



FERROVIAIRE

Le magazine de l'Encadrement

Revue Trimestrielle
Maîtrises et Cadres
Numéro 3-2019

Fédération Nationale des Transports CFE-CGC – 75 008 Paris

Page 2
EDITO

Page 4
NOUVEAU PRÉSIDENT DE SNCF
Portrait complet

Page 6
DOSSIER THEMATIQUE
Activités sociales et culturelles des
CSE : dossier complet
CFE-CGC FERROVIAIRE dans l'action
militante

Page 10
DOSSIER RETRAITES

Page 13
LOI D'ORIENTATION DES
MOBILITÉS

Page 16
CONCURRENCE TER :
Situation région par région

Page 18
37° CONGRÈS CONFÉDÉRAL

Page 19
SNCF, LE DERNIER DES
MOHICANS



**Activités sociales
et culturelles des
CSE :**
Tout ce que vous devez savoir
Dossier complet





Cher(e)s Collègues,

La sortie de notre 3ème magazine se heurte malheureusement à l'actualité avec un accident ferroviaire qui aurait pu se terminer tragiquement.

Je parle bien entendu de l'accident de Saint-Pierre-Sur-Vence mercredi 16 octobre 2019 où nous avons à déplorer onze blessés dont le conducteur de train qui, malgré une blessure à la jambe, a su faire preuve de sang-froid dans la mise en œuvre de ses procédures de sécurité. Je salue ici son courage et son professionnalisme et lui souhaite un prompt rétablissement, ainsi qu'à l'ensemble des voyageurs blessés.

L'ensemble des organisations syndicales dénoncent depuis plusieurs années la déshumanisation dans les trains et les gares car pour elles, les systèmes de sécurité et de sûreté aussi efficaces soient-ils, ne peuvent pas remplacer l'être humain. Preuve en est faite aujourd'hui s'il en était encore besoin : l'humain a pallié aux carences de la technique.

Le système de sécurité Equipement Agent Seul (E.A.S.) doit être utilisé avec discernement, on ne peut pas sous prétexte de simplification et de réduction des coûts, appliquer les mêmes procédures partout sans tenir compte de la configuration des lignes (vitesse, PN, espacements entre les gares ...).

La réaction des cheminots est le fruit d'un événement sécurité grave, associé à un climat social dégradé par l'inexorable diminution des effectifs, notamment ceux en lien avec la sécurité de l'exploitation ferroviaire et une direction SNCF « sourde » aux propositions des syndicats qui agit par mimétisme d'un gouvernement refusant toutes négociations au profit de simples consultations.

Au lieu de menacer des cheminots, certains devraient plutôt veiller à ce que toutes les conditions soient réunies pour que la SNCF, ses salariés et les usagers soient mieux pris en compte. Le transport ferroviaire ne peut se gérer

qu'avec une vision à très long terme au vue des investissements nécessaires mais également du coût des infrastructures.

CFE-CGC FERROVIAIRE défend une SNCF au service du public qui impose à tous les acteurs du dialogue social (syndicats - direction - gouvernement) d'assumer leurs responsabilités respectives en privilégiant l'écoute, de véritables négociations par l'instauration d'un vrai dialogue social, le respect des salariés par l'amélioration de leurs conditions de travail en toute sécurité et le respect des usagers en veillant à les transporter dans les meilleures conditions et aux meilleurs coûts.

Je regrette les désagréments subis par tous, usagers comme cheminots, qui se sont retrouvés bloqués dans les gares. Le transport ferroviaire est un service indispensable pour assurer une mobilité durable des citoyens, il est donc urgent qu'un vrai dialogue et une réelle écoute prennent place afin que l'action ne détériore pas le fond du problème dénoncé.

Le secteur ferroviaire est en permanence sous le feu de l'actualité tant les annonces sont denses depuis la période estivale qui s'est révélée être un véritable incubateur d'annonces en tout genre. Celles du gouvernement relatives à la délicate question des retraites, celles sur le calendrier et modalités concernant l'agenda social à la SNCF de cette dernière partie de l'année, celles enfin sur la succession de Guillaume PEPY à la tête du groupe SNCF.

En outre, les militants de CFE-CGC FERROVIAIRE ont préparé l'assemblée générale électorale du syndicat qui s'est tenue le 25 septembre dernier. Elle est organisée une fois tous les 3 ans, il s'agit d'un événement important pour le syndicat et ses adhérents, j'y reviendrai un peu plus loin.

Un autre moment important pour l'ensemble des adhérents, c'est le 37ème congrès de notre Confédération CFE-CGC qui s'est déroulé les 9 et 10 octobre, l'occasion pour le millier de participants d'acclamer François HOMMERIL réélu pour la 2nde fois Président de la Confédération CFE-CGC.

Le succès de notre magazine de l'Encadrement auprès des agents de maîtrises et cadres ne se dément pas au fil du temps. Il aiguise même la curiosité des salariés du premier collège, preuve s'il en fallait une que CFE-CGC FERROVIAIRE incarne le renouveau syndical.

Ces bons indicateurs nous incitent bien évidemment à poursuivre le travail engagé auprès des salariés de l'encadrement, auprès des institutions, et auprès des directions d'entreprises. Nous construisons un syndicalisme de services et de proximité alliant le militantisme au réformisme.

Ce troisième numéro est à l'image de la dynamique dégagée par notre syndicat... jeune mais déterminé !

Ainsi, les débats et discussions lors de notre récente assemblée générale électorale reflètent également cette énergie et cette envie. Jamais depuis la création de notre syndicat un tel engouement n'avait été observé.

Des militants, issus d'autres organisations syndicales, nous rejoignent en nombre, des salariés des collèges « maîtrise et cadre » adhèrent spontanément. La crédibilité et la notoriété de CFE-CGC FERROVIAIRE auprès des salariés du secteur ferroviaire, des directions d'entreprises, et des institutions, ne sont plus à démontrer.

Les sujets d'actualité comme celui sur les retraites ou encore SNCF 2020 ont pris une part importante dans nos échanges lors de notre rencontre du 25 septembre. Ils ont permis d'explicitier notre position face au mouvement social du 24 septembre 2019 en relation avec la réforme des retraites.

Sur ce sujet très important, CFE-CGC FERROVIAIRE travaille en étroite collaboration avec les services du secteur public de la CFE-CGC, et les services de la confédération CFE-CGC dont son Président, François HOMMERIL, défend inlassablement les intérêts des salariés de l'encadrement lors des négociations avec le gouvernement.

Que ce soit la réforme des retraites ou les grands chamboulements en lien avec SNCF 2020 qui vont s'opérer dans les semaines à venir, la CFE-CGC considère que seuls les salariés des collèges « maîtrise et cadre » désignés comme appartenant à la classe moyenne risquent de

devenir de véritables variables d'ajustements, d'où le choix de notre syndicat de ne pas s'associer à des actions syndicales corporatistes qui ne mettent pas en exergue cette véritable injustice.

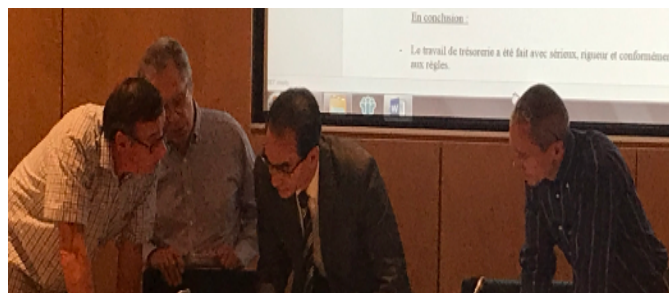
Concernant le mouvement annoncé du 5 décembre 2019, nous vous donnerons notre position après nos différentes réunions intersyndicales dont celles prévues les 20 et 28 novembre.

L'assemblée générale électorale est aussi un moment de partage, de convivialité mais aussi l'occasion de faire le point sur les actions engagées lors des trois dernières années. Les rapports moraux, d'activités et financiers ont été lus aux adhérents puis soumis aux votes, ils ont été adoptés à une large majorité traduisant ainsi la reconnaissance du travail sérieux effectué par notre syndicat. Puis, les membres du conseil syndical et du bureau syndical de CFE-CGC FERROVIAIRE ont été élus pour les trois prochaines années.

Je remercie l'ensemble des adhérents qui ont contribué à la mise en place de nos instances syndicales, je mettrai en place toutes les conditions pour que nous poursuivions, dans la même dynamique, le travail important qui nous attend dans les prochains mois.

Nous aurons la lourde responsabilité de défendre les intérêts de nos adhérents et militants bien sûr, mais aussi l'ensemble des salariés de l'encadrement (maîtrises, techniciens, cadres, cadres supérieurs et ingénieurs) du secteur ferroviaire dans un contexte social extrêmement tendu.

Je suis certain que CFE-CGC FERROVIAIRE sera à la hauteur pour relever les défis qui nous attendent.



Le Président et une partie des membres du bureau

1^{er} janvier 2020 : nouvelle SNCF, nouveau patron



Le départ de l'actuel président du directoire de SNCF était sur toutes les lèvres depuis de nombreux mois. Guillaume PEPY, imaginait un départ du groupe SNCF bien avant mais la raison d'état l'a sans doute emporté sur les ambitions personnelles (Air France notamment) du désormais futur ex

patron du groupe SNCF. Deux réformes ferroviaires de grande ampleur se sont succédées en l'espace de quelques années, sans doute était-il le mieux placé, aux yeux de l'exécutif, pour les mener à leur terme. Ce capitaine d'industrie, qui n'était pas issu d'un cursus industriel (Institut d'études politiques de Paris et ancien élève de l'ENA), a débuté sa carrière sous les lambris dorés des ministères avant de rejoindre le groupe en 1997. Il sera nommé Directeur général exécutif du groupe en 2003 par Louis GALLOIS puis à la présidence de l'entreprise SNCF en 2008 par Nicolas SARKOZY. Son mandat sera renouvelé en 2013 par le Président HOLLANDE.

CFE-CGC FERROVIAIRE salue sa maîtrise totale du monde ferroviaire et un charisme certain à porter les dossiers, même les plus controversés.

CFE-CGC FERROVIAIRE retiendra aussi et surtout sa vision très libérale du chemin de fer, les deux réformes ferroviaires ont certes été souhaitées par les pouvoirs publics mais elles ont été largement portées par la direction de l'entreprise sous la houlette de Guillaume PEPY, à marche forcée et sans ménagement à l'égard des cheminots en général et ceux de l'encadrement en particulier. Quant aux organisations syndicales, elles ont été bien souvent reléguées au rang de faire valoir... La réforme des régimes spéciaux de retraite (2008) voulue et mise en place par le président SARKOZY où Guillaume PEPY s'est transformé en véritable chantre de cette loi inique, la productivité coûte que coûte, la réduction drastique du personnel avec toutes les conséquences désastreuses en terme de qualité de vie au travail, en particulier dans l'encadrement, mais aussi dans le domaine de la sécurité (accident majeur de Brétigny) ou encore l'explosion du budget communication, sont à mettre au crédit du président sortant. **CFE-CGC FERROVIAIRE** porte un avis mitigé sur la présidence de Guillaume PEPY à la tête de l'entreprise, il restera sans doute dans l'esprit de bons nombres de cheminots du groupe SNCF, celui qui aura transformé en profondeur l'entreprise... pour le meilleur mais aussi pour le pire !





Son successeur, Jean-Pierre FARANDOU a un profil différent puisqu'il est issu du sérail de l'industrie. Cet ingénieur des Mines de Paris de 62 ans a

commencé sa carrière aux Etats-Unis dans une compagnie minière avant d'intégrer la SNCF en 1981. Ce cheminot pure souche débute son parcours dans l'entreprise comme chef de gare, chef de dépôt ensuite, puis va gravir les échelons passant d'une activité à une autre. Chef de projet pour le lancement du TGV Nord en 1993, puis pour Thalys, directeur des cadres, directeur à Kéolis Lyon, directeur de région Rhône Alpes, directeur de la branche proximité regroupant Transilien, TER, Intercités et le groupe Kéolis/Effia. Il est depuis 2012 le président de KEOLIS. Il aime dire, à qui veut l'entendre, et non sans malice, qu'il parle cheminot première langue. Si Jean-Pierre FARANDOU connaît parfaitement le groupe SNCF et ses arcanes, l'Elysée n'en faisait pas un premier choix, sa préférence allant plutôt du côté d'un recrutement externe sans doute afin d'ôter à l'entreprise et à ses salariés les derniers remparts vers plus de libéralisme et de dérèglementation.

La rémunération proposée (450 000 € par an), certes très confortable au regard des salaires pratiqués dans le GPF mais sans commune mesure avec les pratiques des grands groupes, a eu raison des ambitions portées par le Président MACRON et son gouvernement.

CFE-CGC FERROVIAIRE voit plutôt d'un bon œil l'arrivée d'un cheminot à la tête du groupe SNCF. Il ne fait aucun doute qu'il saura préparer SNCF à la fin du monopole. Les appels d'offres français mais aussi internationaux étant le quotidien depuis bien longtemps de Kéolis. **La bienveillance et le crédit que porte CFE-CGC FERROVIAIRE à l'égard de ce nouveau patron ne signifient en rien qu'il s'agisse d'un blanc seing...** CFE-CGC FERROVIAIRE jugera sur des faits et de nombreux dossiers l'attendent tous aussi sensibles les uns que les autres, en particulier celui de SNCF 2020, avec la fin des recrutements au cadre permanent, les transferts de personnel... mais aussi les dispositions de la convention collective de branche qu'il faudra décliner au sein du GPU, le dossier des retraites et la question des régimes spéciaux dont bénéficient quelques 130 000 salariés... **CFE-CGC FERROVIAIRE lui demande de remettre de l'humain au centre de toutes les décisions.**



Activités sociales et culturelles dans les CSE du GPF

Tout ce que vous devez savoir !

Lorsque l'on évoque, vu de l'extérieur, l'entreprise SNCF, on se dit forcément que les activités sociales et culturelles sont pléthoriques et d'un grand standing. Certains vont même jusqu'à jalouser les cheminots, tant le mythe d'une corporation aux avantages multiples est prégnant dans l'esprit de la plupart des gens. Il faut dire que cette vision d'une entreprise généreuse avec ses salariés est largement entretenue par les pouvoirs publics et massivement relayée par la presse en tout genre.

Vu de l'intérieur, les choses sont beaucoup moins réjouissantes ! Tant pour les supposés avantages octroyés par la direction à ses salariés que pour les activités sociales et culturelles proposées par les CSE.

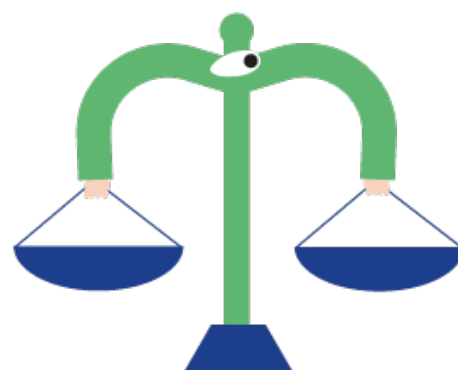
Le saviez-vous ?

Chaque année, l'entreprise verse **100 millions d'euros** pour les activités sociales des salariés du GPF.

**Cette somme représente plus de 700 euros par cheminot !
En bénéficiez-vous à cette hauteur ?**

Si la somme de 100 millions d'euros peut paraître conséquente, il convient tout de même de relativiser les choses car en réalité **ce montant correspond à 1,721% de la masse salariale brute**. Il y a certes pire, mais si on se mesure à d'autres entreprises d'envergure comparable à la nôtre dont les dotations sont de l'ordre de 3 à 4% de la masse salariale, on voit aisément que les activités sociales et culturelles dévolues aux salariés de SNCF ne sont pas exceptionnelles.

Toutefois, pour CFE-CGC FERROVIAIRE ces 100 millions d'euros doivent être redistribués de manière équitable et uniforme à l'ensemble des cheminots du GPF quel que soit le CSE auquel ils appartiennent. Or, il s'avère qu'un grand nombre de ces salariés ne bénéficie pas de prestations à hauteur des 700 euros que la dotation représente par an et par cheminot.



Décryptage :

Plusieurs activités sont intégrées dans ces 700 euros ; on y trouve en effet les colonies de vacances, les villages vacances, les chèques vacances, les bibliothèques, l'arbre de Noël, les restaurants d'entreprises... **Ces derniers occupent bien souvent le premier poste de dépenses alors que moins de 10% des cheminots en bénéficient.** La gestion des activités sociales et culturelles par les CE et depuis peu par les CSE remonte pour la SNCF à 1986. C'est en effet à cette époque qu'a eu lieu le transfert de la gestion des activités sociales de la SNCF vers les CE et CCE. Il faisait suite à un accord entre les organisations syndicales et la direction de l'entreprise venant ainsi corroborer le rapport PIROT ayant quantifié les activités existantes d'une part et les moyens financiers octroyés par la SNCF d'autre part.



Ainsi, sur la base du rapport PIROT, les CE et donc les élus du personnel ont su démontrer leurs capacités à gérer les activités sociales et culturelles et ainsi permettre à des générations de cheminots d'accéder à la culture et aux loisirs. **Hélas, celles-ci sont devenues au fil du temps moins attractives, en décalage avec les aspirations des salariés et certaines prestations telles que les bibliothèques par exemple sont même devenues obsolètes.**

Outre les évolutions sociétales générant de nouvelles aspirations, **le système de « redistribution » de la manne financière versée par l'entreprise est devenu profondément injuste.** Certains peuvent en effet bénéficier de prestations proposées par leur CSE ou par le CCGPF (centres de vacances par exemple) tandis que d'autres moins chanceux ou peu intéressés par les activités proposées sont de facto exclus. Autre injustice, celle de la restauration au travers des restaurants d'entreprises. Ils sont peu fréquentés et coûtent extrêmement chers à entretenir et à faire fonctionner.



Les principales organisations syndicales en responsabilité dans les CSE, sont-elles à la hauteur des enjeux sur ces sujets inhérents aux activités sociales et culturelles ?

Poser la question, c'est déjà y répondre car CGT et UNSA qui se livrent à priori à une bataille idéologique sur le terrain des orientations et des prestations à proposer aux salariés du GPF sont en réalité liées par un pacte de non agression... chacun y trouvant son compte ! **Ainsi, la CGT qui gère l'immense majorité des CSE (majorité absolue ou relative) continue depuis les origines des CE à proposer les mêmes activités au grand dam de la plupart des cheminots et particulièrement de ceux de l'encadrement.** La mécanique est bien rodée et les prestataires bien identifiés. **Quant à l'UNSA qui n'a de cesse de revendiquer les chèques vacances et de critiquer à longueur de tracts ou de discours la vision archaïque de la CGT en matière d'activités sociales et culturelles vote comme une seule voix les orientations de l'O.S majoritaire.** Exit alors les chèques vacances, exit aussi la gestion de la restauration par l'entreprise, exit enfin le modernisme dans la gestion des CSE tant de fois revendiqué mais jamais appliqué. **Les salariés du GPF et plus particulièrement ceux des collèges maîtrises et cadres sont floués par le double discours savamment orchestré par l'UNSA ferroviaire.** L'accord du début d'année sur les CASI (Comité des Activités Sociales et culturelles Interentreprises) **dont les principales organisations syndicales représentatives au niveau du GPF ont apposé leur signature** et dont le point central concerne la mutualisation des activités sociales **renforce d'une certaine façon le monopole de la CGT.** De même, les transactions en cours vont plutôt dans le sens d'une centralisation de la gestion des ASC aux mains de la CGT via le CCGPF qui deviendra avec SNCF 2020 le CSEC (CSE Central).

Propositions de CFE-CGC FERROVIAIRE



- Réalisation d'un audit sur la production de la restauration d'entreprise incluant dans cette étude l'allocation des titres-restaurant. CFE-CGC FERROVIAIRE considère en effet qu'au regard des évolutions des modes de vie et de la taille des zones d'emplois, les titres-restaurants peuvent répondre aux attentes des salariés y compris ceux bénéficiant d'un restaurant à proximité. Plus globalement, la restauration d'entreprise doit être gérée par l'employeur et non dans le cadre des activités sociales et culturelles des CSE. Permettre aux CSE de garder la maîtrise de la gestion de leurs activités sociales et culturelles, cela va à l'encontre de l'accord évoqué plus haut mais **c'est la seule façon de respecter le choix des salariés qui se sont exprimés dans le cadre des**

élections professionnelles.

- Moderniser lorsque c'est nécessaire les activités sociales et culturelles afin de répondre aux aspirations des salariés.
- Mettre en place les chèques vacances
- Passer des accords avec des organismes (hôtellerie, gîtes, centres de vacances, parcs d'attractions, centres historiques, musées...) afin de faire bénéficier à l'ensemble des cheminots des tarifs préférentiels. La dotation de l'entreprise dans le cadre des activités sociales et culturelles doit impérativement être reversée aux salariés.

Les propositions de CFE-CGC FERROVIAIRE sont honnêtes, réalistes et sans démagogie. **C'est la vraie voie du réformisme et de l'intégrité.** Avec CFE-CGC FERROVIAIRE, pas de double discours et une seule ambition, loin des logiques d'appareil :

Permettre à l'ensemble des salariés du GPF de bénéficier d'activités sociales et culturelles répondant à leurs aspirations.

CFE-CGC FERROVIAIRE dans l'action militante...

CFE-CGC FERROVIAIRE a été alertée de la situation subie par les salariés présents sur le site d'INNOVIA suite à la fermeture du restaurant d'entreprise. Le syndicat a entrepris de déposer sans délai une Demande de Concertation Immédiate auprès de la DRH de l'EPIC SNCF qui a reçu notre délégation le 9 septembre 2019. Vous trouverez ci-contre le relevé de conclusion :



Motifs de la DCI :

Point 1 : Comprendre les raisons de la fermeture du restaurant d'entreprise sur le site d'INNOVIA	
Position de la Délégation	Position de la direction
En tant que signataire de l'accord collectif sur les modalités de gestion des ASC mutualisées du GPF, la Direction est en co-responsabilité (avec les OS signataires) sur les conséquences de cet accord. Or, c'est bien le transfert, résultant de l'accord, de ce restaurant au CASI de Paris St Lazare qui est à la source des difficultés rencontrées.	La direction rappelle que le processus de dévolution des biens, droits et obligations, créances et dettes entre les anciens CE et les CSE créé relève de l'unique responsabilité des CE et CSE et de leurs représentants et que celui-ci s'opère de pleins droit. En effet, il convient de rappeler que : - La gestion des ASC, et donc le processus de dévolution, relève du monopole de l'ordre public des CSE (article L.2323-83 du Code du Travail). - Cette disposition n'a pas été remise en cause par l'ordonnance n°2017-1718 du 20 décembre 2017 qui ne confère aucun rôle à l'entreprise sur le sujet, et plus particulièrement dans la procédure de dévolution. L'accord collectif relatif sur les modalités de gestion des ASC mutualisées au sein du GPF du 15 mars, prévoit le transfert des restaurants d'entreprise aux CASI. Il prévoit également 3 niveaux de reversements, 2 obligatoires et 1 facultatif. - niveau 1 (obligatoire): 34.10% des dotations qui sont reversées au CSECGPF pour le patrimoine et les colonies - niveau 2 (obligatoire): 15% supplémentaires reversés aux CASI (Comité Activités Sociales Interentreprises) pour l'accompagnement des enfants en colonies et pour l'accueil au même tarif de tous les cheminots dans les cantines - niveau 3 (facultatif): 50.9% restant qui serait transféré au CASI pour une gestion régionale des activités sociales comme avant 2016 sur le périmètre des CER. Conformément à cet accord, le CSE de l'EPIC SNCF a voté le 27 juin dernier la dévolution de l'IST cantine de Clichy Innovia au CASI de PSL, et a rétrocédé 15% de son budget ASC aux CASI. A la suite de ce vote le 24 juin dernier, le secrétaire du CSE a envoyé un mail proposant à l'entreprise et à son homologue du futur CASI de PSL afin de les inviter à l'état des lieux et remise des clés du restaurant d'INNOVIA. Il a temporairement suspendu le contrat de prestation de restauration le 30/06/2019 (annonce faite en CSE du 10 Juillet), mais a demandé au prestataire de se tenir prêt en vue d'une réouverture possible dès le 2 juillet à la demande du CASI. Il appartient donc désormais au CASI de PSL de se conformer aux termes de l'accord ASC.

Point 2 : Mise en œuvre par la Direction de l'entreprise de mesures visant à faire appliquer l'accord ASC

Position de la Délégation	Position de la direction
La délégation estime qu'il n'existe plus de restaurant d'entreprise sur le site d'INNOVIA dès lors que la prestation de restauration n'est plus assurée. Pour rappel la définition d'un restaurant (Larousse) : « Établissement commercial où l'on sert des repas contre paiement » La délégation indique que les salariés d'INNOVIA n'ont pas été avertis de l'alternative « Technicentre de Levallois ». Elle remarque que la direction n'est pas en capacité de donner l'adresse exacte de la cantine, ni la capacité de celle-ci, ni l'état du bâtiment, ni les conditions d'accès (badge du fait de locaux sécurisés ?) et demande l'ensemble du 606. La délégation demande donc que soient vérifiées pour cette cantine les conditions d'exclusion des titres restaurant (« accès contractualisé permettant de se rendre en toute sécurité à un restaurant d'entreprise (ou assimilé) dans un délai de 10 mn à pied ») Nota post réunion DCI : Le travail d'analyse de terrain met en évidence des décalages majeurs entre les éléments transmis en réunion et la situation de la cantine : plus de 800 mètres, zone ferroviaire, capacité résiduelle de 20 places ne pouvant pas absorber les effectifs d'INNOVIA	En matière d'ouverture de droit aux titres restaurant, c'est la réglementation prévue par accord collectif au niveau du GPF en qui est appliquée. En effet, l'accord prévoit l'éligibilité d'un lieu principal d'affectation (LPA) en fonction de l'accès à une installation sociale transférée (IST) dédiée à une offre de restauration. Or, à ce jour : 1. l'existence de l'IST sur le site d'Innovia n'est pas remise en cause ; l'entreprise verse les subventions afférentes à la gestion de cette restauration collective. Aussi, le LPA du site d'Innovia n'est pas éligible à ce jour aux titres restaurant. 2. Il existe par ailleurs une autre cantine gérée par le CASI de PSL et donc ouverte aux agents d'e.SNCF située à moins de 10' de la LPA d'Innovia au Technicentre de Levallois.



LA CFE-CGC MOBILISÉE

Point 3 : S'assurer de la mise en place d'une solution de substitution dans l'attente de la réouverture du restaurant avec effet rétroactif au jour de la fermeture du restaurant	
Position de la Délégation	Position de la direction
Le mail adressé aux agents ne signalait pas le restaurant d'entreprise du Technicentre La délégation souhaite un dédommagement pour les agents d'INNOVIA. Par ailleurs, la Direction indique des modifications des tableaux de service de manière unilatérale. Or il y a une obligation légale d'information consultation du CSE dans ce cadre-là qui n'a pas été respectée. Il s'agit d'un délit d'entrave. La délégation demande un passage dans ce cas en instance CSE; en complément, il convient de traiter également au regard de l'accord forfait en jour les modalités de récupération du temps consacré aux acheminements sur les lieux de restauration.	Un mail a été envoyé aux agents e.SNCF d'Innova le 10 juillet pour les informer des solutions alternatives : - le restaurant d'entreprise du 24V au Fret à Clichy (site le plus proche d'INNOVIA) – 15 min - le restaurant d'entreprise au quai n°1 de la Gare St Lazare Délai de route de ¼ d'heure à ½ heure. La direction e.SNCF a précisé qu'en accord avec les manager, les agents pourraient élargir la pause du déjeuner (en particulier pour les agents au tableau de service). De plus, ces agents ont accès à d'autres RIE : - o RIE du 24 rue Villeneuve cantine du Fret (5 minutes à peu près) - o RIE du Technicentre de Levallois à 150 mètres environ La direction s'engage par ailleurs à vérifier les conditions d'accessibilité (yc PMR) et la capacité d'accueil de la Cantine du Technicentre.
Point 4 : Mesures envisagées par l'entreprise à l'échéance de l'évolution de l'occupation du site	
Position de la Délégation	Position de la direction
La délégation regrette que, la Direction connaissant la date de fin du bail, le site d'INNOVIA n'ait pas été inclus dans les LPA non transférées aux CASI figurant en préalable du chapitre 3 de l'accord précité (au même titre que pour les LPA de Saint Denis des CSE de Directions Centrales)	Le bail relatif aux locaux d'INNOVIA arrive à échéance au 31/12/2020 et ne sera pas renouvelé. Les IRP de l'EPIC SNCF seront informées en temps utile du projet de déménagement des équipes de l'EPIC présentes sur site, et l'IST sera donc de fait restituée.

CFE-CGC FERROVIAIRE a poursuivi son action lors du CSE (Comité Social et Economique) de l'EPIC SNCF qui s'est tenu le 17 septembre 2019. En instance et en présence des Organisations Syndicales signataires du dernier accord collectif sur les Activités Sociales et Culturelles qui régit en outre la restauration, CFE-CGC FERROVIAIRE a de nouveau porté le sujet de la fermeture du restaurant d'entreprise d'INNOVIA au travers de la déclaration suivante en deux points : **« Activités Sociales et Culturelles : CFE-CGC FERROVIAIRE dénonce un fonctionnement sans budget révisé malgré les engagements pris par le secrétaire du CSE. Restauration INNOVIA : CFE-CGC FERROVIAIRE a déposé une DCI. Nous regrettons que la situation actuelle n'ait pas été anticipée. Nous estimons dès lors, que l'accord « titres restaurant » doit s'appliquer immédiatement jusqu'à réouverture du restaurant. Nous estimons que la responsabilité de l'ensemble des signataires de l'accord est engagée, particulièrement celle de l'entreprise qui va imposer un déménagement du site en 2020. Cela complique d'autant le traitement de ce sujet ! Sachant cela, le plus simple eut été d'inclure le site INNOVIA dans les sites exclus au transfert dans les CASI figurant au chapitre 3 de l'accord collectif. Plus largement, nous dénonçons que la situation des agents de Saint Denis ne soit toujours pas correctement appréhendée par une approche globale du site et un schéma directeur immobilier de la restauration. Nous demandons une information sur la situation de la restauration sur les campus, notamment CAMPRA, et un retour rapide sur l'audit engagé sur la situation de la restauration à Saint-Denis ».**



Réforme des retraites : Séduisante en apparence Régression sociale sur le fond Calamité sur la forme

C'était une promesse de campagne du candidat Macron à la présidence de la République, c'est devenu un axe central de la politique sociale et économique du quinquennat du Président de la République. Ses objectifs sont clairs : démontrer d'une part sa capacité à réformer le pays et d'autre part simplifier et rendre plus juste et équitable un système devenu complexe et obsolète en mettant un terme aux 42 régimes de retraites qui cohabitent en France. **Pour couronner le tout et séduire le maximum de monde, il a trouvé un slogan choc dont il faut bien admettre qu'il a fait mouche dans l'esprit de beaucoup de citoyens et de salariés :** « 1 euro cotisé donne les mêmes droits, quel que soit le moment où il a été versé, quel que soit le statut de celui qui a cotisé ». Ainsi, l'exécutif véhicule dans le même temps l'idée d'une injustice sociale entre salariés, en n'oubliant pas au passage d'écorner ceux bénéficiant d'un régime spécial tels que les cheminots du GPF par exemple, et celle d'une indispensable simplification comme s'il n'avait cure de l'histoire et des spécificités des uns et des autres.

CFE-CGC FERROVIAIRE reconnaît des injustices dans le dédale des prestations retraites accordées aux uns et aux autres et milite depuis toujours au travers de sa confédération pour plus d'équité.

Certains salariés, en fonction de leur profession, se retrouvent avec une pension misérable après avoir travaillé sans relâche toute une vie, des disparités énormes et intolérables existent également à carrières équivalentes entre les femmes et les hommes (c'est d'ailleurs une inégalité qui se pose bien avant la retraite dans le monde du travail). Des anomalies sont aussi à observer dans les critères de pénibilité. Certaines professions bénéficient, à juste titre, de mesures tenant compte, peu ou prou de la pénibilité tandis que d'autres n'y ont pas droit. La pénibilité est toujours associée aux tâches et métiers physiques ; **les salariés de l'encadrement**, dont les métiers sont rarement pénibles physiquement (à l'exception notable des salariés exerçant une activité en 3X8 par exemple)

sont de facto exclus des dispositions... Et pourtant, à y regarder de plus près, stress, responsabilité pénale, amplitudes à rallonges, charge de travail en constante augmentation, conditions de travail parfois dégradées, pression, études supérieures parfois longues voire très longues... sont une forme de pénibilité sciemment oubliée dans les discussions qui précèdent les grandes réformes sociales inhérentes aux retraites.



Alors, quand le Président de la République, par la voix du Haut Commissaire aux retraites Jean-Paul Delevoye, vend l'idée d'une retraite où tous les pensionnés seraient égaux en droit et en prestations, **nul ne peut de ce point de vue, y être opposé**. Seulement, en y regardant de plus près, **la réforme proposée** par le gouvernement **engendrera**, notamment **pour le personnel d'encadrement, une régression sociale**. Le recul de l'âge de départ à la retraite (64 ans) comme proposé par Jean-Paul Delevoye, bien que cette mesure ne soit pas neutre pour les salariés, avait au moins le mérite de mettre à terme tout le monde sur le même pied d'égalité, à savoir une retraite sans décote quelle que soit la durée de cotisation.



La retraite par points : L'essentiel à retenir...

- C'est un système universel qui remplace 42 régimes de retraite. Le grand principe : 1€ cotisé vaut les mêmes droits quelle que soit son activité professionnelle.
- A la liquidation, les points sont convertis en €.
- Mise en place de ce nouveau régime au 1^{er} janvier 2025.
- A l'instauration du système universel, 1 point correspond à 10€ de cotisation (parts salariale et patronale).
- La valeur du point servant au calcul de la retraite est fixée à 0,55€ au démarrage du système universel.
- Les droits à la retraite constitués dans les anciens régimes seront garantis.
- L'âge pour toucher une retraite à taux plein serait de 64 ans au démarrage du système universel.
- L'âge du taux plein évoluera au fil du temps afin de tenir compte de l'évolution de l'espérance de vie.
- Maintien des pensions de réversion mais à compter de 62 ans.

En revanche, l'allongement de la durée de cotisation qui semble avoir la préférence d'Emmanuel Macron, sans doute pour s'attirer les faveurs de la CFDT, sans tenir compte du taux d'emploi des seniors ou l'accroissement du chômage qui découlera de cette mesure **ne peut que conduire, d'une part à une perte de confiance dans le cadre des discussions avec l'exécutif et d'autre part à une inimitié vis à vis du texte en gestation**. En effet, les salariés en général et ceux de l'encadrement en particulier dont les carrières commencent plus tard du fait notamment des études supérieures, devront travailler bien au delà de 64 ans pour pouvoir prétendre à une retraite décente et sans décote. Les salariés qui seront touchés par cette réforme devront faire un choix cornélien entre une retraite leur permettant de couler des jours heureux mais d'une durée limitée par la force des choses ou partir à la retraite plus tôt mais avec une pension tronquée avec toutes les difficultés que cela va engendrer.

Au fond, l'idée inavouée et inavouable du gouvernement... et du Président de la République, sous la houlette du MEDEF, ne serait-elle pas de réduire de manière drastique les coûts engendrés par cette mesure phare du conseil national de la résistance et des ordonnances de 1945 (si les seniors veulent profiter un peu de la vie sans avoir de contraintes inhérentes au travail, ils devront consentir à une baisse significative de leurs revenus et s'ils font le choix d'aller au bout, ils percevront une retraite pleine mais de facto limitée dans le temps) ? Et puis les fonds de pension privés se tiennent en embuscade afin de proposer des compléments de retraites basés sur la capitalisation qui petit à petit prendront le pas sur la solidarité entre les générations (les actifs paient les pensions des retraités). **Cette réforme des retraites, en dépit des apparences, sonne le glas du système par répartition au profit d'un système individualiste mais également celle du paritarisme.**



Sur la forme aussi, il y a des choses à dire. En effet, le haut commissaire aux retraites s'est évertué, depuis sa nomination à ce poste, à construire un climat de confiance avec les partenaires sociaux. Toute relative et fragile, tant le sujet des retraites est explosif, cette relation de travail en confiance et apaisée a volé en éclat durant l'été avec les annonces en ordre dispersé de certains membres du gouvernement. Elles ont d'ailleurs été reprises par le Président de la République, notamment l'allongement des durées de cotisation. **CFE-CGC FERROVIAIRE et plus largement la CFE-CGC déplorent cette attitude de l'exécutif et plus particulièrement celle du Président de la République.** Les annonces et les prises de position faisant référence à une durée de cotisation pénalisent sur le fond tous les salariés (cadres et non cadres) et renforcent sur la forme la défiance à l'égard de l'exécutif. **La CFE-CGC rappelle, au travers de la voix de son président François Hommeril, qu'elle n'est pas en demande d'une réforme des retraites, qu'elle est inutile et qu'elle emporte avec elle des risques sociaux et techniques.**

Et les régimes spéciaux dans tout cela ?

Ils disparaissent à quelques exceptions près (police, armée, ingénieurs de la navigation aérienne...). Les cheminots au cadre permanent du GPF SNCF verront donc, sauf revirement de situation, leur régime spécial (déjà bien amputé depuis 2008) se fondre dans le grand fourre-tout de la retraite par point au premier janvier 2025. **«Exit» les 6 derniers mois et les départs anticipés.** Jean-Paul Delevoye, dans son rapport, préconise toutefois la mise en place de dispositions transitoires permettant aux salariés concernés et sous certaines conditions de conserver leur âge d'ouverture des droits.

On peut donc imaginer, si les choses restent en l'état, que les collègues partant à la retraite avant le premier janvier 2025 ne seront pas concernés. **Pour les autres, tout dépendra à priori du nombre d'années validées dans le régime actuel au 31 décembre 2024.** Au delà d'un certain nombre d'années validées dans ce régime, l'essentiel devrait être conservé. Celles et ceux n'ayant en revanche pas validé suffisamment d'années, subiraient progressivement les mesures mises en oeuvre dans le cadre de cette réforme.

Pour CFE-CGC FERROVIAIRE :

Tout porte à croire en effet que cette réforme, sous couvert de plus de justice sociale, est au fond un projet de limitation, voire de diminution de la masse totale des retraites, les pouvoirs publics assimilant les dépenses liées à la retraite à de la dépense publique. Par ailleurs, le rapport « Delevoye » remis au gouvernement constitue une base de négociation et de discussions entre l'exécutif et les partenaires sociaux. La cacophonie gouvernementale de ces dernières semaines rajoute de l'incertitude à un rapport où des questions restent en suspend et jette le discrédit sur tout le travail effectué depuis des mois sur le sujet. Les discussions dans les semaines à venir seront à n'en pas douter déterminantes. **Chaque point du rapport devra être discuté et négocié** et l'issue de ce dossier social explosif dépendra de la volonté du gouvernement à prendre en considération ou pas nos propositions **y compris sur le sort réservé au régime spécial des cheminots. La justice sociale passe aussi par le maintien de dispositions constituant le contrat moral entre l'entreprise et ses salariés.** C'est encore plus vrai dans un contexte où les salariés du GPF ont subi coup sur coup 2 réformes ferroviaires sans parler de la réforme des régimes spéciaux de 2008.

Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) : rêve ou réalité ?

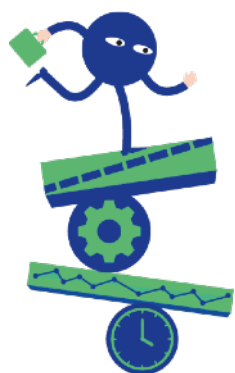
La LOM (qui se substitue à la LOTI de 1982), issue des assises de la mobilité organisées à l'automne 2017, a été adoptée par les députés en juin 2019. Ce texte d'une cinquantaine d'articles devra toutefois, avant son entrée en vigueur officielle, faire l'objet d'une entente entre Assemblée Nationale et Sénat (septembre 2019) afin d'aboutir à une version consensuelle satisfaisant les deux chambres. Cette loi a vocation à couvrir, sur les plans stratégiques et financiers, les politiques publiques en matière de mobilité pour la période 2019-2037. Elle gravite autour de 4 objectifs :

1-Réduire les inégalités dans les territoires en renforçant leur accessibilité aux grandes agglomérations.

2-Renforcer les offres de déplacements quotidiens en améliorant la qualité et la sécurité des réseaux routiers, ferroviaires et fluviaux afin de remédier à la saturation des villes et d'améliorer les liaisons entre les territoires ruraux et les pôles urbains.

3-Accélérer la transition énergétique et la diminution des gaz à effet de serre.

4-Améliorer l'efficacité des transports de marchandises en accélérant le report modal et en réduisant l'impact environnemental des transports de marchandises.



CFE-CGC FERROVIAIRE considère que les 4 objectifs posés dans cette loi vont dans le bon sens. Ils sont même d'une certaine façon ambitieux. Chaque jour qui passe, avec les catastrophes naturelles qui s'enchaînent, montre à quel point il est urgent de lutter ardemment contre le réchauffement climatique. **Cependant, si les intentions sont bonnes, encore faut-il que les mesures mises en oeuvre pour y parvenir le soient tout autant.** Il est par ailleurs aisé de constater dans la vie de tous les jours la **dichotomie entre ce qu'il serait nécessaire de faire urgemment pour atteindre ces objectifs** et ainsi laisser une planète viable aux générations futures **et les orientations politiques et économiques du court terme** (fermeture de petites lignes ferroviaires, diminution de l'offre de dessertes, suppression du train Perpignan-Rungis...).

La LOM prévoit donc pour parvenir aux 4 objectifs cités plus haut, 5 programmes prioritaires d'investissement :

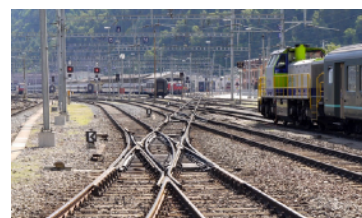
1-Entretien et modernisation des réseaux nationaux routiers, ferroviaires et fluviaux existants.

2-Résorption de la saturation des grands nœuds ferroviaires afin de doubler la part modale du transport ferroviaire dans les grands pôles urbains.

3-Désenclavement routier des villes moyennes et des régions rurales prioritairement par des aménagements d'itinéraires existants.

4-Soutien à une politique de transport des marchandises ambitieuse avec le renforcement de l'accessibilité des ports, des pôles logistiques et des grands itinéraires internationaux ferroviaires, maritimes et fluviaux.

5-Développement des mobilités les moins polluantes et des mobilités partagées au quotidien afin de renforcer la dynamique de développement des transports en commun et des alternatives à la voiture individuelle.



CFE-CGC FERROVIAIRE est extrêmement réceptif à ces sujets environnementaux. Les transports de marchandises et de voyageurs contribuent pour une bonne part au réchauffement climatique et donc au dérèglement qu'il génère. Tous les rapports d'experts et de scientifiques sont formels. Si l'on continue selon la trajectoire actuelle, la température du globe augmentera en moyenne de 6 à 7 degrés à l'horizon 2100, ce qui provoquera des crises humanitaires sans précédent et rendra le vie sur terre particulièrement hostile. A l'inverse, si l'on prend sans plus tarder les mesures qui s'imposent à l'échelle planétaire, l'essentiel peut être sauvé. Dans la LOM, on trouve beaucoup de choses dont certaines pourraient laisser croire qu'elles ne sont pas en lien direct avec le sujet central du réchauffement climatique (le numérique, le télétravail ou encore le « coworking »). Pourtant, en y regardant de plus près, l'ensemble des mesures proposées visent à améliorer la situation.

Cependant, sont-elles suffisantes ? Au delà des objectifs fixés par le texte et des programmes d'investissement pour y parvenir, les décisions politiques et économiques passées et présentes ne sont-elles pas en contradiction avec l'objectif de réduction des gaz à effet de serre ?

Comment peut-on rendre pertinent le transport de marchandises par rail ou par voie d'eau quand dans le même temps l'immense majorité des entreprises, des industries et même de certains commerces travaillent à flux tendu avec comme conséquence directe l'augmentation significative de camions et autres fourgonnettes ?

Comment peut-on inscrire dans la loi l'impérieuse nécessité de développer les transports non polluants comme le train et dans le même temps autoriser voire inciter une concurrence inter-modale ? La complémentarité entre les différents modes de transport en fonction de leur pertinence, notamment en terme de distances (trains + camions, avions + trains, fluvial + camions...), ne devrait-elle pas être privilégiée ?

Comment peut-on valoriser le « mass transit » et dans le même temps réduire les dessertes, fermer des gares et des lignes ?

Comment peut-on à la fois être une entreprise ferroviaire historique et de premier plan et faire appel au transport routier pour alimenter ses propres sites industriels ?

Comment peut-on lutter contre la saturation des routes et des rues dans les villes et dans le même temps laisser le marché des loyers dans une forme d'autorégulation ?

Comment peut-on vouloir réduire le nombre de camions et dans le même temps créer des zones d'activités économiques loin des lignes de chemin de fer ou des voies d'eau ?

Comment peut-on réduire les inégalités entre les territoires et concentrer dans le même temps le travail autour des grandes agglomérations ?



CFE-CGC FERROVIAIRE soutient globalement cette loi, même s'il déplore l'absence de mise en oeuvre d'une écotaxe (taxe poids lourds), et partage l'avis formulé par le CESE (Conseil Economique Social et Environnemental) car il considère qu'elle marque un certain nombre d'avancées notamment dans les réponses aux besoins de mobilité. Dans ses conclusions le CESE met en garde sur les divergences probables entre les habitants des villes et ceux des périphéries ou des territoires ruraux. **Il est donc primordial que ces sujets de la mobilité fassent l'objet de concertation, de dialogue social et que l'expression des populations relayée par les corps intermédiaires soit prise en compte sous peine de fractures économiques, sociales et environnementales.** Toujours selon le CESE, cette LOM peut rassembler et réunir notre société. La mobilité doit devenir un atout du développement durable, les choix des futures infrastructures doivent intégrer des budgets atteignables, contrairement au passé où les projets n'étaient pas financés. Le télétravail, le « coworking », sous réserve qu'ils soient encadrés, doivent être encouragés car ils peuvent contribuer à limiter l'engorgement des villes et donc réduire significativement la pollution inhérente aux déplacements. Enfin, le numérique, au travers d'applications mobiles et de plateformes, peut être un formidable vecteur de lutte contre le réchauffement climatique, notamment à destination des jeunes, tant il peut permettre à chacun de recevoir des offres de mobilité susceptibles de répondre à ses besoins où qu'il soit sur le territoire.



Ouverture à la concurrence des TER

Situation région par région...

Un an après la promulgation de la loi « Pacte Ferroviaire » actant le principe de la libéralisation du marché du trafic voyageurs, CFE-CGC FERROVIAIRE vous propose, région par région, une photographie de la situation. Chaque région, sous l'impulsion de son président, avance à son rythme sur ce dossier au fond éminemment politique. **On observe ainsi pour certaines d'entre-elles un basculement massif quand d'autres font le choix de se limiter, au moins dans un premier temps, à quelques lignes, d'autres encore préférant renouveler leur convention avec l'opérateur historique. Les régions avancent donc en ordre dispersé traduisant d'une certaine façon l'envie d'en découdre avec la SNCF ou au contraire une forme de prudence.** S'agissant des TET (Trains d'Equilibre du Territoire), dont l'Etat est l'autorité organisatrice, le gouvernement a procédé lui aussi à une procédure d'appel d'offres afin de lancer la concurrence sur les lignes Nantes-Bordeaux et Nantes-Lyon. Un autre opérateur que SNCF devrait donc opérer sur ces deux lignes à compter du 1er avril 2022 pour une durée de 7 à 10 ans. Il est à noter également que l'Ile-de-France échappe pour l'instant à cette photographie, la libéralisation des marchés sur ce périmètre intervenant selon un calendrier spécifique et ultérieur. Dans les régions, les premiers trains de la concurrence devraient donc commencer à circuler en 2021 car si la loi acte l'ouverture à la concurrence du TER dès décembre 2019, il y a dans les faits les procédures de lancement et d'instruction des appels d'offres. Enfin, la loi autorise les autorités organisatrices de transport (régions pour les TER et Etat pour les TET) d'attribuer directement jusqu'en 2023 le marché à la SNCF pour une durée de 10 ans maximum. Au delà de décembre 2023, elles devront obligatoirement procéder à un appel d'offres.



La Région
Auvergne-Rhône-Alpes

Aucune procédure d'ouverture à la concurrence engagée pour l'instant. La convention actuelle stipule toutefois la possibilité de mettre en concurrence la ligne de l'ouest lyonnais et la liaison Saint Gervais-Vallorcine. Elle prend fin en 2022.

Cette région est l'illustration parfaite montrant à quel point ce sujet d'ouverture à la concurrence est ô combien politique et qu'il peut être assujéti à bien des revirements ! Le vice président de région (socialiste) en charge des transports représente aussi les régions de France dans le cadre de l'élaboration du pacte ferroviaire et il défend alors l'ouverture progressive à la concurrence pour les régions qui le souhaitent sans attendre la date couperet de 2023. En mai 2018, la région présente une nouvelle convention avec SNCF en prévoyant la libéralisation des lignes Dijon-Besançon et Dijon-Belfort. Face au tollé provoqué dans les rangs de sa propre majorité par cette ouverture partielle et progressive à la concurrence, **la présidente de région finit par renoncer et signe une convention pour la période 2018-2025 avec SNCF en excluant toute possibilité d'ouvrir à la concurrence certaines lignes.**

RÉGION
BOURGOGNE
FRANCHE
COMTE



Pas d'anticipation de l'ouverture à la concurrence comme l'y autorise la loi jusqu'en 2023. **La région a donc attribué, sous l'impulsion de son vice président en charge des transports et d'obédience communiste l'exploitation de ses TER directement à SNCF. La convention a donc été signée en juin 2019 pour une durée de 10 ans et elle ne prévoit bien évidemment aucune possibilité de mise en concurrence.**

Pas de précipitation pour cette région dont la convention actuelle qui se termine en 2020 ne prévoit pas de concurrence. **C'est donc l'opérateur historique qui assurera l'exploitation des TER au moins jusque l'année prochaine voire jusqu'en 2023** puisque la convention peut être reconduite deux fois pour une période d'un an à chaque fois. **La région laisse entendre par ailleurs qu'il n'est pas impossible qu'elle « reparte avec SNCF » pour la nouvelle convention qui débiterait en 2023 juste avant l'obligation de recourir à appels d'offres (décembre 2023).** La région précise par ailleurs que les difficultés sont essentiellement dues à l'état du réseau et que « recourir à un autre opérateur ne changerait rien à ces difficultés ».



Cette région est aux avant-postes de la libéralisation du trafic TER tout en introduisant la concurrence à dose homéopathique. Ainsi, seules deux lignes ont fait l'objet d'une procédure d'appels d'offres. **Il s'agit de Nancy-Contrexeville et de Saint-Dié-Epinal.** Cela constitue la première étape de la mise en concurrence dont le démarrage est prévu en mars 2022 pour une durée respective de 22 ans et 11 ans et demi. **Concernant Nancy-Contrexeville, l'opérateur qui remportera le marché aura également en charge la maintenance et la régénération de la ligne.** C'est la première fois qu'un appel d'offres prévoit de confier ces missions à un autre opérateur que SNCF Réseau. A noter également que la convention prend fin en 2024, **il ne fait dès lors aucun doute que la région étendra, sauf revirement de situation, son expérimentation à d'autres lignes.**



Voici une autre région où la libéralisation du trafic TER est largement sur les rails. Elle est en outre, par la voix de son président, en conflit ouvert avec SNCF et peut-être même avec les cheminots du GPF... sans doute un vieux compte à régler avec eux et qui remonte à la réforme des régimes spéciaux de retraite, son président était alors le ministre du travail, des relations sociales et de la solidarité. Toujours est-il que l'ARAFER a été saisie, la région reprochant à SNCF de ne pas vouloir lui transmettre des données techniques et financières lui permettant, dit-elle de préparer ses cahiers des charges. **En avril 2019, la région a donc annoncé son intention de lancer les procédures d'appels d'offres à compter d'avril 2020 pour une large partie de son réseau. Les marchés seraient attribués pour une durée de cinq ans dont le lancement est prévu au changement de service de décembre 2022.** Les liaisons TET dont elle a récupéré la gestion ne seraient pas concernées dans l'immédiat (Paris-Maubeuge, Paris-Cambrai, Paris-Amiens-Boulogne). Les lots prévus d'être ouverts à la concurrence sont les suivants : radial Valenciennes, radial Lens et Béthune, radial Douai et antennes, Littoral, étoile de St-Pol-sur-Ternoise, Eurométropole, Y picard, étoile d'Amiens, Beauvais-Paris et Lyon-Paris.



La dernière convention signée avec SNCF remonte à 2017... pour deux ans seulement. La région est donc à nouveau en négociation. Les raisons avancées par le conseil régional sont la reprise à son compte des interdicts et donc une refonte complète du plan de transport. **Toutefois les modalités d'ouverture à la concurrence font partie intégrante de cette nouvelle négociation, la région n'ayant jamais caché sa volonté d'une libéralisation progressive.** On précise côté région que « tout dépendra de ce que SNCF aura à proposer ». Affaire à suivre donc ! Les lignes Paris-Rouen-Le Havre et Paris-Caen-Cherbourg (intercités) ne seront pas libéralisées dans l'immédiat. Tout porte à croire que la concurrence sera au rendez-vous mais de manière progressive avec la ligne Paris-Granville ou les lignes « périphériques ». Les éléments devraient être connus d'ici la fin de l'année.

La démarche initiée par la région Nouvelle Aquitaine est assez singulière puisque la nouvelle convention (qui se termine en 2024) avec SNCF divise le réseau en cinq lots et initie la démarche « Optim-TER ». **Cette dernière vise à fixer des objectifs d'amélioration pour chaque lot. Si les objectifs ne sont pas atteints pour les trois premiers lots, alors la région procèdera à la mise en concurrence sur les deux derniers qui interviendrait pour 2021.**



La région n'est pas satisfaite de la qualité de service de SNCF, **toutefois la région n'envisage pas d'ouvrir à la concurrence tant que la loi ne l'y contraint pas.** La solution retenue afin de contraindre SNCF d'améliorer significativement le service, repose sur un principe de pénalités financières. **La région semble donc vouloir attribuer directement à SNCF l'exploitation des TER jusqu'à la fin 2023 pour une convention ne pouvant pas excéder dix ans, ce qui repousserait la mise en concurrence à 2033.**

Encore une région qui souhaite prendre le virage de la libéralisation... avec une certaine prudence néanmoins. Elle a ainsi acté l'organisation d'un « appel à manifestation d'intérêt » en mars 2019. Sept candidats se sont présentés et le bilan de cette action sera rendu public dès l'automne. **La procédure des appels d'offres devrait naturellement suivre... On parle de 2021.**



Comme pour les Hauts de France, **la région PACA entretient depuis de nombreuses années et sur fond « de résultats catastrophiques et du plus mauvais réseau de France » des relations conflictuelles avec SNCF.** Ainsi, fin 2016, à l'issue de la précédente convention, la région a refusé de s'engager à nouveau avec SNCF. **Le TER a donc été exploité sans véritable cadre légal.** C'est en janvier 2019 qu'un accord sur une nouvelle convention a été trouvée. **Cependant, la région a lancé la procédure pour l'ouverture à la concurrence** au travers d'un appel à manifestation d'intérêt attirant une dizaine d'opérateurs puis en publiant, en février 2019, un avis de pré-information **concernant deux lots correspondants à la moitié des voyageurs transportés.** La région entend attribuer les contrats au second semestre 2021 pour une exploitation à compter du changement de service de décembre 2023. Les deux lots concernés correspondent à quatre lignes que sont Marseille-Nice, Les Arcs Draguignan-Vintimille, Cannes-Grasse et Nice-Tende.

Point de vue de CFE-CGC FERROVIAIRE :

Contrairement à la doctrine du moment largement partagée par de nombreux acteurs politiques et économiques, CFE-CGC FERROVIAIRE affirme depuis longtemps et prouve à l'appui que la libéralisation dans le ferroviaire est une vraie fausse bonne nouvelle. Elle complexifie le système, le rend plus vulnérable, ne règle en rien les dysfonctionnements du réseau et contribue à dégrader de manière significative les conditions de travail des salariés. Les usagers, contrairement à ce qu'on leur fait miroiter, ne paieront pas moins cher le train et les conditions pour se déplacer sur le réseau ferré national relèveront du parcours du combattant lorsqu'il faudra jongler entre plusieurs trains de sociétés différentes. Les salariés du GPF travaillant pour l'activité TER, y compris ceux des technicentres de maintenance, vont subir de plein fouet cette libéralisation avec leur transfert vers le nouvel opérateur. Cela ira, selon les régions, de quelques collègues à plusieurs centaines pour la région des Hauts de France par exemple. Dans cette perspective peu réjouissante, l'encadrement dont l'avenir est plus qu'incertain, sera une fois de plus en première ligne... tant pour porter ces transformations que pour les subir de plein fouet !

37° congrès de la confédération CFE-CGC

François HOMMERIL réélu Président

Sous l'impulsion de François HOMMERIL, les équipes confédérales ont travaillé, ces trois dernières années, à rendre la CFE-CGC toujours plus visible et représentative, en soutenant les actions de développement sur le terrain. Grâce au travail remarquable de ses militants et des sections syndicales, la CFE-CGC a confirmé sa montée en puissance dans les entreprises, consolidant sa représentativité et sa place d'acteur incontournable du dialogue social. En lien avec les fédérations CFE-CGC, les équipes confédérales ont notamment assidûment œuvré à ce que les sections syndicales soient les mieux formées pour s'adapter au nouveau contexte induit par les ordonnances Macron, en particulier la mise en place des comités sociaux et économiques (CSE) en entreprise.

Dans un contexte social difficile, avec un pouvoir exécutif qui, sur bien des dossiers, a trop souvent eu tendance à malmener et à ne pas suffisamment écouter les corps intermédiaires, la CFE-CGC est restée fidèle à son ADN de partenaire social responsable, exigeant, critique et constructif. La CFE-CGC a ainsi répondu présente à tous les grands rendez-vous de l'agenda social, poursuivant son travail de fond sur l'ensemble des champs sociaux-économiques relevant de sa compétence : emploi, formation, égalité professionnelle, salaires, fiscalité, partage de la valeur ajoutée, transition écologique, santé au travail, handicap, protection sociale, retraites, dialogue social au niveau européen et international...

Dans un monde du travail en pleine transformation, la CFE-CGC demeure plus que jamais la porte-parole de l'encadrement (cadres, techniciens, agents de maîtrise, ingénieurs, agents de la fonction publique), rouage fondamental à la réussite des entreprises.

La nouvelle mandature qui s'ouvre promet d'être dense avec plusieurs dossiers sensibles au menu de l'agenda social, à commencer par la suite de la concertation sur la réforme des retraites voulue par le gouvernement.



Le président confédéral au centre de la photographie

La CFE-CGC plus que jamais la porte-parole de l'encadrement

31/12/2019 : SNCF, le dernier des Mohicans

La période que nous traversons est grave à la fois pour l'avenir de l'entreprise SNCF, pour celui de ses salariés mais aussi pour les clients et usagers du rail. Dorénavant, rien ne sera plus comme avant, nous allons entrer dans une nouvelle ère, celle de la concurrence à grande échelle. Le premier janvier 2020 fera date dans l'histoire du ferroviaire français. **C'est précisément cette échéance qui se joue dans les négociations actuelles. L'agenda social de ce second semestre 2019 en vue de la mise en oeuvre de la réforme ferroviaire fait l'objet d'après discussions entre les organisations syndicales et la direction de l'entreprise.** Le format retenu par l'entreprise pour mener à son terme l'ensemble des sujets d'ici le 31 décembre 2019 gravite autour du trigone : NCI pour Négociation, Concertation et Information. Il est lui-même décliné en plusieurs types de réunions allant de la table ronde aux discussions informelles en passant par les bilatérales et les audiences.

Ce modus operandi vaut pour les trois items qui constituent cet agenda social particulièrement court dans la durée mais d'une extrême intensité :

- **MON ENTREPRISE (l'unité sociale du groupe, l'organisation du dialogue social).**
- **MON CONTRAT ET MES DROITS (une SNCF attractive pour tous, le nouveau cadre social).**
- **MON EMPLOI, MA CARRIERE (une place pour chacun, principes de solidarité sur l'emploi et mobilité au sein du groupe).**

A noter également que certains sujets au sein de chacun de ces items feront l'objet de négociations et/ou concertations menées dans les futures sociétés du GPU.

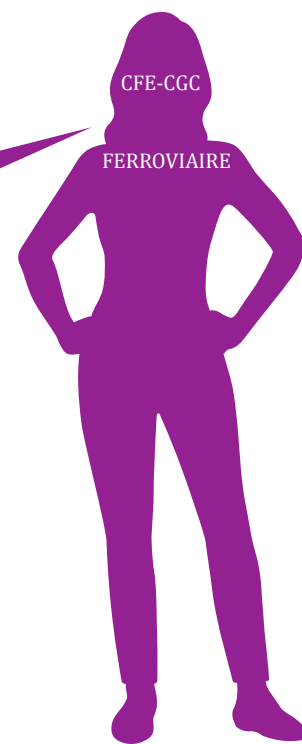
Les sujets faisant l'objet d'une négociation/concertation entreprise par entreprise :

- Mise en place en janvier 2020 de CSE centraux de Voyageurs et Réseau.
- Elaboration des règlements intérieurs des futures sociétés.
- **Politique des futures sociétés en matière de classification et de rémunération.**
- **Formation professionnelle.**
- **Viviers et reconversions.**
- **Dispositifs de promotion professionnelle.**

A partir du 1er janvier 2020, les salariés du GPU se verront attribuer des dispositions spécifiques en fonction de l'entreprise à laquelle ils appartiennent. C'est donc la fin d'une entreprise intégrée. Les négociations seront menées **pour certains sujets**, entreprise par entreprise. Concernant les nouveaux embauchés (1er janvier 2020), l'entreprise développe un nouvel outil afin de déterminer le salaire à l'embauche. Dans le courant du second semestre 2020, des négociations seront menées afin de fusionner le futur régime avec celui des actuels contractuels. Il y aurait donc à terme la coexistence de 2 régimes (agents au CP et contractuels). Il n'est alors pas illégitime de penser que ces dispositions pourraient à terme concerner tous les cheminots, y compris les agents au cadre permanent (peut être les plus jeunes).

Politique des futures sociétés sur la classification et la rémunération, formation professionnelle, promotion... Cela signifie clairement la fin d'une égalité de traitement dans la promotion, dans les cursus de formations et dans la rémunération pour les futurs embauchés dans un premier temps, pour les actuels contractuels (PS25) à terme et sans doute des incitations dans un troisième temps (doux euphémisme pour désigner une forme de pression qui s'exercera sur les salariés au cadre permanent, à minima les plus jeunes) pour favoriser le basculement des agents au CP vers le régime de droit commun.

Alors oui,
SNCF 2019 : le dernier des Mohicans.



Accord sur la répartition des négociations futures entre le GPF et les sociétés :

Cette négociation rendue obligatoire par la loi sur le nouveau pacte ferroviaire vise à définir le bon niveau pour les négociations futures qui seront alors communes aux 5 sociétés ou propre à chacune d'elles.

Mon entreprise

Accord sur les attributions de l'instance commune à toutes les sociétés de l'ex-GPF :

Cette négociation rendue obligatoire par la loi sur le nouveau pacte ferroviaire concerne la négociation et la mise en place en janvier 2020 de **CSE centraux** au niveau des S.A SNCF Voyageurs et SNCF Réseau. Les CSE existants demeurent. En revanche, le CCGPF disparaît. Au niveau de l'ex-GPF, une nouvelle instance sera créée afin de gérer les activités sociales et culturelles nationales actuellement gérées par le CCGPF.

Organisation des élections des représentants des salariés aux futurs C.A des sociétés SNCF, SNCF Voyageurs, SNCF Réseau et Gares & connexions :

Cette négociation porte sur les précisions concernant l'organisation des élections des administrateurs salariés des futurs C.A de ces sociétés.

Nouvelles règles applicables aux salariés contractuels :

Il s'agit là d'une information (non négociable) dont l'objectif est de présenter aux O.S le nouveau contrat de travail qui sera proposé aux nouveaux salariés contractuels à partir de janvier 2020, les évolutions des règles portées par le GRH0254 et les conséquences qui en découlent sur la gestion des recrutements, de l'embauche, de la période d'essai.

Concertation sur la transposition dans l'entreprise des nouvelles classifications et rémunérations en concomitance à la négociation de branche :

La négociation en cours au niveau de la branche devrait être soldée d'ici la fin de l'année. L'objectif de cette concertation est de décliner au niveau du GPF **mais surtout de manière plus spécifique au sein de chacune des sociétés** les politiques salariales, la définition des emplois et la polycompétence.

Mon contrat et mes droits

Renégociation de l'accord collectif en faveur de l'égalité professionnelle entre les hommes et les femmes et de la mixité

Accord sur la mise en place d'une complémentaire santé et prévoyance pour l'ensemble des salariés, contractuels et statutaires :

Cette négociation pourrait se poursuivre au delà de janvier 2020. Cette prestation serait cofinancée par l'employeur et le modèle retenu aurait comme base celui qui existe actuellement pour les contractuels.

Accord groupe (GPF+filiales) sur la RSE (Responsabilité Sociale et Environnementale de l'entreprise) :

Accord de groupe incluant les filiales hors GPF. Ce sera le premier accord de groupe conclu par l'entreprise

Accord relatif au logement :

Redonner de l'attractivité à l'entreprise, au travers de l'accès au logement. La direction favoriserait même l'accession à la propriété de ses salariés...

Accord sur la mobilité entre les futures sociétés de l'ex-GPF :

Garantir la mobilité entre les sociétés qui doit être fluidifiée en veillant à ce que le salarié soit le premier acteur de son parcours...

Mon emploi, ma carrière

Concertation sur la gestion de l'emploi et l'accompagnement des transformations :

L'idée de cette concertation avec les O.S est de travailler sur « les principaux dispositifs visant à garantir une solidarité entre les sociétés s'agissant de l'animation de l'emploi ».

Concertation sur les emplois et carrière :

Elle sera conduite au sein de chacune des sociétés. Ainsi, chaque société aura sa propre politique

- en matière de formation professionnelle,
- en matière de développement de « droits aux viviers » afin de permettre à chaque salarié de changer de métier au sein du groupe
- en matière de promotion professionnelle au regard des compétences et en lien avec la nouvelle classification des métiers établie au niveau de la branche.

Pour CFE-CGC FERROVIAIRE

Adhérer à un syndicat doit être la norme

En France, plus de 80% des entreprises sont adhérentes à une organisation patronale quand dans le même temps, moins de 15% des salariés sont adhérents à un syndicat.

En France, l'immense majorité des patrons a compris la nécessité d'être représentée quand dans le même temps, une minorité de salariés en est convaincue.

En France, les organisations syndicales sont souvent taxées d'être un frein au développement économique quand dans le même temps, ailleurs en Europe, elles constituent une formidable machine à négocier de véritables accords.

En France, on jette trop souvent l'opprobre sur les organisations syndicales de salariés quand dans le même temps, l'ensemble des droits et acquis sociaux se dérobe sous nos pieds.

Pourtant, qui mieux qu'un syndicat de salariés peut défendre vos intérêts et porter vos revendications ?

Il en va de la démocratie, de l'indépendance et d'une certaine façon de l'influence que les salariés peuvent exercer à l'endroit des employeurs, des pouvoirs publics et des décideurs économiques.

C'est pour cela qu'adhérer à un syndicat doit être la norme



La représentativité syndicale n'est pas une fatalité, ni acquise de droit. Elle est remise en question à chaque élection. Si vous estimez, en tant que personnel de l'encadrement (agents de maîtrise, techniciens, cadres, cadres supérieurs et ingénieurs), que vous êtes mal représentés par vos syndicats, c'est peut être le moment de vous tourner vers la seule organisation syndicale catégorielle dédiée à tout le personnel de l'encadrement.



N'attendez pas les prochaines élections ou qu'il soit trop tard.

Ne laissez pas les autres décider à votre place.

Soyez acteur de votre avenir pour défendre les spécificités de l'encadrement, pour vous défendre.

Adhérez à **CFE-CGC FERROVIAIRE**