

LE BULLETIN DE

MARS - AVRIL 2019

713

# tr'raction

JOURNAL BIMESTRIEL DU SYNDICAT  
NATIONAL PROFESSIONNEL DES  
CONDUCTEURS DE TRAINS DE LA CFDT

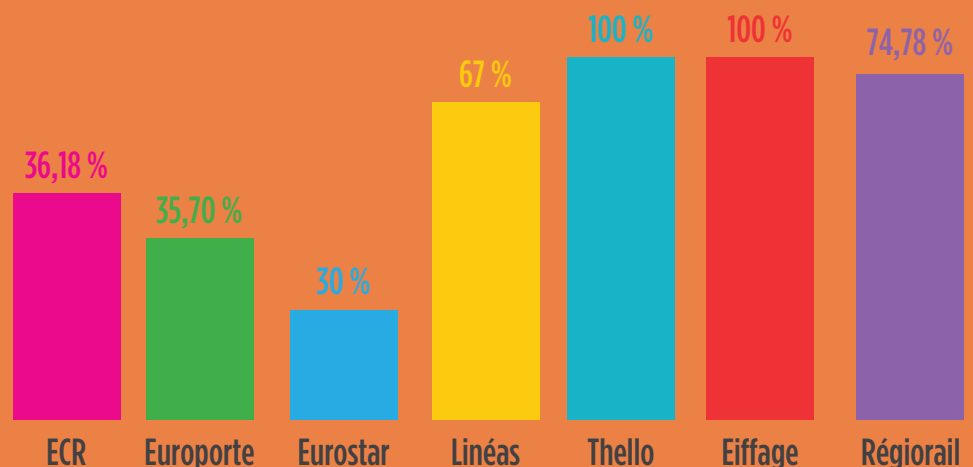
## FGAAC-CFDT

### ORGANISATION SYNDICALE MAJORITAIRE DANS LE PRIVÉ

DOSSIER  
AUTORISATION  
DE DÉPART : LES  
RÈGLES VONT  
CHANGER

p. 4 et 5  
NÉGOCIATIONS  
BRANCHE  
FERROVIAIRE

p. 15  
UN TRANSPORT  
ÉQUITABLE POUR  
L'EUROPE



S'ENGAGER POUR CHACUN AGIR POUR TOUS

# Communication



## ÉLECTIONS PROFESSIONNELLES | COMITÉ SOCIAL & ÉCONOMIQUE

# DEMAIN SE CONSTRUIT MAINTENANT

Vous avez récemment été sollicité-e pour construire des listes syndicales avec la CFDT pour le premier tour des élections au CSE. Nous avons eu beaucoup d'échanges avec les salarié-e-s des différents sites de production. Cependant, peu ont souhaité franchir le cap. Pour autant, faire le choix de figurer sur les listes d'une organisation syndicale pour être représenté-e au mieux reste le vôtre.

Nous respectons votre choix, mais à l'heure de voter, n'hésitez pas, donnez votre voix à la CFDT afin de lui permettre de devenir représentative chez OvestRail, comme elle l'est déjà partout en France, que ce soit

dans le public ou dans le privé. La CFDT, c'est des femmes et des hommes qui travaillent afin d'améliorer les conditions de vie et de travail des salarié-e-s, quelle que soit l'entreprise. Rejoignez la CFDT, participez à la construction du dialogue social au sein de OvestRail ! ●

### CE QUE LA CFDT A DÉJÀ OBTENU

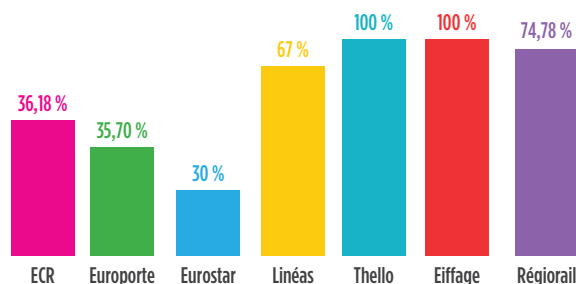
- ☑ Un compte personnel de formation que l'on emporte avec soi quand on quitte l'entreprise.
- ☑ Une complémentaire santé pour tous ceux qui n'en avaient pas, prise en charge en partie par l'employeur.
- ☑ Des droits négociés pour que les salariés des petites entreprises aient des droits équivalents à ceux des grandes.
- ☑ Des accords ciblés pour aider les jeunes à s'insérer dans le monde du travail. ●



### LA CFDT, EN CHIFFRES



Avec le Syndicat national professionnel des conducteurs de train de la CFDT, nous sommes majoritaires au sein de plusieurs entreprises ferroviaires privées. Demain peut-être aussi chez vous. ●





Olivier BOISSOU  
Secrétaire Général

## SOMMAIRE

- P. 3 : Edito
- P. 4 et 5 : ACCORDS DE BRANCHE
- P. 6 : AGENDA SOCIAL
- P. 7 : GPA+
- P. 8 et 9 : AUTORISATION DE DÉPART
- P. 10 : NAO 2019
- P. 11 : CAPTRAIN BELGIUM
- P. 12 : RÉGIORAIL
- P. 13 : EUROCARGO RAIL
- P. 14 : BRÈVES
- P. 15 : EUROPE
- P. 16 à 19 : UNR

### Le Bulletin de Traction FGAAC - CFDT

Directeur du Journal :  
Olivier BOISSOU

Rédacteur en Chef:  
Matthieu LAMBERT

Siège Social :  
20, rue Lucien SAMPAIX  
75010 Paris

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

ISSN 0754-6610  
Commission Paritaire  
n° 0221 S 06858  
Prix : 0,60 €  
Imprimerie : L'Artésienne  
B. P. 99- ZI de l'Alouette  
62800 Liévin

**A**près Europorte, c'est maintenant chez Euro cargo Rail et Régiorail que la CFDT et la FGAAC-CFDT deviennent première Organisation Syndicale avec respectivement 36,18% (+ 6 points par rapport aux dernières élections) et 74,78%. **Un résultat sans précédent qui prouve bien que le Syndicat National FGAAC-CFDT est bien le syndicat professionnel de tous les conducteurs de trains.**

Le retard pris dans l'entreprise historique SNCF nous montre le chemin à parcourir, les ADC SNCF doivent rapidement venir renforcer nos structures. Ce sera gage de continuité, de professionnalisme, de responsabilité. **Encore toutes nos félicitations aux militants, adhérents de ECR et de Régiorail France ainsi qu'à tous ceux qui ont permis ces très bons résultats.** La SNCF est « en mouvement », mouvement interminable de restructurations incessantes.

L'ouverture à la concurrence se précise : après l'annonce faite par le gouvernement concernant l'ouverture à la concurrence des TET, c'est la région PACA qui annonce la mise en concurrence sur 1/3 de ses lignes avec notamment Marseille/Nice. C'est au tour de la région Grand Est d'annoncer l'ouverture à concurrence sur les lignes Strasbourg/Sélestat et Strasbourg/St Dié dans un premier temps. **L'étau se resserre, les cheminots vont être en première ligne.**

Dans le même temps, l'Entreprise ouvre en 2019 un nouveau chantier concernant le nouveau contrat social d'entreprise obligatoire depuis la loi de juin 2018. Ce travail, Ô combien explosif, va revoir l'ensemble des dispositions qui aujourd'hui faisaient notre statut. Ce nouveau contrat social viendra se substituer, à partir du 1er janvier 2020, aux embauches au statut ou au RH0254. **Le syndicat National des conducteurs de trains FGAAC-CFDT devra peser sur les négociations et ce afin de maintenir un haut niveau social dans l'entreprise.**

Le dialogue social dans l'entreprise est difficile, la mise en place des CSE à la place des CE, DP et CHSCT se passe mal. Moins de proximité, c'est ajouter une difficulté supplémentaire concernant le dialogue social. Ce premier semestre va se tenir la NAO : le syndicat FGAAC-CFDT va porter ses nombreuses revendications mais avant cela il veut voir régler le contentieux concernant **la position 20 et l'obtention d'un véritable 13ème mois.** En effet, les conducteurs de trains méritent par-dessus tout ces deux mesures. Nous les porterons comme depuis déjà plusieurs années. L'entreprise doit reconnaître ses conducteurs de trains, les attirer et surtout les fidéliser. En ce sens nous transmettrons à l'Entreprise nos nombreuses revendications. A l'aube de l'ouverture à la concurrence, les conducteurs de trains sauront tirer parti de chaque opportunité et, à n'en pas douter, elles seront nombreuses.

**Alors, Messieurs de la Direction de la SNCF, écoutez le syndicat professionnel des conducteurs de trains FGAAC-CFDT et donnez sans plus attendre à vos conducteurs des raisons de rester dans l'Entreprise.**

# NÉGOCIATIONS DE BRANCHE



Par Pascal COUTURIER

## POINT D'ÉTAPE SUR L'AGENDA S

### Négociation de la Convention collective du ferroviaire : où en sommes nous ?

À l'issue des négociations et de la signature de l'accord de branche de la CCN relatif à la formation professionnelle le 6 juin 2017, l'agenda social de branche comportait encore trois thèmes de négociations : Classifications/rémunérations, Prévoyance, Droit Syndical.

Cet agenda de principe a été très fortement remodelé suite à la promulgation le 27 juin 2018 de la loi « Pour un Nouveau Pacte Ferroviaire ».

### **U**n rapport d'exigence élevé dans la négociation

La CFDT et son Syndicat National FGAAC-CFDT ont revendiqué et obtenu à l'issue du conflit du printemps (NDLR table ronde du 15 juin dernier) dernier un protocole tripartite signé (Etat, Patronat, Organisations Syndicales) permettant de cadrer les enjeux et les thèmes de la négociation de branche.

Lors de cette même Table Ronde, un calendrier prévisionnel des négociations sociales au sein de la branche ferroviaire a été élaboré. Cet agenda social remanié est composé de trois contenus :

- l'agenda social de branche initial,
- les thèmes de négociations confiées à la branche par le législateur,
- les thèmes supplémentaires qui ont été actés lors de la Table Ronde tripartite du 15 juin.

### **Thèmes de négociations issus de l'agenda social initial :**

#### Volet classifications/rémunérations :

Les négociations de l'accord relatif aux classifications/rémunérations de branche ont débuté en septembre 2017 pour être suspendues en mars 2018 en raison du conflit. Elles ont repris depuis le mois de juillet 2018 mais avancent très lentement en raison de difficultés évidentes côté patronal à construire son mandat.

La CFDT et son Syndicat National FGAAC-CFDT ont très largement rappelé leur volonté de doter les cheminots de la branche d'un système de classification des emplois lisible, juste et équitable associé à des rémunérations minimales de branche attractives et valorisantes intégrant une notion de parcours métier et prenant en compte une ancienneté de branche.

La CFDT et son Syndicat National FGAAC-CFDT ont transmis durant les négociations une partie du projet d'accord qu'elle a construit. Ce projet comporte des droits nouveaux pour les salariés de la branche comme un treizième mois conventionnel, une prise en compte de l'ancienneté de branche, une prime de vacances conventionnelle, une juste rémunération du travail le dimanche et les jours fériés...

#### Volet Prévoyance :

Compte tenu des spécificités des métiers ferroviaires dont une partie nécessite des habilitations métiers particulières et comporte une pénibilité avérée, la protection sociale revêt une importance particulière et comporte un enjeu de cohésion sociale très fort pour la branche ferroviaire,

La CFDT et son Syndicat National FGAAC-CFDT revendiquent que les salariés de la branche puissent bénéficier d'une protection sociale de haut niveau qui se décline en 2 volets :

- Un régime spécial d'assurance

maladie de base porté par la Caisse de Prévoyance et de Retraite du personnel de la SNCF (CPRP) ;

- Un régime complémentaire obligatoire pour la prévoyance et la santé qui pourrait être couvert par la CPRP dans le respect d'une clause de recommandation issue du paritarisme de branche.

Cette mesure nécessite de rénover le périmètre et les missions de la CPRP en lui donnant de nouvelles perspectives et une pérennité sur les activités de prévoyance et d'assurance maladie. Cela permettrait également de donner à la branche une cohésion plus forte autour de la protection sociale.

La mise en place d'une étude conduite par différents corps d'Inspection (IGF, IGAS, CGEDD) avait été entérinée lors de la Table Ronde Tripartite du 15 juin 2018. La lettre de mission de cette étude a été signée le 1er février par la Ministre des Affaires Sociales et la Ministre des Transports.

Les conclusions de cette étude sont désormais attendues pour fin mars et il sera nécessaire de peser au cours du premier semestre 2019 sur les décisions à venir en faveur du maintien et de l'extension du rôle de la CPRP, décision sur l'extension du périmètre de la caisse et négociation du nouveau régime complémentaire de branche.

## A SOCIAL DE LA BRANCHE FERROVIAIRE :

### Volet Droit Syndical :

La CFDT et son Syndicat National FGAAC-CFDT considère qu'économique et social dont les deux pierres angulaires de la bonne santé d'une entreprise. Il est donc indispensable de promouvoir le dialogue social au sein de la branche ferroviaire.

Ce dialogue social s'appuie notamment, sur une meilleure connaissance du rôle des représentants du personnel, sur une mise à disposition de moyens leur permettant d'exercer leur mandat dans des conditions satisfaisantes, sur un dispositif de gestion de leurs compétences et de leur évolution professionnelle.

### **Thèmes de négociations confiées par le législateur à la branche :**

La loi prévoit que la branche ferroviaire engage les négociations de deux accords:

- ➔ le premier sur les modalités de transfert des personnels dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la loi,
- ➔ le second sur les garanties autres que celles prévues par la loi et dont continueraient à bénéficier les salariés transférés.

### **L'échec des négociations du transfert du personnel**

Les négociations de l'accord relatif aux modalités de transfert des personnels engagées en septembre 2018 se sont finalement achevées par un échec en décembre dernier. Malgré la prise en compte de plusieurs revendications et propositions issues directement du contre-projet d'accord transmis par la CFDT et son Syndicat National FGAAC-CFDT, les conditions n'étaient pas réunies pour signer cet accord que seule l'UNSA a validé compte-tenu de plusieurs éléments :

- ➔ l'extension possible et non couverte par la loi du champ de la sous-traitance au sein de l'entreprise

cessionnaire, qui conduirait à de potentiels transferts en second rang, laisse émerger un risque majeur de contournement de cet accord et plus largement de notre CCN et des garanties inscrites dans la loi,

- ➔ le refus de la mise en place d'une nécessaire période transitoire de cinq ans à partir du premier changement d'attributaire durant laquelle les transferts seraient exclusivement effectués sur la base du volontariat et qui permettrait une application progressive du dispositif laissant notamment le temps de stabiliser le cadre social de la branche ferroviaire,
- ➔ la prédominance du taux d'affectation qui conduit à une priorisation de ce critère aux dépens des critères sociaux.

En cas d'échec des négociations, la loi prévoit qu'un décret supplétif fixant ces modalités sera promulgué par l'Etat dans un délai de neuf mois suivant la promulgation de la loi ce qui nous emmène au 27 mars 2019.

Concernant plus spécifiquement les négociations de l'accord relatif aux autres garanties dont bénéficieraient les salariés transférés, celles-ci n'ont encore pas débuté. La loi a fixé un délai de dix huit mois à compter de sa promulgation pour parvenir à un accord. A noter que dans le cas contraire, le législateur n'a prévu aucun dispositif supplétif.

Le contenu de cet accord sera extrêmement protéiforme et emportera de nombreuses thématiques comme l'accès au logement, l'action sociale, les facilités de circulation... La CFDT et son Syndicat National FGAAC-CFDT ont d'ores déjà fait connaître au patronat et aux pouvoirs publics son niveau d'exigence pour chacune d'entre elles.

### **Thèmes de négociations actés lors de la Table Ronde tripartite du 15 juin 2018 :**

#### Extension du champ de la CCN :

La démarche engagée par les pouvoirs

publics visant à réduire le nombre de branches et à favoriser leur regroupement concerne notamment les branches de la restauration ferroviaire, de la maintenance ferroviaire et des VFIL (Voies Ferrées d'Intérêt Local) qui seraient regroupées avec les activités de transports ferroviaires.

Lors de la Table Ronde du 15 juin, il a été acté que ce processus serait engagé au moment où les négociations des différents chapitres de la CCN auront été achevés.

#### Autres engagements entérinés lors de la Table Ronde Tripartite :

Certains engagements repris dans le relevé de conclusions de la Table Ronde du 15 juin ont pleinement vocation à être transposés au sein d'un accord de branche spécifique.

C'est le cas notamment de la solidarité de branche et la sécurisation des parcours professionnels pour lesquelles la CFDT et son Syndicat National FGAAC-CFDT revendiquent un chapitre spécifique qui assure qu'un salarié dont le poste a été supprimé, ou doit être supprimé à un horizon prévisible, se voit proposer tout poste correspondant à sa qualification au sein de la branche, dans le même bassin d'emploi, ou à défaut dans d'autres bassins d'emploi.

Cet accord doit également être un instrument de sécurisation de la mobilité et des parcours professionnels. Il s'agit clairement d'un enjeu majeur.

Plusieurs éléments exogènes issus d'évolutions législatives parallèles sont venus également percuter notre agenda social de branche. Il s'agit à titre d'exemple des nouvelles dispositions contenues dans la loi « Pour la liberté de choisir son avenir professionnel » promulguée le 5 septembre 2018 qui vont nous imposer de revenir sur le contenu de notre accord de branche relatif à la formation professionnelle.



Par Olivier BOISSOU

## AGENDA SOCIAL SNCF

L'Agenda social 2019 à l'initiative de la Direction d'entreprise a été arrêté. Le gros des travaux pour cette année va se focaliser sur le nouveau pacte social. Ce nouveau pacte social a été fixé par la loi du 27 juin 2018 que nous avons largement combattue.

Les travaux concernant ce sujet seront:

Un accord de méthode relatif à SNCF 2020 et pour le nouveau pacte social, une concertation sur le passage des épics en SA, sur les éléments du contrat de travail, sur la transposition des travaux de la convention collective concernant la classification et la rémunération, la protection sociale.

Des travaux seront également engagés sur la négociation d'un accord salarial, la création d'une mutuelle pour le personnel au statut, la renégociation de deux accords : Accord logement, Accord mixité, la RSE dans le groupe et enfin sur les conditions du dialogue social.

Comme chacun peut le constater, c'est une année extrêmement chargée avec des dossiers très importants.

**Pour la CFDT, il manque dans cet agenda social plusieurs dossiers que nous aurions voulu ouvrir**, en premier lieu la Gestion Prévisionnelle de l'Emploi et des Compétences (GPEC), qui nous aurait permis, dans ce monde en perpétuelles évolutions et restructurations, de mettre l'humain au centre des débats.

L'emploi est aussi absent de ces grands enjeux ; nous devons avoir plus de lisibilité sur l'avenir et le devenir des cheminots et plus particulièrement des conducteurs de trains. Un point absent également de ce plan 2019, la Qualité de Vie au Travail (QVT). Quand nous savons que les cheminots sont en souffrance quotidienne

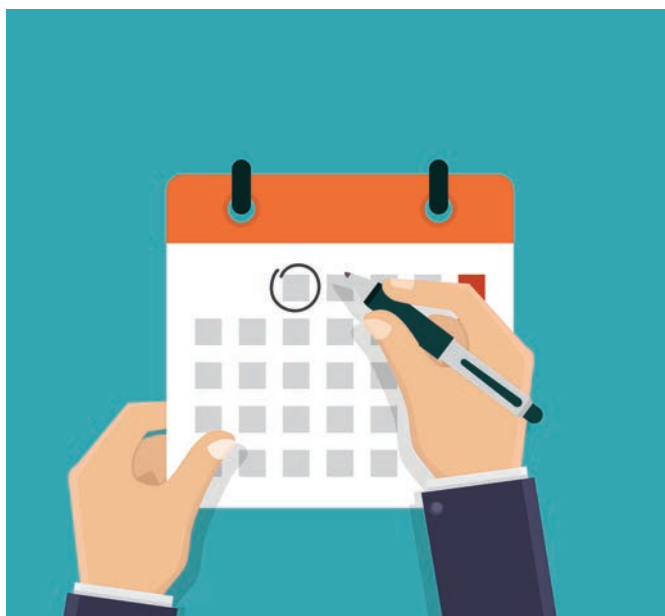
sur leur poste de travail soit par manque d'effectif, soit par la dégradation des roulements, nous nous inquiétons des suites pour les agents. Il aurait été fort à propos d'intégrer ce dossier dans l'agenda social, il n'en est malheureusement rien...

Comme vous l'avez bien compris, **2019 sera l'année des négociations du nouveau pacte social des cheminots**. Avec la fin de l'embauche au statut, au 1er janvier 2020, bon nombre de dossiers vont être à négocier. Un dossier brûlant : quel avenir concernant le fret ?

Les discussions concernant les nouveaux contrats de travail qui remplaceront les statutaires mais aussi les contractuels (RH 254) existants vont être une négociation très difficile. La classification et la rémunération vont être également un moment de forte négociation, sachant que notre système d'avancement « automatique » est dans l'œil du viseur. Le mécanisme des notations devra être re-débatu : en effet comme il n'y aura plus d'embauche au statut, comment alimenter les positions existantes aujourd'hui ?

Comme vous pouvez le constater le sujet majeur de la négociation de ce nouveau pacte social va être déterminant à plus d'un titre. Il devra préserver les cheminots déjà présents dans l'Entreprise, statutaires ou contractuels, il devra être attractif pour pouvoir attirer de nouveaux cheminots qui à, l'heure de la concurrence, auront le choix et surtout, il devra être persuasif pour pouvoir fidéliser un personnel qui sera lui aussi tenté d'aller à la concurrence.

Un très gros dossier dans lequel nous devons être force de propositions pour que l'intérêt des conducteurs de trains soit préservé. L'ensemble de la structure FGAAC-CFDT devra participer.





Par Nicolas DARDILHAC

## ACCÉLÉRATION DE LA GESTION PAR ACTIVITÉ CHEZ SNCF MOBILITÉ

C'est au cours de la deuxième phase de son Projet Industriel qui couvre la période 2000-2002 que la SNCF pense à modifier l'organisation de l'entreprise ferroviaire, le but étant la mise en place progressive de la gestion par activités. L'objectif annoncé est clair : rendre la SNCF plus proche des besoins des clients en leur offrant un meilleur service. D'où la nécessité, selon elle, de responsabiliser tous les échelons de l'entreprise.

**P**our cela, chaque activité devait piloter sa propre production, définir sa politique commerciale, ses normes de qualité et de sécurité, ses coûts ainsi que ses ressources humaines.

**Mais aussi atteindre des objectifs de résultat fixés par la direction de l'entreprise.**

Sept activités étaient ainsi identifiées : Grandes Lignes, Trains Express Régionaux, Transilien, Fret, Sernam, Infrastructures et Gares, cette dernière entité venait d'ailleurs d'être créée.

**Depuis une petite vingtaine d'année, de nombreuses choses ont évolué.**

En effet, SNCF Mobilité qui s'occupe de l'exploitation des trains de voyageurs qui regroupe désormais Intercités, Ouigo, TER, INOUI et Transilien ainsi que Fret SNCF pour la partie marchandises a enclenché la marche forcée.

**Les premiers assauts dus à l'ouverture à la concurrence se sont fait ressentir chez Fret SNCF dès 2008.**

Ce graal de l'équilibre financier est essentiellement porté par la réduction des effectifs : **15000 agents en 2008, 5500 début 2019.**

Le sujet de la recapitalisation et de l'autonomie de Fret SNCF est évoqué le 16 Avril 2018 par le 1er ministre avec en ligne de mire : **LA FILIALISATION !**

Chez TER, depuis l'arrivée de Franck Lacroix à la direction générale, les régions sont rentrées dans une nouvelle dimension sur fond d'ouverture à la concurrence et de négociations avec les autorités organisatrices régionales.

Cela a commencé par la mise en place des ESV, ou dans certaines régions des ETSV. Le but est de se séparer de l'activité voyage et beaucoup de régions ont profité de cette mise en œuvre pour séparer les unités opérationnelles voyage de l'activité TER.

Depuis 2018, les régions ont commencé la mise en œuvre d'une phase 2 de ce projet CAP TER. **L'objectif étant pour 2020, la création d'un établissement unique régional piloté par un super directeur d'établissement qui est aussi le directeur régional.** Ce « super DET » dispose d'un appui au niveau régional : la business unit.

Voyage a également scindé son activité en plusieurs axes, l'Est, le Sud-Est, le Nord et l'Atlantique, avec différents modèles d'établissements. Le « cinquième axe » est OUIGO avec un maillage national.

Transilien suit désormais le même modèle avec le rattachement de certaines UP à des lignes identifiées telles que CREIL sur Paris Sud-Est pour la ligne D.

**Ces nouvelles évolutions ne seront pas sans conséquences pour les agents.**

### ALORS STOP ou ENCORE

Avec cette nouvelle organisation de l'entreprise comment ne pas s'inquiéter pour l'avenir ?

**Comment seront organisés les services RH, l'encadrement, le suivi ?**

La Direction Métier Traction gardera-t-elle assez de poids pour influencer positivement sur les évolutions à venir ?

En intégrant ainsi les UP dans des Etablissements Multi Services, nous craignons une dilution des compétences Traction, notamment sur les problématiques de veilles réglementaires ?

Comment seront effectués les recrutements ? Par activité, par axe, par DTL, par ligne Transilien ?

**Comment pourra-t-on garantir un parcours professionnel valorisant pour les agents ?**

**En réduisant ainsi les compétences, qu'elles soient lignes, engins ou systèmes, ne risquons nous pas de déqualifier le métier de conducteur ?**

# Autorisation de départ



Par Pascal COUTURIER

Les dispositions réglementaires définissant le processus de départ des trains vont évoluer de manière très significative à partir du 15 décembre 2019.

## LES RÉGLES VONT CHANGER

Plusieurs changements sont en effet intervenus dans la réglementation au cours des dernières années dont celles introduites par l'arrêté ministériel du 19 mars 2012 fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation technique de sécurité et d'interopérabilité applicables sur le réseau ferré national. Cet arrêté fixe et clarifie les responsabilités incombant au Gestionnaire d'Infrastructure (GI) et aux Entreprises Ferroviaires (EF) exploitantes du réseau.

L'EPSF (Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire) a lancé et piloté en 2015 un processus d'échanges et d'études qui a abouti en juillet 2018 à la publication de deux documents :

- ➔ une version 2 de la recommandation de l'EPSF RC A-B 2C N°2 (OP00845) traitant du processus «départ des trains» dans son intégralité et définissant les obligations relevant du GI et de l'exploitant.
- ➔ un document d'exploitation de SNCF Réseau (OP00603).

A partir du 15 décembre 2019 la notion d'autorisation de départ telle que définie au travers de milliers de textes réglementaires et plus particulièrement dans le Chapitre 2 de l'OP00462 (Ex S2C) disparaîtra.

### Rappel de ce que prévoit l'art 87 de l'arrêté du 19 mars 2012 :

« Pour mettre en mouvement son train, le conducteur doit avoir l'assurance que :

a) Les conditions relatives à la préparation du train prévues au chapitre II du présent titre sont remplies et ont été vérifiées ;

b) Le service du train est terminé et en particulier, pour les services de transport de voyageurs, les opérations de montée et descente des voyageurs et de vérification de la fermeture des portes ;

c) Il est l'heure du départ et rien ne s'oppose à son départ ;

d) Les conditions relatives à la circulation du train sont remplies dans le respect de la documentation d'exploitation, en fonction des équipements d'infrastructure mis à disposition et des personnels de chaque exploitant ferroviaire habilités aux tâches essentielles pour la sécurité.

Préalablement à la mise en mouvement d'un train, tous les personnels concernés doivent être en possession des ordres ou informations nécessaires ».

- ➔ Les EF exploitantes sont responsables des trois premières conditions (train prêt à l'expédition, service train terminé et départ à l'heure).
- ➔ L'AuM (Autorisation de Mouvement) incombe quant à elle à SNCF Réseau.

### AUTORISATION DE MOUVEMENT

RÈGLES GÉNÉRALES :

Le départ d'un train ne pourra être effectué par l'EF exploitante que lorsqu'elle aura obtenu l'assurance que les conditions d'accès à l'infrastructure sont bien remplies. Cette assurance pourra être obtenue :

- ➔ en présence d'une signalisation autorisant la mise en mouvement, par l'ouverture de celle-ci
- ➔ en l'absence d'une telle signalisation par une autorisation donnée par SNCF Réseau dans les conditions prévues par la

réglementation ou la CLE (Consigne Locale d'Exploitation).

MODALITÉS DE TRANSMISSION DE L'AuM :

L'AuM sera transmise au conducteur :

- ➔ par la signalisation,
- ➔ par un signal à main,
- ➔ par un ordre écrit ou une dépêche,
- ➔ verbalement (radio, téléphone...),
- ➔ par une mention dans les documents horaires,
- ➔ par un autre moyen défini dans la CLE.

**Au départ de l'Etablissement d'origine, l'AuM pourra être transmise par la signalisation :**

- ➔ soit par l'ouverture du signal de sortie si celui-ci est visible et propre à la voie du train,
- ➔ soit par l'ouverture du signal de groupe si le train part d'un faisceau de voies convergentes munies de TLC ou si le signal de groupe est muni d'un TIP.

Si le signal n'est pas visible depuis la cabine de conduite, le conducteur demandera l'autorisation verbale de mise en mouvement au SGC (Service chargé de la Gestion des Circulations). La CLE pourra également définir certains cas de figure où le conducteur pourra s'avancer de lui-même vers le signal devant lui donner l'AuM. Dans les deux cas, le conducteur devra circuler en marche à vue pour s'approcher du signal et pouvoir observer ses indications.

**Départ de l'Etablissement d'origine avec AuM non transmise par la signalisation : Si l'AuM ne peut être transmise par la**

## signalisation, elle sera transmise au conducteur :

- ➔ par un signal à main qui ne pourra être utilisé que par SNCF Réseau,
- ➔ par écrit ou par dépêche,
- ➔ verbalement par téléphone sur les voies dont le signal comporte un VAT ou une plaque DD qui signifiera à partir du 15 décembre 2019 « demande d'autorisation de mouvement » ou alors par la RST sur les lignes équipées GSM-R ou bien encore par un agent présent sur place suivant les dispositions reprises dans la CLE.
- ➔ par un autre moyen repris dans la CLE.

## Départ après un arrêt :

SUR VOIE PRINCIPALE, DANS UNE GARE OUVERTE AU SERVICE, L'AuM EST TRANSMISE :

- ➔ par l'ouverture du signal de sortie si celui-ci est visible depuis la cabine de conduite et propre à la voie
- ➔ par le SGC si le signal de sortie n'est pas visible ou absent sauf si l'AuM est délivrée par la mention suivante dans la CLE : dans les établissements suivants..., le conducteur est autorisé à se mettre en mouvement lorsque toutes les dispositions incombant à l'exploitant sont remplies : ..... ».
- ➔ par l'agent circulation si le signal concerne plusieurs voies.

SUR VOIE PRINCIPALE, DANS UNE GARE FERMÉE AU SERVICE OU DANS UN ÉTABLISSEMENT PLEINE LIGNE (ETPL), L'AuM EST TRANSMISE :

- ➔ sauf avis contraire du SGC ou disposition particulière prévue dans la CLE, la mention PL dans les documents horaires constitue l'AuM.

SUR VOIE DE SERVICE, L'AuM EST TRANSMISE DE LA MÊME MANIÈRE QUE DANS L'ÉTABLISSEMENT D'ORIGINE.

## CONSEQUENCES DE CES ÉVOLUTIONS RÉGLEMENTAIRES

Les conséquences d'une telle révolution sont vastes et vont nécessiter des modifications importantes sur les installations fixes (dépose des plaques mi-blanches mi-vertes, dépose des TLC, des VAT, des

plaques DD, ...) ainsi que des réécritures sur plusieurs milliers de documents réglementaires (RT, Fiches horaires, CLE, référentiels métiers, Consignes Locales Opérationnelles...).

## ENJEUX DE CES ÉVOLUTIONS RÉGLEMENTAIRES

### Un transfert de responsabilité des agents en gare vers les conducteurs !

Au delà des aspects purement techniques et réglementaires qui les motivent et l'impossibilité d'y déroger, ces évolutions du processus de départ des trains sont évidemment une opportunité qui s'offre aux activités de pouvoir procéder à de nouveaux gains de productivité.

La disparition de l'autorisation de départ telle que nous la connaissions comporte en effet un risque non négligeable de transfert de responsabilité et d'une partie des missions des agents en gare vers les conducteurs. Le départ des trains est en effet une tâche très importante pour les agents d'Escale et ces évolutions réglementaires viennent percuter de nombreuses modifications des cadres d'organisation qui se traduisent par une diminution drastique des effectifs en gare. La Direction n'a laissé filtrer que très peu d'informations sur le volet emploi implicitement lié à ces évolutions réglementaires et se concentre pour l'instant sur les modalités et le calendrier de la mise en application du nouveau processus de départ des trains.

### Pour autant, la FGAAC-CFDT considère que de nombreuses configurations nécessiteront de conserver un agent sédentaire en charge de donner l'AuM si on souhaite maintenir un haut niveau de sécurité :

- ➔ gares de voie unique ou de section de ligne à une voie banalisée,
- ➔ gares en courbe,
- ➔ gares non prévues pour accueillir de très larges flux de voyageurs...

**Une demande d'audience spécifique a donc été déposée à la DGS afin d'aborder ce dossier dans ses multiples aspects et enjeux.** L'un des objectifs ciblés est bien

évidemment de rappeler que la sécurité des circulations ne saurait être abordée par le prisme de rentabilité économique. Sur ce point, il semble impératif de cadrer les attentes des activités.

### Des évolutions qui ne seront pas anodines pour les conducteurs et pour le management de la sécurité :

Indépendamment des questions liées à l'emploi, ces évolutions réglementaires vont s'effectuer à grande échelle et dans un calendrier très resserré. Elles vont de plus imposer un imposant volume de modifications des référentiels sécurité et métier qui nécessitera une très forte mobilisation managériale.

### Elles vont également augmenter les risques d'événements sécurité notamment de FSA (Franchissement de Signaux d'Arrêt) car les conducteurs vont devoir appliquer de nouvelles procédures qui marquent une rupture profonde par rapport à ce qu'ils ont appris et pratiqué durant leur carrière.

L'environnement dans lequel ils évolueront à partir du 15 décembre 2019 va également être source de confusion en raison notamment d'un calendrier qui ne permettra pas de déposer certaines installations de signalisation à temps.

Cette augmentation potentielle des risques d'erreur doit être prise en compte par l'entreprise et **un changement de cette ampleur ne pourra se résumer à une présentation abordée en fin d'une journée de formation.** De nombreux sujets comme l'évolution des consignes locales d'exploitation devront faire l'objet d'une attention toute particulière.

En terme d'information des représentants du personnel, la Direction présentera ce dossier au CCGPF en avril. Sur ce point, **la FGAAC-CFDT déplore que la Direction ait fait le choix de décomposer les instances issues du Chap 4 du Statut et notamment les CPC (Commissions Professionnelles Centrales) qui auraient permis d'aborder ces évolutions réglementaires en présence de véritables experts métier et sécurité plutôt que dans le flot des CSE.**



Par Olivier BOISSOU

« Négociation obligatoire sur les salaires » : voilà les seuls écrits concernant la rencontre annuelle 2019 qui devra déterminer si l'entreprise va enfin reconnaître le travail des cheminots et plus particulièrement celui des conducteurs de trains.

**A**près 4 ans de vaches maigres, il est grand temps que l'Entreprise redistribue les richesses créées.

En effet, nous arrivons à un carrefour. Comment l'Entreprise compte-t-elle fidéliser son personnel ? En premier lieu son personnel conduite qui aujourd'hui commence à se poser des questions notamment avec l'arrivée prochaine de la concurrence. Le conducteur de trains de la SNCF est sous rémunéré aux vues de ses nombreuses responsabilités et de ses nombreuses contraintes. Jusqu'à présent, l'Entreprise ne se préoccupait pas de cet état de fait de par sa situation de monopole.

**Les barrières sont en train de tomber ; non ! les cheminots et les conducteurs de trains de la SNCF ne sont pas des nantis.** Bien au contraire. Quand nous observons les rémunérations des conducteurs de trains dans les pays européens, le conducteur SNCF français est bon dernier. Ce n'est plus acceptable. C'est pourquoi le Syndicat National professionnel des conducteurs de trains FGAAC-CFDT demande que la Négociation Annuelle concernant les salaires pour l'année 2019 soit une année basée sur deux actions majeures.

La première, un rattrapage de deux injustices flagrantes : nous demandons **l'obtention d'un véritable 13<sup>ème</sup> mois** (comme la grande majorité des cheminots) basé sur la moyenne annuelle de l'addition de l'ensemble des primes de traction de chaque conducteur de l'année A-1.

## AGENDA SOCIAL NAO 2019

Autre injustice flagrante : nous demandons **l'obtention de la position de rémunération 20** (qui aurait dû être avalisée à la NAO de 2014. Pour mémoire, l'UNSA s'y était opposée au motif que les ADC toucheraient plus que les CTT). Cette PR 20 sera bien évidemment mise en place avec un système d'amorçage qui pourrait se concrétiser par : tous les ADC qui ont la PR 19 depuis plus de 4 ans passent automatiquement PR 20 et derrière nous instaurons le système de pourcentage pour passer d'une position à l'autre. C'est ce que revendiquera le Syndicat National FGAAC-CFDT.

La seconde action majeure sera une véritable négociation lors de cette table ronde salaires qui consistera à revendiquer le déblocage de la grille spécifique ADC c'est-à-dire après la 20.

Le Syndicat FGAAC-CFDT portera comme principale revendication le doublement de la prime TGV, la création d'une prime spécifique pour la conduite des trains V200, extension de la prime interopérable ligne B pour les A et D, augmentation de la prime conduite Agent seul, augmentation et extension de la prime Grand Axe, l'intégration des CRTT dans le système des primes de traction, amélioration des conditions de rémunération pour les conducteurs en cas de maladies ou d'inaptitude, ...

Le syndicat national FGAAC-CFDT portera l'ensemble de ces revendications auprès de la direction d'entreprise et trouvera les arguments pour que 2019 soit une année où les conducteurs de trains de la SNCF seront fiers de pouvoir dire que leur Entreprise les reconnaît enfin à leur juste valeur et est prête à mettre les moyens pour les conserver.





Par Wilfrid RUDANT

## LES BELGES DISENT STOP À CAPTRAIN BELGIUM, FILIALE SNCF.

Cap Train Belgium (CTB), filiale de SNCF Logistics en Belgique, s'est vu révoquer son certificat de sécurité par le SSICF (Autorité de sécurité nationale du chemin de fer Belge) pour divers manquements aux certifications et à la sécurité des circulations ferroviaires à compter du 20 février 2019 à 23h59.



Un audit déclenché en octobre 2018 avait pointé plusieurs problèmes dans la gestion de la sécurité ferroviaire notamment des incidents en lien avec la gestion des sous-traitants opérant sur le port d'Anvers. **Le plan d'action proposé par CTB pour y remédier n'a pas convaincu le SSICF.**

Cette décision est fortement préjudiciable pour Fret qui avait tout misé depuis 2017 sur le développement de cette filiale pour produire les trafics en provenance et à destination de la Belgique et plus particulièrement des ports d'Anvers et de Zeebrugge, allant même jusqu'à supprimer le roulement interopérable belge de Lille-Délivrance au profit des conducteurs embauchés par CTB en Juin 2018.

**Par l'expérience de ses adhérents pratiquant cette interopérabilité depuis plus de 20 ans, la FGAAC-CFDT avait prévenu du danger de ce choix de production** et avait depuis plusieurs années demandé que Fret SNCF investisse dans des engins moteurs thermiques ou hybrides

capables d'évoluer sur le port d'Anvers de manière à faire les dessertes portuaires nous-mêmes.

Aujourd'hui, 4 allers-retours Combi-express sont en difficultés pour effectuer les dessertes sur le port d'Anvers, idem pour les trafics Boormalt et MLMC de Charbon-Acier, sans compter les convois interopérables réalisés par les 7 conducteurs CTB pour le compte de Fret.

Fret SNCF n'a pas les moyens (effectifs et engins moteurs) à disposition sur le port pour assurer l'alternative aussi bien sur les dessertes que sur le convoi.

Pourtant, Fret SNCF ne semble pas enclin à remettre CTB sur les rails de la certification et tente plutôt de rattacher les entreprises sous-traitantes (CMI et Rail-Traxx) sous son propre certificat de sécurité pour gérer les dessertes portuaires d'Anvers mais prend néanmoins les précautions d'évaluer les personnels en

place pour minimiser les risques (ces sous-traitants étant en grande partie responsable de la sanction infligée à CTB).

Dans l'attente, la priorité est donnée à la continuité des flux et les conducteurs DFCA assurent l'essentiel au maximum des possibilités avec l'objectif de produire nos contrats, Linéas fournissant également quelques prestations pour Fret.

Les projets de développement de Fret SNCF sur la Belgique sont donc remis en cause alors qu'Anvers est le 2<sup>ème</sup> port européen, principale porte d'entrée européenne grâce au Range nord-européen (le rail du Nord), avec un trafic de containers en pleine expansion.

Pour le convoi France-Belgique, la DF Charbon-Acier a reçu immédiatement les 7 conducteurs CapTrain pour leur proposer une embauche SNCF mais leurs prétentions paraissent inaccessibles pour Fret SNCF tellement **la Belgique se livre à une guerre des salaires et autres avantages pour attirer ces compétences rares que sont les conducteurs de trains.**

Un appel à volontaires pour être formés à la réglementation belge et langue néerlandaise a été lancé mais la réussite passera inmanquablement par un travail sur l'attractivité de ces roulements internationaux qui devra être entrepris par Fret sous peine de voir disparaître ses conducteurs.

# EUROCARGORAIL DB CARGO



Par Manuel MARTINEZ

## ENSEMBLE, NOUS L'AVONS FAIT !

MERCI D'AVOIR CONFIRMÉ LA CFDT COMME PREMIÈRE ORGANISATION SYNDICALE CHEZ ECR !

Avec 36,18 % des suffrages aux dernières élections CSE ECR 2019, le résultat est sans appel dans notre entreprise.

La CFDT améliore sa représentativité de 6.06 % par rapport à 2015.

Ce résultat est le fruit d'un travail d'équipe, un travail engagé toutes ces dernières années pour conserver et améliorer l'avenir des salariés d'EURO CARGO RAIL.

Les nombreux accords de qualité signés, notamment concernant l'organisation du temps de travail, en témoignent.

Un travail parfois effectué dans la douleur lorsque l'entreprise a décidé de se séparer d'une partie de son personnel (PSE).

- ➔ L'équipe CFDT a négocié au mieux les mesures destinées à éviter les licenciements.
- ➔ L'équipe CFDT a négocié au mieux les mesures destinées à faciliter le reclassement.
- ➔ L'équipe CFDT a négocié au mieux les mesures sociales d'accompagnement.
- ➔ L'équipe CFDT porte un dialogue social moderne, constructif et pragmatique, sans populisme et n'hésite pas à utiliser le rapport de force lorsque celui-ci devient malheureusement nécessaire.

Le travail fourni par tous les acteurs de l'équipe en faveur du quotidien des agents est une réalité.

**Les salariés ont maintenu les listes de la CFDT largement en tête.**

Dans le monde ferroviaire en perpétuel mouvement, la CFDT est bien présente et reste incontournable. Les éléments de valeur qui composent notre équipe sont une réelle chance pour notre entreprise.

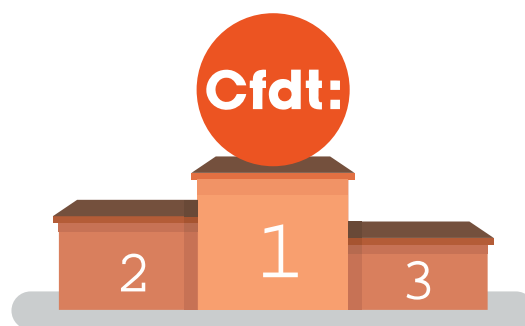
L'ensemble des équipes de la CFDT Cheminots, de la FGAAC-CFDT pour les conducteurs de trains et de la CFDT ECR remercie les salariés qui nous font confiance, et plus particulièrement toutes celles et ceux de notre entreprise, lors des élections importantes qui se sont déroulées du 7 au 12 février 2019.

Le travail continue pour 4 ans encore...

**Nous ne cesserons pas de défendre l'intérêt collectif.**

**Notre engagement sera à la hauteur de vos nombreux suffrages.**

- ➔ 2 élus dans le collège des employés titulaires.
- ➔ 2 élus dans le collège des employés suppléants.
- ➔ 6 élus dans le collège des agents de maîtrise titulaires.
- ➔ 5 élus dans le collège des agents de maîtrise suppléants.
- ➔ 1 élu dans le collège des cadres titulaires.
- ➔ 1 élu dans le collège des cadres suppléants.
- ➔ 17 élus sur 40 dans l'ensemble des collèges.



**11 décembre 2018 : la CFDT devient première organisation syndicale en France, secteur privé et public confondu.**

**Nous vous remercions chaleureusement.**

Voici le tableau comparatif 2015/2019 :

	2015	2019
1 <sup>er</sup> .	Cfdt 30,12%	Cfdt 36,18%
2 <sup>ème</sup> .	Unsa 19,44%	Fo 25,60%
3 <sup>ème</sup> .	Cgt 14,69%	Cftc 12,46%
4 <sup>ème</sup> .	Fo 13,65%	Unsa 11,80%
5 <sup>ème</sup> .	Cftc 12,76%	Cgt 5,80%
6 <sup>ème</sup> .	Cfe-Cgc 5,64%	Sud Rail 4,95%
7 <sup>ème</sup> .	Sud Rail 3,71%	Cfe-Cgc 4,01%

# Régiorail France

## Régiorail France : AVEC 74,78 % DES VOIX, LA CFDT DEVIENT PREMIÈRE ORGANISATION SYNDICALE !

Les candidat.es CFDT tiennent à remercier l'ensemble des salarié.es de Régiorail France, qui par leur vote, ont témoigné leur confiance ainsi que l'adhésion à nos valeurs et à nos engagements..

Les candidat.es CFDT tiennent à remercier l'ensemble des salarié.es de Régiorail France, qui par leur vote, ont témoigné leur confiance ainsi que l'adhésion à nos valeurs et à nos engagements.

La CFDT remercie les salarié.es pour la mobilisation exceptionnelle autour de ces premières élections professionnelles chez Régiorail France. **Avec un taux global de participation à près de 80 %**, vous avez matérialisé votre intérêt à être représenté par une organisation syndicale solide et force de propositions.

**12 ÉLU·E·S CFDT SUR UN TOTAL DE 16. VOUS DÉFENDRE ET VOUS REPRÉSENTER AU QUOTIDIEN**

Avec votre soutien, ce résultat est le fruit de l'écoute et du consensus avec comme seul but la recherche et la mise en place d'une équipe de militants engagés et déterminés, issue de tous les métiers et géographiquement répartie pour vous représenter au mieux. La CFDT travaillera avec tous, dans l'intérêt de tous, afin de vous donner satisfaction et porter vos réclamations et revendications au plus haut niveau. Ceux qui le souhaitent peuvent dès à présent nous solliciter, nous interroger ou encore nous rejoindre et ainsi étoffer nos rangs.

**NOTRE CREDO : PRÉFÉRER LA RECHERCHE DE SOLUTIONS À L'AFFRONTMENT STÉRILE !**

### ET APRÈS ?

La CFDT va désigner un représentant syndical au CSE et un délégué syndical négociateur dans l'entreprise. Ce dernier aura la charge d'informer les adhérent.es, de porter leurs revendications et d'animer l'activité syndicale. Il est l'interlocuteur privilégié de l'employeur lors de la négociation des accords d'entreprise. Il sera assisté d'un.e salarié.e de l'entreprise.

Au regard de la géographie de Régiorail France, la CFDT revendiquera la mise en place de représentant.es de proximité. L'entreprise doit aussi prendre en compte

le bien-être, la santé et la sécurité au travail, c'est pourquoi la CFDT demandera à ouvrir les négociations par la mise en place d'une Commission Santé, Sécurité et Conditions de Travail (SSCT). D'autres sujets seront aussi portés au fil des mois avec l'aide de notre structure CFDT.

**Encore une fois :  
MERCİ DE VOTRE CONFİANCE !**



## La région PACA annonce son ambition d'ouvrir 2 lignes à la concurrence dès 2022.

Le 19 février dernier, le Président de la région PACA a annoncé vouloir ouvrir à la concurrence la ligne TER Marseille-Toulon-Nice dès le service de décembre 2022 et la ligne Nice-Tende en 2024 après avoir vivement critiqué la prestation de la SNCF. **Après l'Etat et sa mise en concurrence des lignes TET Nantes-Bordeaux et Nantes- Lyon, cette annonce pourrait servir de vitrine à la concurrence TER.**

## La région Grand Est quant à elle annonce son intention d'ouvrir à la concurrence deux lots dès 2020.

Un premier lot **Nancy – Vittel – Contrexéville** transféré sur route en 2016 et pour lequel la région souhaite lancer l'avis de pré-information. L'appel d'offres pourrait être publié au 1er semestre 2020 sur un lot mixte comprenant la régénération du réseau, sa maintenance et l'exploitation qui se ferait selon un modèle d'intégration verticale (type Allemagne avec une séparation du reste du réseau).

Un second lot nommé **Bruche-Piémont-Vosges**, représentant 5% de la Convention TER et comprenant différentes lignes ferroviaires dont **Strasbourg/Molsheim/Obernai/Barr/Sélestat** ainsi que **Strasbourg/Molsheim/Saales/Saint Dié** avec le projet de réouvrir la ligne Epinal St Dié. **Ce lots comprend également 9 dessertes routières TER.** La publication de l'appel d'offre pourrait se faire au printemps 2020, avec une attribution au premier semestre 2021 et démarrage de l'exploitation au 1er trimestre 2022. A cela s'ajoute une seconde phase à échéance du 1er janvier 2025 pour les lignes transfrontalières. La région GE annonce vouloir tirer profit de l'ouverture à la concurrence pour refonder l'exploitation de 8 lignes (4 au départ de SG et 4 au départ de MZ).

## Sécurisation des passages à niveau.

Plusieurs études et réflexions sont en cours sur des rappels d'attention complémentaire :

- Gyrophare : positionnement d'un gyrophare au droit du PN en dérangement. Tests réalisés sur la ligne Amiens-Compiègne.
- Rappel d'ordre via les cellules GSM-R : émission d'un signal sonore en cabine de conduite pour les circulations entrant dans une zone dont un PN est en dérangement.

D'autres expérimentations sont prévues pour détecter des obstacles immobiles sur les PN.

## VIGI-EXPRESS : Une utilité pour traquer la végétation.

RESEAU priorise les interventions sur la végétation envahissante le long des voies par l'intermédiaire de « Guichets Uniques régionaux » en mode de fonctionnement depuis début 2019 et alimentés par l'application VIGI-EXPRESS. Les conducteurs sont en 1ère ligne pour signaler via le Bulletin de Service (BS), les endroits où la végétation pourrait altérer la sécurité des circulations et des personnes. Le tamisage des BS permettra la transmission des informations.

## Groupe de Travail National Sirius.

La Direction Traction est convaincue de l'intérêt de ce GT et souhaite poursuivre sous cette forme. Il en est de même pour la continuité du travail mené par les agents des sites et du plateau d'étude Sirius.

## Mémento Digitalisé

Les Activités financent les projets de la Direction Métiers Traction et ont validé récemment la poursuite des travaux. Le Mémento, outil principal d'aide dans notre métier, se dirige vers une dématérialisation partielle.

## DEFIT.

9000 personnes formées à DEFIT. Côté cellule MS, l'accompagnement effectué semble positif. Côté FGAAC-CFDT, nous souhaitons un REX !

## Protecteurs Individuels Contre le Bruit.

- Sont en cours :
- Des tests cabine (sur BB7200 et BB22200) sur la ligne Bordeaux-Marseille.
  - Modification du GRH00827 pour permettre le port de PICB en conduite.
  - Test du port de bouchons avec 3 ADC et 1 CTT.

À réaliser avant d'envisager la dotation : Analyse du bruit sur la décade, travail avec le matériel pour diminuer le bruit à la source, aménagement des GPT...



Par Damien HOUILLIEZ

## Un transport équitable pour l'Europe !

Dans un monde interconnecté, le transport est plus vital que jamais. Tout le monde utilise les transports pour les voyages et le commerce, et des millions d'Européens travaillent dans ce secteur. Mais beaucoup de gens ne connaissent pas les luttes auxquelles les travailleurs du transport peuvent être confrontés dans leur vie quotidienne : horaires de travail excessifs et antisociaux, violence et conditions dangereuses, exploitation et contrats hyper flexibles.

**M**alheureusement, c'est la même histoire partout en Europe.

Les employeurs jouent avec les divisions entre les personnes de différents pays, ce qui fait baisser les salaires et les conditions de travail.

**C'est le dumping social**, et c'est la cause ultime de la plupart des défis auxquels sont confrontés les travailleurs du transport aujourd'hui.

Le marché unique de l'UE a été un grand succès dans la création de richesses, mais les bénéfices n'ont pas été équitablement partagés.

Les décideurs politiques nationaux et européens ont fermé les yeux sur le dumping social, l'exploitation et la concurrence déloyale qui ont porté un coup dur aux emplois, aux salaires et aux conditions de travail des travailleurs.

La campagne pour les élections Européennes bat son plein et nous devons interpellier les candidats pour leur suggérer un salaire minimum en Europe dans le monde du transport ferroviaire et soutenir le principe selon lequel « à travail égal mérite un salaire égal ».

Nous devons réagir et la seule réponse est la solidarité. Les travailleurs et leurs syndicats doivent se mobiliser, au-delà des frontières et des professions, pour

défendre une vision positive du travail dans les transports en Europe. C'est pourquoi la **Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF)** mène la campagne **Fair Transport contre le dumping social**.

Si nous travaillons ensemble, nous pouvons faire beaucoup : **plus de 100 actions dans 18 pays!** Nous nous retrouverons une fois de plus pour une énorme semaine finale du 22 au 27 mars. **Les syndicats, du cercle polaire à la mer Méditerranée, organiseront des actions coordonnées dont une action le 26 mars devant le parlement Européen à Strasbourg.** Des milliers de travailleurs se rendront ensuite à Bruxelles le 27 mars pour une énorme



manifestation. Un seul mot d'ordre :

**Un transport équitable pour l'Europe !**



Pascal Descamps  
Secrétaire National

## ÉDITO

# RECONNAITRE LES RETRAITÉS

**D**epuis quelques semaines, pour ne pas dire quelques mois, les retraités sont au cœur de nombreuses discussions.

Bien souvent en grand nombre lors des manifestations hebdomadaires, leur revendication sur leur pouvoir d'achat commence à être entendue au plus haut niveau de l'état.

Bien entendu, à quelques semaines du scrutin européen, nos dirigeants ne peuvent pas se permettre de perdre des milliers de voix lors de cette consultation.

Certaines têtes pensantes laissent croire que les séniors (comme on nous appelle) sont plutôt des privilégiés et coûtent chers à la société.

Si ces personnes bien pensantes regardaient autour d'elles, elles s'apercevraient que les retraités, hommes et femmes, participent à l'œuvre collective de la vie, d'une façon ou d'une autre.

Beaucoup pensent encore que le mot « retraite » rime avec « inactivité ».

La plupart des retraités ont une activité, qu'elle soit physique, culturelle ou associative.

**Nombreuses sont les communes qui peuvent maintenir des associations grâce au bénévolat de leurs anciens.**

Combien de grands parents s'occupent de leurs petits-enfants car le nombre de crèche n'est pas en adéquation avec la demande ? Combien de retraités s'occupent de leurs parents très âgés car les structures ne sont pas assez nombreuses pour les accueillir et sont bien souvent inabordables financièrement ?

À travers ces deux ou trois exemples, on s'aperçoit que les retraités ont toute leur place dans notre société et qu'ils participent activement au développement et à l'économie de notre pays.

**Quel que soit leur âge, les retraités constituent un potentiel d'activités et d'emplois importants.**

C'est ce que l'on appelle « la silver économie » (une « économie » transversale qui trouve des déclinaisons dans de nombreux

marchés, pour ne pas dire tous les marchés !)

Depuis quelques jours, des élus évoquent la possibilité de revenir sur le mode de calcul concernant la revalorisation des pensions. Ce nouveau calcul serait basé sur l'inflation.

On ne pourrait que s'en réjouir, car cela serait plus juste, sauf que cette proposition ne concernerait que les basses pensions, inférieures à 1200 €...

Quid des autres pensionnés ? Seraient-ils les privilégiés parmi les retraités ? Participeraient-ils moins à l'économie que les autres ?... Une fois de plus, des catégories sont mises en place entre les personnes d'une même fonction.

Déjà, les retraités avaient été exclus des compensations pour la CSG avant qu'une partie de ces derniers soit remboursés en juin prochain.

**Ces méthodes sont discriminatoires !**

La devise « diviser pour mieux régner » n'a jamais été aussi exacte qu'à l'heure actuelle.

Pour le bureau de l'UNR FGAAC, si le mode de calcul de la revalorisation des pensions évolue dans le bon sens, il est évident que tous les retraités doivent en bénéficier.

**L'UNR FGAAC va interpeller le ministère sur ce sujet.**

**Il n'y a pas deux ou trois catégories de retraités,  
Il n'y a que des retraités.**

**Agence Famille**  
N° vert : 08 09 40 01 10

**RAPPEL POUR LES COTISATIONS**  
Pensez à votre cotisation 2019 à 38€  
(19€ pour les veuves)

**avant la fin du premier semestre**

## Suppléments de rémunération pour les actifs mais également pour les retraités.

Lors de la réforme des retraites de 2007 la FGAAC seule a obtenu des mesures spécifiques pour les ADC et les ex-ADC au niveau de la rémunération dans le relevé de décision du 9/11/2007.

Il semblerait que quelques établissements n'aient pas appliqué correctement ces mesures du RH925 et pénalisent financièrement les agents actifs mais également des retraités partis avec une pension calculée sans tenir compte de ces mesures.

### Mesure à vérifier :

Attribution d'un complément de rémunération de 2,5% 6 mois avant l'âge auquel s'annule la décote (âge pivot dans la majorité des cas) du traitement, de l'indemnité de résidence et de la VMT. Cette mesure se traduit sur la fiche de paie par des lignes intitulées supplément de rémunération part traitement, supplément de rémunération part prime de travail et supplément de rémunération indemnité de résidence. Idem sur la PFA.

**Il faut donc vérifier vos fiches de paies actuelles pour les actifs et celles avant votre départ pour les retraités et donc si ces intitulés n'apparaissent pas, n'hésitez pas à nous contacter.**

La réforme de 2017 a progressivement augmenté l'âge à partir duquel ces suppléments sont applicables (notamment l'âge pivot). Vérifiez auprès de vos responsables syndicaux votre situation.

### Autre mesure à vérifier :

A compter du 1er juillet 2008, attribution d'une majoration salariale complémentaire de 0,5% du traitement par semestre effectué à partir de l'âge d'ouverture des droits à la retraite (50 ans à 52 ans selon les dates de naissance) dans la limite de 5 semestres.

Thierry DAVID

## INFOS UNR IMPORTANT !

TOUS les courriers pour l'UNR (chèque de cotisation ou autres) doivent être envoyés : FGAAC-CFDT 20 rue Lucien Sampaix 75010 PARIS **et non à PLEYEL**

## COTISATIONS

**Dernier Rappel pour 2018 :  
37€ (18€ pour les veuves)**

## Action Sociale

N° vert : 08 00 20 66 30

Internet : [action.sociale@sncf.fr](mailto:action.sociale@sncf.fr)

## Avis de permanence

### Permanences UNR au siège de la FGAAC-CFDT :

Les 1<sup>er</sup> et 3<sup>ème</sup> mardis de chaque mois sauf jours fériés

**UNR@fgaac.org / 01 76 58 12 32**

### UNR de TOURS :

Date des permanences de l'UNR Centre  
Jeudi 16/5, 12/09, 12/12/2019 à 10h repas  
en commun à 12h30 - au Local FGAAC  
Rue Blaise Pascal 37000 Tours  
Patrick GOUGEON 06 29 69 59 56

### UNR d'Auvergne Rhône-Alpes :

1<sup>er</sup> vendredi chaque mois : 05/04 et  
03/05/2019. Dépôt Ambérieu 9h30  
Gérald FRESSE 06 83 57 85 49

### UNR Nouvelle-Aquitaine :

14/05/2019 au local syndical FGAAC-  
CFDT à Bordeaux  
Benoit PASTOR 06 29 14 03 73

### UNR Île-de-France :

02/04/2019 à 9h30  
Au local du CE de Montparnasse 4<sup>ème</sup>  
étage 1 rue George Duhamel 75015 Paris  
Jean-Pierre Rossell 06 77 87 28 72

### UNR Midi-Pyrénées :

Vendredi 5 avril à 9h30  
Vendredi 15 novembre à 9h30  
Salle n°2 du CER 9 rue Marengo à  
Toulouse.

Jean-Louis Immery 06 46 49 67 02

### UNR Pays de Loire :

Mardi 26 février à 10h  
Local FGAAC-CFDT 27 boulevard  
Stalingrad 44000 Nantes  
Gérard CHOISNET 06 80 10 96 71

## CEUX QUI NOUS QUITTENT

C'est avec beaucoup de tristesse que nous avons appris le décès de 3 de nos adhérents UNR :

**LUCIEN CHABRET** décédé en septembre 2018 de la région AUVERGNE RHONE ALPES de l'établissement de Nevers dans sa 85<sup>ème</sup> année.

**Paul LELEU** décédé en juillet 2018 de la région des HAUTS DE FRANCE de l'établissement de Dunkerque dans sa 68<sup>ème</sup> année.

**Georges THOMIN** décédé en juillet 2018 de la région ILE DE FRANCE de l'établissement de Laroche Migennes dans sa 89<sup>ème</sup> année.





Par Thierry DAVID

## IMPÔTS SUR LE REVENU

### Principes fondamentaux sur le prélèvement à la source :

- ➔ Il n'augmente pas l'impôt.
- ➔ Il ne diminue pas le salaire ou la pension de retraite.
- ➔ Les personnes non-imposables n'ont aucun prélèvement.
- ➔ Il n'est pas appliqué cette année pour les emplois à domicile. Le CESU devrait s'en occuper à partir de 2020.
- ➔ Il faudra remplir une déclaration de revenus en avril/mai 2019.
- ➔ L'envoi de l'avis d'imposition (ou de non-imposition) sera fait en août/septembre 2019.
- ➔ Il est appliqué sur les salaires, les pensions de retraite et d'invalidité, les allocations de chômage et les indemnités journalières de maladie.
- ➔ Ceux qui sont exclus de ce prélèvement (pensions alimentaires, revenus fonciers, bénéficiaires professionnels comme pour les auto-entrepreneurs et les rentes viagères), sont soumis au versement d'acomptes mensuels ou trimestriels.
- ➔ Ceux qui sont exclus à la fois de ce prélèvement et des acomptes sont soumis à une imposition forfaitaire.

### Déclarations de revenus :

Elles devront être faites par internet pour tous les contribuables. Pour ceux qui ne sont pas connectés à internet ou qui ne s'estiment pas capable de le faire en ligne, ils pourront faire une déclaration sur un formulaire papier. Auquel cas, il faudra mentionner sur l'imprimé « je ne suis pas en mesure de souscrire à la déclaration par voie électronique ».

Dès la validation de celle-ci, vous serez informé du taux de prélèvement qui sera appliqué à partir de septembre 2019 sur votre fiche de paie ou votre avis de pension de retraite.

### Revenus 2018 :

Ils donneront lieu au calcul de l'impôt (comme tous les ans). Mais pour éviter une double imposition (sommes enlevées tous les mois de 2019 + somme en septembre 2019 suivant la déclaration d'avril/mai 2019) l'impôt calculé d'après votre déclaration donnera lieu à un crédit d'impôt exceptionnel du même montant que l'impôt dû sur les revenus de 2018. Cela figurera sur votre avis d'imposition sous le libellé « Crédit d'Impôt de modernisation du Recouvrement » (CIMR). Sauf pour les revenus exceptionnels (plus-values mobilières, indemnité de départ à la retraite, etc.) qui figureront sur l'avis d'imposition que vous recevrez en août/ septembre et seront dû entre septembre et décembre 2019.

### Taux d'imposition :

Il est mentionné sur votre avis d'imposition reçus en août/septembre 2018.

Celui-ci est applicable jusqu'au mois d'août 2019 inclus, ensuite un nouveau taux sera appliqué suivant votre déclaration d'avril/ mai 2019 jusqu'en août 2020. Les années d'imposition allant donc maintenant de septembre à août et non plus de janvier à décembre.

Si vous êtes imposable, mais que vous n'avez pas payé d'impôts sur les revenus de 2017 à cause des réductions ou des crédits d'impôts, le taux de prélèvement est à zéro à condition que votre RFR (Revenu Fiscal de Référence figurant sur votre feuille d'imposition) ne dépasse pas 25 000€ par part fiscale. Idem pour les revenus de 2018 mais avec un RFR de 25 400€ par

part fiscale.

Si vos revenus baissent drastiquement vous pouvez demander à modifier votre taux d'imposition.

Vous pouvez avoir un taux différencié si vous êtes mariés ou pacsés (revenus différents, enfants à charge, etc.) ou demander un taux non-personnalisé si vous ne voulez pas que votre employeur connaisse vos revenus ou si vous débutez une activité.

Si vous avez un changement de situations familiales (mariage, divorce...) le signaler dans les 2 mois.

### Remboursement 15 janvier 2019 sur compte bancaire :

Pour les personnes qui en 2017 ont engagés des dépenses donnant droit à réduction ou crédit d'impôt, un remboursement a été opéré sur leur compte bancaire à raison de 60% du montant de ces sommes.

### Cela concerne :

Pour les crédits d'impôts, les cotisations syndicales, les emplois à domicile ou les frais de garde d'enfants.

Pour les réductions d'impôts, les dons aux œuvres, les dépenses d'accueil en EHPAD ou les investissements locatifs.

Cette mesure a été demandée entre autres par les associations qui craignaient de voir les dons baisser drastiquement avec l'arrivée de l'impôt à la source et qui pensent que les sommes ainsi réattribuées reviendront plus facilement vers eux.

### Pour tout renseignement :

Le site internet dédié : [prelevementalasource.gouv.fr](http://prelevementalasource.gouv.fr)

Tél : 0 809 401 401

## MANIFESTATION DU 31 JANVIER

Le 31 janvier dernier dans la plupart des grandes villes de l'hexagone, les retraités ont manifesté afin d'exprimer leur mécontentement.

**Mécontents, d'être pris pour des vaches à lait du tout numérique alors que la plupart n'ont même pas d'ordinateur, isolés des services publics, etc.**

L'Union Nationale des Retraités FGAAC était, bien entendu, partie prenante dans ces manifestations car les conducteurs de trains retraités sont les plus touchés par les mesures gouvernementales.

Les manifestations ne sont pas les seules actions menées par le Bureau de l'UNR FGAAC.

Plusieurs courriers ont été envoyés aux différents ministres et députés pour les interpeller sur les difficultés rencontrées par les retraités.

À l'heure où j'écris ces quelques lignes, il semblerait que des propositions sont à l'étude et devraient être annoncées dans quelques semaines.

**Un grand merci à tous les militants et adhérents de l'UNR FGAAC qui ont participé à ces manifestations.**

Pascal DESCAMPS



## USURPATION D'IMMATRICULATION

Si quelqu'un utilise frauduleusement la plaque d'immatriculation de votre véhicule, il faut suivre une procédure qui vous évitera bien des tracas :

- ➔ Réunir toutes les preuves justifiant qu'il n'était pas possible que vous soyez sur les lieux au moment de l'infraction.
- ➔ Aller déposer plainte auprès de la gendarmerie avec toutes ces preuves pour usurpation de plaques d'immatriculation. Demander un récépissé et une copie de la plainte.
- ➔ Si vous avez été flashé, demandez le cliché (l'adresse du service photographique est indiquée au dos de la contravention).
- ➔ Aller à la préfecture avec la copie de la plainte et demandez une nouvelle immatriculation.
- ➔ Remplir la requête en exonération de votre PV. Joignez une copie du récépissé de la plainte ainsi que de tous les justificatifs attestant votre non présence sur les lieux. Envoyer le tout en recommandé avec accusé de réception à l'Officier du Ministère Public dont l'adresse figure sur la contravention.

Ces recommandations émanent de l'ANDEVI (Association des victimes de PV) 02 51 63 57 74.

Thierry DAVID

## LE COIN DU WEB

Pour les adeptes de l'internet, voici un site météo génial couvrant le monde entier à mettre dans votre marque-page ou en raccourci. Possibilité de zoomer et de promener la souris sur la région, le pays, la ville.

<https://www.ventusky.com/>



# La MGC soutient ses adhérents athlètes



**David Baechler**

cheminot

adhérent MGC

sportif de haut niveau

Capitaine du Reims Bobsleigh Association  
Champion de France d'haltérophilie

