

LE BULLETIN DE

MARS - AVRIL 2020

718

tr' **action**

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

ÉDITION NUMÉRIQUE

VERSION 2

(17 avril 2020)

CRISE SANITAIRE
DOSSIER COMPLÉMENTAIRE



DOSSIER

COVID-19



p. 8 et 9

FRET GESTION DE
CRISE



p. 12 et 13

SIRUS :
NOUVELLES
FONCTIONS



S'ENGAGER POUR CHACUN AGIR POUR TOUS



vous 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



Olivier BOISSOU
Secrétaire Général

SOMMAIRE

P. 3 : EDITO
P. 4 à 7 : DOSSIER
CORONAVIRUS
P. 8 : PLAN DE TRANSPORT
P. 9 : RÉMUNÉRATION
P. 10 et 11 : FRET
GESTION DE CRISE
P. 12 et 13 : SIRIUS
P. 14 à 18 : CRISE
SANITAIRE À LA SNCF
P. 19 : PEG
P. 20 : EF PRIVÉES
P. 21 : EUROPE
P. 22 à 25 : 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:
Freepik.com

Qui aurait pu croire que la situation que nous vivons actuellement puisse nous arriver ? Digne d'un film Hollywoodien à grand spectacle, film catastrophe bien sûr !

La réalité a rejoint et dépassé la fiction ; le pays et sa population sont en confinement. **La continuité du service public nous montre que les cheminots, souvent décriés, sont actuellement en 1^{ère} ligne pour continuer à faire « vivre » le pays.**

En effet, que ce soit le transport de fret incontournable pour la « survie » du pays, mais aussi le transport de voyageurs qui permet aux personnels soignants de se déplacer, sont de précieux atouts pour toute la Nation.

Je viens à ce stade remercier les cheminots pour leur professionnalisme, plus particulièrement les conducteurs de trains qui malgré la difficulté de la tâche, assurent leurs missions. Courage est le mot qui me vient en premier. Ce

courage, la population est en train de le découvrir ! Bien évidemment le combat que mènent les personnels de santé force l'admiration et jamais nous ne les remercierons assez. Elles, ils, sont admirables ! Beaucoup subissent de plein fouet la maladie, l'épuisement moral et physique mais ils tiennent bon. Voilà le service public à la française ! Ne faisons surtout pas le parallèle avec certains pays qui aujourd'hui nous montrent la triste réalité de leur modèle de santé ; nous ne pouvons qu'être solidaires des personnels soignants qui demandent des moyens supplémentaires depuis maintenant de nombreuses années.

Pour revenir au monde cheminot, nous pouvons être fiers de participer activement aux transferts des nombreux malades par des TGV médicalisés. Les personnels de la SNCF sont fortement impliqués dans la vie du pays. Ce drame international ne doit pas nous faire oublier les conditions de travail. En effet, la FGAAC-CFDT a depuis le début axé ses interventions sur la protection individuelle des agents, mais aussi sur les conditions de travail (rhr, lieux d'hébergement, transports en voyageur, rémunérations...). De nombreux retours de l'Entreprise ont permis (pas aussi rapidement que nous le souhaitions) de répondre à nos différentes requêtes. Bien évidemment, l'après confinement et l'après crise apporteront leur lot de questions et il faudra y répondre, mais il y a un temps pour tout. Cette période unique que nous vivons est difficile pour bon nombre de salariés, que chacun en soit certain : nous sommes toujours bien présents pour défendre l'intérêt des conducteurs de trains. Nous agissons au quotidien à tous les niveaux pour essayer de régler les nombreux problèmes qui se posent.

J'aimerais d'ailleurs profiter de l'occasion pour remercier l'implication de nos militants qui, dans la période, pour la plupart, « tirent » des trains mais aussi participent aux nombreuses visioconférences et transmettent des informations à tous les conducteurs.

J'ai aussi bien évidemment une pensée particulière pour tous les adhérents, mais aussi tous les conducteurs de trains et leurs proches. Je voulais aussi finir cet édito en apportant tout mon soutien et un prompt rétablissement à notre collègue Conducteur de Strasbourg qui, le 5 mars, a subi un accident aux commandes du tgv qui a percuté de plein fouet un glissement de terrain. Et pour terminer, un mot particulier aux conducteurs en voyageurs sur la rame qui ont porté assistance ; sans eux, le drame aurait eu une autre ampleur.

Bon courage à chacun d'entre vous.



Par Nicolas DARDILHAC

CHRONIQUE D'UNE SITUATION MAL ANTICIPÉE

Dès janvier, les membres CFTD et FGAAC-CFTD en matière de Santé et Sécurité au Travail ont alerté la Direction Générale de la Sécurité de l'Entreprise des risques de contamination par le Coronavirus en France. Nous leur avons rappelé les obligations de l'employeur, notamment celle d'obligation de résultat en matière de protection de la santé et de la sécurité des travailleurs dans l'entreprise. La SNCF comme toutes les entreprises doit en assurer l'effectivité et prendre les mesures nécessaires pour assurer la sécurité et protéger la santé physique et mentale de ses salariés.

Ces mesures comprennent :

- 1° Des actions de prévention des risques professionnels ;
- 2° Des actions d'information et de formation ;
- 3° La mise en place d'une organisation et de moyens adaptés.

Les employeurs doivent veiller à l'adaptation de ces mesures pour tenir compte du changement des circonstances et tendre à l'amélioration des situations existantes. L'article L4121-2 du Code du travail précise que les employeurs doivent mettre en œuvre ces mesures sur le fondement des principes généraux de prévention suivants :

- 1° Eviter les risques ;
- 2° Evaluer les risques qui ne peuvent pas être évités ;
- 3° Combattre les risques à la source ;
- 4° Adapter le travail à l'homme, en particulier en ce qui concerne la conception des postes de travail ainsi que le choix des équipements de travail et des méthodes de travail et de production, en vue notamment de limiter le travail monotone et le travail cadencé et de réduire les effets de ceux-ci sur la santé ;
- 5° Tenir compte de l'état d'évolution de la technique ;

6° Remplacer ce qui est dangereux par ce qui n'est pas dangereux ou par ce qui est moins dangereux ;

7° Planifier la prévention en y intégrant, dans un ensemble cohérent, la technique, l'organisation du travail, les conditions de travail, les relations sociales et l'influence des facteurs ambiants, notamment les risques liés au harcèlement moral, tel qu'il est défini à l'article L. 1152-1 ;

8° Prendre des mesures de protection collective en leur donnant la priorité sur les mesures de protection individuelle ;

9° Donner les instructions appropriées aux travailleurs.

Le service de santé au travail doit apporter sa compétence médicale si besoin.

Ce dispositif général de prévention et de protection doit être étendu aux risques pouvant survenir en période de pandémie, ceux résultant d'un contact avec des personnes malades ou pouvant l'être, ceux concernant les changements de poste, d'organisation du travail ou d'aménagement des lieux de travail, ceux liés au manque de pratique des salariés remplaçant les titulaires habituels des postes, au manque de moyens, à des déficiences de systèmes d'information ...

Ainsi, la préparation à la survenue d'une pandémie comprendra :

➔ L'adaptation du dispositif existant de protection de la santé des personnels à la situation particulière de la pandémie, à travers des mesures proportionnées au risque effectivement encouru. Des exercices ou des simulations peuvent être réalisés pour déterminer les dispositions et matériels les plus adaptés.

➔ La mise en œuvre des mesures préparatoires, notamment :

-acquisition de matériel d'hygiène et de stocks suffisants d'équipements de protection individuelle en fonction des risques liés aux postes occupés, et préparation d'une information garantissant leur utilisation efficace ;

-vérification de l'aptitude du personnel au port des équipements de protection individuelle

-élaboration de consignes de sécurité et de protection spécifiques au risque de pandémie grippale ;

-formation du personnel à l'ensemble des mesures prévues pour garantir une application correcte des consignes de sécurité et de protection, en tenant

compte des personnes qui devront accomplir des tâches qui ne sont pas les leurs habituellement.

Un manque de transparence flagrant

Malgré nos alertes, trois semaines plus tard, aucune information directe concernant le Coronavirus ne nous est parvenue, ni à nous, représentants du personnel impliqués dans la Santé Sécurité et Condition de Travail (SSCT), ni aux agents pourtant en première ligne.

La mise en place de la TASK-FORCE COVID-19 pourtant d'une importance capitale ne nous a même pas été signalée !

Nous avons appris sa mise en place de façon détournée.

Nous avons donc de nouveau interpellé l'Entreprise sur la méthode de diffusion de l'information et la non implication de toutes les parties prenantes au niveau de la SSCT et rappelé le besoin d'une communication efficace et transparente, visible du plus grand nombre, impliquant la totalité des lignes managériales concernées ainsi que les représentants du personnel.

Nos demandes restant lettre morte, nous décidons de demander d'urgence à la direction de l'Entreprise la tenue d'une réunion nationale et de fournir des informations dans chaque CSE sur le sujet.

Encore une fois, notre grande entreprise se retranche derrière les décisions de l'état pour nous indiquer que tout est «sous contrôle».

Ces absences de réaction et l'évolution rapide du virus, nous ont imposé rapidement de demander la fourniture d'un certain nombre de mesures afin que les agents travaillent en toute sécurité :

➔ La mise à disposition des agents, masques, gel hydro-alcoolique de façon individuelle,

➔ La mise à disposition des « kits pandémie » comprenant un gel hydro alcoolique, un masque FFP2, lunettes de protection, gants jetables, lingettes désinfectantes, sac pour les déchets et un masque chirurgical (pour une personne suspectée).

➔ L'installation de solution hydroalcoolique à l'entrée et sortie des bâtiments

➔ D'effectuer une communication adaptée et régulière aux agents.

➔ La tenue de réunions paritaires au niveau National ainsi qu'au niveau Régional

➔ La tenue de réunions extraordinaires de CSSCT dans les CSE.

L'intervention des services de Santé au Travail est nécessaire au niveau des établissements ou des cantines par exemple, pour informer et répondre aux questions du plus grand nombre. Nous devons nous appuyer sur nos spécificités, compétences et nous servir de nos forces dont font partie nos personnels des services médicaux.

Une organisation totalement défailante

Le découpage de l'entreprise en SA et SAS, la gestion par activités ainsi que par régions interrogent fortement. Nous voyons en effet les limites de cette organisation : chacun fait sa propre procédure, il n'y a malheureusement aucune cohérence. Les notes se multiplient, se complétant ou se contredisant, amplifiant encore un peu plus la désorganisation.

Il aura fallu attendre les premières alertes en Italie pour que l'Entreprise convoque une première réunion sur le sujet ; le mo-

ment pour nous de repréciser certaines demandes afin de travailler de façon efficace. A savoir, une cartographie précise, à la fois nationale, par SA, SAS, mais aussi par activité, CSE, voire bassin d'emploi, de la situation sur le sujet malades, suspectés, en contact, les procédures à suivre, le matériel à disposition, l'évolution du plan de transport, les différentes prises en charges possible, etc.

Malheureusement, nos inquiétudes sont désormais une réalité, et comme l'Entreprise n'avait pas pris la mesure des enjeux et de l'inquiétude des agents, depuis début mars, les problématiques et dysfonctionnements s'enchaînent. Ce qui nous impose d'interpeller les différentes parties concernées.

Les 18 et 20 mars, par courrier nous interpellons donc Jean-Baptiste DJEBBARI, Secrétaire d'Etat chargé des transports et Jean Pierre Farandou, Président du Groupe Public Unifié et demandons la mise en place d'un Plan de Continuité de l'Activité (PCA) et ce afin :

➔ D'assurer et de garantir la protection de l'ensemble des agents en charge d'assurer les missions qui échoient au Groupe Public Unifié. À ce jour, nombre d'agents ont à effectuer des missions sans disposer des moyens de protection nécessaires. Les chemins et les cheminots répondent aux devoirs qui sont les leurs. Il est impératif que leur droit à la protection soit assuré également. Pour cela, il convient que l'Entreprise et l'État assurent la fourniture des moyens de protection adéquats ;

➔ De définir les trafics essentiels et résiduels qui doivent être mis en place. Il est impératif que les trafics à maintenir et leur niveau soient clairement définis. C'est, bien évidemment,



Par Nicolas DARDILHAC

CHRONIQUE D'UNE SITUATION MAL ANTICIPÉE

une condition indispensable pour dimensionner les ressources nécessaires à mobiliser et à fournir les protections nécessaires ;

➔ D'établir des règles de production pour assurer les trafics précités. Celles-ci doivent évidemment être prises en fonction de prévisions claires et stabilisées. Les modalités de leur réalisation doivent intégrer un souci permanent et réel de protection des agents qui assurent le service et, ce faisant, réduire au minimum le risque de propagation du virus ;

➔ De garantir une application stricte, uniforme, pour toutes et pour tous, des mesures de protection permettant d'assurer les impératifs de service public.

La CFDT Cheminots et la FGAAC-CFDT constatent sur ce dernier point que l'application des mesures décidées n'est pas uniforme aux bornes du GPU. La CFDT Cheminots et la FGAAC-CFDT alertent solennellement sur cet aspect qui est susceptible de mettre en danger les personnels nécessaires au fonctionnement des activités ferroviaires essentielles et est à l'origine de failles dans le dispositif de lutte contre l'épidémie.

Compte-tenu de ces différents éléments et au regard du caractère inédit de cette crise sanitaire qui va potentiellement s'ancre dans le temps, la CFDT Cheminots et la FGAAC-CFDT considèrent que la mise en place partagée d'un Plan de Continuité d'Activité pourrait être une option des plus judicieuses.

Le PCA est une démarche d'anticipation mise en place au niveau des entreprises permettant d'assurer la continuité de l'activité tout en garantissant aux salariés l'hygiène et la sécurité indispensables

pour la réalisation des missions définies comme essentielles. Le PCA a vocation à recenser et à hiérarchiser les activités essentielles qui devront être assurées par rapport à celles qui pourront être interrompues, mais également les moyens nécessaires et indispensables à leur poursuite.

Cette notion de continuité d'activité d'un point de vue législatif et réglementaire est récente et est apparue dans la réglementation française en septembre 2008 lors de la parution de l'instruction générale interministérielle relative à la Sécurité des Activités d'Importance Vitale (SAIV).

En 2009, dans le cadre de l'épidémie de grippe A (H1N1), la mise en place de PCA avait été préconisée par la circulaire 2009/16 de la DGT du 3 juillet 2009 relative à la pandémie grippale et complétant la circulaire n°2007/18 du 18 décembre 2007. Le plan national de prévention et de lutte contre la pandémie grippale de 2011 prévoyait également la création de PCA au niveau des collectivités locales mais également des entreprises.

La SNCF s'est emparée de ce dispositif à l'époque en mettant en place dans le cadre l'épidémie de grippe A (H1N1) un PCA décliné dans le référentiel RAO280 (Référentiel National Pandémie : Plan de continuité de l'activité).

Depuis le 4 mars 2020, les consignes de la Task Force Covid-19 priment sur les dispositions du RAO280. **La CFDT considère que ce PCA doit cependant être réactivé et consolidé au niveau du GPU** afin de poser un langage commun qui permettra de clarifier les mesures prises par l'entreprise dans le cadre de cette gestion de crise et d'aligner les différents acteurs.

La CFDT Cheminots et la FGAAC-CFDT souhaitent vous faire part aujourd'hui de la profondeur de son engagement aux côtés des cheminots mobilisés sur notre territoire national pour répondre aux besoins essentiels de transports des citoyens de notre pays. **Nous devons collectivement faire face à cette grave crise sanitaire et la CFDT Cheminots et la FGAAC-CFDT sauront prendre toutes leurs responsabilités dans l'intérêt des agents et de notre entreprise.**

La CFDT a donc demandé par courrier à ouvrir le plus rapidement possible les négociations d'un Plan de Continuité de l'Activité qui pourraient aboutir à un accord collectif permettant de répondre aux enjeux précités.

Pour la CFDT la démarche d'élaboration du PCA repose sur 5 étapes :

1. Définir le contexte et identifier les activités essentielles ainsi que les objectifs,
2. Déterminer les attentes de sécurité permettant l'atteinte des objectifs cibles,
3. Procéder à l'analyse et à l'évaluation des risques,
4. Définir la stratégie de la continuité d'activité,
5. Mettre en oeuvre le PCA

Dans ce cadre la CFDT Cheminots et la FGAAC-CFDT ont identifié différents thèmes qui ont pleinement vocation à intégrer le PCA :

Volet production ferroviaire :

- ➔ Identification des trafics fret et voyageurs essentiels et résiduels
- ➔ Identification des différentes missions essentielles devant être as-

surées et celles pouvant être interrompues.

➔ État prévisionnel des effectifs nécessaires pour organiser la production prenant en compte les situations familiales et/ou personnelles, l'éloignement géographique et l'utilisation de modes de transports, les compétences nécessaires au maintien de l'activité.

➔ Etablir les modalités d'accueil et d'accessibilité aux différents sites de production, compte tenu des limitations possibles des transports,

Volet protection des personnels :

➔ Application des mesures sanitaires et d'hygiène édictées par les pouvoirs publics et les services sanitaires

➔ Recensement des différents moyens de protection dont doivent pouvoir disposer les agents,

➔ Modalités de prise en charge de l'évacuation des moyens de protection utilisés et potentiellement infectés.

➔ Organisation de la production permettant de réduire les contacts entre les personnes et l'exposition des agents.

➔ Révision et mise en place de contrats d'entretien des locaux et de désinfection du matériel roulant engagé dans les plans de transport.

➔ Protection des personnels issus des entreprises prestataires.

➔ Modalités d'acquisition et de renouvellement d'un stock suffisant d'équipements de protection individuelle en fonction des postes et formation des agents à leur utilisation.

➔ Équipements nécessaires à l'aménagement des postes de travail les plus exposés et dont l'activité doit être maintenue.

➔ Mise à jour des Documents



Uniques d'évaluation des risques et les des plans de prévention en y intégrant les nouveaux risques.

travail des agents n'ayant pas accès au télétravail.

Volet RH :

➔ Gestion de la commande du personnel : délais de prévenance et conditions de modifications de commandes.

➔ Principes de maintien de la rémunération des agents en situation d'absence (travail à distance, garde d'un enfant de moins de 16 ans ou maladie, isolement sanitaire, personnes présentant des facteurs de risques aggravants, absence d'utilisation...) ou utilisés dans le cadre d'un service restreint et ayant une modification d'utilisation.

➔ Modalités de traitement des congés et des différentes absences.

➔ Absences pour garde d'enfants ou pour personnes à risque.

➔ Prise en charge en accident du travail des salariés infectés sur leur lieu de travail ou lors des trajets domicile/travail.

➔ Conditions d'exercice du télétravail et aménagement des postes de

Volet information des personnels et des représentants du personnel :

➔ Information sur l'évolution de la maladie et les mesures prises par l'entreprise.

➔ Mise en place de coordinateurs nationaux et régionaux du dispositif de gestion de crise ainsi que d'une cellule de crise rassemblant différentes composantes : Sécurité et SSCT, RH, production...

➔ Association des IRP compétentes en matière d'hygiène et de sécurité de conditions de travail ainsi que les DS à la mise en œuvre du dispositif.

➔ Modalités de recours à la visioconférence pour prévoir la continuité du dialogue social et des IRP.

La CFDT et la FGAAC-CFDT considèrent que les Organisations Syndicales doivent être pleinement parties prenantes dans la réalisation d'un PCA afin d'augmenter son efficacité qui repose en grande partie sur sa compréhension et son approbation par les agents.



Par Wilfrid RUDANT

UN PLAN DE TRANSPORT FERROVIAIRE RÉDUIT AU MINIMUM POUR RÉPONDRE AUX BESOINS VITAUX DE LA NATION.

« La crise sanitaire que nous traversons souligne plus que jamais votre rôle fondamental pour la vie de la Nation », a déclaré, le 19 mars 2020, la ministre de la Transition écologique et solidaire, Élisabeth Borne, dans une lettre ouverte adressée aux secteurs relevant de son ministère. La SNCF et son personnel de conduite ont entendu cet appel et se mobilisent pour faire rouler les trains d'utilité publique voyageurs comme fret.

Un plan de transport adapté pour les besoins essentiels.

Service Voyageurs :

Depuis le 17 mars 2020, le plan de transport TGV a progressivement baissé pour atteindre 7% à compter du 26 mars couplé à l'arrêt des Ouigo, ce qui restera le niveau plancher à produire pour permettre les déplacements rendus obligatoires par des besoins familiaux ou de santé. TER a réduit l'offre sur l'ensemble des lignes, fermant même certaines lignes en accord avec les Régions. Sur Transilien : 1600 trains journaliers sont produits pour transporter l'ensemble des personnes et professions utiles dans le cadre des chaînes sanitaires notamment en matinée-soirée. C'est dans cet esprit que la gratuité des transports en train a été introduite pour les personnels soignants.

Le Fret ferroviaire :

La crise sanitaire place le transport ferroviaire de marchandises sous les projecteurs, le révélant indispensable à l'acheminement des produits essentiels.

Alors que bon nombre de décideurs et d'élus ignorent en temps ordinaire l'importance du transport de marchandises et du fret ferroviaire, il révèle aujourd'hui son intérêt vital pour l'économie et pour l'approvisionnement des établissements présentant un caractère indispensable

(hydrocarbures, chlore, céréales et denrées alimentaires...).

Aujourd'hui, sur le réseau ferré, 1 train sur 3 est un convoi de marchandises.

Les conducteurs en 1^{ère} ligne avec toutes les contraintes imposées par la crise sanitaire.

Les conducteurs restent très concernés par la situation, il suffit de regarder le taux d'absentéisme pour s'apercevoir que la majorité est prête à conduire les trains.

Il s'agit d'un métier indispensable pour la circulation des trains qui impose la mise en place de consignes et de procédures sanitaires reprenant au minimum les gestes barrières et les mesures de protections pour freiner la propagation du coronavirus.

Les conducteurs doivent s'adapter aux difficultés liées à l'acheminement en taxis ou aux repos en dehors du lieu d'affectation ou entre deux services (hôtellerie et restauration limitées). Même si les services sont adaptés pour limiter voire supprimer les découchés

quand ils en ont la possibilité.

Les conducteurs doivent travailler avec une attention relative à la sécurité des circulations qui risque d'être détournée par la préoccupation logique d'assurer leur propre sécurité sanitaire par des gestes et positionnements qui ne seraient pas ceux préconisés par le métier.

Des relèves de personnels sans se croiser au nettoyage des outils et pupitres avant de démarrer la conduite, tous ces gestes barrières viennent polluer le quotidien et l'esprit des conducteurs.

Le professionnalisme des conducteurs de trains permet malgré cela de garantir la bonne application des gestes métiers et la conduite des trains tout en respectant les procédures réglementaires strictes imposées par notre métier.



© Gérald FRESSE



Par Yvan DELFORGE

RÉMUNÉRATION DES AGENTS DE CONDUITE PENDANT LA CRISE SANITAIRE.

La part d'éléments variable de solde dans la rémunération des Agents De Conduite est importante. Une fois passées les questions relevant de la protection et de la santé des agents, s'est présenté un autre problème : Dans quelles conditions seront rémunérés les Agents De Conduite selon qu'ils seront en service, en absence, ou sans charge à réaliser ? La FGAAC-CFDT est intervenue sur ce point.

Comme leurs collègues, les Agents De Conduite subissent la situation, mais il n'était pas envisageable qu'ils soient en plus sanctionnés par une baisse trop importante de leurs revenus.

Rapidement, une décision a été prise par la direction de l'Entreprise : Les agents qui sont empêchés de travailler (confinement, congés pour garder un enfant de moins de 16 ans,...), et les agents qui se retrouvent sans utilisation du fait de la modification du plan de transport voient leurs journées primées selon la valeur de leur acompte congés de 2019.

C'était une demande de la FGAAC-CFDT pour ne pas pénaliser davantage ces agents.

L'acompte congés est la valeur se rapprochant le mieux de ce que perçoit l'agent en moyenne sur l'année, et contrairement aux PMJR, il n'a pas été impacté par les récents mouvements sociaux.

Il faut noter qu'une attention particulière a été portée aux jeunes conducteurs. Pour eux, la direction retiendra la valeur moyenne de l'acompte congés national TB1.

Cette mesure garantit aux agents une rémunération nettement supérieure à l'application stricte de la réglementation, et proche de ce qu'ils auraient perçu sans la crise que nous subissons.

Si ces mesures sont justes pour les personnels concernés, elles présentent

malgré tout le risque de désavantager les agents qui assurent leurs missions malgré la situation. En effet, leurs journées sont dégradées et finalement génèrent moins de primes que ce qui est prévu par le roulement. Il n'aurait pas été acceptable que les agents qui travaillent gagnent moins que leurs collègues en congés ou sans utilisation.

Pour cette raison, une indemnité a été créée. Il s'agit de l'« indemnité compensatrice exceptionnelle pour service restreint ».

Pour la FGAAC-CFDT, il faudra rester vigilant. Si le plan de transport est si dégradé que même ces mesures ne garantissent pas aux ADC une rémunération au moins égale à l'acompte congés, alors il faudra mettre en place des mesures correctives. De la latitude est d'ailleurs donnée aux chefs d'établissements en ce sens.

Certains s'emparent des questions posées par le volet rémunération de cette crise pour porter à nouveau le vieux débat d'un changement de système de primes de traction !

Notre système de prime n'est pas conçu pour des situations telles que celle-ci. C'est un fait !

Les mesures prises ont pour objectif de faire face à la situation en attendant un



© freepik.com

retour à une situation plus saine et surtout plus stable...

Mais déjà nous pouvons constater que certains agents moins scrupuleux se demandent déjà pourquoi prendre la peine, ou le risque, d'aller au travail, s'ils touchent une prime en restant confinés chez eux ?

Voilà le risque principal d'un système forfaitisé tel que le prônent la CGT ou SUD-Rail. Et il n'aura pas fallu longtemps pour que cette question arrive.

Ne soyons pas dupes. **L'enjeu aujourd'hui est de protéger les agents, physiquement évidemment, mais aussi financièrement.**

La question d'une fiabilisation de notre système est devant nous et la FGAAC-CFDT a fait des propositions en ce sens, mais **la FGAAC-CFDT défendra les principes fondamentaux de notre système car ils sont justes et équitables.**



Par Wilfrid RUDANT

UNE GESTION DE LA CRISE SANITAIRE PLUS ÉCONOMIQUE QUE PRÉVENTIVE.

Depuis le 13 mars 2020, la France est passée au stade 3 du plan de lutte contre le COVID 19, pour faire suite à la décision de fermeture des crèches et établissements scolaires pour ralentir l'épidémie, ce qui signifie qu'il s'agit d'une épidémie d'ampleur nationale.

Devant la prolifération rapide du virus qui engendre une grave crise sanitaire en France et en Europe, le Président de la République a décidé le 16 mars le confinement des français dont les mesures ont été décrites par le Ministre de l'Intérieur, tout en maintenant le travail et l'activité dans les secteurs économiques essentiels.

Alors même que plusieurs pays ont décidé de fermer leurs frontières, les trafics de Fret et notamment ferroviaires sont une exception à cette règle de manière à maintenir le travail et l'activité dans les secteurs économiques essentiels.

A partir de ce moment, il aurait été impératif que les trafics fret essentiels soient définis pour garantir un équilibre entre l'exposition des agents et la production de ces trains dits « vitaux ».

Si les trains du secteur Chimie pour les produits pharmaceutiques, les trains d'énergie pour chauffer et fournir les hôpitaux ou encore les autoroutes ferroviaires pour le transport de denrées paraissent correspondre à la définition faite des intérêts vitaux au service des citoyens, il en est tout autrement de certains trafics purement économiques ou de l'opportunité décelée de faire des trains pour compenser la baisse de trafic chez les transporteurs routiers.

Fret a choisi l'intérêt économique plutôt que l'intérêt des cheminots.

Les mesures de prévention drastiques a mettre en place pour protéger les per-

sonnes et éviter la propagation du virus ont été rappelées par la FGAAC-CFDT dès le début, avec notamment la fourniture de matériels et l'adaptation de la production de manière à permettre l'application des gestes barrières.

Incapable de fournir le matériel de protection indispensable à la sécurité des conducteurs (gel hydro-alcoolique, lingettes ou produits désinfectants, gants, masques), Fret a également brillé par sa non prise en compte des risques induits par les RHR ou les transports en commun, vecteurs potentiels de transmission du virus, obligeant de nombreux conducteurs à exercer leur droit de retrait pour s'extraire d'une situation pour laquelle ils étaient en droit de penser que leur santé était en danger grave et imminent pour eux ainsi que pour leurs familles.

Malgré cela et indifférent aux multiples rappels à l'ordre des représentants FGAAC-CFDT lors des téléconférences journalières organisées avec Fret, la vision économique restait la priorité de Fret. Et au-delà de tout, aucune communication n'a été engagée par Fret vis-à-vis de ses agents.

La FGAAC-CFDT, avec l'aide de la CFDT, est donc intervenue fortement auprès du cabinet du ministre des transports par un courrier le 18 mars et également au plus haut niveau de l'Entreprise pour attirer leur attention sur :

➔ La garantie de protection de l'ensemble des agents en charge d'assurer les missions SNCF. A ce jour,

nombre d'agents effectuent des missions sans disposer des moyens de protection nécessaires. Pour cela, il convient que l'Entreprise et l'Etat assurent la fourniture des moyens de protection adéquats.

➔ La définition des trafics essentiels de fret ferroviaire qui doivent être mis en place. Il est impératif que les trafics à maintenir et leur niveau soient clairement définis. C'est une condition indispensable pour dimensionner les ressources nécessaires à mobiliser et fournir les protections nécessaires. La prévision de ces trafics doit évidemment prendre en compte les impératifs de dessertes et de transports de marchandises dans le contexte de crise. Pour autant, ils ne sauraient être axés sur une stricte vision économique au détriment de la sécurité sanitaire de ceux qui les opèrent.

➔ L'obligation d'établir les règles de production pour assurer les trafics précités, pour intégrer la protection des agents qui assurent le service et ainsi réduire au minimum le risque de propagation du virus.

➔ La garantie d'une application stricte, uniforme, pour toutes et pour tous, des mesures de protection permettant d'assurer ces trafics indispensables. Avec l'ambition que Fret prenne enfin la mesure du risque que cette société fait prendre à ses salariés.

Force est de constater que ces actions ont été bénéfiques puisque dès le lendemain, une communication Fret est parvenue aux agents avec plusieurs engagements :

- ➔ Une priorité est mise en avant : La protection des agents, le rappel des gestes barrières et l'engagement de suspendre la production sur les sites où les conditions ne seraient pas réunies pour protéger les agents du virus.
- ➔ Un niveau de production qui devrait baisser ces prochains jours tout en maintenant les trafics indispensables à l'économie du pays.
- ➔ Une réduction et une gestion vi-

gilante de l'hébergement et de la restauration hors domicile (Orfea, hôtels), ainsi que l'organisation des acheminements en service individuel (taxis, « en voiture »...) pour nos conducteurs.

➔ Un renforcement du nettoyage et la désinfection systématique des cabines de conduite pour tous nos conducteurs (les ateliers de maintenance Techni-Fret garantiront la réalisation et la traçabilité des nettoyages et désinfections).

➔ La mise à disposition de gel hydro-alcoolique, l'approvisionnement régulier en lingettes ou produits de substitution de type spray désinfectant

pour la propreté de tous les postes de travail.

Fret a depuis engagé un travail pour adapter sa production avec un réel objectif de protection des agents et même si cette petite vision économique est toujours présente, les mesures de protection individuelles et collectives semblent être de plus en plus appliquées.

Un suivi journalier et par site est réalisé par les militants FGAAC-CFDT pour alimenter les téléconférences avec la direction Fret et ainsi veiller au respect des mesures de protection dans l'intérêt des conducteurs Fret et de leurs proches.





Par Yvan DELFORGE

SIRIUS : NOUVELLES FONCTIONNALITÉS EN PROJET.

Le 5 mars 2020, nous étions reçus en groupe de travail par la Direction pour de nous présenter les derniers projets d'évolution de l'outil SIRIUS.

FDD : Fiche de Détournement Dématérialisée.

Une expérimentation va être menée sur l'axe Sud-Est. Elle prévoit 12 FDD et sera validée si au moins 12 utilisations sur 18 mois sont réalisées. Dans le cas contraire, l'expérimentation devra être prolongée.

A terme, il y aura 80 FDD (correspondant à l'ensemble des combinaisons d'itinéraires de détournement sur l'axe).

La FDD a été remaniée afin d'avoir un sens de lecture et de défilement identique à celui de la marche SIRIUS. La FDD englobe la totalité de l'itinéraire.

Pour contourner certains problèmes techniques et permettre d'associer les travaux à la FDD, un numéro de sillon (correspondant à l'itinéraire de détournement) doit être demandé à Réseau. Il s'agit d'un sillon de référence. L'Agent De Conduite aura alors une fiche train (géolocalisée), la fiche de détournement et les travaux sur la tablette.

La FDD reste "prioritaire" sur l'affichage. Elle peut être écartée pour consulter une information mais revient sur le devant au-delà d'un certain délai.

A ce stade, la question de l'ergonomie reste posée car à ce point, l'écran est déjà bien rempli d'informations.

Durant l'expérimentation, chaque détournement donnera lieu à un

questionnaire. Nous demandons que le questionnaire soit transmis aux OS qui participent à ce groupe de travail.

ECB : Carnet de bord dématérialisé.

Ce projet nous a été présenté une première fois lors d'une bilatérale en janvier. Pour rappel, c'est la partie Traction du projet OPTIMAT initié en 2014 à l'initiative de Voyages.

Ce projet a pour but d'améliorer la transmission, la prise en compte et le traitement des anomalies sur le matériel.

Côté ADC, le but est de faciliter la consultation de l'état des rames et de signalement des anomalies.

Le carnet de bord dématérialisé permettra de gommer les problématiques avec les carnets « papier » :

- ➔ Passage dans les cabines de conduite en début de service pour consulter les carnets de bord
- ➔ Lisibilité des informations pas toujours optimale
- ➔ Communication tardive des anomalies avec le matériel
- ➔ Retour du matériel sur les signalements des ADC.

Objectifs de du e.CB:

- ➔ Faciliter la création de signalement et permettre à l'ADC de le compléter plus tard

- ➔ Transmettre les signalements au matériel en temps réel
- ➔ Faciliter la consultation de l'état des rames en évitant le passage dans les cabines
- ➔ Fiabiliser le contenu du carnet de bord en évitant les problèmes de lisibilité
- ➔ Annotation du bulletin de service automatique sans double saisie
- ➔ Signalement des anomalies plus rapide
- ➔ Favoriser les signalements en communiquant les retours aux ADC
- ➔ Favoriser les échanges d'informations entre le matériel et les ADC
- ➔ Suivi des signalements par le management.

Fonctionnalités principales dans e.CB :

- ➔ Composition du train, récupération de la compo grâce au numéro
- ➔ Consultation de l'état de la rame, de la fiche rose et des bulletins de signalements
- ➔ Création de bulletin de signalement interactif et simplifié en renseignant toutes les données obligatoires (possibilité de joindre photos, vidéos et audio)
- ➔ Consultation de la liste des bulletins de signalement de l'agent ainsi que la liste des BS de l'engin.

Un point sur lequel nous avons insisté : la possibilité de retour de l'atelier vers l'agent ! Elle doit se faire via le DPX et dans tous les cas respecter le droit à la déconnexion.

ODICÉO (ordre dématérialisé).

Le départ de l'expérimentation est retardé suite à un problème technique.

- ➔ avril : phase d'exercice
- ➔ juin : expérimentation en production (REX mensuel)
- ➔ janvier : phase de déploiement.

Les CREQ vont être intégrés à l'expérimentation.

Le déploiement côté Infra pourrait commencer début mars pour être en avance de phase. En effet, pour pouvoir démarrer une expérimentation côté Mobilité, il est nécessaire que les postes soient équipés et formés pour la remise d'ordres dématérialisés.

L'initialisation sur XCover permet à l'Infra de détecter si la circulation "est Odiceo" ou pas. Dès lors, soit l'ordre est télétransmis soit on applique la procédure actuelle.

Refus du bouton relève par Réseau : Ce bouton avait été envisagé afin d'aviser le poste que l'Agent De Conduite serait relevé entre le moment de la remise de l'ordre et sa mise en œuvre. L'Infra considère, à juste titre, que ce n'est pas de sa responsabilité de gérer les relèves de personnel. L'Agent De Conduite transmet l'ordre à la relève comme actuellement.

Notification sonore (car pop-up à l'arrêt est trop discret) pouvant être désactivé

au choix de l'ADC.

Clé de vérification : tant que la clé n'est pas transmise, l'application est bloquée. Il s'agit d'un moyen de bouclage et d'identification forte des interlocuteurs. A la façon dont les banques envoient un SMS de confirmation pour les paiements en ligne, elle pourrait disparaître à terme (remplacée par une autre forme d'authentification forte plus transparente pour les utilisateurs).

Rappels d'ordre : c'est une possibilité offerte aux conducteurs. L'alarme se paramètre en mètres.

OPTI CONDUITE

La vitesse de référence est calculée en temps réel en prenant en compte les aléas et les contraintes. Les buts recherchés restent l'économie d'énergie et l'efficacité.

Les bifurcations ont été prises en compte pour le respect de l'heure.

Les données liées à OPTI-CONDUITE seront exploitées. En effet, l'outil permettra de détecter les sillons "mal taillés". L'idée est d'exploiter les données recueillies de manière anonyme afin de comparer le théorique et le réalisé. L'utilisation de ces données permettra de fiabiliser le plan de transport.

Les travaux seront désormais pris en compte. La version 4.8 est en pilote depuis le 4 mars.

Dans l'attente de leur formation, les agents déjà habilités sont déshabilités pour être réhabilités après la formation.





Par Pascal COUTURIER

COVID-19 : LA FGAAC-CFDT VOUS INFORME

Allocution du président de la République du 13 avril :

Lors de son discours télévisé du 13 avril, le Président de la République a procédé à plusieurs annonces dont une relative à la prolongation du confinement jusqu'au 11 mai prochain.

Lors de son discours télévisé du 13 avril, le Président de la République a procédé à plusieurs annonces dont une relative à la prolongation du confinement jusqu'au 11 mai prochain.

Cela signifie à la fois que le confinement va se poursuivre durant les quatre prochaines semaines à venir mais aussi que la perspective d'un début de déconfinement a été posée par le Chef de l'Etat si différentes conditions sont réunies d'ici là.

La période qui va désormais s'ouvrir devant nous, va nécessiter à la fois pour la FGAAC-CFDT :

- ➔ de poursuivre ses différentes actions auprès de l'Etat, de la Direction de l'entreprise mais également en proximité grâce à vos représentants FGAAC-CFDT afin de défendre vos droits et vous informer,
- ➔ de définir les volumes de trafics à assurer lors de la reprise d'activité et leurs modalités de mises en œuvre permettant notamment d'assurer la protection des agents.

A travers cette crise, les cheminotes et les cheminots qui sont mobilisés sur le terrain ou en télétravail démontrent au quotidien leur engagement pour un service public ferroviaire qui revêt de nombreux aspects :

- ➔ des services voyageurs essentiels qui permettent notamment aux personnels soignants de pouvoir

continuer à se déplacer,

- ➔ des TGV médicaux qui permettent de transférer des personnes malades vers des hôpitaux moins en tension sur le territoire,
- ➔ des trafics de fret ferroviaire qui permettent de maintenir des approvisionnements de denrées et de matières essentielles à la Nation.

La FGAAC-CFDT salue leur professionnalisme et leur engagement et leur rappelle qu'elle est plus que jamais à leurs côtés pour obtenir les mesures de protection et de sécurité les plus efficaces et défendre leurs droits.

POINT À DATE SUR LA SITUATION : DÉCRYPTAGE DE LA CFDT CHEMINOTS

1) GÉNÉRALISATION DE L'UTILISATION DU MASQUE POUR L'INTÉGRALITÉ DES AGENTS CONCOURANT A LA PRODUCTION

Depuis le mois de février, la CFDT revendique que l'ensemble des agents concourant à la production (exploitation et maintenance du réseau) soient dotés de manière systématique de masques afin de renforcer l'efficacité des mesures de protection mises en œuvre.

Malheureusement, la Direction de l'entreprise a refusé de satisfaire cette revendication et fait évoluer progressivement ses directives en la matière au fur et à mesure de cette crise sanitaire.

C'est ainsi que début mars, les ASCT et les agents de la SUGE furent les premiers agents à être dotés de deux masques, utilisables uniquement dans le cas de figure de prise en charge d'une personne à risque. La Direction a ensuite étendu cette mesure mi-mars aux conducteurs circulant en EAS.

Au cours du mois de mars, la Direction a fait évoluer ces mêmes consignes en prévoyant la dotation de masques au sein des collectifs de travail afin de pouvoir assurer la prise en charge potentielle d'un agent malade sur son lieu de travail.

Fin mars, la Direction a décidé d'étendre la dotation de masques à hauteur de deux masques par journée de service pour les agents travaillant à plusieurs de façon proche et prolongée (une partie des agents de maintenance du matériel et de l'infrastructure, agents des centres de gestion du trafic ou de postes d'aiguillage à plusieurs opérateurs...).

Suite aux nouvelles recommandations formulées le 3 avril par l'Académie de Médecine et le Directeur de la Santé qui encourageaient l'ensemble de la population à porter des masques même alternatifs ou artisanaux aux masques utilisés par les soignants, la Direction a décidé le 9 avril de faire à nouveau évoluer les mesures applicables :

- ➔ Les agents en situation de travail collectif dans des locaux confinés ou sur des chantiers ne pouvant respecter la

distance barrière d'un mètre tout ou partie de leur journée de service peuvent porter un masque pendant leur période de travail (dotation d'un masque pour 4 heures travaillées).

- ➔ Les agents qui peuvent se retrouver face au public ou seraient obligés de prendre en charge un collègue malade sans pouvoir appliquer les gestes barrières peuvent s'ils le souhaitent porter un masque.
- ➔ Les ASCT, agents de la SUGE et conducteurs en EAS peuvent porter un masque s'ils le souhaitent.

LA FGAAC-CFDT NE PARTAGE PAS CETTE APPROCHE DE LA DIRECTION ET EXIGE TOUJOURS QUE L'INTÉGRALITÉ DES AGENTS CONCOURANT À LA PRODUCTION SOIENT DOTÉS DE MASQUES DE PROTECTION.

La FGAAC-CFDT constate également que d'autres Groupes ou entreprises comme la RATP ont déjà opéré de tels choix qui permettent à la fois de renforcer les moyens de protection des agents et de faire diminuer les vecteurs de contagion du virus.

Le Président de la République dans son discours du 13 avril a indiqué que le port du masque de protection « pourra devenir systématique, notamment dans les transports en commun et pour les professions les plus exposées ».

Pour la FGAAC-CFDT, cette annonce doit se traduire de manière immédiate par une généralisation du port du masque pour



l'intégralité des agents. Si la question de la protection des usagers doit évidemment être posée, celle des agents concourant à la production des services ferroviaires doit au préalable avoir été traitée et ce n'est pas le cas au sein du Groupe Public SNCF.

Pour la FGAAC-CFDT, il est logique que les efforts en équipements soient orientés vers les personnels soignants, mais les cheminots et plus particulièrement les conducteurs de trains, sont également engagés pour répondre aux obligations de service public et ils ne doivent en aucun cas payer de leur santé les carences de l'Etat et de la Direction de la SNCF.

La CFDT demande également aux médecins du travail SNCF de se positionner

en faveur d'un usage du masque pour tous les agents concourant à la production. Sur ce point, la FGAAC-CFDT rappelle que la décision prise par la Direction de la RATP le 7 avril de doter l'intégralité de ses salariés en production de masques a été le fruit d'une prescription prise le 6 avril par les médecins du travail de la RATP qui recommandaient le port de masques chirurgicaux ou alternatifs.

POUR LA FGAAC-CFDT, IL NE PEUT Y AVOIR DE PRODUCTION SANS PROTECTION !!!

La CFDT cheminots et la FGAAC-CFDT invitent donc tous les cheminots qui n'auraient pas l'assurance de pouvoir effectuer leur service en toute sécurité à s'extraire d'une situation de travail potentiellement dangereuse.



Par Pascal COUTURIER

COVID-19 : LA FGAAC-CFDT VOUS INFORME

2) OBLIGATION DE POSE DE 5 JOURS DE REPOS AU COURS DU MOIS D'AVRIL :

Dans le cadre de la crise sanitaire, le Gouvernement a légiféré dans le cadre de la loi d'urgence du 24 mars et de l'ordonnance du 26 mars 2020 pour permettre aux entreprises d'imposer à leurs salariés, la prise de 10 jours de repos maximum jusqu'au 31 décembre 2020. L'ordonnance prévoit également que 6 jours de congés puissent être imposés, mais uniquement

si un accord de branche ou d'entreprise est négocié et conclu.

La Direction du Groupe Public Unifié a décidé de retranscrire ces mesures législatives en imposant aux cheminots la pose de 5 jours de repos au cours du mois d'avril 2020. Concernant les congés, la Direction a fait le choix de ne pas ouvrir de négociations sur ce thème.

La Direction a diffusé le 30 mars une note de référence spécifique destinée à reprendre les « recommandations posées en matière de congés et repos pendant la période de crise sanitaire ». La CFDT rappelle que cette note est venue fixer un certain nombre de règles qui constituent des décisions unilatérales de la Direction mais qui ne sont en aucun cas les fruits d'une négociation.

La CFDT a plusieurs fois exprimé son désaccord de fond avec la Direction sur différentes mesures injustes contenues dans cette note. La CFDT a notamment revendiqué une ouverture plus large de l'éventail du choix des repos concernés (repos périodique, repos hebdomadaire, repos compensateur, repos pour jour férié chômé, repos compensateur pour jour férié chômé).

La Direction a tenu compte dans le cadre de cette note de certaines alertes de la CFDT :

- ➔ les annulations de congés ou de repos doivent se faire à l'initiative du salarié : ainsi, ces annulations ne peuvent pas être imposées ;
- ➔ la note précise que les périodes de fermeture des établissements scolaires comprennent les week-ends.
- ➔ les salariés à temps partiel devront poser un nombre de repos proportionnel à leur durée de travail.

La FGAAC-CFDT a également demandé que les délais de pose des congés issus de reliquats de l'année 2019 soient étendus jusqu'au 31 mai 2020 et que ceux-ci

puissent faire l'objet d'une pose rétroactive dans le CET des agents qui le souhaitent. Sur ce point spécifique, lors de la Table Ronde du 9 avril, la Direction a indiqué aux Organisations Syndicales que les reliquats de congés 2019 non pris au 31 mars 2020 seraient tout bonnement perdus !

La FGAAC-CFDT est immédiatement intervenue pour rappeler à la Direction les dispositions spécifiques existantes au sein du Chapitre 10 du Statut et du RH0143 qui prévoient notamment que « les congés qui n'ont pu être donnés avant le 31 octobre, font l'objet d'un programme d'attribution avant le 31 mars de l'exercice suivant, compte tenu, dans toute la mesure du possible, des desideratas des agents ».

Le guide méthodologique intègre une évolution sur les reliquats de congés 2019 et prévoit que « tous les congés posés sur cette période (du 16 mars au 30 avril 2020) seront pris en compte, même s'il s'agit de congés reportés de 2019 ».

Cette nouvelle rédaction bien que plus positive que la précédente ne répond pour autant pas aux revendications de la FGAAC-CFDT et laisse ouvert le champ à de possibles interprétations de la réglementation.

L'application de cette note unilatérale pose de plus de nombreuses questions qui demeurent encore à ce jour sans réponses et sur lesquelles la FGAAC-CFDT avait interpellé la Direction dès la communication aux Organisations Syndicales du projet de texte. De multiples

divergences d'applications des mesures reprises dans cette note ont également été constatées entre les différentes entités. Cette situation crée une inégalité de traitement inacceptable pour la CFDT entre les cheminots constituant le GPU.

Le guide méthodologique diffusé le 14 avril a pour vocation de venir clarifier de nombreux points de la note du 30 mars. Ce guide devait à l'origine être produit début avril mais la Direction n'a pas été en mesure de procéder à sa diffusion avant la date du 10 avril qu'elle a imposée aux cheminots pour la pose de leurs 5 jours de repos durant le mois d'avril.

LA FGAAC-CFDT DÉPLORE ET CONTESTE CETTE MÉTHODE QUI CONSISTE À DIFFUSER DES DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE SANS LES DOCUMENTS D'APPLICATION.

Le premier projet de ce guide transmis à la FGAAC-CFDT en fin de semaine dernière contenait de plus de multiples informations erronées mais également des interprétations très approximatives de la réglementation.

La CFDT a exigé que la Direction revoie rapidement sa copie et diffuse un guide constituant un véritable document d'application et apportant les clarifications nécessaires et conformes à la réglementation en vigueur.

La FGAAC-CFDT et la CFDT Cheminots ont procédé à l'analyse de ce document qui apporte certes plusieurs précisions

demandées par la CFDT. Ce guide contient malheureusement aussi d'importants reculs par rapport à des éléments antérieurs.

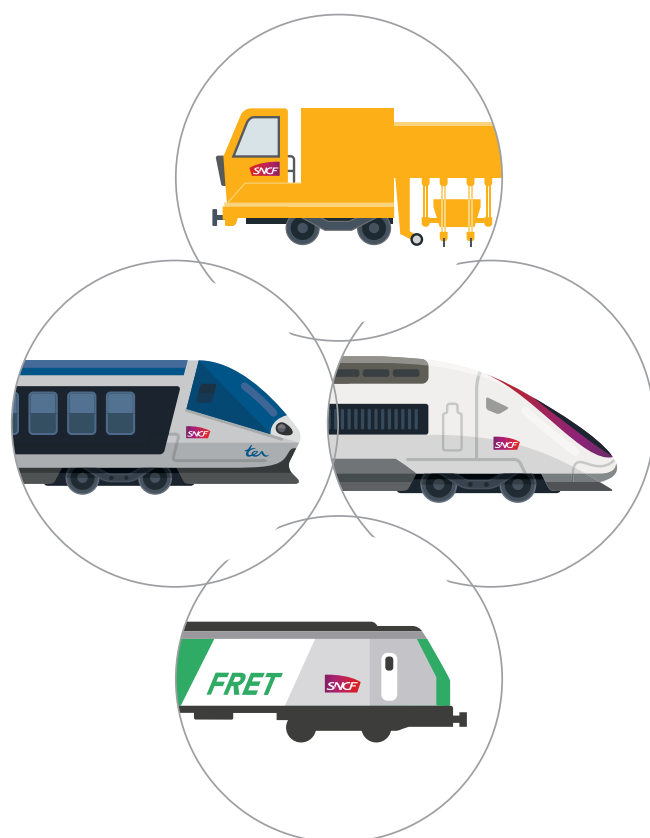
C'est notamment le cas des repos compensateurs pour jour férié chômé qui ont été exclus des types de repos pouvant être posés par les agents. En matière de rémunération, la Direction conditionne désormais à une notion « d'éventualité » le paiement de l'Indemnité Compensatrice Exceptionnelle de Service Restreint ce qui est contraire aux dispositions figurant dans la note relative à la rémunération diffusée le 25 mars dernier.

LA FGAAC-CFDT ET LA CFDT CHEMINOTS DÉPOSERONT UNE DCI NATIONALE ET METTRONT EN ŒUVRE TOUS LES LEVIERS DONT ELLES DISPOSENT AFIN DE RÉTABLIR LES AGENTS DANS LEURS DROITS.

3) RECOURS A L'ACTIVITE PARTIELLE

L'ordonnance du 27 mars 2020 portant mesures d'urgence en matière d'activité partielle a étendu ce dispositif aux entreprises publiques, dont la SNCF. Peu après la parution de l'ordonnance, la Direction du Groupe Public Unifié a annoncé le recours à l'activité partielle et a lancé sans attendre les démarches de mise en œuvre dans les Etablissements.

Si la mise en place de l'activité partielle permet à la SNCF d'obtenir des aides de l'Etat dans une période de crise sanitaire et de difficultés économiques importantes, de nombreux points restent néanmoins à clarifier. Le Gouvernement doit notamment





Par Pascal COUTURIER

COVID-19 : LA FGAAC-CFDT VOUS INFORME

faire paraître un décret spécifique fixant les modalités de recours à l'activité partielle pour les entreprises publiques donc le Groupe Public SNCF.

Pour la FGAAC-CFDT, la mise en place de l'activité partielle doit être accompagnée de la garantie forte que celle-ci sera sans aucune conséquence pour les agents :

- ➔ Aucun impact sur la rémunération des agents.
- ➔ Garantie de l'intégralité des droits sociaux liés aux temps de présence dans l'entreprise. Cela inclut notamment les droits liés à la retraite, les dispositifs de progression salariale liés à l'ancienneté, le nombre de repos et de congés, les primes et gratifications diverses qui seront calculées sur l'exercice 2020 et versées en 2021 (PRIME, GIR, Intéressement...).
- ➔ Nécessité de poser un cadrage et un pilotage national permettant d'assurer une mise en œuvre uniforme de l'activité partielle au sein du Groupe Public Unifié.
- ➔ Garantie que le dispositif ne sera pas dévoyé par des entités qui demanderaient aux agents placés en chômage partiel de travailler sur ce même temps.

DE TELLES DÉRIVES SONT PUREMENT ET SIMPLEMENT ILLÉGALES.

Pour la FGAAC-CFDT, de nombreux éléments d'assurance précités ne sont pas consolidés à ce stade. La CFDT a donc adressé un courrier au Gouvernement sur la mise en place de l'activité partielle au sein du Groupe Public SNCF en demandant que plusieurs mesures ou dérogations

spécifiques soient mises en place par l'Etat.

POUR LA CFDT, LE RECOURS À L'ACTIVITÉ PARTIELLE NE DOIT AVOIR AUCUN IMPACT POUR LES CHEMINOTS.

La CFDT veillera à une application stricte et légale.

4) PLANS DE CONTINUITÉ DE L'ACTIVITÉ ET CONDITIONS DE REPRISE DE L'ACTIVITÉ

La mise en place du chômage partiel au sein des Etablissements devrait passer par la négociation de PCA (Plan de Continuité de l'Activité). La CFDT a adressé le 20 mars dernier un courrier au Président du Groupe Public Unifié demandant l'ouverture de négociations immédiates d'un PCA.

La Direction a fait le choix de ne pas donner suite à cette démarche qui aurait pourtant permis de poser des garanties fortes dans le cadre d'un référentiel commun et transverse au Groupe Public Unifié.

La FGAAC-CFDT déplore que la méthode retenue soit celle d'un renvoi à des PCA par SA ou par activité mis en place de manière unilatérale sans aucune négociation avec les Organisations Syndicales.

Au-delà de la mise en place de ces PCA, la Direction a annoncé qu'elle souhaitait organiser plusieurs Tables Rondes en lien avec les « modalités de reprise ». Elles ont comme objectif de partager avec les Organisations Syndicales « l'analyse des niveaux d'activité réalisés dans les différents secteurs de l'Entreprise, ainsi que les modalités de reprise d'activité ».

Quatre Tables Rondes seront ainsi organisées d'ici au 10 mai :

- ➔ Réseau : Circulation, Maintenance et Travaux.
- ➔ Voyageurs : Voyages, TER, Transilien et Direction Industrielle.
- ➔ Fret.
- ➔ Gares et Connexions et autres activités (SUGE, Fonctions Supports...).

La Direction a d'ores et déjà proposé trois volets qui feront l'objet d'échanges dans le cadre de ces concertations :

- ➔ Volet sanitaire et protection des salariés : mesures barrière, dotation de matériel, conditions de travail, gestion du déconfinement, fiches métiers...
- ➔ Volet industriel : maintien de l'outil industriel, préparation des reprises, anticipation des besoins, prévisibilité de la montée en charge...
- ➔ Volet social : aménagement et organisation du travail, évolution du recours à l'activité partielle...

LA CFDT CHEMINOTS ET LA FGAAC-CFDT SERONT BIEN ÉVIDEMMENT PARTIES PRENANTES DANS LE CADRE DE CES DIFFÉRENTES TABLES RONDEN EN LIEN AVEC SES OBJECTIFS DE DÉFENSE DE LA SÉCURITÉ, DE LA SANTÉ ET DES DROITS DES CHEMINOTS.



Par Frédéric LEMERCIER

INTÉRESSEMENT 2020 PEG SNCF

L'accord d'intéressement SNCF, qui a été signé en 2015 par la CFDT Cheminots, prend fin cette année. Pour que cet accord perdure, il faudra désormais la signature de plus de 50% des Organisations Syndicales représentatives. Concrètement, il faudra que la CGT ou Sud Rail signe cet accord, alors qu'ils s'y étaient opposés en 2015 !

L'intéressement en quelques chiffres : Cette année, pour SNCF Mobilité, chaque agent recevra 239,75 euros brut. Il aura le choix entre placer cet argent dans son Plan Epargne Groupe (PEG SNCF - Amundi) ou recevoir cette somme directement sur sa fiche de salaire de Mai ou Juin 2020.

Sur les quatre dernières années, chaque agent de Mobilité a reçu 1323,20 euros brut.

- ➔ Pour 2020 : 239,75€
- ➔ Pour 2019 : 192,92€
- ➔ Pour 2018 : 401,00€
- ➔ Pour 2017 : 489,53€

La FGAAC-CFDT et la CFDT Cheminots se battent pour que votre investissement dans l'Entreprise soit reconnu par une prime d'intéressement à la hauteur de vos efforts quotidiens.

Actuellement, la partie la plus importante pour son calcul relève de la marge opérationnelle (MOP) de SNCF Mobilités et SNCF Réseau.

Pour la seconde année consécutive, les efforts considérables des cheminots ne sont pas reconnus à leur vraie hauteur.

L'Entreprise le justifie avec le conflit sur les retraites, qui a joué un rôle important sur les résultats financiers. En clair, en langage PDG, « faites pas grève si vous voulez une

meilleure prime d'intéressement » !

La FGAAC-CFDT rappelle que dans un monde concurrentiel auquel la SNCF s'apprête à faire face, la Direction doit mettre en place une vraie reconnaissance de ses salariés (un intéressement, notamment, digne de ce nom !), sans quoi, elle devra subir l'exode massif de ses éléments parmi les plus importants : les Conducteurs de Trains.

L'accord PEG prévoit le fléchage de la prime d'Intéressement sur l'un des quatre fonds communs de placement de l'entreprise (PEG SNCF - Amundi). Si l'agent place tout ou partie de cette prime sur le PEG, un abondement de 30% sera crédité en sus sur ce compte. Attention, il faut absolument répondre au bulletin d'option envoyé par mail par Amundi le 23 Mars 2020. A défaut d'une réponse avant le 28 Mai 2020, cette prime, ainsi que l'abondement, seront directement crédités sur votre PEG.

L'abondement maximal versé par la SNCF est de 300€, soit un versement de 1500€ (1286,51€ de la part de l'agent et 213,49€ net de la part de la Prime d'Intéressement 2020).

Le versement sur le PEG SNCF sera placé pour une durée de 5 ans. Il sera disponible avant les 5 ans, sous certaines conditions (mariage, accession à la propriété, départ à la retraite...).

Les 4 fonds de placement PEG SNCF sont les suivants :

- ➔ Horizon Trésorerie Solidaire (risque 1/7, valeur de la part 120,58€*)
- ➔ Horizon Solidaire (risque 3/7, valeur de la part 121,05€*)
- ➔ Amundi Label Equilibre Solidaire (risque 4/7, valeur de la part 132,17€*)
- ➔ Amundi Action Euro Mid Cap (risque 5/7, valeur de la part 22,94€*)

*valeur de la part au 26 Mars 2020.

Les placements « Solidaires » ont permis, sous l'impulsion de la FGAAC-CFDT et de la CFDT Cheminots sur les 8 dernières années de :

- ➔ Financer 4869 logements décents,
- ➔ Créer 32866 emplois,
- ➔ Former 8206 personnes,
- ➔ Préserver 2360 ha de terres agricoles,
- ➔ Donner accès aux soins de santé à 26900 personnes,
- ➔ Financer 40 entreprises sociales.

Par Gabriel FAURE
et Ronan BOURDON

GESTION DE CRISE COVID-19 AU SEIN DES ENTREPRISES FERROVIAIRES PRIVÉES

Dès le début de cette crise sanitaire sans précédent, les élus et les militants FGAAC-CFDT de toutes les Entreprises Ferroviaires Privées (EFP) se sont mobilisés pour la sécurité et la santé de leurs collègues salariés des entreprises Europorte, Euro-CargoRail, Linéas, Thello, etc.

L'ensemble des élus ont demandé la tenue de réunions extraordinaires des CSE en lien avec le COVID19 afin d'échanger avec les directions sur les mesures de protection à mettre en place au plus vite, afin d'assurer la protection de la santé des salariés.

Des mesures de protection et des rappels des gestes barrières ont été mis en place à la suite de ces réunions CSE. Des gants, du gel hydroalcoolique, des sprays et parfois des masques, ont été distribués pour l'ensemble des salariés dans les plus brefs délais.

Les élus FGAAC-CFDT ont rappelé lors de différentes réunions à leurs directions respectives, l'importance de protéger et de rassurer leurs salariés face à cette situation inédite et inconnue. Ils ont ainsi rappelé l'obligation de sécurité et de résultat aux employeurs, charge à eux de tout mettre en œuvre afin que les salariés puissent travailler en toute sérénité et sécurité.

Les nettoyages des véhicules de service et des locomotives ont été programmés, les RHR ont été supprimés au maximum afin de limiter les risques potentiels, les évolutions en véhicules de service ont été instaurées de préférence pour éviter au maximum les parcours en transports en commun.

Les plannings ont aussi été réajustés, afin de répondre aux agents ayant opté pour la garde d'enfants à domicile, afin également de limiter les RHR en révisant les étapes de conduite. Les plans de transports ont été adaptés afin de limiter les risques pour les salariés.

Cependant, aujourd'hui la situation demeure pénible pour l'ensemble des salariés des EFP, source de stress et de contraintes nouvelles pour les conducteurs amenés à se déplacer et à côtoyer des personnes qui peuvent se révéler être des porteurs sains du virus COVID19.

Les baisses de trafic consécutives à cette crise ont conduit certaines des EFP à opter pour la mise en « activité partielle » d'une partie de leur personnel impacté par les suppressions de trains.

Les mesures de confinement risquent d'être reconduites. A l'heure où nous écrivons ce papier, c'est l'ensemble du fret ferroviaire qui devra se relever à l'issue de cette crise. Les salariés espèrent retrouver au plus vite une activité normale du fret, vitale pour notre pays. Ceci bien entendu dans le respect de la santé et de la sécurité de tous les salariés.

La FGAAC-CFDT s'implique au plus près dans les EFP et veille aux bonnes applications des règles pour préserver la santé des salariés.



Par Damien HOUILLIEZ

LE SECTEUR FERROVIAIRE À L'ÈRE DE LA NUMÉRISATION ET DE L'AUTOMATISATION

Les partenaires sociaux européens du secteur ferroviaire, la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) et la Communauté des entreprises ferroviaires et d'infrastructure européennes (CER) collaborent pour mieux comprendre les tendances numériques actuelles et leur impact sur l'emploi dans le secteur ferroviaire.

Le projet durera 18 mois et a débuté en mars 2020. Son objectif est d'étudier l'impact de la numérisation sur l'emploi, les conditions de travail, les tâches requises au travail, ainsi que les compétences des travailleurs. Le projet se concentre également sur la manière dont les partenaires sociaux peuvent façonner les changements technologiques par le biais du dialogue social. Les partenaires sociaux du secteur ferroviaire sont prêts à contribuer au prochain débat politique sur la base d'une analyse approfondie des questions à l'échelle de l'Union Européenne.

Avec ce projet, nous souhaitons atteindre les objectifs suivants :

- Examiner les recommandations conjointes CER-ETF sur le concept d'employabilité et décider des actions de suivi ;
- Cartographier les moteurs du changement, en particulier la numérisation et l'automatisation qui ont un impact sur l'employabilité ;
- Informer et conseiller les compagnies ferroviaires et les représentants syndicaux sur les bonnes pratiques existantes dans le domaine de la gestion du changement et de l'employabilité, et de la transition juste, avec pour objectif de maintenir des conditions de travail attractives dans le secteur.

Le projet examine les domaines suivants :

- Numérisation : nouvelles compétences, nouveaux outils et méthodes de formation pour le personnel ferroviaire.
- Mesures internes pour gérer le changement.
- Automatisation, numérisation et nouveaux modèles de maintenance.
- Le rôle des partenaires sociaux dans l'anticipation et l'accompagnement des changements résultant de la numérisation et l'impact du changement sur les relations entre employés et clients.

Chacun de ces quatre domaines sera abordé dans le cadre d'un atelier spécifique réunissant des syndicats, des employeurs ainsi que des experts.

L'objectif est de cartographier et d'analyser les principaux domaines touchés par les changements qui sont pertinents pour l'employabilité, ainsi que les besoins des employeurs et des employés sur ces sujets.

En outre, tous les ateliers visent à identifier et à recueillir des exemples et des bonnes pratiques sur la manière dont les entreprises, les employés et les syndicats font face à ces changements.

Le COVID19 et les travailleurs Européens du transport.

Alors que la crise sanitaire COVID-19 se poursuit, nous avons été actifs dès le début, exigeant que les droits de nos travailleurs du transport soient protégés. Les travailleurs des transports sont en première ligne, en contact direct avec les passagers et risquent de contracter le virus dans l'exercice de leurs fonctions quotidiennes. Ce sont également eux qui subissent les conséquences économiques désastreuses du virus. **Plus que jamais, il est temps pour chacun d'intensifier ses efforts pour protéger nos travailleurs du transport !** Nous sommes fiers d'eux, car ils font avancer l'Europe en ces temps troublés en assurant la livraison de fournitures médicales et de biens essentiels à notre survie. Nous relayons nos demandes auprès des institutions européennes et veillons à ce que nos voix soient entendues. Nous voyons diverses mesures se mettre en place, et nous saluons les actions entreprises. Aucune de ces mesures ne devrait entraîner de perte permanente d'emploi ou de réduction des salaires. Les droits sociaux des salariés doivent être protégés dans tous les cas. Quelles que soient les modifications apportées aux conditions de travail, elles doivent être temporaires, négociées avec les syndicats, et aucune mesure ne doit servir de prétexte pour priver les travailleurs de leurs droits. **Nous continuerons à nous battre pour les droits des travailleurs du transport en ces temps troublés !**



Pascal Descamps
Secrétaire National

ÉDITO

UNE CATASTROPHE SANITAIRE JAMAIS VUE !

A l'heure où j'écris ces quelques lignes, le virus COVID 19 n'a pas encore atteint le pic de contamination prévu par les autorités sanitaires. Ce virus, venu de Chine, est arrivé sur notre territoire depuis quelques semaines et a malheureusement fait à ce jour de nombreuses victimes.

Les personnes du troisième âge sont les plus impactées, car plus fragiles et souvent avec des pathologies aggravantes. Aujourd'hui, comme hier, les soignants (comme on les appelle), tirent le signal d'alarme sur le manque de moyens qu'ils soient humains ou matériels.

À force d'économies et de restrictions budgétaires, les hôpitaux publics, comme privés, se sont retrouvés démunis face à une pandémie comme celle que nous vivons actuellement. Même le stock de masques protecteurs ou de gel hydroalcoolique reste insuffisant pour honorer les demandes des infirmières, des aides-soignantes, des médecins, etc... **A l'époque où a été choisie l'option de faire cette économie de non renouvellement des stocks, AUCUN politique de quel parti que ce soit n'a alerté l'opinion publique de cette décision regrettable qui s'avère catastrophique aujourd'hui.**

La politique du risque non calculé étant passée par là, nous découvrons tous aujourd'hui où cette stratégie nous mène. Tous les laboratoires et les chercheurs sont désormais mobilisés pour trouver une molécule capable d'enrayer rapidement ce virus. Dans le même temps, la course contre la montre est lancée au niveau mondial pour élaborer un vaccin qui éviterait à l'humanité entière de revivre cette période si douloureuse. Seul bémol ! Il faudra attendre un an, voire plus, pour qu'il soit efficace et surtout mis à disposition sur le marché.

En attendant, tous les gouvernements essaient de trouver des solutions pour éviter que ce coronavirus continue de se propager. Une des solutions la plus efficace retenue est que chaque citoyen reste confiné chez lui et ne sorte que pour une raison valable, afin d'être en contact avec le moins de monde possible. Mais voilà ! Certaines personnes pensent être plus intelligentes que nos scientifiques et bravent les interdits.

Avec un comportement irresponsable, ces personnes se mettent en danger et surtout mettent en danger les gens autour d'eux et surtout les plus fragiles. Égoïsme, quand tu nous tiens ! Ecouter les pouvoirs publics et respecter ce qu'ils diffusent est le premier remède à ce virus. De plus, cela permet aux « blouses blanches » de pouvoir effectuer leur travail dans de meilleures conditions et sans la pression de l'influence des patients.

Pensons à tous ces personnels hospitaliers, à tous ceux qui doivent continuer à travailler pour que nous puissions continuer à vivre à minima. **Notamment aux Conducteurs de Trains qui, malgré le manque de protection et une paye sans nom orchestrée par nos dirigeants complètement dépassés, continuent à exercer leur métier.** Leur engagement, à leur niveau, reste prépondérant pour que les usagers puissent se rendre à leur travail et que la vie économique de notre pays soit maintenue, même au ralenti.

Nous espérons tous que nous sortirons de ce fléau le plus rapidement possible et que chacun d'entre nous pourra reprendre une vie normale, même si l'issue de cette mauvaise passe, plus rien ne sera jamais comme avant. En pire, en mieux ?...

En attendant, bon courage à ceux qui travaillent.

Et pour les autres, prenez soins de vous et surtout

RESTEZ CHEZ VOUS.

Agence Famille
N° vert : 08 09 40 01 10

RAPPEL POUR LES COTISATIONS
Pensez à votre cotisation 2020 à 40€
(20€ pour les veuves)

avant la fin du premier semestre

Coordonnées des Antennes et permanences de la Caisse de Prévoyance et de Retraite du Personnel de la SNCF

Antennes de la CPRP		
Lieu	Adresse	Téléphone
Bordeaux	58 bis, rue Amédée Saint-Germain	04 95 04 63 55
Dijon	10, avenue du Maréchal Foch Immeuble Le Mozerin 3 ^{ème} étage	04 95 04 08 16
Lille	Parvis de Rotterdam. Bâtiment Atrium - 1er étage. Boulevard de Turin EURALILLE	04 95 04 61 76
Limoges	30, rue Aristide Briand	04 95 04 09 80
Lyon	Espace Confluence. 3 cours Charlemagne	04 95 04 65 46
Marseille	9 rue Antoine Zaffara	04 95 04 07 46
Nancy	Espace Saint Léon, 5, bis rue Saint Léon - 1er étage	04 95 04 08 12
Paris	18, rue de Budapest, 9 ^{ème} arrondissement	04 95 04 02 00
Rennes	13, rue de Chatillon (3 ^{ème} étage)	04 95 04 08 66
Strasbourg	3, boulevard Wilson	04 95 04 08 15
Toulouse	37, Avenue de Lyon, Gare Raynal	04 95 04 09 70
Tours	21, rue Edouard Vaillant	04 95 04 08 61
Permanences (uniquement sur Rendez-vous)		
Ambérieu	22 rue Girod de l'Ain	04 95 04 65 46
Arras	Centre d'Action Sociale d'Arras, 2 rue de Douai	04 95 04 61 76
Avignon	Centre d'Action Sociale d'Avignon, Gare SNCF	04 95 04 07 46
Besançon	Centre d'Action Sociale de Besançon Gare de Besançon Viotte, Avenue de la Paix	04 95 04 09 16
Brive la Gaillarde	Centre d'Action Sociale de Brive la Gaillarde, Gare SNCF	04 95 04 09 80
Calais	Centre d'Action Sociale de Calais, 50 Avenue du Président Wilson	04 95 04 61 76
Chalon sur Saône	Centre d'Action Sociale de Chalon-sur-Saône, Cour de la gare	04 95 04 08 16
Chambery	114, rue Freizier	04 95 04 65 46
Clermont Ferrand	58 A, avenue de l'Union Soviétique	04 95 04 65 46
Fleury les Aubrais	Centre d'Action Sociale de Fleury-les-Aubrais 66 rue Gustave Roland	04 95 04 08 61
Longueau	Centre d'Action Sociale de Longueau, 137 rue Jean Jaurès	04 95 04 02 00
Mulhouse	Centre d'Action Sociale de Mulhouse, 10 Avenue du Général Leclerc	04 95 04 08 15
Le Mans	Centre d'Action Sociale du Mans, 4 bd Robert Jarry	04 95 04 08 61
Metz	Espace Initiative, Mobilité (EIM) de Metz 2 rue Royale	04 95 04 08 15
Montpellier	Direction Régionale de Montpellier, 4 rue Catalan Bureau 306	04 95 04 07 46
Narbonne	Centre d'Action Sociale de Narbonne, Boulevard Léon Augé (face à la gare routière)	04 95 04 09 70
Nantes	Centre d'Action Sociale de Nantes, 27 Bd de Stalingrad	04 95 04 08 66
Nevers	Centre d'Action Sociale de Nevers, 1 Avenue Louis Fouchère - 58640 Varennes Vauzelles	04 95 04 08 58
Nice	Centre d'Action Sociale SNCF, 37 Avenue Maréchal Foch	04 95 04 07 46
Périgueux	Centre d'Action Sociale de Périgueux, 97 rue Louis Blanc	04 95 04 63 55
Reims	Centre d'Action Sociale SNCF, 6 bis rue Pingat	04 95 04 08 12
Saint-Denis	Centre d'Action Sociale de Saint-Denis, 5 rue Francis de Pressensé, Immeuble VOX 3 ^{ème} étage	04 95 04 02 00
Saintes	Centre d'Action Sociale de Saintes, 17 avenue Jules Dufaure	04 95 04 63 55
Sotteville	Centre d'Action Sociale de Sotteville-Lès-Rouen, Rue Pierre Corneille	04 95 04 02 00
Toulon	Centre d'Action Sociale de Toulon, 377 boulevard de Tessé	04 95 04 07 46
Valence	11 rue Paul Bert	04 95 04 65 46
Valenciennes	Centre d'Action Sociale de Valenciennes, 19 rue Derrière la Tour	04 95 04 61 76
Vannes	Centre d'Action Sociale de Vannes, 41, bis boulevard de la Paix	04 95 04 08 66
Venarey-les Laumes	INFRARAIL, Etablissement Industriel Bourgogne Route de Bussy	04 95 04 08 13
Vierzon	Centre d'Action Sociale de Vierzon, Place de la Gare	04 95 04 08 61
Villeneuve-Saint-Georges	Centre d'Action Sociale de Villeneuve-Saint-Georges 19 rue Derrière la Tour	04 95 04 02 00

Fin 2018, l'UNR FGAAC était reçue au ministère de la santé et des solidarités pour évoquer la fermeture de plusieurs antennes de la CPRP. Lors de cette réunion, le ministère s'était engagé à stopper ces fermetures et à ouvrir des antennes dans les centres d'Action Sociale. Depuis, aucune fermeture d'antenne n'a eu lieu (sauf Clermont Ferrand qui avait été acté en Conseil d'Administration) et ce sont 13 nouveaux points de permanences qui ont été ouverts dans les Centres d'Action Sociale en 18 mois. **L'UNR se félicite de ces avancées, mais reste vigilante.**

Avis de permanence

Permanences UNR au siège de la FGAAC-CFDT :
Les 1^{er} et 3^{ème} mardis de chaque mois sans jours fériés
UNR@fgaac.org / 01 76 58 12 32

En raison du confinement imposé par la crise sanitaire l'UNR a annulé toutes ses permanences sur l'ensemble du territoire. Bon courage à tous et RESTEZ CHEZ VOUS !

ATTESTATION FISCALE : ATTENTION nous n'envoyons plus systématiquement les attestations fiscales aux adhérents par courrier dans un souci d'économie (timbre et papier) et de préservation de la nature. Celles-ci ne servant que si vous avez un contrôle fiscal. Néanmoins elle vous sera délivrée si vous nous en fait la demande. Pour ce faire, contactez-nous soit par mail (unr@fgaac.org) soit par courrier (fgaac 20 rue Lucien Sampaix 75010 Paris) soit par téléphone les 1^{er} et 3^{ème} mardis de chaque mois lors des permanences (01 40 18 44 40).

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 2019 : 38€ (19€ pour les veuves)

Action Sociale

N° vert : 08 00 20 66 30

Internet : action.sociale@sncf.fr



Par Thierry DAVID

CORONAVIRUS : LE PANGOLIN OU LES CHAUVES-SOURIS RESPONSABLES ?

Certains chercheurs soupçonnent les pangolins ou les chauves-souris d'avoir été un des éléments dans la transmission du virus vers l'humain. Rien n'est moins sûr. Mais faut-il encore se demander pourquoi ce phénomène est envisageable ?.

Le coronavirus est le résultat d'un phénomène naturellement présent dans la nature appelé la mutation de micro-organismes (microbes). Tous les êtres vivants sur la planète, y compris nous les hommes, en sommes composés. Ils sont inoffensifs. Mais lorsque l'on modifie leur environnement, ils mutent pour survivre et deviennent des agents infectieux pouvant devenir... mortels.

C'est un phénomène appelé le « passage de la barrière d'espèce ». Comme pour le SRAS en 2003 dont la civette semblait être le vecteur. Le COVID-19 est une zoonose, une maladie pouvant sauter de l'animal à l'homme.

Qui est le principal responsable de ce phénomène ? L'HOMME !

En détruisant les zones d'habitation des animaux sauvages comme il aime à le faire depuis le début du siècle dernier, ceux-ci doivent se déplacer de leur milieu naturel où un équilibre était trouvé en interaction avec ce qui les entourait. Ils doivent s'adapter, muter et leur virus avec. Ces derniers se répandent et peuvent devenir meurtriers.

Le commerce, le trafic et la consommation d'animaux sauvages dans des conditions parfois insalubres favorisent encore le phénomène. Des pays comme la Chine, où des traditions parfois millénaires sont difficiles à stopper, sont souvent montrés du doigt. Mais suite à ce dernier virus, les autorités semblent enfin réagir et envisagent des interdictions de commerce et de consommation de ces espèces sauvages. L'Asie du Sud-Est et l'Afrique consomment également encore beau-

coup de ces animaux sauvages et nous mettent en danger.

Ces interdictions permettront en conséquence de préserver ces espèces sauvages nécessaires à la biodiversité et à l'équilibre indispensable de notre écosystème. L'extinction de masse des animaux « sauvages » pourrait peut-être enfin s'arrêter si on stoppe la destruction de leur habitat et si on ne tue plus les bêtes sauvages pour se nourrir, elles ne nous feront peut-être « plus de mal » indirectement.

L'HOMME, cet être invincible, au-dessus de tout et maître du monde, se trouve ébranlé par une toute petite chose : un virus microscopique !

C'est cet organisme quasi invisible qui a le pouvoir ! Rendez-vous compte ; il a été capable en quelques semaines d'obtenir :

- Des trêves dans les conflits armés ;
- Le report d'élections et la mise en veille de l'administration ;
- Le développement du télétravail impossible avant dans certaines entreprises ;
- Le report d'impôts, de cotisations sociales, de crédits, etc. ;
- Des aides massives de l'État pour les entreprises ou vers les plus faibles ;
- La prise en compte des sans-abris pour les héberger ou les nourrir ;
- La baisse drastique des prix à la pompe ;
- La baisse massive de la pollution atmosphérique ;
- Un autre rapport au temps pour

les gens qui se rendent compte qu'il possible de lire, de rêver, de flâner, d'écouter la nature ;

➤ Le sentiment que le travail n'est plus LA priorité, mais plus certainement LA SANTÉ ;

➤ Que de nouveaux rapports s'établissent avec leurs enfants, avec leur femmes, compagnes ou compagnons, leurs voisins ou les plus faibles d'entre nous ;

➤ Le retour du silence et l'absence de ce fléau qu'est devenu le bruit ;

➤ Un rapport face à la mort plus palpable que l'on soit riche ou pauvre, jeune ou plus âgé ;

➤ Un nivellement social face au confinement (Rolls ou 2 chevaux... au garage) ;

➤ Et tant d'autres choses encore tel une liste à la Prévert.

Nous rendons-nous compte de toutes les transformations qui se sont faites en quelques semaines sur la planète et qui étaient encore inimaginables il y a encore peu de temps ? Nous sommes pratiquement à l'arrêt !

Les syndicats, notamment la CFDT et la FGAAC-CFDT, alertent depuis longtemps l'Entreprise, mais aussi les instances gouvernementales sur la dérive de la société française qui trop souvent mettent en avant l'aspect financier au détriment de l'humain. On en voit aujourd'hui les dramatiques conséquences.

Alors ? Toujours génial le rejet des corps intermédiaires ?

On voit toutes les inconséquences de la mondialisation à tout va et la France est

maintenant bien incapable ou a bien du mal à remettre en marche une industrie qui a disparu et qui s'est exilée en Asie ... pour produire des masques, du gel, des blouses Parce que ces pays ont stoppé leurs productions. **Géniale la délocalisation effrénée ?**

Ne parlons pas évidemment de la déliquescence dans les hôpitaux publics dénoncée depuis plusieurs dizaines d'années par les syndicats.

Trop facile malgré tout de rejeter tout sur nos gouvernants. Nous sommes AUSSI parfois responsables car nous sommes LES consommateurs. Acheter au plus bas prix, ne pas prendre le temps de regarder s'il y a des produits « made in France », rechigner à payer l'impôt, consommer toujours plus, vouloir les réformes mais pour les autres, envier les travailleurs qui ont un petit « avantage » pour leur supprimer plutôt que le revendiquer pour soi...

La liste est longue de nos contradictions.

Ah oui ! LA solution miracle : il faut faire payer les riches. Surement les très gros ou les tricheurs, mais pour les autres, à partir de combien est-on riche ?

Espérons que ce terrible moment qui met dans le deuil de nombreuses familles puisse servir de leçon et réorienter notre société et nos comportements, pour demain, ne pas revivre de tels drames humains.

Sinon d'autres reviendront rapidement mais jusqu'où ? Notre extinction ?

Confinez-vous et prenez soin de vous !

A l'attention de tous les retraités : info COVID-19

La SNCF MET À LA DISPOSITION DE SES PENSIONNÉS UN NUMÉRO D'ÉCOUTE DÉDIÉ, A COMPTER DE LUNDI 30 MARS

Dans cette période de confinement, des pensionnés peuvent se sentir isolés du fait de l'éloignement de leurs familles, de la diminution des services d'aide à domicile ou de l'absence d'activités collectives.

Pour limiter le risque d'isolement, OPTIM'SERVICES-ACTION SOCIALE met à la disposition de tous les pensionnés SNCF un numéro dédié à compter de lundi 30 mars, avec, au bout du fil, des professionnels de l'Action Sociale SNCF.

Numéro Gratuit :

09 80 98 03 25*

Du Lundi au Vendredi, de 9h à 12h et 14h à 17h

Une équipe de professionnels de l'Action Sociale SNCF est mobilisée avec ses partenaires pour vous écouter et vous orienter si besoin vers les services de proximité (centres d'Action Sociale, réseaux locaux...). Les échanges sont confidentiels.

** Ce numéro ne se substitue pas aux numéros habituels de la CPR ou de l'Action Sociale SNCF*

Fiche de pension

Depuis maintenant quelques temps, et pour ceux qui ont un espace personnel sur le site de la CPRP (Caisse de Prévoyance et de Retraite du Personnel de la SNCF) nos fiches de pension de retraite nous sont envoyées numériquement. Ces fiches se trouvent dans la rubrique « mes décomptes » et ne sont archivées que 11 mois glissants.

Il est donc impératif de télécharger vos fiches de pension de retraite et de les archiver de la façon que vous souhaitez.

En effet, la CPRP ne conserve pas vos fiches de pension au-delà des 11 mois et ne pourrait donc pas vous les fournir en cas de besoin.



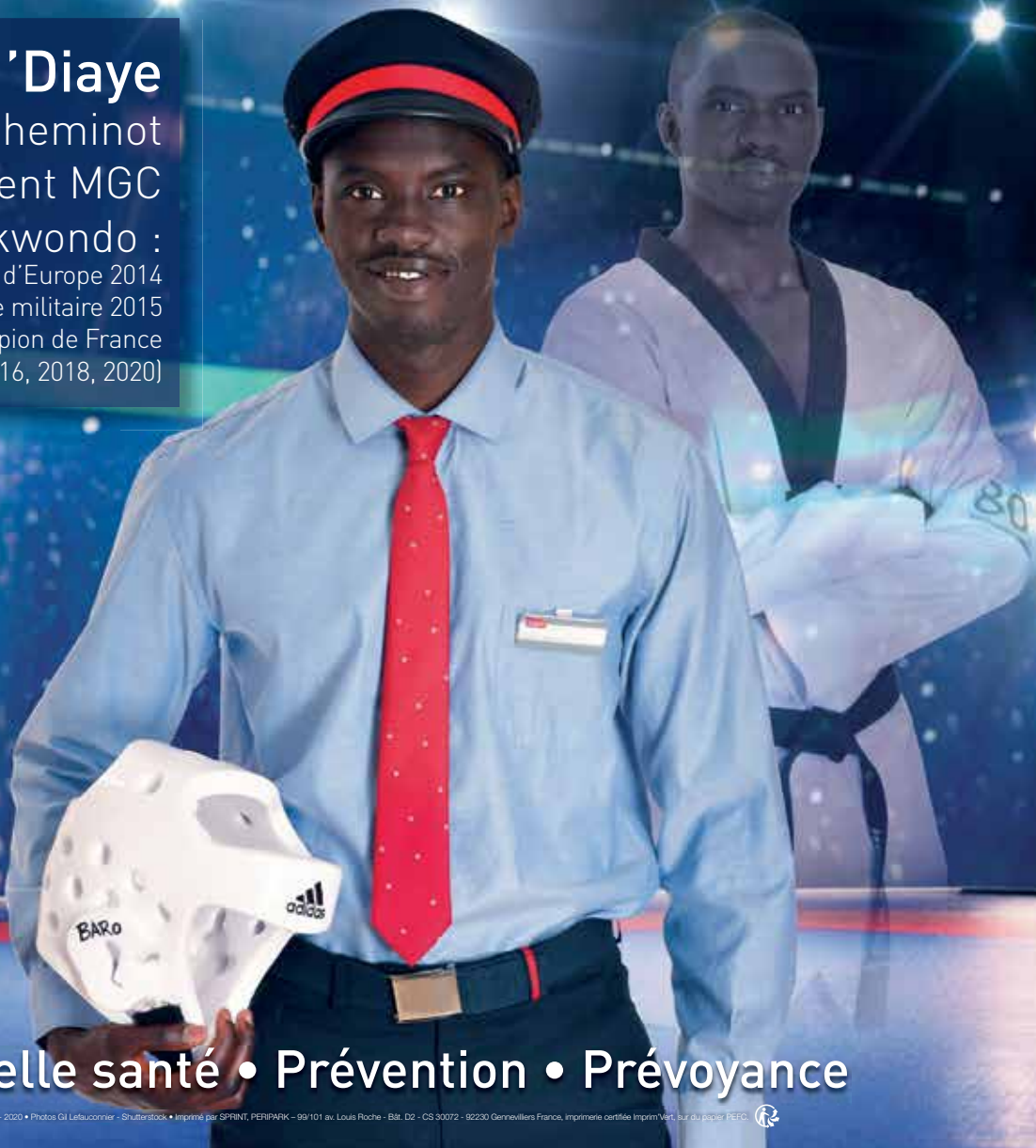
La MGC soutient ses adhérents athlètes

M'Bar N'Diaye

cheminot
adhérent MGC

Taekwondo :

Vice-champion d'Europe 2014
Champion du monde militaire 2015
Quintuple champion de France
(2013, 2014, 2016, 2018, 2020)



Mutuelle santé • Prévention • Prévoyance

©Mutuelle MGC - 2020 • Photos G1 Lefauconnier - Shutterstock • Imprimé par SPRINT, PERIPARK - 99/101 av. Louis Roche - Bât. D2 - CS 30072 - 92230 Gennevilliers France, imprimerie certifiée Imprim'Vert, sur du papier PEFC



Mutuelle Générale des Cheminots (MGC), mutuelle soumise aux dispositions du Livre II du Code de la Mutualité, SIREN n° 775 678 550, dont le Siège social est situé 2 et 4 place de l'Abbé G.Henocque 75013 Paris, et au contrôle de l'Autorité de Contrôle Prudentiel et de Résolution, ACPR, située 4 Place de Budapest - CS 92459 - 75436 Paris Cedex 09.

mutuelleMGC.fr

