

LE BULLETIN DE  
SEPTEMBRE - OCTOBRE 2019

# tr' action

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

# 716

DOSSIER  
OUVERTURE À LA  
CONCURRENCE

p. 4 et 5  
NOUVEAU MODÈLE  
DE COMPÉTENCES  
ET TT0035

p. 12 et 13  
L'AGENDA  
2020 DES  
CONDUCTEURS  
DE TRAINS



S'ENGAGER POUR CHACUN AGIR POUR TOUS




vo**tre** partenaire  
**FORMATION**

COMITÉ SOCIAL  
ET ÉCONOMIQUE (CSE)  
INITIATION SYNDICALE  
TEMPS DE TRAVAIL  
NOTATION  
DÉCOUVERTE MILITANT  
RÉMUNÉRATION  
OSER PROPOSER L'ADHÉSION  
COMMUNICATION EXPRESSION  
ORALE ET ÉCRITE  
PROCESSUS DE NÉGOCIATION  
CONTRACTUEL  
L'ACTION SOCIALE ET LA CPR  
PRIME TRACTION



  
5, rue Pleyel  
93200 Saint-Denis

  
01 76 58 12 21

[cfer@cfer.fr](mailto:cfer@cfer.fr)



Olivier BOISSOU  
Secrétaire Général

## SOMMAIRE

P. 3 : Edito

P. 4 et 5 :

NOUVEAU MODÈLE DE  
COMPÉTENCES ET T0035

P. 6 et 7 : SIRIUS  
ET DIGIDRIVE

P. 8 à 11 : DOSSIER  
OUVERTURE À LA  
CONCURRENCE

P. 12 et 13 : AGENDA 2020

P. 14 : EF PRIVÉES

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

Crédit Photo Couverture :  
Gérald FRESSE

J'espère que chacun d'entre vous a pu recharger ses batteries cet été. Le climat social suit la courbe d'évolution des températures engendrée par le réchauffement climatique. De nombreux dossiers « métier » viennent télescoper de plein fouet le quotidien des conducteurs de trains.

Parmi ceux-ci :

- La modification de nos textes règlementaires concernant le départ des trains; l'outil Sirius encore une fois « agrémenté » de nouvelles fonctions ;
- Le projet de suppression d'une JF (Journée de Formation) remplacée par une « journée d'entraînement » animée au simulateur par un conducteur « instructeur » .

Nous voyons bien là le risque à terme : une charge mentale de plus en plus importante pour les conducteurs et tout ça avec moins de journées de formations.

**Purement scandaleux !** Le syndicat national professionnel des conducteurs de trains FGAAC-CFDT s'oppose et dénonce cette vision qui peut rapidement mettre à mal la sécurité des circulations. Nous ne lâcherons rien concernant ce dossier !

Les travaux concernant la Convention Collective Nationale de branche se poursuivent ; nous rentrons dans le cœur du dossier concernant la classification et la rémunération, ce qui équivaut aujourd'hui, à la SNCF, au dictionnaire des filières (la classification des métiers, exemple : TB, TA), la rémunération (la grille de rémunération). Dossier extrêmement important quand nous savons que l'entreprise SNCF veut retranscrire les résultats de la négociation de la CCN dans son intégralité en lieu et place des textes existants.

La FGAAC-CFDT est force de propositions et défend les métiers de la Traction ainsi que le niveau de rémunération des conducteurs. L'agenda social dans l'entreprise est acté par la Direction. Si le 1<sup>er</sup> item concerne la nouvelle organisation du dialogue social dans l'entreprise et dans ses 5 branches, les 2 autres thèmes sont primordiaux à la vue des profonds bouleversements de l'entreprise. Il y sera question de la création d'un nouveau cadre social avec dans le désordre : négociation sur la mise en place de nouvelles règles pour les embauchés à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2020, nouvel accord classification et rémunération, complémentaire santé, la RSE, accord logement... Le 3<sup>ème</sup> item traitera de la mobilité au sein du groupe. Vous pouvez constater que les dossiers seront lourds de conséquences pour les cheminots et plus particulièrement pour les conducteurs de trains.

Je ne pourrai pas terminer cet édito sans dire un mot sur les retraites. L'OS majoritaire fait comme tous les ans sa rentrée sociale en appelant les cheminots à une grève de 24h sur le dossier des retraites. Que penser de cette initiative malheureuse qui ne sert strictement à rien si ce n'est de semer le trouble parmi les cheminots ? Nous devrions avoir des mois de rencontres pour savoir ce que nous allons devenir. Le Syndicat National des conducteurs de trains sera, s'il le faut, au cœur du combat, soyez en certain. En attendant d'en arriver là, voyons ce que les prochaines discussions vont donner. **A ce jour personne n'est en capacité de prédire quoi que ce soit concernant notre régime particulier.** L'important sera d'être présent le jour J si il y en a un, pas comme ceux qui, en 2018, appelaient à une grève générale et qui, malheureusement, ne se sont pas mobilisés.

La population des Agents De Conduite avec son syndicat professionnel FGAAC-CFDT lui y était et y sera à nouveau si nécessaire.

# Nouveau Modèle de Compétences



Par Yvan DELFORGE

## NOUVEAU MODÈLE DE COMPÉT

Le NMDC, ou Nouveau Modèle De Compétences, est la réponse imaginée par nos dirigeants pour répondre au problème de stagnation des indicateurs sécurité. Imaginé en partie, car inspiré très largement par l'aéronavale.

**N**ous avons déjà évoqué cette évolution ici. Mais rappelons que nous sommes devant un changement profond de la culture sécurité.

En effet, il a fallu 40 ans à l'aéronavale pour faire cette transformation et, de l'aveu même de nos dirigeants, il faudra une génération pour que cette métamorphose soit pleinement réalisée.

Dans le NMDC tel que l'imagine notre Direction, ou tout du moins, tel qu'elle nous l'a présenté en avril, les agents qui présentent des points forts sur des domaines identifiés aident leurs collègues qui pourraient au contraire avoir des faiblesses, à se renforcer et revenir au niveau acceptable, voire mieux.

En procédant ainsi, tout le collectif est tiré vers le haut. C'est un système vertueux, valorisant et en réelle rupture...

Aujourd'hui l'écart à la règle est évalué APRÈS que l'événement soit survenu et éventuellement sanctionné. Demain, le conducteur serait observé sur des compétences techniques, des compétences dites non techniques et corrigé si son niveau est insuffisant. Mieux, ça pourrait se faire entre collègues, dans un vrai climat de confiance et sans traçabilité... Peu importe qu'il ait fallu un essai, une séance, ou une trentaine de séances,.... Le but est de parvenir à renforcer la maîtrise des gestes

et des compétences afin d'améliorer notre niveau de sécurité.

**Et c'est ici que l'entreprise dérape...ou qu'elle se fait rattraper par ses démons :**

Si l'agent est observé, pourquoi ne pas en profiter pour valider des compétences ?

La Direction Métier nous présente alors son nouveau nouveau modèle de compétence, qu'elle a maintenant connecté au processus de certification.

**Plusieurs JFC deviennent une JFC et une journée d'entraînement.**

La journée d'entraînement est animée par un «entraîneur» et ce dernier évaluera les procédures rares sur le cycle triennal.

Même si l'entreprise admet qu'entraînement et évaluation doivent rester dissociés et ne pas se faire dans le même temps, la rédaction du projet prévoit que l'évaluation se fasse «à l'issue»... La fin de la journée d'entraînement conviendrait donc tout à fait à bon nombre de nos dirigeants et il y a fort à parier que pour eux, c'est bien comme cela qu'ils comprendront le texte.

Le projet est tout de suite beaucoup moins révolutionnaire et bien plus intéressant pour nos dirigeants.

Pour la FGAAC-CFDT, le sujet de la charge mentale est également à prendre en considération. Plusieurs mises en situation sur une même journée seront moins efficaces qu'une situation travaillée à l'occasion d'une demi-journée, voire d'une séance plus courte.

**Un entraîneur... c'est à dire..?**

Aux yeux de la Direction de la Traction, l'entraîneur serait un conducteur "Formateur d'Entreprise", ce qui aurait l'avantage de rétablir une relation de confiance avec les conducteurs : Le DPX Traction étant trop identifié comme le certificateur.

**Une fois de plus, nous nous éloignons du projet initial décrit en introduction.**

L'entreprise invente ainsi le conducteur ++. Cependant, la FGAAC-CFDT a immédiatement réagi pour dénoncer le fait qu'un conducteur puisse évaluer un autre conducteur. Nous considérons que cette mission d'évaluation doit rester au DPX traction.

**Cadre traction.... métier en danger.**

Pour la FGAAC-CFDT, le transfert de la responsabilité de l'évaluation du CTT à l'entraîneur n'est pas acceptable. Les CTT reçoivent une formation de 3 ans qui est sanctionnée par un examen (ETT3).

# COMPÉTENCES ET TT0035

Comment peut-on croire que demain, un agent de conduite ++ pourrait assumer ces missions ? **La Direction est en train de dévaloriser la formation dispensée aux CTT, tout en souhaitant confier à des Agents De Conduite la responsabilité d'évaluer leurs propres collègues.**

Le nouveau modèle de compétence ne doit pas interférer avec la certification des Agents De Conduite. L'orientation prise aujourd'hui va faire peser une vraie menace sur les missions du CTT.

## Et pour FRET

FRET demande son propre certificat de sécurité... dès lors, il sera seul responsable de la certification de ses Agents De Conduite et a déjà annoncé ne pas s'inscrire dans le nouveau modèle de compétence et les évolutions de la TT0035. Et ce n'est pas forcément mieux pour les agents car, outre le fait de conserver une culture sécurité qui montre ses limites depuis 10 ans, la future formation des Agents De Conduite FRET risque d'être complètement épurée et réduite... pour notre organisation syndicale, cette décision va remettre davantage en question les parcours professionnels entre les différentes SA.

Comment connecter les évolutions de la TT0035 et la certification des conducteurs au NMDC, alors que l'un doit être mis en œuvre dans l'année et que l'autre sera pleinement réalisé en 10 ans au mieux ? Si



c'est bien vers ça qu'on se dirige, alors nous pouvons vous raconter la fin de l'histoire : la transformation de la culture sécurité ne se fera pas, nous resterons dans un système prescriptif répressif, au final les journées de formation se limiteront à une par an et les journées d'entraînement ne seront que des journées de validation.

Pour la FGAAC-CFDT, il n'est pas envisageable de diminuer le nombre de journées de formation.

**Le nouveau modèle de compétence doit venir renforcer les connaissances et les compétences des Agents De Conduite.**

La FGAAC-CFDT porte des propositions telles que des JFC avec une coloration plus locale, une fidélisation des équipes avec leur CTT, des interfaces de plusieurs métiers de type Crew Resource Management (CRM).



Par Matthieu LAMBERT

## SIRIUS : LA NOUVELLE USI

Les nouvelles de l'application SIRIUS ne sont pas au beau fixe. Dans les hautes sphères de notre entreprise, il y a toujours des bien-pensants qui ont des idées novatrices pour ajouter de nouvelles fonctionnalités à SIRIUS sans demander, en amont, aux conducteurs si cela présente un intérêt bien évidemment !

**L**e groupe de Travail Traction (GTT), qui traite de SIRIUS, est toujours informé mais, après, quand les nouveaux outils sont développés et montés dans une mise à jour.

Sans parler des frais de développement que cela engendre pour des applications qui, au final, ne seront pas utilisées par les conducteurs, ce mode de fonctionnement entraîne des dysfonctionnements, le mécontentement des conducteurs et peut également engager la sécurité des circulations ferroviaires.

La dernière mise à jour de SIRIUS est sensée intégrer toutes les informations de sécurité relatives aux circulations prévues dans la journée de service d'un conducteur. **Par ses nouvelles fonctionnalités, les anciens FLASH, FLH et également le cadre « AVIS URGENT » ont disparu des dépôts !**

Cela occasionne au passage quelques suppressions de postes et surtout, cela provoque la disparition d'une boucle de rattrapage locale car on oublie qu'avant d'être en distribution, les documents étaient systématiquement vérifiés quand ils étaient encore en papier...

Plusieurs événements de sécurité nous ont été remontés cet été suite à des bugs SIRIUS, événements fort heureusement sans conséquences majeures grâce à la chance. Événements que la Direction de la Traction s'est empressée de minimiser pour ne pas avoir à les assumer... Un événement a quand même entraîné un Dé-



passement de Vitesse Limite de 60km/h !

La FGAAC-CFDT avait demandé à la Direction de faire faire une expertise des conséquences de l'usage de la tablette par les conducteurs. **Les experts devaient, en particulier, mesurer la charge mentale que ce nouvel outil provoque.** Les experts ont rendu leurs travaux, ils ont présenté leur étude lors du dernier GTT SIRIUS.

Nous avons découvert avec stupéfaction que la Direction avait mandaté un cabinet d'expertise mais que l'expertise ne concernait que l'application SIRIUS et pas la tablette dans son ensemble.

**Cette étude exclut donc, de fait, toutes les applications professionnelles qui envahissent progressivement les iPad des conducteurs.**

La Direction a donc sciemment retiré de l'étude et donc de la charge mentale des conducteurs les applications WIT, Intranet, SNCF ADC, Interface Salarié, InfoOutilsADC, Yammer, SIRIUS FORM,... ou tout simplement la boîte mail pro qui nous abreuve d'informations plus ou moins utiles !

**Deuxième point de stupéfaction, les experts ont fait leur étude sur un échantillon de 20 conducteurs !** Lors du GTT, nous leur avons demandé si leur échan-

## SINE À GAZ DE LA TRACTION !

tillon était statistiquement représentatif ; ils ont répondu que non, mais que la convergence des réponses rendait l'étude valide malgré tout... Parole d'expert ! Aucune surprise, donc, quant aux conclusions de cette « expertise » : SIRIUS n'augmente pas la charge mentale du conducteur. Mieux encore : « L'étude montre globalement un impact positif de l'application sur la charge mentale des agents de conduite. » !!! Des conclusions plus propices à provoquer l'hilarité générale qu'à faire avancer les travaux !

Nos « experts » ont toutefois souligné quelques points qui vont dans le bon sens. Il est urgent d'arrêter d'ajouter des fonctionnalités dans SIRIUS juste parce qu'on peut le faire. Il faut laisser aux conducteurs la possibilité d'utiliser ou pas certaines fonctions annexes de l'application. Enfin, concernant l'ergonomie en cabine de conduite, même conclusion: il faut laisser au conducteur le choix de l'endroit où il veut poser sa tablette. On est sauvé !

Le plus gros point d'inquiétude reste la totale dématérialisation des outils de sécurité de l'agent de conduite et la déshumanisation de leurs traitements. Effectivement, maintenant, quelques personnes suffisent à alimenter une

base de données nationale pour tout ce qui est avis sécurité et ensuite des algorithmes s'occupent de dispatcher tout ça sur les tablettes. La machine est lancée et les personnes qui traitaient tout ça à la main sont, pour la plupart, déjà toutes réaffectées à d'autres missions. Le retour en arrière n'est plus possible et le mode dégradé en cas de problème n'est pas prévu...

**On n'arrête pas le progrès !**

### DIGIDRIVE : LE SIRIUS FRET

1<sup>ère</sup> présentation du projet « Nouvel outil digital pour les conducteurs Fret »

Le contexte : Fret a une volonté d'automatisation pour maîtriser ses coûts et pouvoir développer un outil adapté à sa production.

DIGIDRIVE fournira l'ensemble des informations nécessaires avant, pendant et après la conduite du train aux 1700 conducteurs Fret (CRLO, CRML, CRL). L'outil conservera la base de l'application Sirius et sera développé sur l'IPAD.

La fiche train déroulante, le process DE-FIT, l'ergonomie seront dans la continuité de Sirius NG.

Développement prévu jusqu'en Mai 2020 avant de lancer le pilote, l'industrialisation de l'outil est prévue pour Début 2021. L'équipe projet travaille en lien avec un Groupe de Travail utilisateur constitué de conducteurs pour apporter l'expérience terrain et les besoins des utilisateurs. Des Groupes de Travail réguliers seront mis en place avec les partenaires sociaux pour apporter une vision santé, sécurité et condition de travail.

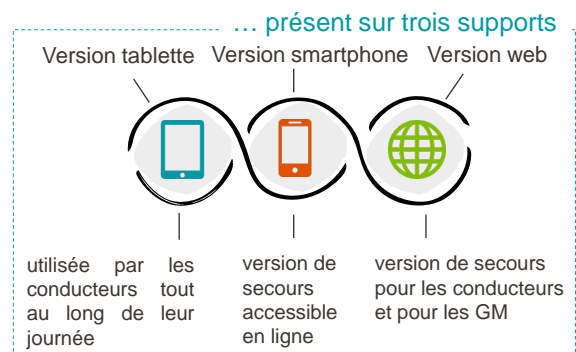
Une communication régulière va être mise en place auprès des futurs utilisateurs par newsletter.

L'ambition de DIGIDRIVE est de conserver les fonctionnalités essentielles de Sirius : Consultation du planning, préparation de mission, marche du train, travaux et bulletin de service.

En y ajoutant de nouvelles fonctionnalités en lien avec les projets innovants Fret: Carnet de bord EM, formulaires de communication, ATE, frein digital...

La FGAAC-CFDT participera aux différents GT pour y apporter son expérience et garantir un outil en lien avec la sécurité des circulations.

### DIGIDRIVE





Par Pascal COUTURIER

## CALENDRIER ET PERSPECTIVES D'UN NOUVEAU TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS

La loi pour un Nouveau Pacte Ferroviaire, promulguée le 27 juin 2018 a entériné l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs dans notre pays. Elle a également précisé le calendrier d'ouverture progressive des différentes activités de voyageurs actuellement opérées par la SNCF.

La CFDT et son Syndicat national FGAAC-CFDT ont combattu sans hésitation et avec détermination cette mauvaise loi au printemps 2018, en s'engageant dans un conflit qui fut le plus long dans l'histoire sociale de la SNCF.

La CFDT et son Syndicat national FGAAC-CFDT ont toujours affirmé que la concurrence ne serait pas un remède miracle qui guérirait le transport ferroviaire de tous ses maux. Celui-ci souffre avant tout d'un désengagement massif de l'Etat durant des décennies, qui n'a pas permis de procéder à temps aux nécessaires travaux de régénération et de modernisation du réseau.

Même si la CFDT et son Syndicat National FGAAC-CFDT l'ont combattue, l'ouverture à la concurrence est malheureusement devenue une réalité. C'est la raison pour laquelle la CFDT Cheminots et son Syndicat National FGAAC-CFDT ont cherché par tous les moyens à amoindrir les effets néfastes de la loi en défendant notamment des garanties sociales protectrices pour les salariés en cas de transfert de personnel.

### Des modalités d'ouverture à la concurrence différentes en fonction des activités de transport de voyageurs :

La loi a défini des modalités d'ouverture à la concurrence différentes entre les transports de voyageurs sur les grandes lignes (TGV notamment) et les activités de transport conventionnées (TET, TER et Transilien).

### Pour les grandes lignes :

Les activités de transport de voyageurs sur les grandes lignes ne sont pas subventionnées. Toute entreprise ferroviaire disposant des habilitations nécessaires (licence d'opérateur ferroviaire et certificat de sécurité) pourra si elle le souhaite faire circuler ses trains.

La concurrence sera organisée en open access dans lequel chaque entreprise utilisera son propre matériel, achètera ses sillons auprès de SNCF Réseau et aura son propre personnel. Cela signifie qu'il n'y aura pas de transfert de personnel.

### Pour les transports de voyageurs conventionnés :

Actuellement, les activités conventionnées font l'objet d'un contrat de service public qui définit les conditions d'exploitation des différentes activités de transport confiée par l'AO compétente (Autorité Organisatrice) à la SNCF (actuellement en situation de monopole), dans le cadre d'une délégation de service public.

### Différentes AO subventionnent ainsi les activités :

- ➔ l'Etat pour les TET (trains Intercités),
- ➔ les différents Conseils Régionaux pour le TER,
- ➔ Ile-de-France Mobilités pour Transilien.

La loi prévoit que les AO puissent fournir elle-même le service public de transport ferroviaire de voyageurs dans le cadre par exemple d'une régie ou bien mettre en concurrence les activités conventionnées dans le cadre d'une procédure d'appels d'offre. L'AO définira alors des lots composés d'une ou plusieurs lignes et fixera un cahier des charges auquel pourront répondre une ou plusieurs entreprises ferroviaires. L'entreprise qui remportera le marché exploitera ensuite les services confiés par l'AO durant toute la durée du contrat.

Dans le cas de figure où une autre entreprise remporte le marché, la loi définit les modalités applicables pour le transfert des salariés et du matériel roulant.

### Quelles sont aujourd'hui les perspectives d'ouverture à la concurrence ?

#### Pour le TGV :

Trenitalia a informé l'ARAFER (Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires et Routières) en juin 2019 de son intention de lancer une desserte à grande vitesse entre Paris et Milan exploitée par sa filiale Thello qui opère déjà des trains internationaux entre Paris/Venise et Paris/Milan.

Les services internationaux de voyageurs sont ouverts à la concurrence depuis décembre 2009 en France et Trenitalia souhaite en profiter pour anticiper l'échéance de décembre 2020 posée par la loi pour l'ouverture à la concurrence du

## S D'OUVERTURE À LA CONCURRENCE DU VOYAGEURS

TGV en open-access et pouvoir ainsi exploiter ses TGV dès juin 2020.

La stratégie de Trénitalia ne consiste bien évidemment pas à proposer une offre entre la France et l'Italie. L'opérateur historique italien a très clairement ciblé l'axe Paris/Lyon étant donné le positionnement horaire de ses deux allers/retours quotidiens positionnés durant les heures de pointe.

### Pour les TET (trains InterCités) :

L'Etat est l'Autorité Organisatrice des TET qui sont soumis aux mêmes règles et au même calendrier d'ouverture à la concurrence que les TER.

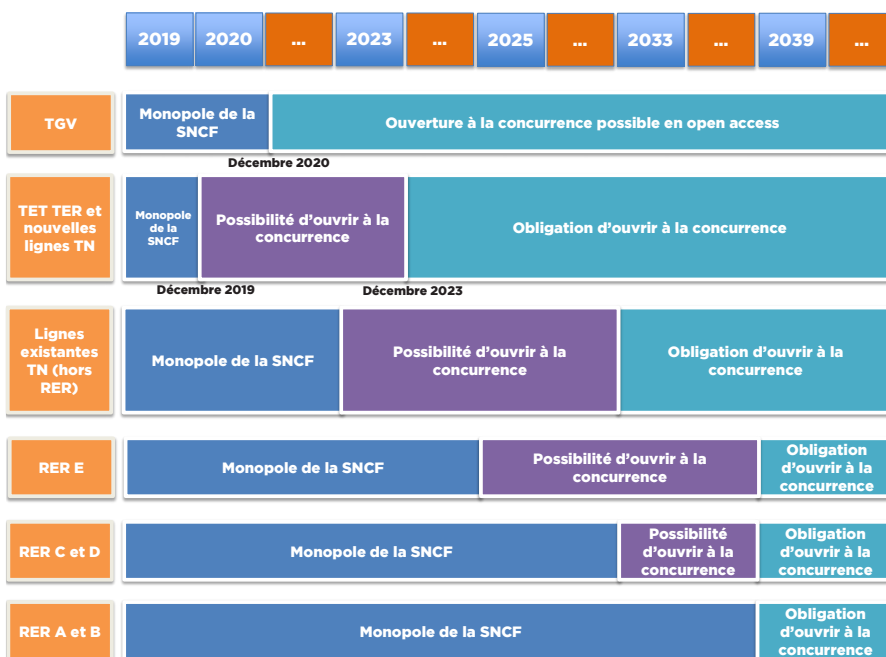
Le Gouvernement a fait le choix en janvier 2019 de publier l'avis de pré-information pour la mise en concurrence des deux lignes InterCités Nantes/Lyon et Nantes/Bordeaux. Le Gouvernement démontre ainsi son attachement à s'engager le plus rapidement possible dans le processus de mise en concurrence du transport public ferroviaire national. L'intention du Gouvernement vis à vis des Conseils Régionaux est bien évidemment de montrer l'exemple et de tracer le sillon.

Le choix de ces deux lignes n'est pas le fruit du hasard car ces deux liaisons viennent de bénéficier d'un renouvellement de leur parc matériel et les travaux prévus sur ces parcours devraient être achevés d'ici trois ans ce qui coïncide avec la date estimée de début du marché prévue le 1er avril 2022 pour une durée de 7 à 10 ans.

### Trains régionaux (TER) :

La loi « Pour Un Nouveau Pacte Ferroviaire » a offert la possibilité aux régions de pouvoir ouvrir à la concurrence dès décembre 2019. Néanmoins, cette date est davantage un symbole plutôt qu'une

### Calendrier d'ouverture à la concurrence en fonction des différentes activités de transport ferroviaire de voyageurs :



échéance réelle. Les délais préfixes inhérents aux procédures d'appels d'offre sont en effet relativement longs et les premiers changements potentiels d'attributaires ne sauraient vraisemblablement intervenir avant fin 2021/Début 2022.

**A partir de décembre 2023, les régions devront nécessairement mettre en concurrence les marchés TER.**

La loi permet également aux régions qui le souhaitent de pouvoir continuer à attribuer directement à la SNCF leurs services TER jusqu'en 2023 pour une durée maximale de 10 ans. Cela signifie qu'une région qui le souhaite pourrait attribuer en 2023 un contrat TER directement

à la SNCF d'une durée de 10 ans ce qui conduirait jusqu'en 2033.

Les intentions des régions ne sont pas homogènes vis à vis de l'ouverture à la concurrence du TER et elles avancent en ordre dispersé.

**Vous trouverez, pages suivantes, un état des lieux à date, région par région sur les conventions et les perspectives d'ouverture à la concurrence.**

## NORMANDIE :

### Convention en cours :

- La Normandie a signé en 2017 une convention d'une durée de deux ans.
- La nouvelle convention est donc en cours de négociations et la région Normandie souhaite pouvoir la signer d'ici décembre 2019.

### Perspectives d'ouverture à la concurrence :

- La région Normandie a repris en 2016 les trains InterCités normands à l'Etat. Le plan de transport 2020 sera donc totalement revu pour intégrer les anciens TET.
- La mise en concurrence d'une partie de l'offre TER fait partie intégrante des négociations.
- La région Normandie a indiqué qu'elle ne souhaitait pas ouvrir à la concurrence pour le moment les ex-lignes InterCités. Les discussions portent plutôt sur la ligne Paris/Granville ou des lignes périphériques.

## BRETAGNE :

### Convention en cours :

- La convention est actuellement en cours de renouvellement.
- La région Bretagne a signé en juin 2019 un protocole d'accord en vue de la signature d'une convention d'une durée de 10 ans avec la SNCF.

### Perspectives d'ouverture à la concurrence :

- La région Bretagne ne souhaite pas anticiper l'ouverture à la concurrence autorisée par la loi et souhaite attribuer l'exploitation des TER directement à la SNCF pour une durée de 10 ans.

## PAYS DE LA LOIRE

### Convention en cours :

- La convention a été renouvelée le 1er janvier 2018 pour une durée de 6 ans avec une clause de revoyure en 2020.

### Perspectives d'ouverture à la concurrence :

- La région Pays de la Loire a organisé en mars 2019 un appel à manifestation d'intérêt auquel 7 candidats ont répondu. Le bilan de cet AMI sera présenté à l'automne par la région.
- La région pourrait émettre ensuite un avis de pré-information début 2020 qui lui permettrait de lancer les premiers appels d'offre en 2021.
- L'ouverture à la concurrence pourrait se faire par le retrait d'une partie du service compris dans la convention. Ce lot pourrait aller jusqu'à 10% maximum du volume annuel total de la convention et comporterait plusieurs lignes.

## CENTRE VAL DE LOIRE :

### Convention en cours :

- La convention en cours s'achève fin 2020 avec possibilité de renouvellement d'un ou deux ans.

### Perspectives d'ouverture à la concurrence :

- L'actuelle convention ne prévoit pas une possibilité d'ouvrir à la concurrence et la région Centre-Val-de-Loire a évoqué la possibilité d'une attribution directe des marchés TER à la SNCF dans le cadre d'une nouvelle convention qui débiterait en 2023.

## NOUVELLE AQUITAINE

### Convention en cours :

- La convention a été renouvelée le 1er janvier 2019 avec un protocole jusqu'au 30 avril 2019 et effet rétroactif ensuite de la convention.
- La convention possède une durée de 6 ans avec possibilité de prolongation d'un à deux ans.

### Perspectives d'ouverture à la concurrence :

- La convention prévoit un découpage du réseau en cinq lots géographiques et le lancement de la démarche « Optim-Ter ».
- La région a ainsi fixé des objectifs en matière d'amélioration du service et de développement de l'offre qui obligera SNCF Mobilités à engager des travaux de refonte sur un premier lot géographique. Si SNCF Mobilités parvient à accroître l'offre de 5 à 8%, le lot ne sera pas mis en concurrence. Dans le cas contraire, la région Nouvelle Aquitaine se réserve la possibilité d'ouvrir à la concurrence 2 lots fin 2021.

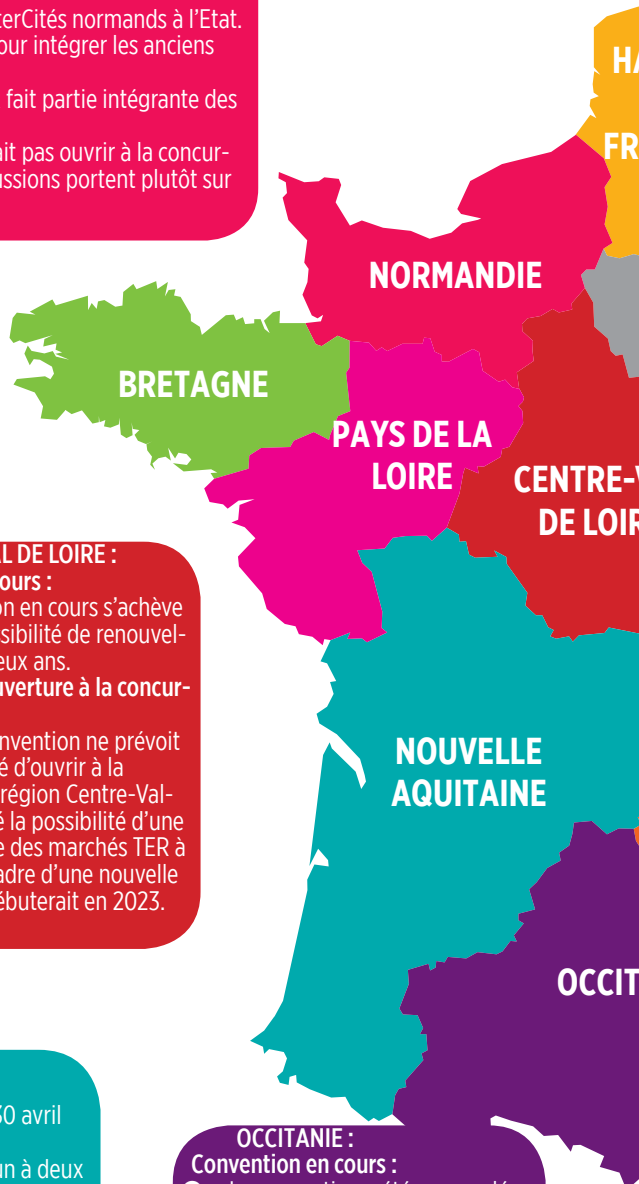
## OCCITANIE :

### Convention en cours :

- La convention a été renouvelée le 1er janvier 2018 pour une durée de 8 ans avec une clause de revoyure en 2021.

### Perspectives d'ouverture à la concurrence :

- La convention ne prévoit pas de clause d'ouverture à la concurrence.
- La région Occitanie préfère miser sur des pénalités financières pour inciter la SNCF à améliorer le service, plutôt que sur la mise en concurrence.



# CONCURRENCE

## HAUTS-DE-FRANCE :

### Convention en cours :

- La convention Nord-Pas-de-Calais est en cours jusqu'au 1er janvier 2025 alors que celle de la Picardie s'est achevée fin 2018.
- Une nouvelle convention unique a été négociée et adoptée en juin 2019 par le Conseil d'Administration de SNCF Mobilités mais la région politique ne l'a encore pas adoptée.

### Perspectives d'ouverture à la concurrence :

- La région Hauts-de-France est la dernière région à ne pas avoir encore renouvelé sa convention
- La région Hauts-de-France a publié le 6 mai un avis de pré-information qui concerne 10 lots représentant une très large partie du réseau TER Hauts-de-France : radiale Valenciennes, radiale Lens et Béthune, radiale Douai et antennes, littoral, étoile de St Pol-Sur-Ternoise, eurométropole, Y Picard, Etoile d'Amiens, Paris/Beauvais, Paris/Laon.
- La région Hauts-de-France envisage de lancer les appels d'offre en avril 2020 pour attribuer les marchés à partir de décembre 2022.
- A noter que les lignes Abbeville/LeTréport et Laon/Hirson qui figuraient dans la délibération adoptée par la région ne font pas partie des lots contenus dans l'avis de pré-information publié début mai.

HAUTS  
DE  
FRANCE

GRAND EST

## GRAND EST :

### Convention en cours :

- La convention en cours a été renouvelée le 1<sup>er</sup> janvier 2017 pour une durée de 8 ans avec une clause de revoyure en 2021.

### Perspectives d'ouverture à la concurrence :

- La région Grand-Est a publié deux avis de pré-information le 11 avril 2019 prévoyant une attribution de marché en mars 2022 :
- le premier lot concerne la ligne Nancy/Contrexéville construit sur un modèle mixte tel que prévu par la loi : l'opérateur qui remporterait l'appel d'offres aurait à la fois la charge de la régénération et de la maintenance de la ligne ainsi que de son exploitation.
- Le second lot Bruche-Piémont-Vosges comprend les lignes Strasbourg/Saint Dié/Epinal et Strasbourg/Molsheim/Sélestat.

ITRE-VAL  
E LOIRE

BFC

## BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ :

### Convention en cours :

- La convention a été renouvelée le 1<sup>er</sup> janvier 2018 pour une durée de 8 ans avec une clause de revoyure en cas de modification du type de matériel.

### Perspectives d'ouverture à la concurrence :

- La convention prévoyait à l'origine une clause d'ouverture à la concurrence limitée à 11 % de l'offre de transport sur les lignes Dijon/Besançon ou Besançon/Belfort.
- Les dissensions politiques au sein de la majorité au Conseil Régional ainsi que les interventions syndicales, notamment celles de la CFTD et de son Syndicat National FGAAC-CFTD, ont permis d'éviter une ouverture à la concurrence programmée.

AUVERGNE-RHÔNE-  
ALPES

OCCITANIE

PACA

## AUVERGNE-RHÔNE-ALPES :

### Convention en cours :

- La convention a été renouvelée le 1<sup>er</sup> janvier 2017 pour une durée de 6 ans avec effet rétroactif au 1er janvier 2017.

### Perspectives d'ouverture à la concurrence :

- La convention prévoit la possibilité d'une éventuelle mise en concurrence de l'exploitation de la ligne Saint-Gervais/Vallorcine et de l'Ouest Lyonnais, sans en préciser le calendrier.
- La région Auvergne-Rhône-Alpes n'a engagé à ce jour aucune procédure d'ouverture à la concurrence.

## PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR :

### Convention en cours :

- La précédente convention s'est achevée fin 2016 et la région PACA a refusé de signer une nouvelle convention.
- Après plus de deux ans de litiges entre la région Provence-Alpes-Côte d'Azur et SNCF Mobilités portant sur les coûts et le cadre juridique de l'exploitation des services TER, les négociations ont repris en octobre 2018, débouchant sur une nouvelle convention en janvier 2019.

### Perspectives d'ouverture à la concurrence :

- La nouvelle convention prévoit le découpage en six lots.
- En février 2019, la région PACA a publié un avis de pré-information pour deux lots qui représentent environ la moitié des voyageurs transportés sur le réseau régional :
  - premier lot : TER interville Nice/Marseille pour lequel le marché serait attribué pour le service 2023.
  - second lot TER Côte d'Azur/Nice/Tende pour lequel le marché serait attribué en 2025.

# AGENDA FGAAC-CFDT



Par Matthieu LAMBERT

Depuis 2008 le Syndicat National FGAAC-CFDT n'éditait plus d'agenda. Nous avons fait le choix de le remplacer par un livret technique très fourni reprenant quasiment tous les extraits réglementaires utiles aux conducteurs.

**Le nouvel agenda a été entièrement conçu par des conducteurs pour les conducteurs adhérents à la FGAAC-CFDT.**

Son format, une page par jour, laisse la possibilité d'une prise de notes complète par journée de service. Il inclut sur certaines pages des petits rappels pratiques comme «pensez à poser votre AH», « pensez à poser vos RF », «pensez à cocher 30sc» et bien d'autres...

À la fin de l'agenda vous trouverez également **70 pages de « livret technique » sous une forme totalement repensée et inédite.**

Effectivement, nous avons fait le choix de rédiger différemment

## IL EST ARRIVÉ !



cette partie technique afin, d'une part, de ne pas nous retrouver avec un agenda épais comme l'annuaire et, d'autre part, pour en simplifier l'utilisation.

La partie technique comporte donc beaucoup moins d'extraits bruts du règlement et beaucoup

plus d'analyses et d'explications concrètes.

Chaque adhérent recevra prochainement son exemplaire de l'agenda, ce sont les secrétaires d'Union de Sections qui sont chargés de la distribution en région.





Par Cyril VAINSONNEAU

## LA MISE EN PLACE DES CSE AU SEIN DES ENTREPRISES ENTRE DANS LA DERNIÈRE LIGNE DROITE

Celles qui ont attendu la date fatidique du 31 décembre 2019 établit par la loi en sont pour une grosse frayeur liée au calendrier.

**D**ans ce dernier trimestre, nous aurons, au moment où ces lignes sont écrites, pas moins de 4 élections au sein des entreprises ferroviaires.

### EUROSTAR :

Cette entreprise intégrée SNCF que nous connaissons tous, a la particularité d'être en grande partie composée de cheminots mis à disposition (240 salariés environ). La loi ne leur permet plus d'être élus au sein du CSE. Notre service juridique a travaillé avec nos divers avocats sur ces dispositions mais le Conseil d'Etat ayant tranché, il nous est impossible de faire valoir leur droit de se présenter aux élections.

Seuls les salariés EIL Eurostar (140 salariés environ), purs Eurostar avec contrat de droit privé, peuvent donc représenter les salariés, tous les salariés.

Auparavant, les IRP étaient constituées d'un CE (avec les EIL) alors que les mis à dispositions étaient DP voire CHSCT, ce qui permettait à chacun de présenter ses demandes et d'appliquer un dialogue social de qualité.

Demain, les mis à dispositions vont se sentir mis de côté et voir leurs conditions de travail, leurs revendications ou leurs problèmes ne pas être traités de la meilleure des manières.

Les négociations pour gommer ces craintes vont s'engager très rapidement, la CFDT et la FGAAC-CFDT auront à cœur de préserver les droits de tous les salariés, mis à dispositions comme de droits privés.

### THI Factory :

Plus connue sous le nom de THALYS, cette entreprise est dans la même conjoncture qu'Eurostar. Néanmoins, **sur les 170 salariés qui travaillent pour THI, seules 9 sont éligibles**, le reste étant des mis à disposition par la SNCF.

Quand on sait que le CSE mis en place doit compter 11 titulaires et 11 suppléants, on comprend mieux l'incohérence de cette disposition législative dans les structures où les mis à dispositions sont majoritaires.

L'entreprise envisage néanmoins de faire « élire au suffrage indirect » des RPX (désignés à posteriori par le ou les élus CSE). Encore faut-il que sur les 9 éligibles, ils acceptent de se présenter, mais aussi qu'ils respectent les choix des salariés mis à disposition ; sans agir sur consigne de son syndicat qui serait tenter de faire désigner ses militants.

### LINEAS :

Plus connue sous le nom de OSR France, cette entreprise de Fret Privée est basée sur le quart Nord Est de la France et se développe grandement avec désormais plus de 200 salariés et plusieurs agences. La CFDT est présente au sein de cette entreprise depuis sa création et représente 67% lors des dernières élections.

Néanmoins, la problématique reste le nombre de volontaires pour militer et défendre les droits des salariés. Beaucoup se plaignent, mais personne ne veut agir pour le bien de tous. La société dans toute sa splendeur.

La CFDT et la FGAAC-CFDT vont donc aller à la rencontre des salariés pour leur faire prendre conscience des réalités du monde ferroviaire et des avantages obtenus par la seule CFDT depuis de nombreuses années.

### TRANSKEO :

Cette entreprise, filiale SNCF et de KEOLIS, qui circule sur le tram T11, a encore beaucoup de travail pour établir un climat de confiance entre les salariés et la direction.

Là encore, il faut attendre la dernière minute et ne plus être en capacité de faire appliquer la loi pour que la direction engage les négociations.

Cette entreprise est aujourd'hui le siège de revendications menées par les contestataires. Au regard de l'attitude de leur interlocuteur, il est logique qu'ils aient malheureusement un écho auprès des salariés.

La CFDT entend néanmoins jouer au sein de cette entreprise un rôle dans le futur proche, en faisant valoir les droits des salariés et en proposant des solutions pragmatiques. Encore faut-il que l'interlocuteur en place comprenne que sa façon de faire n'est pas la meilleure solution pour l'entreprise.



Par Damien HOUILLIEZ

## ETF INTERPELLE LA PRÉSIDENTE DE LA COMMISSION EUROPÉENNE

Suite à la publication de la lettre de mission du Président élu au commissaire désigné aux transports, nous sommes profondément préoccupés par le fait que la dimension sociale du secteur ne reçoive pas l'attention qu'elle mérite. Le risque est considérable, le mandat confié à Mme Rovana Plumb manque singulièrement d'ambition pour faire face aux nombreuses difficultés auxquelles sont confrontés les millions de travailleurs que nous représentons en Europe.

Les travailleurs des transports font avancer l'Europe. Ils permettent la circulation des biens et des personnes tant à l'intérieur de l'UE qu'à destination et en provenance de pays tiers. **Malheureusement, ces travailleurs sont considérés comme des citoyens de seconde classe** et la politique actuelle de l'UE en matière de libéralisation et de privatisation exerce des pressions à la baisse extrêmes sur eux.

En outre, le problème majeur de l'application des normes de travail de l'UE aux travailleurs des transports et le fait qu'ils aient souvent été exclus du cadre réglementaire communautaire ont entraîné une baisse de la protection sociale et une plus grande exposition à l'insécurité de l'emploi et au dumping social, permettant aux travailleurs de se faire concurrence.

Sans parler du dumping social importé par des pays tiers, extérieurs à l'UE avec la concurrence croissante des travailleurs des transports, de plus en plus présents sur le marché du travail européen et soumis à l'exploitation sociale.

**Des milliers de travailleurs du transport ont exprimé leurs frustrations face à cette réalité lors de la manifestation « Fair Transport » à Bruxelles le 27 mars dernier.**

Leur voix ne peut pas passer inaperçue et la Commission doit répondre à leurs demandes.

De plus, la lettre de mission fait de la transition climatique l'une des priorités du nouveau commissaire. **Il est donc important de souligner que l'urgence climatique et l'urgence sociale en cours dans les transports ont la même origine:** une poussée très néfaste en faveur d'un modèle à faible coût dans la plupart des modes de transport.



Tant que la question d'un prix juste et équitable pour les services de transport ne sera pas abordée, nous ne parviendrons pas à assurer la durabilité sociale et environnementale du secteur, qui devrait être un élément important de l'accord vert européen auquel nous aspirons.

De même, l'actuel commissaire aux transports a lancé une initiative visant à améliorer l'attractivité du travail dans les transports. En effet, trop souvent, le secteur n'est pas considéré comme un lieu de travail attrayant, en particulier pour les jeunes et le personnel féminin.

Toutefois, cela n'est pas dû aux caractéristiques inhérentes au transport, c'est principalement en raison des mauvaises conditions de travail, de la précarisation et de la flexibilité mentionnées ci-dessus. **Par conséquent, il est indispensable que la nouvelle Commission s'attaque aux causes profondes du dumping social** si nous voulons sérieusement améliorer sensiblement l'attrait du secteur des transports.

Enfin, nous reconnaissons le fait que l'initiative sur le pilier européen des droits sociaux a été reprise dans les lettres de mission adressées au vice-président exécutif désigné pour une économie au service des personnes et au commissaire désigné pour l'emploi. Cependant, nous pensons que la situation des travailleurs du transport requiert une attention particulière, car les questions sociales dans ce secteur sont étroitement liées aux politiques européennes des transports.

À la lumière de ce qui précède, nous demandons au président élu de veiller à ce que la Commission, et en particulier le futur commissaire aux transports, soit à la hauteur des attentes des dix millions de travailleurs européens des transports qui souhaitent un changement positif sans délai pour continuer à faire progresser l'Europe de manière plus équitable.



Pascal Descamps  
Secrétaire National

## ÉDITO

# RESTER VIGILANT FACE AUX ATTAQUES

La période estivale touche à sa fin et les préoccupations quotidiennes vont refaire leur apparition. Le soleil et les vacances nous avaient aidés à les mettre de côté. Néanmoins, l'automne risque d'être agité par les mouvements sociaux dus aux diverses réformes annoncées par le gouvernement.

En tête de cortège, la réforme des retraites avec son lot d'injustice : âge de départ retardé, âge pivot reculé, calcul différent et moins avantageux, etc.

Un seul système à points devrait voir le jour et devrait être appliqué (à ce jour) à partir de 2025.

Les régimes spéciaux ne seront donc pas épargnés.

Les cheminots qui partiraient en retraites après 2025, seraient soumis à un autre calcul de leur pension.

Cette dernière sera-t-elle calculée sur les 25 meilleures années ?

Les primes de traction seront-elles toujours prises en compte ?

Comment seront converties leurs cotisations actuelles en cotisations par point ?

Quelle valeur aura ce point ?

Avec quelles conséquences ?

**Toutes ces questions devront trouver une réponse rapidement si le gouvernement ne souhaite pas voir les cheminots dans la rue cet automne.**

Dans ce même cortège, la revalorisation des pensions de retraite va bientôt être en discussion lors de l'examen du financement de la Sécurité Sociale, en octobre prochain. Encore une fois, il nous faudra être vigilants afin d'interpeller nos décideurs si cette revalorisation n'était pas à la hauteur des attentes des retraités.

En début d'année, ce même gouvernement avait annoncé que les pensions de retraite seraient revalorisées au niveau de l'inflation. Tiendra-t-il sa promesse ?...

Néanmoins, la perte de pouvoir d'achat subie depuis des années par les retraités sera-t-elle compensée en partie, en totalité ou pas du tout ?

Côté ferroviaire, la Convention Collective prend forme. Les discussions sur la prévoyance vont bientôt commencer et il nous faudra être attentif à ce qu'il sera dit et surtout écrit.

**L'avenir et surtout le fonctionnement de la CPRP seront aussi des sujets évoqués dès cet automne lors des réunions de la Convention Collective.**

Avec l'embauche de cheminots hors statut au 1<sup>er</sup> janvier prochain, le nombre d'affiliés va très vite diminuer. La sauvegarde des prestations de notre caisse devra être une priorité quel que soit le nombre de cheminots à statut, ayants droit ou retraités.

**L'UNR FGAAC y veillera !**

Bien d'autres sujets seront évoqués lors des diverses réunions, comme les facilités de circulations.

Là aussi, l'UNR FGAAC travaillera, avec le syndicat national FGAAC-CFDT, afin de conserver cet acquis maintes fois remis en cause par nos politiciens.

Comme vous pouvez le voir, l'automne risque d'être agité.

**L'UNR FGAAC restera vigilante afin de contrer ces éventuelles attaques.**

**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



Par Thierry DAVID

## GRILLE AGGIR : QU'EST-CE QUE C'EST ?

La grille nationale AGGIR (Autonomie Gérontologie Groupes Iso-Ressources) constitue un outil destiné à évaluer le degré de perte d'autonomie ou le degré de dépendance, physique et psychique, des demandeurs de l'allocation personnalisée d'autonomie (APA), dans l'accomplissement de leurs actes quotidiens.

**L'évaluation se fait sur la base de dix-sept variables :**

➔ **dix variables dites «discriminantes»** se rapportent à la perte d'autonomie physique et psychique et sont utilisées pour le calcul du GIR (groupe iso-ressources) : cohérence - orientation - toilette - habillage - alimentation - élimination - transferts (se lever, se coucher, s'asseoir) - déplacement à l'intérieur - déplacement à l'extérieur - communication à distance ;

➔ **sept variables dites «illustratives»,** concernant la perte d'autonomie domestique et sociale, n'entrent pas dans le calcul du GIR mais apportent des informations utiles à l'élaboration du plan d'aide : gestion personnelle de son budget et de ses biens - cuisine - ménage - transports - achats - suivi du traitement - activités de temps libre.

Chaque variable possède **trois modalités** A, B ou C que l'on coche suivant que la personne le fait totalement ou partiellement ou pas du tout.

Les personnes âgées qui sollicitent le bénéfice de l'APA, sont classées dans **les six groupes iso-ressources** que compte la grille nationale, en fonction des aides à la personne ou techniques commandées par leur état. Ainsi :

➔ **le groupe iso-ressources 1** comprend les personnes âgées confinées au lit ou au fauteuil, dont les fonctions mentales sont gravement altérées et qui nécessitent une présence indispensable et continue d'intervenants ;

➔ **le groupe iso-ressources 2** concerne les personnes âgées confinées au lit ou au fauteuil, dont les fonctions intellectuelles ne sont pas totalement altérées et dont l'état exige une prise en charge pour la plupart des activités de la vie courante. Ce groupe s'adresse aussi aux personnes âgées dont les fonctions mentales sont altérées, mais qui ont conservé leurs capacités de se déplacer ;

➔ **le groupe iso-ressources 3** réunit les personnes âgées ayant conservé leur autonomie mentale, partiellement leur autonomie locomotrice, mais qui ont besoin quotidiennement et plusieurs fois par jour d'être aidées pour leur autonomie corporelle ;

➔ **le groupe iso-ressources 4** intègre les personnes âgées n'assumant pas seules leurs transferts mais qui, une fois levées, peuvent se déplacer à l'intérieur de leur logement. Elles doivent parfois être aidées pour la toilette et l'habillage. Ce groupe s'adresse également aux personnes âgées n'ayant pas de problèmes locomoteurs mais devant être aidées pour les activités corporelles et pour les repas ;

➔ **le groupe iso-ressources 5** comporte des personnes âgées ayant seulement besoin d'une aide ponctuelle pour la toilette, la préparation des repas et le ménage ;

➔ **le groupe iso-ressources 6** réunit les personnes âgées n'ayant pas perdu leur autonomie pour les actes essentiels de la vie courante.

(Suite page 19)

### 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](mailto:UNR@fgaac.org) / 01 76 58 12 32

#### Section Auvergne Rhône-Alpes :

1<sup>er</sup> vendredi chaque mois : 04/10 et 08/11

Dépôt Ambérieu 9h30

Gérald FRESSE 06 83 57 85 49

#### Section Île-de-France :

15/10/2019 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

#### Section Midi-Pyrénées :

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

Jean-Louis Immerly 06 46 49 67 02

#### Section Tours :

12/12 à 10h repas en commun à 12h30

Rue Blaise Pascal à TOURS

Patrick Gougeon 06 29 69 59 56

#### Section Bretagne :

24/10 à 9h30. Au local régional de Rennes Philippe Alizard 06 24 22 38 28

#### Section Bourgogne France Comté :

3/10 à 9h30. 26 rue de l'arquebuse à Dijon Jean-Noël Bouillet 06 76 42 13 94

#### Section Nouvelle-Aquitaine :

22/10 à 9h30. Au local syndical FGAAC/CFDT Région SNCF BD, Rue Amédée St Germain à Bordeaux

Benoit PASTOR 06 29 14 03 73

#### Section Strasbourg :

Jeudi 31 octobre à 9h45. Restaurant d'entreprise de Strasbourg

Philippe Erdinger 06 51 39 73 20

#### Section Picardie :

Mardi 8 octobre à 9h30

Au local MICROFER de Tergnier (en face de la gare)

Jean-François MAILLE 06 16 05 03 88

### CEUX QUI NOUS QUITTENT

C'est avec beaucoup de tristesse que nous avons appris le décès de 2 de nos adhérents UNR :

**Robert VINCENT** décédé le 05 mars 2019 de la région PACA de l'établissement de Dijon ville.

**Alain NOEL** décédé le 25 juillet 2019 de la région NOUVELLE AQUITAINE de l'établissement de Limoges dans sa 68<sup>ème</sup> année.



## ALLOCATION DÉCÈS ET PENSION DE RÉVERSION

Par Régis JANNEL

La Caisse peut verser une allocation au décès et/ou une pension de réversion.  
Les bénéficiaires doivent obligatoirement nous informer de tout changement de situation familiale intervenant après l'attribution de leur rente.

PENSION DE RÉVERSION		
Vous êtes :	La personne décédée est :	Formulaire(s) à compléter :
Pensionné	Le conjoint ou le partenaire de PACS Un enfant	Utiliser le service en ligne de demande d'allocation au décès d'un ayant droit
Conjoint Conjoint divorcé Enfant de moins de 21 ans Enfant de plus de 21 ans en incapacité permanente de travailler*	Un pensionné	Télécharger le formulaire de demande de pension de réversion et d'allocation décès
Partenaire de PACS Descendant de plus de 21 ans Ascendant	Un pensionné	Télécharger le formulaire de demande d'allocation décès

*\*Enfant malade ou infirme assimilé à un enfant de moins de 21 ans, sous réserve que l'invalidité ait existé avant le 21ème anniversaire.*

### L'examen du droit à pension de réversion ou d'orphelin :

Le conjoint survivant et les conjoints divorcés ont un droit à pension de réversion s'ils remplissent une condition de durée de mariage :

- Le droit est acquis si le mariage a duré au moins 2 ans pendant la période d'activité à la SNCF ;
- Aucune condition de durée n'est exigée si un enfant est né, conçu ou adopté durant l'activité ou si le décès de l'agent résulte d'un accident survenu en service.

Si votre mariage a été contracté moins de 2 ans avant la cessation ou postérieurement à la cessation de fonctions :

➤ La durée de mariage requise est de 4 ans ;

➤ Cette durée est ramenée à 2 ans s'il existe au moins un enfant issu du mariage.

Le conjoint survivant vivant en concubinage au jour du décès de l'agent ou du pensionné ne peut bénéficier du paiement de sa pension qu'à condition de vivre à nouveau seul(e) et d'être âgé(e) de 60 ans au moins, ou de 55 ans en cas d'incapacité de travail égale ou supérieure à 80%.

**Les conjoints divorcés en situation de remariage ou liés par un pacte civil de solidarité (PACS) avant le décès de l'agent ou du pensionné ou en situation**

**de concubinage ou d'union libre au moment de ce décès perdent tout droit à pension de réversion.**

**Les orphelins** peuvent bénéficier d'une pension de réversion jusqu'à leur 21ème anniversaire ou au-delà de 21 ans s'ils sont atteints d'une maladie incurable ou d'une infirmité les rendant inaptes à tout travail rémunéré, à condition que cet état ait existé avant le 21ème anniversaire.

Par ailleurs, une pension d'orphelin égale à 10 % de la pension de l'agent est servie aux enfants orphelins jusqu'à leur 21ème anniversaire. Cette pension vient en supplément de la part de pension de réversion due à l'orphelin sans que le montant total de la part de pension de réversion augmenté de la pension d'orphelin n'ex-

cède 100 % de la pension attribuée à l'agent.

### Quel sera le montant servi ?

La pension de réversion totale à servir est égale à 50 % de la pension acquise par l'agent, quel que soit le nombre d'ayants droit susceptibles d'en bénéficier. En cas de pluralité de bénéficiaires, la pension de réversion sera partagée.

Le montant minimum de la pension de réversion est égal à 54 % du montant du minimum de pension d'agent.

Les pensions de réversion des personnes âgées d'au moins 55 ans et de moins de 65 ans sont portées, le cas échéant, et sous conditions de ressources, au montant de l'allocation de solidarité aux personnes âgées (ASPA).

La pension de réversion est revalorisée chaque année dans les mêmes conditions que les autres pensions.

#### Attention !

**Si votre situation familiale change après l'attribution de votre pension de réversion, vous devez rapidement et obligatoirement en informer la Caisse.**

En effet, la pension de réversion n'est plus revalorisée si le bénéficiaire se remarie, conclut un Pacte Civil de Solidarité (PACS), vit en concubinage ou en union libre, postérieurement à la liquidation de sa pension. L'intégralité des droits à pension peut toutefois être recouvrée si la situation change à nouveau.

### Le partage de la pension de réversion

En cas de pluralité de bénéficiaires, votre pension de réversion sera partagée, selon la situation :

- S'il n'existe pas d'orphelin, entre le conjoint survivant et le ou les conjoints divorcés au prorata de la durée respective de chaque mariage.
- S'il existe un ou des orphelins, la pension sera partagée comme suit :
  - 2 parts au conjoint survivant ;
  - 2 parts à l'ensemble des conjoints divorcés ;
  - 1 part à chaque orphelin.

Après attribution des parts revenant aux orphelins, l'ensemble des parts réservées aux conjoints fait l'objet d'un partage au prorata des années de mariage.

Lorsqu'un ayant droit ne peut plus bénéficier de sa part de pension (décès, enfant atteignant 21 ans), un nouveau partage est effectué selon les règles définies ci-dessus.

**Le point de départ de la pension de réversion sera le premier jour du mois civil qui suit le décès, s'il s'agit du décès du pensionné.**

Cependant, en cas de partage, une part de pension demandée tardivement ne peut être perçue qu'à compter du premier jour du mois civil suivant le dépôt de la demande.

(Suite de la page 17)

*Seuls les quatre premiers GIR de la grille nationale ouvrent droit à l'APA, que les bénéficiaires se trouvent à domicile ou en établissement, à condition qu'ils répondent aux critères d'âge (au moins 60 ans) et de résidence (votre résidence ou au domicile d'un proche ou chez un accueillant familial ou dans un foyer-logement ou dans un établissement d'au moins 25 résidents).*

*En établissement vous n'avez pas besoin de faire la demande d'APA :*

➤ *si l'établissement dans lequel vous allez vivre reçoit une dotation globale APA des services du département pour tous ses résidents ;*

➤ *et si votre domicile de secours est situé dans le même département que l'établissement.*

*Si au moins une de ces conditions n'est pas remplie en établissement ou dans les autres cas, vous devez vous procurer un dossier de demande d'APA auprès des services du département, de votre mairie (CCAS), ou d'un point d'information local dédié aux personnes âgées et le renvoyer à l'adresse indiquée dans le dossier.*

*Les personnes âgées classées en GIR 5 et 6 peuvent néanmoins prétendre au versement des prestations d'aide-ménagère servies par leur régime de retraite ou par l'aide sociale départementale.*

*Si votre état de santé le nécessite, vous pouvez demander une réévaluation de votre situation, par courrier adressé aux services du département.*

## 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)



# La MGC soutient ses adhérents athlètes

©Mutuelle MGC 2019 - Photos : Gil Lefauconnier - Shutterstock

## M'Bar N'Diaye

cheminot

adhérent MGC

Taekwondo :

Vice-champion d'Europe 2014  
Champion du monde militaire 2015  
Quadruple champion de France  
(2013, 2014, 2016, 2018)

## Harold Correa

cheminot

adhérent MGC

Triple saut :

Quadruple champion de France  
(2012, 2013, 2015 et 2018)

# OBJECTIF TOKYO 2020



La Mutuelle Générale des Cheminots (MGC) est soumise aux dispositions du Livre II du Code de la Mutualité. SIREN 775 678 550. Siège social : 2 et 4 place de l'Abbé Georges Hénocque 75013 PARIS.  
La MGC est soumise au contrôle de l'Autorité de Contrôle Prudentiel et de Résolution, ACPR, située 4 Place de Budapest - CS 92459 - 75436 PARIS CEDEX 09.

[mutuelleMGC.fr](http://mutuelleMGC.fr)

