

#66 / 2022 1,60 €

le cheminot **Cfdt:** de France

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

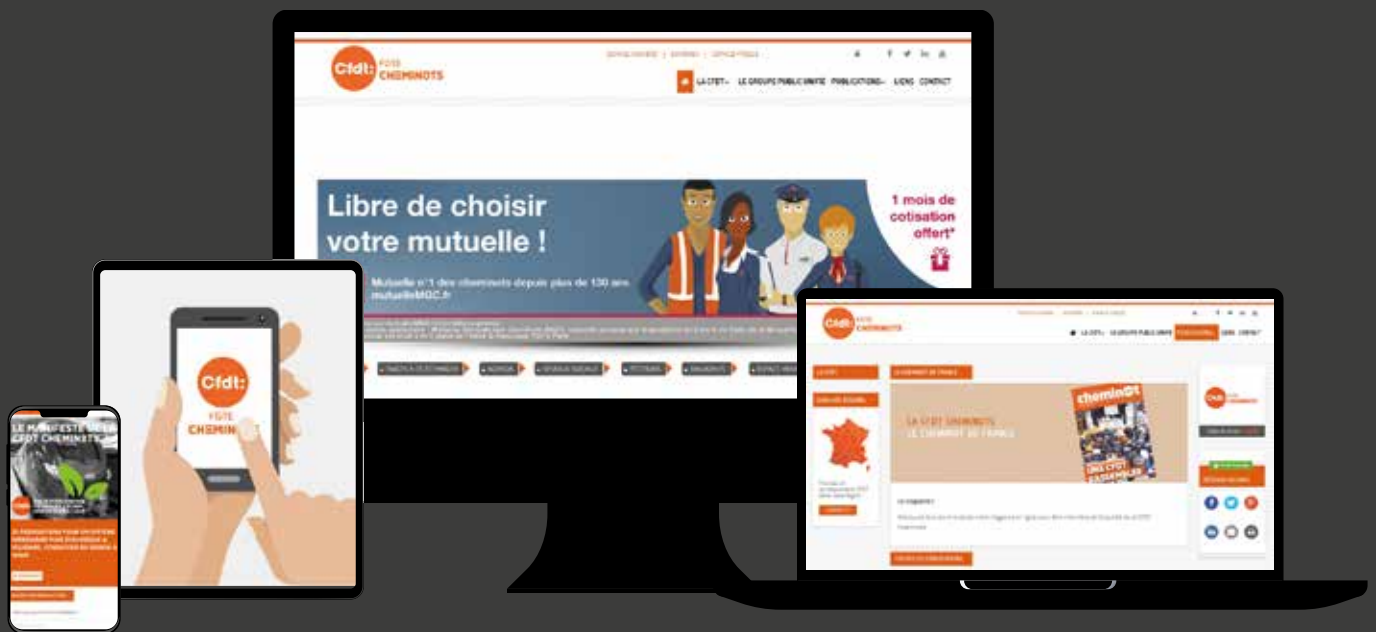


**OUVERTURE
À LA CONCURRENCE
TER BOURGOGNE
FRANCHE COMTÉ**

**LA CFDT CONTESTE
LA DÉCISION
AU TRIBUNAL
ADMINISTRATIF**



RESTEZ INFORMÉ-E OÙ QUE VOUS SOYEZ !



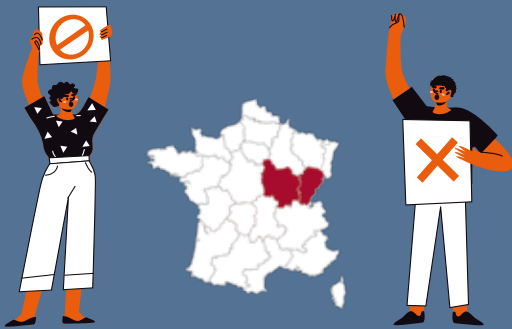
CFDT-Cheminots-Officiel



@cfdtcheminots

SOMMAIRE

4 À LA UNE BOURGOGNE FRANCHE COMTÉ, OUVERTURE À LA CONCURRENCE : UNE DÉCISION CONTESTÉE PAR LA CFDT



6 NOUVELLE CONVENTION INTERCITÉS ⇒ Le miroir aux alouettes

8 WEBINAIRE ⇒ Un nouvel outil

11 RASSEMBLEMENT OUIGO CLASSIQUE ⇒ Le non ferme de la CFDT au « tout filiale »

12 TARIFICATION ⇒ La tarification différenciée

13 BLUES DE LA SA RÉSEAU ⇒ Est-il inéluctable ?

14 ACCORD SALARIÉS ⇒ En situation de handicap



ÉDITO

Thomas Cavel,
Secrétaire général de la CFDT Cheminots

2022 : UNE ANNÉE PLACÉE SOUS LES CRISES ET LES ENJEUX MAJEURS

Les crises se succèdent et nous marquent. La crise sanitaire a mis son empreinte sur nos sociétés et ce que nous sommes, en tant que salariés et citoyens. Le bouleversement des repères collectifs et individuels, l'éloignement, les choix à prendre ont été au cœur de cette période. La page n'est pas tournée que l'horreur s'est imposée. Le conflit ukrainien a fait surgir les questions essentielles qui traversent nos sociétés.

Le drame humain qui se déroule en Ukraine appelle évidemment, et avant tout, à une indispensable solidarité auprès du peuple ukrainien. Il replace, au cœur des analyses, les choix de sociétés et des valeurs sur lesquelles ils se basent : lorsque le nationalisme autocratique agresse, c'est la démocratie et ses valeurs qui sont remises en cause. Notre attachement à la démocratie et au progrès social nous a amené à mettre en place des outils de relais et de participation aux actions de solidarité envers les populations d'Ukraine.

Ainsi, au-delà des premières actions de collecte de fonds, la CFDT Cheminots s'engage dans les démarches lancées par les confédérations syndicales pour assurer la réalisation d'un convoi ferroviaire d'aide et d'urgence vers l'Ukraine. Au-delà de l'engagement citoyen et syndical, c'est aussi un devoir de fraternité envers nos collègues cheminots ukrainien que nous souhaitons mettre en pratique. Le réseau ferré est devenu la cible stratégique des attaques de l'agresseur et ce n'est pas pour rien : outil de transport indispensable à l'évacuation des populations et à l'acheminement des biens essentiels, son importance est vitale.

Bien entendu, et sans aucun degré de comparaison possible, notre rôle est aussi de traiter les conséquences d'un tel conflit pour les salariés. Les impacts sont à envisager à court, moyen et long terme.

Dans l'immédiat, l'inflation est la première conséquence. L'envolée des prix de l'énergie et des denrées affecte tout le monde. Des réponses d'urgence sur les salaires doivent être apportées. C'est pour cela que la CFDT Cheminots a interpellé le Président du Groupe Public SNCF. Cette démarche s'est prolongée dans une interpellation intersyndicale.

À moyen et long terme, les effets économiques et financiers pour le Groupe Public SNCF devront être évalués. Il est bien évidemment trop tôt pour poser des chiffres mais une obligation de suivi nous incombe.

D'autant que le ferroviaire continue à être soumis à de rapides et profonds changements. L'ouverture à la concurrence demeure le premier vecteur de transformation du secteur. L'accélération phénoménale du processus interroge sur la distorsion entre la rapide évolution du modèle stratégique et la difficulté à construire le modèle social.

Dans un monde bouleversé et heurté, où la violence s'impose, nos valeurs restent un guide indéfectible. C'est bien accroché à notre boussole que nous continuons et continuerons à œuvrer pour le progrès et la protection, l'humanisme chevillé au cœur ●

Cfdt: FGTE
CHEMINOTS

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



Le Cheminot de France
#66 / 2022
N° CPPAP : 0722 S 07026

Directeur de la publication
THOMAS CAVEL

Directeur adjoint de la publication
SÉBASTIEN MARIANI

Rédacteur en chef
ALI BENHADJBA

Ont participé à ce numéro
FABRICE CHAMBELLAND, NICOLAS DARDILHAC,
SYLVIE FRÉMONT, GÉRARD GALLIANO,
PATRICK LEROLLAND, VANESSA LHOMEL,
CAMILLE PAGANELLI ET CÉLINE RUFFIÉ



Crédits photo
CFDT, DR, ADOBESTOCK, FREEPIK

Imprimé en France par
L'ARTÉSIENNE

Nous contacter
contact@cfdtcheminots.org



OUVERTURE À LA CONCURRENCE TER BOURGOGNE : UNE DÉCISION CONTESTÉE PAR LA CFDT

Le 26 janvier restera une journée noire pour les cheminots de la région Bourgogne Franche Comté. Le Conseil Régional BFC quasi nouvellement élu a adopté par **55 voix POUR, 27 CONTRE, 17 ABSTENTIONS, et 1 NON VOTANT** le rapport 4-2 qui prévoit l'ouverture à la concurrence de l'intégralité des services TER de la région à compter du 1^{er} janvier 2026. Une décision politique et juridique contestée par la CFDT dont les militants se sont rassemblés en nombre devant le Conseil Régional pour dire leur colère aux élus. **REPORTAGE**

Mais quelle mouche a piqué les élus régionaux de la région ? Contre toute attente, la région Bourgogne Franche Comté, pourtant gouvernée par une alliance de gauche, présidée par la « socialiste » Marie Guitte Dufay, a soumis au vote du Conseil Régional Bourgogne Franche Comté le 27 janvier un rapport prévoyant l'ouverture TOTALE à la concurrence du marché conventionné TER à compter du 1^{er} janvier 2026.

LA CFDT CHEMINOTS DÉNONCE BIEN ÉVIDEMMENT UN TEL CHOIX POLITIQUE EN RAPPELANT QUE CELUI-CI NE FAISAIT PAS PARTIE DU PROGRAMME DE LA CANDIDATE

Une première en France pour une région de gauche, aux antipodes des positions défendues par des régions comme

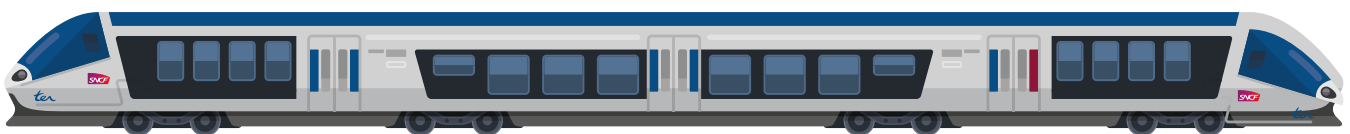
Occitanie, Bretagne ou Centre Val de Loire, appartenant pourtant à la même couleur politique : un reniement politique en bonne et due forme.

Plus de 400 cheminots dont de nombreux militants CFDT étaient ainsi réunis le 26 janvier dernier devant les grilles du Conseil Régional. La délégation CFDT a été reçue par les élus régionaux de la majorité et de l'opposition pour pousser à une autre alternative destinée à conserver le service TER comme le permet la loi. Une décision qui a fait émerger des fractures au sein de la majorité régionale. Les élus communistes et radicaux se sont opposés à cette décision. Dans la foulée, un élu du Parti Radical de Gauche s'est vu retirer sa délégation, ce qui témoigne des tensions laissées par cette décision politique lourde de sens.

QUE REPROCHE LA CFDT AU CONSEIL RÉGIONAL ?

Pour la CFDT Cheminots et sur le fondement de l'Article 19 de la loi Nouveau Pacte Ferroviaire, les régions politiques ont la possibilité de contractualiser directement avec la SNCF jusqu'au 25 décembre 2023. Après cette date, le lancement d'un appel d'offres sera obligatoire. Mais toutes les régions seront libres, à la veille de cette échéance, de signer de gré à gré avec la SNCF une nouvelle convention d'une durée pouvant aller jusqu'à dix ans, repoussant de fait la mise en concurrence à 2033.

**UNE PREMIÈRE EN FRANCE POUR UNE RÉGION DE GAUCHE :
UN RENIEMENT POLITIQUE EN BONNE ET DUE FORME.**





L'exposé des motifs du rapport 4-2 dont l'intitulé est « Rail 2026 » est basé sur une interprétation erronée de la loi, que la Présidente et une partie de son exécutif ont très largement mis en avant comme un alibi pour ne pas avoir à assumer pleinement leurs choix politiques !

**UNE DÉCISION QUI CACHE UN MAUVAIS COUP SOCIAL
PORTÉ AUX CHEMINOTS**

Pour la CFDT Cheminots qui dénonce ce choix politique de la région, cela ne fait aucun doute, le risque social d'une telle décision pèsera lourd. Il imposera le transfert de l'ensemble des cheminots vers un opérateur privé ou vers une filiale de la SNCF dans un cadre social qui n'est pas stabilisé. Cela va morceler l'outil industriel, les effectifs, le matériel roulant et complexifier l'exploitation régionale au point de la fragiliser.

COMMENT S'EST DÉROULÉ LE VOTE ?

LES CONSEILLERS RÉGIONAUX ONT VOTÉ :

- 55 POUR**
- 27 CONTRE**
- 17 ABSTENTIONS**
- 1 ÉLU N'A PAS PRIS PART AU VOTE**

LA CFDT A CONTESTÉ CETTE DÉCISION AU TRIBUNAL ADMINISTRATIF

LA CFDT CONTESTE DEVANT LE TRIBUNAL ADMINISTRATIF LA DÉCISION DU CONSEIL RÉGIONAL DE BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ.

La CFDT estime que « la loi permettait la prorogation de la convention ». Le syndicat conteste « le choix politique du Conseil Régional en l'habillant avec une obligation juridique », selon Thomas Cavel, Secrétaire général de la CFDT Cheminots lors d'une interview vidéo sur France 3 Région Bourgogne consultable ci-dessous ●

INTERVIEW VIDÉO / THOMAS CAVEL / FRANCE 3 BOURGOGNE



CONVENTION INTERCITÉS LE MIROIR AUX ALOUETTES !

APRÈS DES MOIS DE NÉGOCIATION, ET DANS UN CONTEXTE D'OUVERTURE À LA CONCURRENCE QUI S'ACCÉLÈRE (BONALY, TER PACA, BFC, HDF...), INTERCITÉS ET L'ÉTAT (AUTORITÉ ORGANISATRICE POUR LES TRAINS D'ÉQUILIBRE DU TERRITOIRE - TET) ONT SIGNÉ UNE CONVENTION POUR 2022-2031.

DÉCRYPTAGE CFDT EN 3 ÉTAPES

1/ LE CALENDRIER

La durée de la convention est conditionnée au rythme des appels d'offres

LIGNES TET (INTERCITÉS)	DATE D'EXPLOITATION DU LOT
Nantes/Bordeaux - Nantes/Lyon (BONALY)	Fin 2026 (SA 2027)
Train de nuit (Paris/Briançon/Toulouse/Albi/Rodez - Paris/Latour de Carol/Lourdes/Hendaye/Cerbère)	Fin 2027 (SAS 2028)
Paris/Clermont - Paris/Limoges/Toulouse (PALITO)	Fin 2028 (SA 2029)
Bordeaux/Marseille (Transversale Sud)	Fin 2029 (SA 2030)
Toulouse/Hendaye - Clermont/Béziers - Clermont/St Martin	Transfert vers les régions (calendrier non défini)

2/ LA COMMUNICATION DE L'ENTREPRISE

La signature de la convention TET accélère les effets de la mauvaise loi de 2018 qui franchit là une nouvelle étape.

La direction de SNCF Voyageurs a expliqué, à grand renfort de communication, que « Cette convention d'une durée de dix ans doit permettre de poursuivre durablement la dynamique positive engagée par les équipes Intercités et leurs partenaires ».

La dynamique positive est « à peine », mais tout de même, soulignée. Pourtant, en y regardant de plus près, un élément majeur apparaît : la convention contient l'ouverture totale à la concurrence du périmètre Intercités !

Cette réalité, la direction préfère l'é luder et joue l'esquive : la communication du groupe continue à osciller entre un « optimisme bien forcé » et une « réelle cécité » vis-à-vis des effets concrets de cette signature pour l'avenir des cheminotes et cheminots d'Intercités !

TRADUISONS-LES !

Que dit cette position de l'entreprise ? Tout simplement qu'avant l'ouverture à la concurrence des différents lots, c'est bien sur les cheminotes et les cheminots qui assurent la production que les demandes supplémentaires pour augmenter l'offre vont peser. L'État continuera à exiger toujours plus de qualité de service. En revanche, pour ce qui est d'une augmentation des moyens de production, notamment, humain, vous pourrez repasser !

POUR LA CFDT :

La dynamique positive existe bien. Elle est à mettre au crédit des cheminotes et des cheminots d'Intercités, de leur travail et de leur engagement.

Pour la direction, le message à marteler est simple : pas de panique la convention donne de la visibilité sur la durée. Pourtant, derrière le satisfecit de la direction de Voyageurs qui serine « la durée inédite de cette convention », se cache donc en réalité un véritable miroir aux alouettes !

Pourtant, la stratégie arrêtée par Voyageurs consiste bel et bien à répondre aux appels d'offre par des filiales (pardon, des sociétés dédiées !).

Cela signifie donc, à terme, la disparition pure et simple de la structure Intercités telle qu'elle existe aujourd'hui.

Pour les cheminotes et cheminots d'Intercités l'avenir est plié, ce sera donc TRANSFERT (à la concurrence) ou TRANSFERT (vers une société dédiée, créée par SNCF pour SNCF !). Exemple de conséquence pour le périmètre des établissements :

Certains établissements Intercités comme l'EIGS (l'établissement qui gère les ASCT Intercités de Toulouse) pourraient donc générer jusqu'à trois filiales avec des droits différents :

- ◆ Filiale Trains de nuit
- ◆ Filiale Transversale Sud
- ◆ Filiale TER Régionale Toulouse-Hendaye

3/ LA QUESTION DU MATÉRIEL

La communication de l'entreprise précise que la convention « doit aussi mener des transformations opérationnelles et industrielles majeures, notamment du fait de l'introduction des nouveaux matériels Automoteurs Moyennes et Longues Distances sur Paris - Limoges - Toulouse et Paris - Clermont-Ferrand ».

« Miracle » du processus, la livraison du matériel est prévue deux années avant la mise en exploitation des lots.

La CFDT Cheminots s'oppose à la vision purement économique de l'entreprise qui fait le choix du morcellement en répondant par des filiales.

Elle dénonce l'argument en trompe-l'œil voulant faire de la durée de la convention une bonne nouvelle pour les salariés. D'autres s'en accommodent : l'UNSA a voté POUR l'adoption de cette convention en Conseil d'Administration.

EN RÉSUMÉ

Cette convention amènera inéluctablement à la disparition de la structure Intercités telle qu'elle existe aujourd'hui. L'État, lui, continue de demander des améliorations et des augmentations de production. Les cheminotes et les cheminots du Groupe Public SNCF ont donc à mettre en œuvre cette convention en attendant que les lots qu'ils produisent soient potentiellement attribués à d'autres opérateurs ●



UN NOUVEL OUTIL

POUR INFORMER ET RÉPONDRE AUX INTERROGATIONS DE NOS COLLÈGUES

Depuis quelques mois, la CFDT a expérimenté et développé un nouvel outil. L'organisation d'une série de webinaires (contractuels, ouverture à la concurrence, etc.) répond à la volonté de la CFDT Cheminots de mieux informer les salariés des transformations en cours dans le groupe ferroviaire et rappeler les enjeux de la contractualisation pour mieux protéger les collègues. Une expérience réussie à en croire les réactions autant de la part de la CFDT que des collègues qui ont été amenés à suivre ce nouveau format. **REPORTAGE**

L'ÉMANCIPATION EST UNE VALEUR FORTE DE LA CFDT

Informers les salariés est naturel pour les militants de la CFDT qui préféreront toujours apporter une réponse comportant tous les éléments plutôt qu'é luder ou diffuser des fake news comme d'autres le font hélas et comme beaucoup nous l'ont remonté et déploré. « Dès lors, il nous a semblé utile de travailler sur un format plus long qu'une HIS¹ » indique Stéphane Sommer animateur du PTN² Contractuels. « Les salariés avaient besoin d'explications que la direction n'est pas aujourd'hui tout le temps en mesure de fournir » fait remarquer Aïssa Benani. C'est ainsi que le format du webinaire s'est imposé naturellement. Il faut dire que la tournée hexagonale des formations « contractuels, tous informés, tous concernés » du PTN Contractuels avait permis de faire remonter ces besoins. Un succès assuré grâce à l'appui conjugué de toutes les composantes de l'Union Fédérale CFDT des Cheminots et Activités complémentaires.

POUR LE PTN CONTRACTUELS « LE WEBINAIRE PERMET AUX SALARIÉS UNE EXPLICATION SUR UN TEMPS LONG »

« Cette initiative rencontre son public. Lors du premier webinaire consacré aux contractuels, nous avons eu une centaine largement dépassée d'auditeurs sur un sujet aussi important que l'accord de branche relatif à la classification des métiers et de la rémunération » indique Ali Benhadjba, membre du PTN Contractuels. Pour que le webinaire soit une réussite, plusieurs conditions doivent être réunies. La première, c'est une bonne préparation

et un bon support. Le travail réalisé sous la houlette de Stéphane Sommer, animateur du PTN Contractuels, a permis de remplir cette condition essentielle. La seconde, bien évidemment, c'est de répondre aux attentes des collègues. « Cela répondait à un besoin et cela s'est confirmé lors de notre deuxième webinaire destiné à informer les collègues de la déclinaison de l'accord de branche de classification rémunérations en accord d'entreprise ». « Distribuer un tract ne suffit pas nécessairement, aussi bien fait soit-il ; il faut l'accompagner par des explications et par un temps long, avec le développement du télétravail, le webinaire permet cela » poursuit Ali « puisque nous avons eu une connexion aussi importante que le premier webinaire ».

UN SUCCÈS QUI S'EST PROLONGÉ PAR LA CRÉATION D'UN GROUPE WHATSAPP SPÉCIALEMENT DÉDIÉ AUX CONTRACTUELS

Ce groupe est destiné à répondre à toutes les questions des contractuels qui ont souvent le sentiment d'être à la marge de l'entreprise tant les acteurs RH n'ont pas tous les clés pour pouvoir répondre aux interrogations de la spécificité des contractuels. Un constat partagé par Joël Rausa, Secrétaire national en charge du suivi des contractuels, bien décidé à accompagner le travail revendicatif entamé depuis par le PTN Contractuels (groupe de travail des militants CFDT sur les contractuels) avec des demandes d'audiences auprès de la direction en perspective sur différentes problématiques (emploi, rémunération, protection sociale). D'autres initiatives innovantes plus personnalisées toujours à destination des salariés sont en cours dans les prochaines semaines nous a fait savoir le PTN Contractuels. **Affaire à suivre...**

POUR LE PTN ENCADREMENT UCE, « LE WEBINAIRE EST UN OUTIL QUI PERMET D'INFORMER AVEC SOUPLESSE »

Le PTN Encadrement (UCE³) a fait valoir, lors de ses travaux, les besoins chez les collègues cadres d'une information exhaustive et étendue sur les caractéristiques techniques juridiques et sociales de l'ouverture à la concurrence en région avec TER/TET. « Un besoin qui s'est fait ressentir lors des différentes tournées » indique

¹HIS : Heure d'Information Syndicale - ²PTN : Pôle Technique National

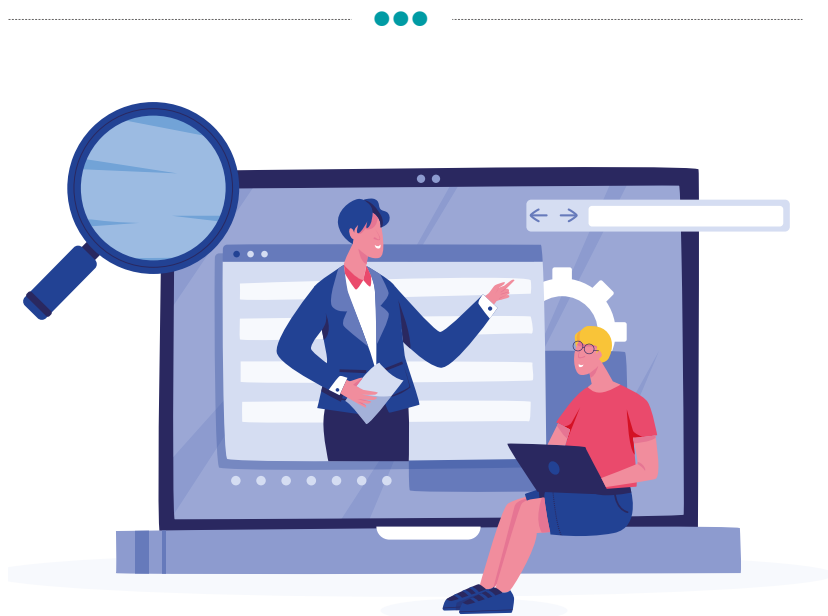
³UCE : Union des Cheminots de l'Encadrement



Fabrice Renaudin, membre du PTN UCE « nous rencontrons des cadres qui étaient intéressés par nos dispositifs de formations mais qui ne souhaitent pas y participer en présentiel pour diverses raisons liées au fait qu'ils pouvaient se retrouver avec des collègues dont ils sont leurs managers, voire leurs N+2 » indique Julien Tailleux, Secrétaire régional UPR des Hauts-de-France, une des nombreuses régions hélas concernées par l'ouverture à la concurrence. C'est ainsi que le 8 avril, près d'une centaine de salariés cadres et maitrises se sont connectés pour entendre une information concise délivrée par Thomas Cavel (Secrétaire de la CFDT Cheminots) et Pascal Couturier (Secrétaire général adjoint). Ce travail s'inscrit dans la lignée des journées d'information ouverture à la concurrence réalisées dans les différentes régions par Pascal Couturier.

Tout a été exposé sur la situation des TET, TER, IDF. La tendance de fond qui se dégage a été soulignée : un calendrier d'ouverture à la concurrence qui s'accélère au point que les régions historiquement opposées finissent par franchir le Rubicon, brouillant un petit plus la perception politique de leurs administrés ●

NDLR : voir l'article sur la région Bourgogne Franche Comté. Les cadres ont apprécié ce rendez-vous dans ce nouveau format. Des messages de remerciement ont d'ailleurs été transmis à la CFDT Cheminots pour le sérieux du travail d'information effectué et le contenu proposé.



VISITE DU SYNDICAT BELGE TRANSCOM : UN BEL EXEMPLE DE COOPÉRATION SYNDICALE

Du mardi 29 au jeudi 31 mars, une délégation du syndicat ferroviaire belge CSC Transcom s'est rendue en France, à l'invitation de la CFDT Cheminots. Les échanges ont porté sur les enjeux du ferroviaire. L'objectif était clair : construire, dans le cadre de la coopération entre syndicats, les propositions de construction du progrès social pour les salariés. Au programme : tournées terrains, confrontations de situations sociales ferroviaires différentes d'un pays à l'autre. **REPORTAGE**

**UNE CONNAISSANCE DES REVENDEICATIONS
SOCIALES FERROVIAIRES DES DEUX PAYS
QUI PERMET D'ENRICHIR DES ACTIONS
COMMUNES À ETF**

Le syndicat CSC Transcom, représenté par sa Secrétaire Marianne Lerouge, partage de nombreuses analyses et propositions avec la CFDT Cheminots. Une coopération renouvelée de longue date qui a permis durant cette visite de trois jours sur le territoire français de mieux comprendre et comparer les problématiques ferroviaires entre les deux pays francophones. Un travail collaboratif qui permet de renforcer la qualité des positions tenues par les deux syndicats dans leurs pays respectifs, mais aussi de leurs actions et interventions au sein du syndicat européen ETF dans lequel ils sont affiliés.

Des points de convergence existent entre les deux pays, notamment sur la maintenance et l'exploitation du réseau mais aussi la concurrence

et sur l'évolution des cadres sociaux des cheminots. À titre d'information, en Belgique si le gouvernement a décidé la libéralisation du marché du fret, il a choisi de maintenir dans le giron du service public l'intégralité du service ferroviaire voyageur.

UNE VISITE MARQUÉE PAR 3 ÉTAPES

- 1/ Le technicentre de maintenance TGV du Landy à St Denis a été visité le 29 mars.
- 2/ Le 30 mars, ce fut le Central sous station SNCF de Dijon, la commande centralisée du Réseau, et l'atelier de Saulon de l'EIV Bourgogne qui réalise des longs rails soudés pour fournir les chantiers SNCF de renouvellement des voies ferrées.
- 3/ Le lendemain, la délégation a ensuite poursuivi ses travaux en direction de la région Sud notamment sur le sujet de l'ouverture à la concurrence, puisque c'est à compter de 2024 que les premiers tours de roues des TER roulant sous la bannière Transdev auront lieu sur l'axe Marseille-Nice.

UNE VISITE QUI A SUSCITÉ L'INTÉRÊT DES MÉDIAS

Lors de cette visite, la chaîne France 3 a consacré un reportage sur ce partenariat entre les deux syndicats. C'est ainsi que Marianne Lerouge de Transcom et Fabrice Chambelland pour la CFDT Cheminots ont pu exprimer dans une interview la situation comparée du ferroviaire dans chacun des deux pays ●



INTERVIEW

FABRICE CHAMBELLAND

(CFDT Cheminots Bourgogne)



INTERVIEW

MARIANNE LEROUGE

(Transcom)



LANCEMENT OUIGO CLASSIQUE LE NON FERME DE LA CFDT AU « TOUT FILIALE »

Par centaines, de nombreux militants se sont donné rendez-vous à Paris Austerlitz pour dire non au modèle social proposé par la SNCF pour le lancement de ses nouvelles liaisons Paris - Nantes Paris-Lyon. Ces services, opérés par une filiale dénommée « Ouigo Trains Classiques », se feront sur des anciens Corails réaménagés à l'occasion.

**LES MILITANTS ONT TENU À DIRE NON
À LA FILIALISATION DES ACTIVITÉS DE SNCF
VOYAGES SUR LIGNES CLASSIQUES,
DANS LE CADRE DE LA CRÉATION DE LA FILIALE
OUIGO TRAIN CLASSIQUE**

Le lancement des liaisons Paris/Lyon et Paris/Nantes n'est qu'un début avant une extension déjà prévue à d'autres régions comme Hauts-de-France ou Bretagne...

À terme c'est tout simplement le risque d'une découpe de la SNCF qu'ont tenu à dénoncer les manifestants de la CFDT avec la possible filialisation des activités Intercités, TER et Transilien et le choix stratégique de l'entreprise de répondre aux appels d'offres via des filiales. Un mauvais signal très contagieux selon la CFDT qui pourrait se poursuivre sur des activités comme TGV, avec à la clé un moins disant social assumé par le groupe public ferroviaire.

Ce choix est d'autant plus regrettable pour la CFDT qu'elle avait démontré en 2013 qu'il était possible de lancer des nouveaux services voyageurs sans rogner sur les conditions sociales des salariés comme avec Ouigo TGV dont le succès est encore aujourd'hui au rendez-vous. Un exemple dont devrait se rappeler la SNCF si elle veut respecter ses engagements d'entreprise citoyenne et socialement responsable ●



UNE CONCURRENCE DÉLOYALE, FORCÉE ET TRÈS FAUSSÉE

Dans un article paru le 5 avril, le journal « Le Parisien » pointait la « ristourne » qui serait accordée à un nouvel opérateur concurrent de la SNCF. Basée sur le principe de la tarification différenciée, ce dispositif est strictement légal. Le Document de Référence du Réseau fixe les conditions d'utilisation du réseau et de tarification.

Même prévue par les textes, cette situation n'en reste pas moins la traduction d'une volonté politique marquée contre le service public ferroviaire et celles et ceux qui le font. Ce système, de plus, fait peser un risque lourd sur l'avenir du ferroviaire.

EXPLICATIONS

L'article paru parle de « réductions généreuses » et de « remises substantielles ». En effet, ainsi que l'indique le journal, l'entreprise Trenitalia qui augmente son offre en passant de deux à trois allers-retours entre Paris et Lyon chaque jour, devrait se voir attribuer par SNCF Réseau « une ristourne de 37% la première année, 16% la seconde et 8% la troisième année (en option) ». Les propos du journal n'ont pas été démentis. L'Autorité de Régulation des Transports (ART), qui doit encore valider le principe, s'est tenue silencieuse sur le sujet.

DES ACTEURS OBNUBLISÉS PAR LA CONCURRENCE ET UN CADRE LÉGAL TAILLÉ POUR LA FAVORISER COÛTE QUE COÛTE

Les dispositions légales et réglementaires sont faites pour favoriser l'ouverture à la concurrence. Le rôle et les objectifs de l'ART, sur le sujet, ne laissent aucune place au doute. Si le principe d'une tarification différenciée rentre dans les dispositions légales et réglementaires, elle doit être faite sous le contrôle de l'ART.

LA CFDT CHEMINOTS ALERTE SUR LES EFFETS DE CETTE DÉCISION

#1 Cette décision pose la question de l'égalité de traitement entre la SNCF et ses concurrents. Le principe de la tarification différenciée est présenté comme une solution destinée à favoriser l'ouverture à la concurrence. Mais quel sont les éléments de soutien à l'opérateur historique ? Clairement : aucun. Au contraire, il est évident

que la décision politique d'ouverture à la concurrence, transformée en droit, doit maintenant s'accompagner de tous les moyens, même s'ils ne sont pas justes, pour exister.

#2 Cette décision renvoie à un financement déséquilibré du système. Alors que la part des sillons est très significative dans le prix des billets et contribue à renforcer l'idée que le train est cher, il apparaît que des opérateurs vont bénéficier de conditions plus favorables. De son côté, SNCF Voyageurs doit reverser une part de ses dividendes, calculés sur le résultat net du groupe SNCF, dans un fonds de concours destiné au réseau ferroviaire. En résumé, l'opérateur public contribue à l'entretien de l'outil industriel quand d'autres se voient attribuer des ristournes. C'est donc une concurrence faussée qui va diminuer la part de revenus de l'opérateur public et, par conséquent, mettre à mal le financement du réseau.

L'ENJEU POLITIQUE L'EMPORTE SUR LE BIEN COMMUN

#3 Cette décision marque la volonté de faire rentrer une concurrence sous perfusion sur les LGV et met à mal toute la question de l'aménagement du territoire. Dans l'équilibre économique du ferroviaire, les lignes les plus rentables sont celles qui permettent à l'opérateur public de financer des dessertes d'aménagement du territoire. Ce modèle de tarification fait totalement l'impasse sur ce sujet et va à l'encontre des annonces faites en 2018 par le gouvernement.

#4 Cette décision pointe l'ambiguïté du modèle de gouvernance de l'opérateur public imposé par la loi de 2018. Celle-ci a en effet créé un Groupe Public qui porte l'obligation d'organiser sa propre concurrence. **Au-delà des éléments juridiques, la CFDT Cheminots alerte sur les conséquences sociales** ●



LE BLUES DE LA SA RÉSEAU EST-IL INÉLUCTABLE ?

Les cheminotes et les cheminots de Réseau le savent et en subissent chaque jour les conséquences : il est de plus en plus compliqué de recruter des agents qui viendraient compléter les équipes. Le manque d'attractivité de nos métiers ne fait plus aucun doute, sauf peut-être pour la direction de la SA. EXPLICATIONS

La CFDT cheminots n'a de cesse de pointer les impacts de ce manque d'attractivité sur les recrutements bien sûr, mais aussi sur la fidélisation des agents.

Par des audiences, DCI et à chaque fois que celui lui est possible, la CFDT alerte sur l'épuisement des personnels, le manque de reconnaissance face à leur engagement, les conséquences des réorganisations incessantes, la perte de sens et de confiance en l'avenir. Les équipes sont de moins en moins complètes, les agents sont surutilisés et peinent à assurer la production. Mais ils le font, jour après jour, sans les moyens nécessaires pour. Et ce constat se fait sur tous les postes, à tous les niveaux de la SA, sans distinction de qualification, de métier ni de lieu de travail...

On pourrait s'attendre à ce qu'ils soient remerciés de leur investissement, ce n'est jamais le cas.

La CFDT aura dû par exemple déployer des moyens conséquents pour voir récompenser le travail exceptionnel des agents des EIC et Infrapôles dans la gestion de la crise du rail il y a quelques mois.

DEVOIR DEMANDER UN REMERCIEMENT, UN COMBLE !

Au-delà de la reconnaissance ponctuelle, il est évident que la rémunération proposée à l'embauche n'est pas de nature à attirer des candidates ou candidats. La CFDT le porte avec force, nos métiers sont techniques et spécifiques, incluent pour beaucoup une responsabilité juridique, et rien de tout cela n'est valorisé.

ALORS NON, UN SALAIRE D'ENTRÉE À 1300€ À PEINE POUR LES POSTES D'EXÉCUTION N'EST PAS SUFFISANT, LOIN S'EN FAUT.

Pour la CFDT Cheminots, si la rémunération n'est pas à la hauteur des compétences des agents de Réseau, ce n'est pas le seul levier qui doit permettre d'accroître l'attractivité.

Les contraintes de nos métiers ne sont pas non plus prises suffisamment en compte, et elles sont nombreuses : Travail posté / En extérieur / Astreintes / Mobilité géographique / Travail les weekends et jours fériés / Disponibilité...

ALORS QUELLES SONT LES SOLUTIONS ?

Pour la CFDT, il est impératif de reconsidérer l'ensemble des critères de rémunération mais aussi de permettre aux cheminotes et cheminots.

- De valoriser leur technicité et leurs compétences.
- De voir reconnaître l'engagement de leur responsabilité juridique le cas échéant.
- De vivre et travailler au pays et de pouvoir s'y projeter à long terme.
- De bénéficier de parcours professionnels gratifiants, intra et extra SA.
- De bénéficier des formations nécessaires à leur quotidien et à leur montée en compétences.
- Pour ceux soumis à pénibilité, pouvoir accéder à des postes de fin de carrière.
- De recevoir, transmettre et partager les savoir et savoir-faire dans des temps dédiés.

Bien entendu, il s'agira ensuite pour la SA Réseau de faire connaître nos métiers qui recrutent, en développant une meilleure communication, en permettant aux salariés qui le souhaitent de promouvoir le leur, en mettant en valeur et en lumière les talents qui la composent ●

LA CFDT CHEMINOTS PORTE, COMME TOUJOURS, LES VOIX DE CHACUNE ET CHACUN DES AGENTS DE RÉSEAU ET S'INSCRIT DANS LA RÉFLEXION QU'ELLE A PARTICIPÉ À INITIER, EN ÉTANT FORCE DE PROPOSITIONS. TU EN AS D'AUTRES ? CONTACTE-NOUS !

communication@cfdtcheminots.org

Vanessa Lhomel

UN ACCORD ESSENTIEL AU SERVICE D'UNE CAUSE CITOYENNE



Le Conseil National a décidé de valider le projet d'accord en faveur des salariés en situation de handicap du Groupe Ferroviaire SNCF. Cette nouvelle étape renouvelle l'engagement indéfectible de la CFDT en faveur d'une cause citoyenne depuis plus de 30 ans. Le cycle de table ronde et de bilatérale sur la négociation du nouvel accord TH s'est terminé le 10 janvier 2022.

Si la SNCF poursuit sa mutation inquiétante avec son lot de transformations à marche forcée, la CFDT a, quant à elle, tenu à mettre en place dans cet accord des mesures de protection, d'incitation lors de cette négociation avec un rapport d'exigence et la farouche volonté d'en faire un outil efficace au service d'une cause citoyenne. **DÉCRYPTAGE**

DES PROPOSITIONS CFDT, ISSUES DES PTN* HANDICAP ? QUÉSACO ?

Lors de cette table ronde, la CFDT a fait des propositions issues de son **Pôle Technique National*** dédié au Handicap : le PTN Handicap, c'est un groupe de travail CFDT transverse dédié, destiné à vigiler la situation des collègues en situation de handicap et de proposer des solutions

QUELS SONT LES POINTS D'AMÉLIORATIONS DE L'ACCORD ?

- Les comités techniques sont transformés en comité de pilotage en y associant les activités et les organisations syndicales signataires de l'accord
- Pour la présentation d'une feuille de route par S.A afin d'atteindre les objectifs fixés par l'accord, nous souhaitons que ce ne soit pas simplement un engagement des acteurs classiques RH, mais bien le respect dans le cadre d'une démarche RSE (Responsabilité Sociale d'Entreprise) de groupe.

- Un audit sur le fonctionnement des missions TH au sein de chaque S.A
- L'allongement de 2 à 3 jours pour préparer un dossier RQTH.
- La systématisation d'une étude d'impact TH sur les dossiers de réorganisation pour éviter des réformes contreproductives et en dehors de l'esprit de maintien dans l'emploi de cet accord
- Une étude sur l'évolution des rémunérations des salariés en situation de handicap et l'engagement de l'entreprise de compenser s'il y a manifestement un cas de discrimination avéré
- La mise en place à l'identique du poste de travail à domicile lors du télétravail.

Par rapport à la Table Ronde du 1^{er} décembre, le niveau de recrutement minimum passe de 220 à 240. Le recrutement aura lieu sur un taux de 2,2% au lieu de 1,8%. À titre d'exemple cela donnerait pour 2022 : sur 4 146 recrutements, 91 salariés en situation de handicap.

LES POINTS DE VIGILANCE

► Sur le flux de recrutement

La CFDT a demandé en bilatérale et obtenu la mise en place d'un tableau de présentation d'entrée et sortie des travailleurs en situation de handicap.

► Sur la notion de confidentialité

Concernant la notion de confidentialité pour laquelle nous avons toujours des réticences malgré les assurances reçues par le cabinet consultant, nous avons demandé et obtenu la présence de la direction juridique lors des comités techniques suivant la signature de l'accord qui permettra de décrire le process de communication du handicap d'un salarié avec son consentement. Ce point fera l'objet pour la CFDT d'une lettre de réserve.

L'ANALYSE DE LA CFDT

► Un fonctionnement en réseau

La CFDT a toujours souhaité que l'accord TH soit élargi au groupe SNCF dans le cadre d'une démarche RSE forte de ses valeurs. Ce ne sera pas le cas hélas, cette fois-ci, le groupe ayant décidé de limiter le périmètre sur la partie ferroviaire uniquement. Si le handicap est l'affaire de tous, le groupe SNCF doit donner l'exemple dans ce domaine et irriguer de ses bonnes intentions l'ensemble des composantes du groupe à cette cause. La CFDT est convaincue que la réussite de cet accord dépendra de la mobilisation de tous les acteurs qui participent à cette cause. Le fonctionnement en réseau, le partage de bonnes pratiques, le niveau de structuration seront des facteurs clés.

► Dimensionnement des missions TH

La structuration de la mission TH dans chaque S.A qui doit être la traduction des moyens que l'entreprise entend consacrer aux objectifs de l'accord. Dans ce domaine, dans les S.A : il y a les « bons élèves » et les autres, chacun s'y reconnaîtra mais la CFDT souhaite faire entendre raison sur ce qui marche dans certaines S.A et qui doit être appliqué ailleurs...

La CFDT a demandé que chaque S.A soit dotée d'une mission handicap et emploi et d'un réseau de CorHE (correspondant handicap et emploi) et que des moyens dédiés leurs soient attribués.

Il est indispensable qu'il existe des moyens matériels et humains et qu'il y ait une instance de pilotage au sein de différentes S.A pour faire vivre les objectifs contenus dans cet accord

Ce sujet sera abordé dans le cadre des comités de pilotage avec la création de feuilles de route par S.A. L'audit de fonctionnement demandé permettra d'évaluer la structuration de chaque S.A et de faire bouger les lignes...

► La protection des salariés en situation de handicap lors des réorganisations

Dans la même optique, nous avons voulu préserver les salariés en situation de handicap d'être en première ligne des réorganisations comme cela a été hélas le cas par le passé. La systématisation d'une étude d'un impact assortie d'une CME (Commission Médicale d'Établissement) au préalable permettra d'éviter les situations que l'on a connues. Les salariés en situation de handicap seront accompagnés dans ces moments difficiles par des acteurs dont la mobilité professionnelle est le « métier ».

Outre les points évoqués précédemment (audit rémunérations qu'il reste à formaliser lors des commissions techniques), cet accord va dans le bon sens. Pour la CFDT, l'intérêt de cet accord est d'être évolutif au travers des diagnostics et des feuilles de route déployées et met surtout en responsabilité les S.A qui auront à répondre de leurs objectifs au COMEX conformément aux engagements RSE du groupe ●



© ADOBESTOCK



UNE BONNE MUTUELLE ÇA NOUS FACILITE LA VIE !



91%
DES ADHÉRENTS
RECOMMANDENT
LA MUTUELLE MGC*

mutuelleMGC.fr



01 40 78 57 10

du lundi au vendredi, 9h à 17h30 (appel non surtaxé)



Mutuelle Générale des Cheminots (MGC), mutuelle soumise aux dispositifs du Livre II du Code de la Mutualité, SIREN n° 775 678 560, 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 Prudential et de Résolution, ACPR, située 4 Place de Batastest - CS 92459 - 75436 Paris Cedex 09.

mutuelleMGC.fr

