

le cheminot Cfdt: de France

N° 74 2024

AU SERVICE DES CHEMINOTES ET DES CHEMINOTS LA CFDT ALLIE CONSTANCE ET PERFORMANCE

P_4

PROTECTION SOCIALE

DERNIÈRE LIGNE DROITE

P_7

DÉGAGEMENT DU RÉSEAU FERRÉ NATIONAL

LE RELEVAGE DU MATÉRIEL ROULANT

P_12

SNCF BASCHING

ÇA SUFFIT



ÉNERGIE - PARTAGE - EXCELLENCE

*"J'ai choisi la mutuelle MGC
car nous partageons
les mêmes valeurs"*

Elvis Lefebvre

Adhérent MGC - Cheminot

Course de fond

1^{er} français au marathon Nice-Cannes 2023, 4^e de la course
Champion de France USCF 2023 au 5000 m piste

mutuelleMGC.fr



01 40 78 57 10

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

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



ÉDITO

«L'importance d'être constant» n'est pas que le titre d'une œuvre d'Oscar Wilde, c'est aussi la ligne directrice de l'action de la CFDT Cheminots. Un exemple pour l'illustrer ? **La protection sociale complémentaire.**

Ce combat de la CFDT Cheminots est vieux de plus de 10 ans. Depuis 2013 et la signature de l'Accord National Interprofessionnel dans lequel la CFDT avait très largement pesé, nous n'avons eu de cesse de réclamer l'extension d'un système de protection sociale complémentaire pour toutes les cheminotes et tous les cheminots. En clair, avoir un système qui concerne à la fois les agents statutaires et contractuels. Durant 10 ans, le combat que nous avons mené est passé par de nombreuses phases et a nécessité l'usage de tous les outils disponibles : la négociation, le rapport de force, les recours juridiques.

La mise en place de la protection sociale complémentaire pour toutes et tous, statutaires et contractuels, est donc une belle et véritable victoire de la CFDT Cheminots.

Vous trouverez, dans ce numéro du Cheminots de France, un article de fond qui revient sur ce véritable marathon revendicatif mené par la CFDT Cheminots. Soyons honnêtes, cette bonne nouvelle est bien nécessaire dans une rentrée morose. **Les sujets de fâcherie ou d'inquiétude sont nombreux et deux concentrent notre énergie pour ce second semestre.**

→ Le premier, bien naturellement, concerne **Fret SNCF.**

La procédure de « discontinuité » imposée par le gouvernement à Fret SNCF, en mai 2023, est le choix du pire. La lettre du 23 mai 2023, adressée par M. Clément BEAUNE, ministre délégué chargé des transports, à M. Jean-Pierre FARANDOU, président-directeur général de la SNCF, détaille les modalités de la condamnation de l'opérateur ferroviaire public.

De nombreuses voix ont formulé des propositions alternatives pour sauver le transport public ferroviaire de marchandises. Parmi elles, la commission d'enquête sur la libéralisation du fret ferroviaire et ses conséquences pour l'avenir a publié un rapport en décembre 2023 posant 27 recommandations. La 27ème proposait la fixation d'un moratoire. Cela pourrait constituer un premier acte fort qui permettrait de travailler à des scénarios de développement de l'outil public qu'est Fret SNCF, en lieu et place de sa liquidation pure et simple.

D'autre part, la mise en place de ce plan de discontinuité devait, de l'aveu même du Gouvernement d'alors, « s'inscrire dans le cadre d'un soutien accru de l'État ». Celui-ci devait matériellement porter sur la majoration d'une aide sectorielle de plus de 30 millions par an dès 2025 et la mise en place d'un programme d'investissement spécifique au Fret sur le réseau ferré national à hauteur de 4 milliards d'ici 2032. À ce stade, aucune garantie n'est posée quant à ces aides et investissements. Autrement dit, sans affectation de ces crédits et investissements, les sociétés issues du plan de discontinuité seront inéluctablement condamnées.

Nous avons été nombreux à nous rassembler, le 23 septembre, devant le ministère, pour exiger l'arrêt du processus de liquidation de Fret SNCF. La délégation reçue par le cabinet du nouveau ministre a pu défendre l'option du moratoire. Nous n'avons pas, à cette heure, de certitudes sur la décision qui sera prise. Une chose est néanmoins sûre et certaine : la CFDT Cheminots s'est pleinement investie dans le combat contre la liquidation de Fret SNCF et nous ne lâcherons pas.



→ Le second sujet concerne les **négociations salariales.** Pour la première fois, la direction de la SNCF a répondu à une revendication méthodologique et historique de la CFDT Cheminots : **avoir un échange d'informations économiques transparent et préalable aux NAO.**

Pour autant, le récit dessiné par la direction reprend les éléments qui ressortent dans nombre d'entreprise : une diminution de l'inflation et des bénéfices. En bref, la promesse d'une négociation sous contrainte.

La CFDT Cheminots a donc posé plusieurs briques revendicatives. Deux sont particulièrement structurantes :

1. Passer à une logique pluriannuelle d'augmentation salariale.
2. Mettre en place de véritables dispositifs de partage de la valeur.

Ces chantiers vont nécessiter une détermination forte.

LA CFDT SERA AU RENDEZ-VOUS POUR NÉGOCIER ET GAGNER DU PLUS POUR LES SALARIÉS. UNE FOIS ENCORE, VOUS POUVEZ COMPTER SUR NOTRE CONSTANCE À VOULOIR AMÉLIORER LA VIE DE CHACUNE ET CHACUN.

Thomas Cavel,
Secrétaire Général de la CFDT Cheminots

Cfdt: FGTE
CHEMINOTS

5, rue Pleyel - 93200 Saint-Denis
www.cfdtcheminots.org
contact@cfdtcheminots.org
CFDT-Cheminots-Officiel
@cfdtcheminots



Le Cheminot de France
#74/ 2024
N° CPPAP : 0722 S 07026

Directeur de la publication
THOMAS CAVEL

Directeur adjoint de la publication
SÉBASTIEN MARIANI

Rédacteur en chef
ANNE GUEZENNEC

Première rédactrice-graphiste
CAMILLE PAGANELLI

Crédits photo
CFDT, DR, FREEPIK & FLATICON

PEFC 10-31-1243

PHOTO COUVERTURE © ADOBE_STOCK
CE NUMÉRO COMPREND UNE PUBLICITÉ
MGC EN PAGE 2, UNE PUBLICITÉ CFER EN
UNE PUBLICITÉ MIF
EN 4^e PAGE DE COUVERTURE

IMPRIM'VERT®

PROTECTION SOCIALE COMPLÉMENTAIRE : DERNIÈRE LIGNE DROITE ET FIN D'UN MARATHON REVENDICATIF MENÉ PAR LA CFDT CHEMINOTS.

À l'issue du conseil d'administration extraordinaire de la SNCF du 18 septembre, une nouvelle étape importante est franchie vers la concrétisation du droit à une protection sociale complémentaire de haut niveau pour tous les cheminots (santé et prévoyance).

Après une procédure d'appel d'offre très approfondie, le conseil a validé le classement des candidatures et la sélection du prestataire pour la mise en œuvre de cette nouvelle protection sociale complémentaire qui devrait être effective pour toutes et tous dans 6 mois, dès le début du 2e trimestre 2025.

**ENFIN LA RÉUSSITE GRÂCE À UNE
ACTION MENÉE SANS RELÂCHE
DEPUIS DES ANNÉES PAR LA
CFDT.**

Voilà plus de 10 ans que la CFDT Cheminots se battait pour que tous les agents du groupe ferroviaire unifié (contractuels comme statutaires) disposent des mêmes droits sur un sujet aussi essentiel que la santé et la prévoyance ! Dès 2013, la CFDT a été en première ligne pour négocier avec les représentants des employeurs l'accord national interprofessionnel qui, après sa transposition dans la loi du 14 juin 2013, a rendu obligatoire pour les entreprises la prise en charge à hauteur d'au moins 50% des cotisations engagées par les salariés dans une complémentaire santé.

Dès 2013, la CFDT Cheminots a revendiqué l'application immédiate de ce droit pour les salariés de la SNCF et l'a obtenu par la signature d'un premier accord pour les contractuels. Dès 2016, année d'entrée en vigueur de l'obligation pour les employeurs de se conformer à la loi de 2013, la CFDT Cheminots a revendiqué l'application de ce droit à tous les cheminots quel que soit leur cadre d'emploi (contractuels et statutaires) en multipliant les démarches dans cet objectif (courriers, DCI, mise en demeure), jusqu'à ouvrir un contentieux face au refus de la direction générale de l'époque d'accepter cette extension légale aux agents du cadre permanent.



© Adobe Stock

En 2018, à l'issue de la lutte contre la loi nouveau pacte ferroviaire, la CFDT Cheminots a fait inscrire dans le protocole tripartite établi entre les organisations syndicales, le Gouvernement et les employeurs le principe d'un droit égal de tous les salariés de la branche et du groupe SNCF à une protection sociale complémentaire. Ce principe a permis d'ouvrir des négociations tant dans la branche ferroviaire que dans le groupe à partir de 2021. Alors que la négociation collective de branche n'a pas abouti, les discussions au sein de la SNCF ont débouché en juillet 2023 sur un accord de méthode (accord cadre) signé par la CFDT Cheminots avec deux autres organisations syndicales ouvrant à tous les cheminots le bénéfice de ce droit dans des conditions très favorables et encore améliorées, répondant ainsi à une revendication historique de la CFDT.

Cette délibération du conseil d'administration intervient donc après un chemin long et sinueux sur lequel la CFDT Cheminots n'a jamais renoncé à avancer. Au bout de ce chemin, la ligne d'arrivée est désormais tracée de façon certaine : elle consacre l'obtention de ce nouveau régime étendu et amélioré pour tous les cheminots dès l'année prochaine.



UN BOND EN AVANT POUR LA PROTECTION ET LE POUVOIR D'ACHAT DE TOUS

Ce nouveau régime entérinera une amélioration de la couverture existante dans le contrat en vigueur et une prise en charge des cotisations de la complémentaire santé par l'employeur à hauteur de 65%, alors que les salariés contractuels ne bénéficiaient aujourd'hui que d'une prise en charge de 60% et que les agents au statut devaient s'acquitter de l'intégralité de leur cotisation de mutuelle, sans aucune aide de l'entreprise. A niveau de prestations équivalent, les cheminots au statut qui avaient pris un contrat en leur nom auprès d'une mutuelle (plus de 80%) seront donc largement gagnants sur le reste à vivre dans tous les cas de figure. Ceux qui étaient couverts par la mutuelle de leur conjoint pourront continuer d'en bénéficier sans obligation de souscrire au contrat collectif SNCF ou au contraire basculer sur le contrat collectif SNCF qui sera très avantageux.

Le panier de soins qui définit le niveau des prises en charge des « frais de santé » sera identique pour tous les salariés, contractuels ou statutaires, avec des garanties au moins égales à celles dont bénéficient aujourd'hui les contractuels ». Comme dans le régime contractuel actuel, des formules seront prévues en fonction de la situation de l'agent avec des cotisations « isolé » ou « famille ». Des formules de surcomplémentaires entièrement facultatives seront proposées au-delà du régime de base qui sera déjà d'un haut niveau.

Les retraités qui bénéficiaient de prestations spécifiques liées au régime spécial et d'un système de solidarité avec les actifs au sein des mutuelles de cheminots ne seront pas oubliés.

Loin de mettre en cause les dispositions statutaires, la mise en place d'un régime complémentaire pour les actifs s'accompagne d'une consolidation et d'une pérennisation des prestations spécifiques non pérennes (PSNP) du régime spécial qui bénéficient très majoritairement aux retraités. Par ailleurs, un régime groupe à destination des retraités sera proposé et la mise en place d'un fonds de solidarité logé chez l'assureur, devrait permettre aux futurs retraités de bénéficier, sous condition de ressources, d'un régime de cotisation aidé pour adhérer au contrat de la SNCF.

La protection sociale complémentaire permettra aussi que toutes les cheminotes et cheminots soient mieux couverts face aux risques les plus graves (accidents, décès, invalidité...).

Pour les contractuels, les garanties seront inchangées (à l'exception de l'option rente de conjoint en cas de décès qui devrait évoluer).

Pour les statutaires, le régime viendra compléter le régime spécial sur les éléments où à lui tout seul il protégeait moins bien que la couverture complémentaire des contractuels. Ainsi les statutaires seront désormais mieux protégés en capital décès et rente éducation : l'addition des prestations versées par le régime spécial et par le régime complémentaire sera équivalent à celles prévues pour les contractuels. Ce faisant, il n'y aura aucune remise en cause des dispositions du chapitre 12 du statut.

En bref, ce nouveau régime ne se substitue à aucun droit existant : au contraire, il les améliore et crée de nouvelles protections tout en rendant du « reste à vivre » à tous les cheminots grâce à une plus forte participation de l'employeur.

ET MAINTENANT ?

La notification d'attribution du marché interviendra dans la suite directe de la délibération du conseil d'administration.

A compter de cette attribution le nouveau groupement en charge du contrat collectif entreprendra en lien avec la direction des ressources humaines la campagne d'affiliation de l'ensemble des salariés du groupe.

Dans cette période chacun sera contacté pour choisir une adhésion « isolé » ou « famille » incluant ou pas son conjoint, en fonction de sa situation personnelle. Des dérogations seront également prévues pour celles et ceux qui seraient couverts par un autre régime collectif obligatoire.

A l'issue de cette campagne d'affiliation, toutes les cheminotes et tous les cheminots bénéficieront d'un même niveau de protection, à la mesure de la dimension de leur groupe et à la hauteur de leur engagement quotidien. Un droit bien légitime que la CFDT a dû pourtant conquérir de haute lutte !

Texte || Sébastien MARIANI

CFER

Centre de Formation d'Étude et de Recherche



5, rue Pleyel | 93200 Saint-Denis



Pour aller plus loin
Cliquez ici pour consulter
le site du CFER

votre partenaire
FORMATION



cfer@cfer.fr

LE DÉGAGEMENT DU RÉSEAU FERRÉ NATIONAL : LE RELEVAGE DU MATÉRIEL ROULANT

Le réseau ferré national est soumis à un certain nombre d'aléas. Certains sont liés à l'activité même des entreprises ferroviaires, d'autres sont liés à des événements extérieurs, notamment météorologiques, mais aussi des chocs (gibiers, véhicules routiers,...). Ces aléas se traduisent par une immobilisation en ligne des circulations ferroviaires, et nécessitent une intervention sur place d'équipes et de matériel.

Ces interventions sur le matériel roulant nécessitent une connaissance pointue du matériel roulant, c'est pourquoi elles sont réalisées par des équipes constituées pour l'essentiel d'agents de maintenance du matériel roulant. Un cadre traction appelé chef du relevage assure la sécurité de l'équipe de relevage.

Ces aléas peuvent avoir des conséquences graves sur la régularité des circulations ferroviaires et sur le fonctionnement global du dispositif (retards de trains conséquents, nécessité de transbordement de voyageurs, fragilisation de la sécurité ferroviaire).

Ces aléas peuvent être de différentes sortes :

- Déraillements
- Chocs et heurts (animaux, végétation, heurts de véhicules routiers aux passages à niveau, accidents de personnes...),
- Essieux bloqués suite avarie du matériel roulant,
- Avaries pantographes,
- Autres cas (objets sur les voies autres que du matériel roulant, avaries sur moteurs de traction entraînant le blocage des essieux, ...),
- Événements climatiques ou naturels (fontis, éboulements, ...)

Ces événements nécessitent avant remise en service une inspection du matériel roulant, et une validation de son aptitude à être remis en service. Cette opération technique est systématiquement complétée d'une visite appelée « type A » suivant les référentiels internes, qui consiste au contrôle d'organes sécuritaires (essieux, organes de chocs et traction...), ainsi qu'à la recherche des avaries sur le matériel. Cela permet ainsi de donner les éléments de décision au chef de Relevage qui définit les conditions de rapatriement vers un centre de maintenance pour une visite plus approfondie et le cas échéant pour une remise en état.

Depuis la mise en œuvre de la réforme du ferroviaire en 2018, le relevage est réalisé par les équipes de maintenance du matériel roulant, réparties dans différents Technicentres de maintenance de différentes SA SNCF, à savoir :

- Pour la SA Voyageurs :
 - Technicentres Voyage (TGV)
 - Technicentres TER
 - Technicentres industriels (maintenance de niveaux 3 à 5 du matériel roulant, réparation de pièces réparables du matériel (PRM) notamment les gros organes (Moteurs de traction, essieux, bogies,...).
- Technicentre Intercité
- Technicentre national (maintenance du matériel roulant de la SA réseau et du matériel des entreprises ferroviaires privées)
- Pour la SAS FRET,
 - Technifret (maintenance des locomotives Fret)
- Pour la SA Réseau,
 - Dans une très faible proportion, les équipes de maintenance des C2MI (centres de maintenance de matériel de l'Infra type bourreuses, draines,...).



Ces équipes réparties sur l'ensemble du territoire et ont un seul engagement en termes de contrainte de temps: leur capacité à partir en intervention, de jour comme de nuit dans les 45 minutes. On estime en France que le nombre d'interventions annuelles est supérieur à 700, soit quasiment deux interventions par jour.



**DÉRAILLEMENT RUMIGNY
3 SEMAINES DE BLOCAGE EN 2021**



**SAINT HILAIRE RACCORDEMENT LGV PASSAGE DE TRAIN
DE FRET, 2 SEMAINES DE TRAVAUX EN 2021**



**INGENHEIM TGV 1 SEMAINE SUITE À
AFFAISSEMENT DE TALUS EN 2019**



**ENTRÉE DU TRIAGE DE WOIPPY
(5 JOURS DE BLOQUAGE) EN 2022**



**MATIÈRES DANGEREUSES TOULOUSE, RÉQUISITION PAR
LA PRÉFECTURE 3 JOURS D'INTERVENTION ÉVACUATION
DE 1500 PERSONNES EN 2022**



**EN DÉCEMBRE 2022, IL A FALLU 6 JOURS POUR
DÉGAGER UN TRAIN DE FRET COUCHÉ EN PLEINE VOIE SOUS
CATÉNAIRE DANS UNE ZONE NON ACCESSIBLE PAR VOIE
ROUTIÈRE SUR LA LIGNE PARIS LIMOGES TOULOUSE.**

Le dégagement du RFN est une mission régalienne qui incombe à SNCF Réseau. Les investissements pour le matériel de relevage varient substantiellement dans les différents pays européens. En 2020, une étude comparative avait été réalisée entre les différents réseaux, et avait donné le tableau comparatif suivant : (revue générale des chemins de fer Mai 2020). Le réseau français a plutôt eu tendance à rationaliser son parc de secours, à l'instar de ses wagons de secours et de ses grues (extrait de la RGCF Mai 2020). A l'instar des parcours d'astreinte de l'infra, c'est la politique du risque calculé qui trouve à s'appliquer, en l'absence de financements publics dédiés.

PAYS	MOYENS FERROVIAIRES	MOYENS ROUTIERS	COMPOSITION ÉQUIPAGE RELEVAGE	LONGUEUR RÉSEAU
France	20 WSGI+VI I	23 PLI + 1 PLI RR + 4 VRI	1 chef de relevage + 7 compagnons d'astreinte	30 000 kms
Suisse	10 WSGI 16 Trains d'extinction et de secours	12 VRI 19 PLI	1 équipe de 4 cheminots pompiers dédiée à plein temps	3 300 kms
Allemagne	51 wagons de secours + 1 réserve	Pas de moyens routiers	1 chef de relevage + 6 agents: agents de DB ou de la sécurité civile d'astreinte.	37 000 kms

VRI : véhicule rapide d'intervention
PLI : Poids Lourd d'intervention

ANNÉES	WSGI	GRUES
1978	57	25
1993	44	7
2008	34	1
2019	20	1
Situation future	9	1

Actuellement, 9 rames polyvalentes de relevage sont en cours de réalisation à l'EIV Quercy Corrèze. Elles remplaceront progressivement les 18 wagons de secours existants.

Les autres centres de relevage seront équipés de Véhicules Routiers d'Intervention, ceux-ci ne pouvant emporter que 4 tonnes de matériel (vérins, cales groupes hydrauliques, éclairage, ...) contre 13 tonnes pour un wagon de secours ou une rame polyvalente.

Cela limite leur capacité d'intervention.

Situation future : 9 plateformes WRP
Extrait RGCF de Mai 2020 : évolution du nombre de wagons de secours en France.



Le dégagement du RFN et l'ouverture à la concurrence :

Le dégagement du réseau ferré national est une obligation qui incombe au gestionnaire d'infra, la SA Réseau. Le gestionnaire d'infra ne dispose néanmoins pas de toutes les compétences nécessaires pour mener cette mission. Dès lors deux problèmes vont se poser à très court terme :

- La filialisation de la SAS Fret : de nombreux agents de maintenance Fret sont rattachés à des équipes de relevage. C'est notamment le cas pour le centre de relevage de Dijon. Comment les équipes seront-elles constituées après la création de la filiale de maintenance FRET ? Pour l'heure, il semble qu'une convention SNCF Réseau/Fret soit en cours de signature pour 2025 mais qu'en est-il au-delà de 2025 ?
- L'ouverture à la concurrence : de nombreux établissements de maintenance TER sont promis à un découpage pour intégrer les lots ouverts à concurrence. Les agents intégreront soit une entreprise ferroviaire privée, soit une filiale de la SNCF. Les agents transférés faisant partie des équipes de relevage ne poursuivront pas leur mission. Qu'advient-il une fois que les régions (et par conséquent les Technicentres de maintenance) seront découpés en lots ?

La SA Réseau a réagi face à ce problème, notamment sur PACA et sur l'étoile d'Amiens.

La première évolution concerne les cadres traction. Ceux-ci seront progressivement remplacés par des dirigeants d'astreinte de l'INFRA, issus des Infrapôles et des EIC et ils devront réaliser une formation d'une durée de 3 jours. SNCF Réseau profite également de cette évolution pour préciser le contour des missions qui lui incombent, celles de l'encadrement et de la protection du chantier. Les conditions de rapatriement du matériel relèvent quant à elle de l'opérateur ferroviaire.

Il y a donc fort à parier que dans un avenir proche, SNCF Réseau se désengage de certaines missions qui ne lui incombent pas, notamment le diagnostic du matériel et son aptitude à retourner dans un centre de maintenance. Pour la CFDT Cheminots, il s'agit une nouvelle fois de la séparation des activités, poussée à son paroxysme, au détriment de toute logique d'efficacité et de rationalisme.

La CFDT Cheminots a également demandé en audience des précisions à la direction de la SA Réseau quant à l'avenir des agents du matériel dans les activités de relevage.

Pour la SA Réseau la politique en ce qui concerne le relevage est claire :

- En priorité maintien à l'identique des équipes existantes et conventionnement avec les technicentres ;
- Lorsque les effectifs sont insuffisants, recours à des agents de l'infra, notamment en C2MI

La SA Réseau n'exclut pas non plus d'influencer les régions pour qu'elles intègrent la dimension relevage dans leurs appels d'offres.

Pour la CFDT Cheminots, il est nécessaire de légiférer pour consolider le dispositif. Le cadre légal imposé doit fixer certaines règles dont :

→ La nécessité que cette mission soit confiée exclusivement à l'opérateur historique sous la direction technique de la direction du Matériel située au sein de la SA voyageurs. C'est en effet la direction du Matériel qui dispose des outillages, des connaissances, notamment des moniteurs, et de l'ingénierie nécessaire pour réaliser cette mission en toute sécurité et en qualité, dans l'intérêt de la préservation du réseau, du matériel secouru, de la sécurité des biens, des personnels et des voyageurs,

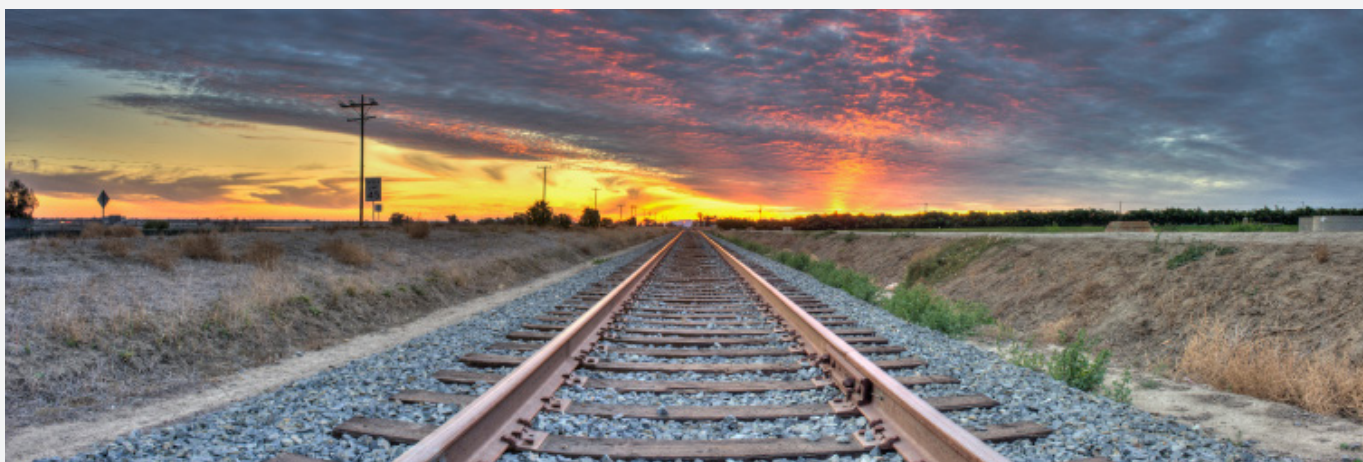
→ La nécessité que cette mission soit assurée pour tous les opérateurs ferroviaires par ces équipes, afin de garantir la bonne mise en œuvre des mesures liées à la sécurité d'exploitation ferroviaire, afin de s'assurer que l'aptitude au transport est objectivement contrôlée.

→ La nécessité de flécher des moyens financiers pour le dégagement du réseau ferré national dans les contrats ETAT/ SNCF Réseau. Ces financements vont au-delà de l'activité du relevage et doivent concerner :

→ le dégagement des lignes à grande vitesse, nécessitant du matériel spécifique de traction (pour l'heure, des locomotives sont louées à Akiem pour secourir les TGV sur lignes à grande vitesse)

→ Le déneigement (SNCF Réseau est doté de 5 chasse neige, tous atteints à court ou moyen terme par la limite d'âge,

→ Le dégivrage de la caténaire (réalisé par des locomotives équipées de pantographes racleurs).



FOCUS SUR LES CHEFS D'ÉQUIPE RELEVAGE.

Les chefs d'équipe relevage n'ont pas le moral. Ce sont eux qui dirigent une équipe de 7 agents pour assurer le relevage du matériel déraillé ou avarié. Ils doivent tout maîtriser : la technique de relevage, la sécurité des agents sur place, face au risque ferroviaire ou électrique, à la manutention, ou à l'usage de chalumeaux. Ils supervisent également l'aptitude au transport du matériel rapatrié (essais de frein, aptitude au transport, ...) les règles RH d'utilisation du personnel, l'attachement et les rapports post intervention.

Encadrant souvent des agents aussi qualifiés qu'eux, ces chefs d'équipe ne sont que classe 4. Pour la CFDT Cheminots c'est une anomalie qu'il est urgent de corriger.

Les dispositions de l'accord classification rémunération nous permettent dorénavant de mesurer, à partir des critères classants, la classe d'entrée d'un poste.

La CFDT cheminots a fait la démonstration que la classe 5 était un minimum compte tenu des critères mesurés pour réaliser ces missions.

Ces missions seront probablement augmentées par la volonté de SNCF Réseau de n'exercer que les missions qui relèvent de son statut de gestionnaire d'infrastructure.

POUR LA CFDT CHEMINOTS, IL EST NÉCESSAIRE QUE LA DIRECTION DU MATÉRIEL REVOIE SA COPIE QUANT À LA QUALIFICATION DE CES CHEFS D'ÉQUIPE.

SNCF BASCHING : ÇA SUFFIT !

À chaque jour son épisode de SNCF Bashing, quand ce n'est pas plusieurs fois par jour, et pour cela tout y passe : politique bagages, réattribution des places disponibles à bord des trains, politique sociale et salariale des cheminots, etc... Vous l'aurez compris, la SNCF c'est un sujet quasi permanent pour les médias en manque d'inspiration : « une bonne cliente médiatique » qui doit assurer des missions de services publics dans un modèle économique contraint sur fond de sous-investissement chronique et d'absence de volonté politique. Derrière cette grande machine SNCF, il y a des cheminots à la manœuvre pour permettre le déplacement quotidien de millions de voyageurs, ils le font avec fierté car ils ont inscrit dans leur ADN, l'amour du service public. Pour autant, ce « SNCF bashing d'ambiance » n'est pas sans conséquence sur le moral des troupes. Explications.

LES J.O C'EST TERMINÉ, RETOUR À LA POLÉMIQUE ...

La parenthèse (enchantée) des JO et JOP terminée, place à la rentrée et ses sujets médiatiques. Oublié l'engagement des cheminots qui ont été sur le pont durant les JO au grand bonheur des voyageurs, et en particulier celui du week-end du 26 et 27 juillet, durant l'inqualifiable sabotage qui a vu les cheminots mobilisés pour permettre de rétablir les circulations avec 24 heures d'avance.

Des cheminots en repos pour bon nombre, touchés par la situation de voyageurs sur le carreau qui se sont spontanément présentés sur leur lieu de travail pour donner un coup de main. C'est cela l'esprit cheminot : l'aide et l'entraide.

Un récent article du Parisien annonce que deux syndicats dont la CFDT « réclament une seconde prime J.O »

Un titre bien évidemment trompeur, puisque dans « le chapeau » : le journaliste précise que la CFDT demande une prime de partage de la valeur, en plus de l'accord J.O.

La CFDT tient à préciser qu'elle a joué son rôle d'organisation syndicale lors de ces comités de suivi de l'accord J.O dont elle est signataire en revendiquant, pour les collègues, une reconnaissance légitime de leur engagement.

N'en déplaise aux autres organisations syndicales non signataires et/ ou qui ne soutiennent pas cette démarche la CFDT n'oppose pas reconnaissance de l'engagement et négociation annuelle des salaires.

Un engagement entendu par la direction, comme c'est le cas par exemple à TER Pays de La Loire qui a reconnu, à la demande de la CFDT, l'implication des collègues notamment le week-end du 26 et 27 juillet par l'attribution d'une gratification. D'autres demandes sont en cours

d'étude dans les autres régions.

À la CFDT, nous assumons de défendre tous les cheminots et nous maintenons cette demande d'une prime de partage de la valeur, qui constituerait une mesure juste.

LE TRAITEMENT MÉDIATIQUE DE LA SNCF PEUT AUSSI AVOIR DES EFFETS DÉVASTATEURS

Les multiples polémiques sur la vérification des pièces d'identité par les ASCT à bord des trains nourrissent parfois l'esprit de personnes en mal de notoriété sur les réseaux sociaux.

Dans une vidéo récente, on voit un individu se moquer littéralement de deux collègues ASCT lors de la vérification banale d'une pièce d'identité certainement liée à une tarification particulière. La CFDT tient à apporter un soutien clair et sans faille aux ASCT concernés.

Nul cheminot, notamment ASCT, assurant des missions de sécurité et de sûreté à bord des trains ou en dehors, ne devrait subir cela. La CFDT demandera à cet effet à l'entreprise de prendre toutes les dispositions nécessaires concernant le respect sur le droit à l'image des salariés dans le cadre de leurs missions.

La CFDT se tiendra clairement toujours aux côtés des cheminots pour faire connaître leurs engagements et veiller à ce qu'il soit respecté.

Texte || Ali BENHADJBA

ÉPARGNE - ASSURANCE VIE

POUR VOTRE ÉPARGNE AUSSI, AYEZ DU FLAIR !

épargne & prévoyance

mif



Les performances passées ne préjugent pas des performances futures.

Tout investissement en unités de compte est soumis aux fluctuations des marchés financiers à la hausse comme à la baisse et comporte un **risque de perte en capital**.

MEILLEUR
CONSEIL
EPARGNE

2023

DÉCERNÉ PAR
CHALLENGES & RETRAITE.COM
Jury composé de professionnels



Jurys composés de journalistes et/ou de professionnels

mifassur.com

09 70 15 77 77

Appel non surtaxé



COMPTE ÉPARGNE LIBRE AVENIR MULTISUPPORT est un contrat individuel d'assurance vie multisupport de type épargne, assuré et distribué par la MIF.

(1) Net de frais de gestion et avant prélèvements fiscaux et sociaux. Taux net servi sur le fonds en euros du contrat Compte Épargne Libre Avenir Multisupport.

(2) Performances au 31/12 de l'année concernée, brutes de frais de gestion au titre du contrat et de la gestion sous mandat et hors prélèvements fiscaux et sociaux, calculées sur la base d'un versement net de frais de versement de 1 000 € investi sur le profil au 1er janvier de l'année concernée. Elles tiennent également compte des arbitrages effectués par l'assureur, en exécution du mandat choisi, et de l'attribution au 31 décembre de l'année de la participation aux bénéfices annuelle sur le fonds en euros.

MIF : LA MUTUELLE D'IVRY (la Fraternelle)

Siège social : 23 rue Yves Toudic - 75481 PARIS CEDEX 10 / Mutuelle soumise aux dispositions du livre II du code de la mutualité
Identifiée sous le numéro SIREN 310 259 221 / Contrôlée par l'ACPR - 4 place de Budapest - CS 92459 - 75436 PARIS CEDEX 09

Document publicitaire sans valeur contractuelle - **comnext**® - Photo : Alexis Jacquin

