance d'avoir une gare ouverte à proximité de chez lui.

L'ENTREPRISE, MÊME SI ELLE AFFIRME LE CONTRAIRE, SOUHAITE LIMITER AU MINIMUM LE NOMBRE DE CHEMINOTS DANS SES TRAINS, SURTOUT RETRAITÉS. SA VOLONTÉ EST DE POUVOIR VENDRE SES TITRES DE TRANSPORT AU PRIX LE PLUS FORT.

POUR L'UNR FGAAC, CELA EST INTOLÉRABLE ET DOIT CESSER RAPIDEMENT.

Lors de l'audience du 22 juin dernier, la Direction nous affirmait qu'aucun contingentement n'existait dans les TGV et que n'importe quel cheminot, actif, retraité ou ayant droit, pouvait emprunter les trains à Grande vitesse.

OR LE CONSTAT EST TOUT AUTRE !

Sur le site internet, nous avons constaté que le nombre de places libres dans un TGV était différent selon que nous réservions avec un Pass Carmillon ou non.

Au guichet, un retraité avec un Pass Carmillon 2^{ème} classe et des fichiers 1^{ère} classe a toutes les difficultés du monde à obtenir un titre de transport. Soit le vendeur n'a pas connaissance de cette spécificité, soit le retraité se voit facturer un surclassement. Sans oublier les automates qui eux ne sont pas programmés pour ces fichiers.

FACE AU MÉPRIS DE LA DIRECTION POUR SES RETRAITÉS, L'UNR FGAAC FERA CONSTATER, À CHAQUE FOIS QUE CELA SERA POSSIBLE, PAR HUISSIER, LE REFUS OU L'IMPOSSIBILITÉ D'OBTENIR DES FACILITÉS DE CIRCULATION PAR UN RETRAITÉ DE LA SNCF.



DÈS LA RENTRÉE DE SEPTEMBRE, LE BUREAU UNR FGAAC PRENDRA LA DÉCISION D'INTERPELLER LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS SUR CE SUJET.

L'UNR FGAAC AGIRA POUR QUE LES RETRAITÉS PUISSENT BÉNÉFICIER DE LEURS DROITS EN MATIÈRE DE FACILITÉS DE CIRCULATION QUELS QUE SOIENTS LES TRAINS EMPRUNTÉS.

Chacun à son niveau de responsabilité doit comprendre que les retraités ne sont pas uniquement là pour glisser un bulletin dans une urne.

CE SONT DES CITOYENS À PART ENTÈRE QUI RÉCLAMENT UN MINIMUM DE RESPECT ET D'ÉCOUTE !!!

STATUT DE GRANDS PARENTS

A l'heure où notre société « s'américanise » dans le domaine juridique avec une tendance à la recrudescence des actions devant les tribunaux, il convient de se poser en premier lieu plusieurs questions sur le rôle « statutaire » ou non des grands parents



EST-CE QUE LES GRANDS-PARENTS SONT RÉGIS PAR LA LOI ?

Le statut de grands-parents aussi est régi par la loi, eh oui ! D'une manière générale, les grands-parents bénéficient d'un droit de visite et d'hébergement de leurs petits-enfants. Ce droit ne peut leur être refusé que pour des motifs graves.

QUELLE EST LA FRÉQUENCE DU STATUT DES GRANDS-PARENTS ?

La fréquence du statut mais aussi l'amplitude des contacts et des activités menées en tant que grands-parents sont deux aspects, parmi les plus caractéristiques, de l'évolution récente de cet espace de parenté.

QUELLE EST LA PLACE DE GRANDS-PARENTS ?

De la même façon, il est considéré que la place de grands-parents peut être différemment occupée selon la manière dont les « premiers rôles », les parents, composent leur répertoire d'actions.

QUEL EST LE NOMBRE DE GRANDS-PARENTS EN FRANCE ?

Un phénomène inédit : l'allongement de la durée de relations entre les grands-parents et les petits enfants. Douze millions de grands-parents sont identifiés en France en 1999, chiffre connu pour la première fois.

QUELLE EST LA PLACE DES GRANDS PARENTS ET DES ARRIÈRES GRANDS PARENTS DANS LE CODE CIVIL ?

Le Code civil fait une place de plus en plus importante aux grands-parents et même aux arrière-grands-parents. Ce rôle se décline et bascule en trois temps : le premier temps concerne la minorité de l'enfant qui confère aux grands-parents des prérogatives d'auxiliaire de justice visant à surveiller si l'enfant bénéficie d'un cadre de vie convenable avec ses parents.

Ensuite les grands parents ont le droit de conserver des relations avec leurs petits-enfants même contre la volonté des parents. Enfin les grands parents dans le besoin ont le droit de recevoir une pension alimentaire de leur enfant majeur.

A NOTER :

Ces droits articulent solidarité familiale et intérêt de l'enfant mineur.



STATUT DE GRANDS PARENTS

QUELS SONT LES PRINCIPAUX ARTICLES RELATIFS AU DROIT DES GRANDS PARENTS DANS LE CODE CIVIL ?

Le droit des grands-parents dans le Code civil concernant leur famille figure essentiellement à l'article 205 pour la pension alimentaire, à l'article 371-4 pour le droit de visite et d'hébergement des petits-enfants et aux articles 373-3 et 375-3 pour le transfert de l'autorité parentale.

Les grands parents peuvent demander des mesures d'assistance éducative figurant à l'article 375 du Code civil et il est possible qu'ils soient impactés par le retrait judiciaire pour comportement grave de l'autorité parentale au titre de l'article 378 du Code civil.

On retrouve des dispositions extérieures au Code civil comme le délit d'abandon de famille punit de deux ans de prison et de 15000 euros d'amende lorsque la pension alimentaire ou la contribution d'entretien n'a pas été payée dans les 2 mois. Ce délit figure à l'article 227-3 du Code pénal.

On retrouve encore des dispositions dans le Code de procédure civile. Pour en citer une, la procédure de l'ordonnance en référé prévue aux articles 808 et 809 du Code procédure civile et qui permet d'ordonner des mesures avant tout procès afin de répondre à une situation d'urgence.

A NOTER :

Cette ordonnance peut être particulièrement utile lorsque l'intérêt de l'enfant commande qu'il soit séparé immédiatement d'un membre de sa famille dangereux.



QU'EST-CE QUE L'OBLIGATION ALIMENTAIRE DES GRANDS-PARENTS ?

On distingue l'obligation alimentaire qui se traduit par une pension alimentaire versée à l'ascendant dans le besoin de l'obligation d'entretien qui se traduit par une contribution parentale versée à l'entretien de l'enfant mineur.

Les grands-parents bénéficient de la pension alimentaire lorsqu'ils sont dans le besoin c'est-à-dire lorsqu'ils n'ont plus les moyens d'assurer seuls leur subsistance (nourriture, loyer, habillement).

L'obligation alimentaire est prévue à l'article 205 du Code civil. La pension recouvre tous les frais nécessaires aux besoins de la vie courante et pas seulement une obligation de nourrir stricto sensu.

Ça concerne la nourriture, l'habillement, les soins, le logement et toutes les autres dépenses fondamentales. La pension doit être une somme d'argent mais elle peut subsidiairement être versée en nature.

La pension alimentaire est calculée en fonction des ressources de celui qui la doit et en fonction des besoins de celui qui la reçoit. Cette obligation pourra être totalement ou partiellement déchargée par le juge lorsque les parents ont manqué à leurs obligations envers les enfants.

COMMENT SE DÉFINIT LA RELATION ENTRE GRANDS-PARENTS ET PETITS-ENFANTS ?

La relation entre grands-parents et petits-enfants se traduit par des droits et des devoirs.

L'autorité parentale va créer toute une série de droits et devoirs visant à protéger l'intérêt de l'enfant, assurer sa « sécurité, sa santé, sa moralité, son éducation et permettre son développement dans le respect dû à sa personne » aux termes de l'article 371-1 du Code civil.

Les articles 371-1 et suivants du code civil disposent que l'enfant a droit aux relations avec d'autres personnes et de prendre part aux décisions le concernant.

L'enfant a droit aux relations familiales non seulement avec ses deux parents mais aussi avec ses frères et sœurs et ses ascendants. L'enfant bénéficie également de l'obligation d'entretien qui pèse sur ses parents et qui vise son bien-être et son éducation.

Enfin, l'enfant en danger en raison de sa famille ou de circonstances extérieures a droit à une assistance éducative confiée au juge des enfants mais également une protection extra-judiciaire exercée par les autorités administratives.

INFORMATIONS SUR LA CPRP

Comme chaque année, le Conseil d'administration de la CPRP SNCF valide le rapport d'activité de cette dernière lors de son CA en fin de second trimestre



VOICI QUELQUES CHIFFRES INTÉRESSANTS À CONNAÎTRE

Au 31 décembre 2020, il y avait 508 811 bénéficiaires du régime spécial pour un total de 7,04 Milliard d'Euros de prestations servies.

- ⇒ 126 459 cotisants étaient enregistrés.
- ⇒ 246 453 pensionnés pour un total de 5,27 Milliard d'Euros de pension de retraite servies
- ⇒ La pension de droit direct moyenne annuelle est de 25 903 €
- ⇒ La pension de droit dérivé moyenne annuelle est de 10 667 €
- ⇒ La CPRP recense 482 centenaires dont 68% de femmes.
- ⇒ Les assurés pensionnés sont âgés en moyenne de 72 ans et 5 mois
- ⇒ La caisse a enregistré, chez les pensionnés, 8784 décès en 2020.
- ⇒ En 2011, il y avait 541 443 bénéficiaires et en 2020 il y en a 447 449.

CES PRINCIPAUX CHIFFRES MONTRENT BIEN QUE LA POPULATION DES AFFILIÉS DE LA CPRP EST VIEILLISSANTE. RIEN D'ÉTONNANT QUAND ON SAIT QUE L'EMBAUCHE AU STATUT A PRIS FIN AU 1ER JANVIER 2020 ET QUE DEPUIS DE NOMBREUSE ANNÉE, L'EMBAUCHE DE CONTRACTUEL ÉTAIT MONNAIE COURANTE AU SEIN DE L'ENTREPRISE.

NÉANMOINS, NOTRE CAISSE DE RETRAITE N'EST PAS EN DANGER, CAR LA CPR EXERCERA SA MISSION DE CAISSE DE BRANCHE FERROVIAIRE (POUR TOUTES LES ENTREPRISES PRIVÉES ÉGALEMENT) SOUS LA FORME D'UNE DÉLÉGATION DE GESTION DE LA CNAM. UN DÉCRET SERA PROCHAINEMENT SOUMIS AU VOTE DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA CPR POUR EXPLIQUER LES CONDITIONS D'EXERCICE DE CETTE NOUVELLE MISSION DE CAISSE DE BRANCHE

VACANCES SCOLAIRES 2021/2022

Cartes des zones de vacances scolaires A, B et C



VACANCES	Zone A	Zone B	Zone C
Rentrée scolaire 2021	Jour de reprise : jeudi 2 septembre 2021		
Vacances de la Toussaint 2021	Fin des cours : samedi 23 octobre 2021 Jour de reprise : lundi 8 novembre 2021		
Vacances de Noël 2021	Fin des cours : samedi 18 décembre 2021 Jour de reprise : lundi 3 janvier 2022		
Vacances d'hiver 2022	Fin des cours samedi 12 février 2022 Jour de reprise lundi 28 février 2022	Fin des cours samedi 5 février 2022 Jour de reprise lundi 21 février 2022	Fin des cours samedi 19 février 2022 Jour de reprise lundi 7 mars 2022
Vacances de printemps 2022	Fin des cours samedi 16 avril 2022 Jour de reprise lundi 2 mai 2022	Fin des cours samedi 9 avril 2022 Jour de reprise lundi 25 avril 2022	Fin des cours samedi 23 avril 2022 Jour de reprise lundi 9 mai 2022
Pont de l'Ascension 2022	Fin des cours : mercredi 25 mai 2022 Jour de reprise : lundi 30 mai 2022		
Grandes vacances 2022	Fin des cours : jeudi 7 juillet 2022		

FIN DES NUMÉROS SURTAXÉS

Contactez une entreprise, un service public ou tout autre organisme ne devrait pas être payant. Bien qu'elles mettent souvent en avant un numéro surtaxé, plus rémunérateur, toutes les enseignes possèdent depuis la loi de 2009 forcément un numéro non surtaxé que l'on peut utiliser

Depuis cette date tous les professionnels ayant comme client des particuliers ont dû mettre un numéro non surtaxé à leur disposition pour tout ce qui ressort du service après-vente (SAV) mais aussi comme moyen d'accès au droit de rétractation ou de réclamation, au suivi de commande ou à l'exercice de la garantie.

Si les grandes enseignes respectent globalement cette législation, toutes ne jouent pas le jeu. Certaines se gardent bien de le communiquer sur leur site Internet ou alors il faut bien fouiller. Par contre leur numéro surtaxé lui, est affiché sur toutes les pages !

TOUTEFOIS, LA FIN DE LA SURTAXE NE SIGNIFIE PAS QUE LES APPELS SERONT TOUJOURS « 100 % GRATUITS ». SI L'ACCÈS AU SERVICE EST BEL ET BIEN GRATUIT, L'APPEL, LUI, EST FACTURÉ PAR VOTRE OPÉRATEUR TÉLÉPHONIQUE SELON LES RÈGLES PROPRES À VOTRE OFFRE.

Avec un forfait comprenant les appels illimités (cas le plus fréquent), rien n'est facturé. Mais avec un forfait 1 h ou 2 h, par exemple, la durée de l'appel sera décomptée du forfait comme pour n'importe quel autre coup de téléphone. C'est le sens de la formule « Service gratuit + prix de l'appel » désormais mentionnée avec la plupart des numéros des services publics.

DEPUIS LE 1ER JANVIER 2021 UNE NOUVELLE LOI OBLIGE LES ORGANISMES PRIVÉS CHARGÉS D'UNE MISSION DE SERVICE PUBLIC AINSI QUE LES ADMINISTRATIONS DE PROPOSER DES NUMÉROS DE TÉLÉPHONE NON SURTAXÉS ET NON GÉOGRAPHIQUES AFIN D'OBTENIR UN RENSEIGNEMENT, COMMENCER UNE DÉMARCHÉ OU FAIRE VALOIR SES DROITS. SEUL LE COÛT DE L'APPEL EST PAYANT COMME EXPLIQUÉ CI AVANT.

Petit rappel : seuls les longs numéros à 10 chiffres commençant par 08 ou à 6 chiffres commençant par 118 ou à 4 chiffres commençant par 3 ou 10 peuvent être surtaxés avec un prix de l'appel accompagné ou non d'un prix du service.

LE SITE DE L'ANNUAIRE INVERSÉ DES NUMÉROS SURTAXÉS (WWW.INFOVA.ORG) VOUS PERMET DE VOUS INFORMER SUR LE TARIF APPLICABLE EN CAS D'APPEL : IL DONNE ÉGALEMENT DES INFORMATIONS SUR L'ENTREPRISE UTILISATRICE

DU NUMÉRO ET LA NATURE DU SERVICE FOURNI. SI VOUS IDENTIFIEZ UNE PRATIQUE DÉLOYALE, VOUS POUVEZ ÉGALEMENT LA SIGNALER DIRECTEMENT SUR L'ANNUAIRE.

QUELQUES NUMÉROS UTILES	
Allô service public	3939
Assurance retraite (Cnav, Carsat)	3960
CNRACL (Caisse nationale de retraite des agents des collectivités locales) questions générales	05 56 11 33 35
CNRACL (Caisse nationale de retraite des agents des collectivités locales) estimations et relevés individuels	05 57 57 91 95
IRCANTEC (retraite complémentaire publique)	02 41 05 25 25
MSA (Mutualité sociale agricole)	Liste par département dans l'annuaire en ligne de la MSA
SRE (Service des retraites de l'État) actifs	02 40 08 87 65
SRE (Service des retraites de l'État) retraités	0 970 82 33 35
Agence nationale des titres sécurisés (ANTS) carte grise, immatriculation, permis de conduire	3400
Amendes (radars, SNCF et RATP...) radars automatiques	0 811 10 10 10 et 0 811 10 20 30
Amendes (radars, SNCF et RATP...) procès-verbal électronique	0 811 871 871
Assurance maladie	3646
CAF (Caisse Allocation Familiale)	3230
CESU (Chèque emploi service universel)	0 806 802 378
CNIL (Commission nationale informatique et libertés)	01 53 73 22 22
Défenseur des droits	09 69 39 00 00
DDPP (Directions départementales de la protection des populations)	Liste des numéros par département sur le site de la DGCCRF
IMPOTS	0 809 401 401
CHRONOPOST	09 69 39 13 91
COLISSIMO	3631
EDF	09 69 32 15 15
LA POSTE	3631
RATP	3424
SNCF	3635

HOMMAGE À ANDRÉ GOUBIN



Salut DD

C'est avec une grande tristesse que nous avons appris le décès de notre ami André GOUBIN survenu le 30 août dernier, à l'âge de 55 ans.

Adhèrent et militant de longue date à la FGAAC puis à la FGAAC-CFDT, où il avait exercé plusieurs mandats (DP, CHSCT, CSADC) il avait aussi été le secrétaire de l'Union de Section de Bretagne pendant de nombreuses années.

Fidèle, dévoué, intègre, DD (comme on le surnommait) fut un digne représentant de notre syndicat.

Parti en retraite en 2019, il souhaitait profiter de la vie, de sa femme et de ses enfants.

De lui, nous garderons l'image d'un homme jovial toujours prêt à rigoler autour d'une bonne table.

Dès son départ en retraite, fidèle à ses convictions, il avait intégré l'UNR FGAAC. André va laisser un grand vide mais jamais nous ne l'oublierons.

A son épouse et ses enfants, l'UNR FGAAC ainsi que les membres du Bureau National, présentent leurs plus sincères condoléances.



GESTION COURRIER ET COTISATIONS

N'hésitez pas à nous contacter en cas de problème particulier ou de questions diverses

PAR MAIL :

unr@fgaac.org

PAR TÉLÉPHONE :

Après de Pascal Descamps
06 26 73 19 75

ou de Thierry David
06 26 29 15 91

COURRIER :

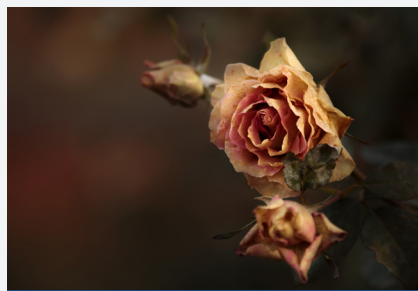
TOUS les courriers pour l'UNR (chèque de cotisation ou autres) doivent être envoyés à l'adresse suivante :

FGAAC-CFDT
20 rue Lucien Sampaix
75010 PARIS

COTISATION :

Pensez à votre cotisation 2021 d'un montant de 40€ (20€ pour les veuves)

Idem pour la cotisation 2020 pour les retardataires



CEUX QUI NOUS QUITTENT

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

GAUDE JEAN de la région PACA de l'établissement d'Avignon dans sa 85ème année.

ANDRÉ GOUBIN de la région BRETAGNE de l'établissement de Rennes dans sa 55ème année



CONTACTS UTILES

Site officiel de la SNCF
www.sncf.com

Agence famille
N° vert : 0 809 400 110
<https://services-aux-retraites.sncf.com/>

Action sociale
N° vert : 0 800 20 66 20
action.sociale@sncf.fr

Caisse de prévoyance et de retraite.

N° unique de contact :
04 95 04 01 11
www.cprpsncf.fr



RÉUNIONS DES SECTIONS RETRAITÉS

PARIS :

26/10/21 à 9h30 local FGAAC Paris Montparnasse 1 Rue Georges Duhamel 75015 PARIS

Jean-Pierre ROSSELL 06/77/87/28/72

BRETAGNE :

27/10/2021 À 9H30 LOCAL RÉGIONAL DE RENNES

PHILIPPE ALIZARD 06/24/22/38/28

NOUVELLE AQUITAINE :

19/10/2021 À 9H30 LOCAL SYNDICAL FGAAC/CFDT À BORDEAUX

BENOIT PASTOR 06/29/14/03/73

CENTRE VAL DE LOIRE :

14/12/2021 À 9H30 31 RUE JACQUES MARIE ROUGE 2ÈME ÉTAGE À TOURS

PATRICK GOUGEON 06/29/69/59/56

OCCITANIE :

3/11/2021 À 9H30 SALLE N°2 DU CER 9 RUE MARENGO À TOULOUSE.

JEAN-LOUIS IMMERY 06/46/49/67/02



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



À VOS CÔTÉS, POUR VOUS ACCOMPAGNER TOUT AU LONG DE VOTRE MANDAT D'ÉLU AU CSE

Pour des compromis, éclairés, équilibrés et exigeants

FORMATION

Vous permettre de mieux
connaître vos droits et moyens d'action.
Vivez une nouvelle expérience formation !

EXPERTISE

Vous éclairer sur la gestion de vos budgets, l'emploi, la santé au travail,
la situation économique, sociale et environnementale de votre entreprise.
Une expertise précise et sur-mesure !

CONSEIL

Vous permettre de mieux utiliser vos prérogatives
selon les caractéristiques de votre entreprise.
Un conseil qui vous aide à agir !

NÉGOCIATION

Vous outiller pour permettre
de construire de meilleurs accords.
Réussissez vos négociations !

Votre contact : Stéphane ITIER

06 74 89 02 48 • stephane.itier@secafi.com • www.secafi.com

