

LE BULLETIN DE

MAI - JUIN 2020

719

tr' action

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

DOSSIER
CRISE
SANITAIRE

p. 4 et 5
GLYPHOSATE

p. 14 et 15
HISTOIRE DES
RÉGIMES DE
RETRAITE



S'ENGAGER POUR CHACUN AGIR POUR TOUS



Centre de Formation d'Étude et de Recherche

vos partenaires
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 et 5 :
GLYPHOSATE
P. 6 : PRIME DE
TRACTION
P. 7 : FRET
P. 8 et 9 : CRISE
SANITAIRE ET
RÉMUNÉRATION
P. 10 : PR 20
P. 11 : EUROPE
P. 12 à 16 : 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:
Matthieu LAMBERT

Cette crise sanitaire fait des dégâts considérables et ce n'est que le début. En effet, nous pouvons observer qu'au-delà du côté médical, quand même 30000 décès en France, nous allons prochainement devoir subir une catastrophe économique. Concernant le volet médical, je ne reviendrai pas sur la gestion de la crise par le gouvernement notamment sur l'application du port du masque. Il y a un temps pour tout et les réponses devront être données.

Chez les cheminots, de nombreux personnels ont été touchés par la maladie et malheureusement certains sont décédés. Nous n'avons pas été épargnés. Le service public a été assuré par les cheminots et bien sûr les conducteurs de trains. Bon nombre de problématiques sont apparues dès le début de la pandémie, notamment dans la protection du personnel. Peu ou pas de gel, peu ou pas de masques, pas de protocole de déplacement dans les taxis, les trains, l'hébergement des roulants... beaucoup de problèmes sont apparus et il n'a pas été simple de trouver des solutions.

Dès le début, la FGAAC-CFDT est intervenue pour obtenir des moyens de protection pour les salariés avec un seul mot d'ordre : « **Pas de protection, pas de production** ». Certaines activités ont pris beaucoup de retard. Je pense à Fret qui a mis du temps à protéger ses agents. Cette pandémie nous a montré des failles et nous ne manquerons pas de maintenir le dossier ouvert pour que le retour d'expérience nous permette de prévoir, dans le futur, des mesures concrètes et instantanées pour la protection des personnels.

Les conducteurs de trains, en première ligne dans ce dossier, sont soumis en plus à de fortes contraintes salariales. En effet, les pertes de rémunération sont importantes que ce soit sur les primes-traction avec la perte de nombreuses circulations mais aussi concernant les déplacements. **La FGAAC-CFDT est également intervenue pour compenser les lourdes pertes que subissent les ADC et a obtenu des mesures concrètes.**

Nous serons force de propositions lors de la prochaine NAO ainsi que lors des prochaines commissions de notations.

L'avenir s'annonce extrêmement compliqué. Nous constatons des pertes de plusieurs milliards d'euros à la SNCF ; les mesures d'économies que l'entreprise va mettre en place vont fortement nous impacter. En effet, la direction parle de suppression d'emplois ! Grande inquiétude chez les cheminots ; les ADC seront fortement impactés notamment par une augmentation de la productivité. **La FGAAC-CFDT sera bien présente pour défendre l'intérêt des conducteurs de trains.** Une grande inquiétude supplémentaire : le Fret qui est dans une situation catastrophique. Nous œuvrons au niveau des pouvoirs publics afin de relancer cette activité qui, nous l'avons vu, est un élément fondamental dans la distribution des marchandises. Comme vous le voyez, de grosses difficultés nous font face.

Le Syndicat Professionnel des Conducteurs de Trains FGAAC-CFDT y fera face en ayant à l'esprit la défense du métier d'ADC.

Courage à vous tous et attention à vous et vos familles.



Par Nicolas DARDILHAC

NOUVELLES RÈGLES D'UTILISATION DU GLYPHOSATE

Bien que ce produit soit déjà retiré de la vente pour les amateurs depuis le 1^{er} janvier 2019, la polémique sur la nocivité du glyphosate fait toujours rage et le débat public se concentre sur son utilisation professionnelle, notamment par les agriculteurs pour qui celle-ci reste autorisée, pour un temps encore indéterminé.

Un arrêté en date du 27 décembre 2019 relatif « aux mesures de protection des personnes lors de l'utilisation de produits phytopharmaceutiques » modifie l'arrêté du 4 mai 2017 « relatif à la mise sur le marché et à l'utilisation des produits phytopharmaceutiques et de leurs adjuvants visés à l'article L. 253-1 du code rural et de la pêche maritime ».

Cet arrêté a pour objet la modification relative à la mise sur le marché et à l'utilisation des produits phytopharmaceutiques et de leurs adjuvants visés à l'article L. 253-1 du code rural et de la pêche maritime, notamment sur les mesures de protection des personnes lors de l'utilisation des produits phytopharmaceutiques.

Il complète différents articles de l'arrêté du 4 mai 2017 en étendant les dispositions préexistantes en matière de protection de la santé et de l'environnement au-delà des seules applications par pulvérisation et poudrage, en prévoyant une interdiction de traiter en cas de fortes pluies. Il actualise également les dispositions dudit arrêté concernant les équipements de protection individuelle et les équipements de travail. Il prévoit des distances de sécurité relatives aux zones d'habitation et des zones accueillant des groupes de personnes vulnérables.

Une intervention afin de clarifier les choses.

Pour faire suite à ces modifications, la CFDT Cheminot et le Syndicat National FGAAC-CFDT ont interpellé officiellement la Direction de l'entreprise sur le sujet au niveau de l'Instance Centrale.

En effet, le sujet du désherbant et des produits phytosanitaires en général est sensible et fait débat depuis de nombreuses années et leurs utilisations sont de plus en plus controversées.

Nous avons donc demandé de transmettre :

- ➔ la présentation des analyses de risques effectuées sur le sujet et les mesures prises pour chaque métier concerné à l'issue de celles-ci.
- ➔ les procédures mises en place au niveau de la prévention et de la protection des agents.
- ➔ la communication de la liste des personnels identifiés concernés par ce décret.
- ➔ les mesures d'impact effectuées et les mesures prises à l'issue.
- ➔ les mesures prises au niveau de la communication.
- ➔ les mesures prises au niveau

de la formation et de l'information des agents.

➔ les procédures ainsi que les éventuelles modifications réglementaires pour chaque type de métier.

➔ si un éventuel impact sur la question du suivi individuel des agents exposés se pose, y compris par inscription de ce risque sur leur fiche individuelle d'exposition.

Guillaume Pépy, ex-PDG de notre compagnie ferroviaire Française, s'était engagé à une sortie du glyphosate en 2021, conformément à la loi, mais à quel prix ?

Un travail de longue haleine

SNCF Réseau travaille depuis plusieurs années sur le sujet afin diminuer sa dépendance aux pesticides et pour trouver des produits ou des solutions de substitution.

La SNCF s'est engagée à «développer des produits de biocontrôle», mais semble-t-il, ces produits ne remplaceront pas les produits conventionnels. Mais malgré tout ces efforts, cela s'avère être une tâche bien difficile ; cette guerre contre la végétation est une question de sécurité. Il en résulte en effet, poches d'eau, déformations de la voie, gênes lors des mesures d'écartement des rails, com-



© Ville et Rail & Transports

plexification des tournées d'inspection, état des pistes en cas de problèmes ou d'évacuation des voyageurs, etc.

La SNCF étant le plus gros utilisateur français de ce célèbre désherbant, avec une surface estimée entre 60000 et 95000 ha à entretenir, risque fort de voir ses coûts d'entretien augmenter de façon exponentielle.

Aujourd'hui, les dépenses sont estimées à environ 30 millions d'euros pour les voies et pistes et 100 millions pour les dépendances vertes, mais pourrait atteindre 500 millions avec les moyens actuellement disponibles.

Des stratégies alternatives sont à l'essai. Ainsi, la SNCF a lancé un marathon de l'innovation dont l'objectif est de tendre vers le « zéro phyto » à plus long terme. Ce travail implique des étudiants dans un challenge international, des projets avec des start-up et des groupes de travail internes.

A la suite de cela, une dizaine de solutions ont été sélectionnées afin d'étudier de possibles développements. Petit florilège des idées ayant germé lors de ce groupe de travail : le désherbage électrique et par ondes, des robots désherbeurs, ou encore de l'ensemencement d'espèces de plantes couvrantes. Autant de possibilités pouvant par exemple être

combinées avec l'utilisation de produits de biocontrôle.

Vous l'aurez compris, c'est un sujet des plus complexes. Depuis 2015 et le placement du glyphosate comme « cancérogène probable » par le Centre international de recherche contre le cancer (CIRC), cette problématique est posée et interrompte. Les solutions de désherbage naturels possibles à petite échelles, des solutions mécaniques ainsi que thermiques fonctionnent également mais semblent très difficiles à mettre en œuvre au niveau de notre entreprise. Affaire à suivre...



Par Yvan DELFORGE

FIGEAGE DU B2

La FGAAC-CFDT défend le système de prime des agents de conduite du GPF car il est juste, équitable et adapté.

Mais le GPU (Groupe Public Unifié) évolue, le monde ferroviaire également... et aujourd'hui, l'organisation en SA et l'ouverture à la concurrence viennent mettre ce système à l'épreuve.

Cette question avait été identifiée par les représentants de la FGAAC-CFDT.

Nous n'avons pas attendu d'être face au sujet pour y réfléchir. Car c'est un exercice délicat.

D'un côté une équation qui n'est pas aussi compliquée que certains le laissent entendre. La difficulté du problème réside surtout dans le fait qu'il y a trop de paramètres et d'inconnues pour faire une projection. On peut faire une simulation avec le modèle, mais on ne sait pas quels roulements disparaîtront ou au contraire seront créés, la charge qui sera transférée, le contenu des roulements...

De l'autre côté, la fiche de paie des agents.

Le B2 ?

Il s'agit d'un montant appliqué à chaque roulement. Cela représente en moyenne pour chaque agent environ 250 €/mois.

Le mode de calcul du barème de prime complémentaire par roulement fera que cette somme sera très différente selon qu'on travaille en Ile De France en tête d'un RER, ou pour Voyage en tête d'un TGV.

Tout naturellement, l'impact d'une baisse du B2 ne sera également pas le même pour ces deux populations.

Comment ce montant est-il calculé ?

Dans un premier temps, on détermine l'enveloppe à allouer. Elle dépend du montant des primes de parcours théoriques de l'ensemble des roulements de France. La charge de travail n'étant pas répartie de façon homogène sur le territoire, une péréquation est réalisée entre les 3 réseaux.

Dans un second temps, l'entreprise applique l'article 6 de la TT009 afin de déterminer le montant de prime de parcours par jour pour chaque roulement.

Au terme de ce processus, la somme qu'il reste dans l'enveloppe complémentaire est répartie entre chaque roulement du réseau. **C'est ce montant qui constitue le B2.**

La FGAAC-CFDT porte la proposition du "figeage du B2"

Depuis plus de 10 ans le B2 évolue très peu, dans une fourchette d'un euro. Mais comme évoqué plus haut, l'évolution de la charge de travail suite à un transfert de missions, la suppression des roulements et plusieurs autres paramètres révèlent un risque d'évolution qui pourrait être défavorable aux agents. D'autre part, une question se pose quant à la possibilité de conserver des flux financiers entre les différentes SA du groupe.

Pour ces raisons, vos militants FGAAC-CFDT portent la proposition du "figeage du B2".



© FREPIK

La raison est simple : comme le résultat est stable, pourquoi ne pas sanctuariser cette valeur et faire l'abstraction de son calcul ? Ainsi les agents seraient protégés d'une évolution défavorable de la valeur du B2. Cette proposition a également la vertu d'épargner à l'entreprise des calculs laborieux et évacue tout simplement la question des flux financiers aux bornes des SA.

Le mode de calcul du barème de complémentaire à appliquer par roulement continue de s'appliquer.

Graver dans le marbre le montant du B2 ne remet pas en cause le principe d'équité de la prime complémentaire, l'équation de l'article 6 de la TT009 continue de s'appliquer et le taux de prime complémentaire continue de varier en fonction du rendement du roulement pour jouer son rôle d'amortisseur.



Par Wilfrid RUDANT

PERTE DU CONTRAT KRONENBOURG

Le 11 mai 2020, la FGAAC-CFDT apprend que l'appel d'offre du trafic Kronenbourg est perdu au profit d'ECR + VFLI qui se seraient alliés pour faire baisser les coûts.

Le contrat est constitué d'un « navetage » entre l'usine située à Obernai et Hausbergen, triage où sont assemblées les rames. Ce sont les TA et des sédentaires de l'usine Alsace-Bourgogne qui produisent cette partie de trafic. Ensuite, 3 flux dits « longs parcours » sont à destination de Lieux Saints, St Barthélémy et St Quentin Faladier effectués par les TB pour un total d'environ 500 trains à l'année.

Cela impacterait environ 30 agents : 8 à 10 TB et 20 TA + sédentaires.

En terme économique, ce contrat qui représente 12M€ par an met Fret dans une délicate position financière et démontre plus particulièrement la défaillance de l'organisation pour répondre favorablement aux défis lancés par la relance du fret ferroviaire.

C'est une catastrophe pour les conducteurs de Hausbergen pour qui ce trafic est prépondérant pour la charge de travail de ce dépôt.

L'annonce de la perte du contrat Kronenbourg est donc un véritable choc pour les conducteurs TA et TB du dépôt d'Hausbergen. Ceux-ci ont toujours œuvré avec professionnalisme et fait preuve de performance face aux exigences de ce client



© Gérald FRESSE

que ce soit pour les adaptations de services imposées par l'entreprise, pendant les périodes de conflits sociaux, mais aussi pendant cette crise sanitaire...

Force est de constater que cet investissement n'a pas été payant et les conducteurs deviennent une fois de plus les sacrifiés d'une stratégie du groupe fret TFMM opaque.

Le 13 mai, la CFDT et la FGAAC-CFDT ont donc lancé une alarme sociale auprès de Fret et demandé à être reçus rapidement. Des éclaircissements stratégiques du groupe Fret doivent être apportés.

En effet, cet appel d'offre était à notre connaissance en un seul lot ; dans ces conditions, comment ECR et VFLI ont pu proposer une offre découpée en 3 flux et obtenir le trafic en coopération ?

Fret doit éclaircir ses positions en terme de groupe et justifier pourquoi Fret SNCF n'a pas été en capacité de s'allier avec VFLI pour remporter ces flux !

La FGAAC-CFDT s'interroge sur les capacités des organisations sans cesse transformées à apporter la réponse optimale à nos clients lors de renouvellements de contrats ou d'appels d'offres.

La FGAAC-CFDT demande également

que toutes les pistes et options soient explorées pour proposer plusieurs montages de manière à rester compétitif sur ce contrat qui contribue majoritairement à la charge de travail TA-TB sur le site de Hausbergen.

A cet effet, des propositions de découpage d'étapes des trains plus robustes ont été apportées par les militants FGAAC-CFDT et ont contribué à ce que Fret fasse une offre de la dernière chance qui semble avoir porté un écho au client. Echo qui laisserait entendre que Fret SNCF obtiendrait finalement 2 lots dits « longs parcours » et VFLI produirait 1 lot « long parcours » + le navetage. Cette dernière offre Fret laisse supposer qu'il était encore possible d'optimiser la production notamment pour permettre de conserver l'emploi sur le site même si les marges économiques sont moindres.

Reste à découvrir maintenant comment ces montages seront retranscrits en termes d'emplois et conditions de travail des conducteurs d'Hausbergen.

Si ce contrat était réellement produit ainsi, la satisfaction de récupérer 2 rotations pour les TB aurait malgré tout un goût amer face à la perte pour les conducteurs TA qui seront les grands perdants et se verront sacrifiés sur l'autel de la rentabilité économique, à moins que ce ne soit sur l'incapacité de Fret SNCF.

La FGAAC-CFDT a néanmoins demandé une étude de sous-traitance sur le navetage pour que les TA conservent cette charge de travail.



Par Pascal COUTURIER

IMPACTS DE LA CRISE COVID-19 SUR LES SALAIRES : LA FGAAC-CFDT DÉPOSE UNE DCI NATIONALE

L'ampleur de la crise sanitaire générée par l'épidémie de Covid-19 impacte durement les conditions de travail et les éléments constitutifs de la rémunération des conducteurs de trains et plus largement de l'ensemble des agents de la filière Traction.

La CFDT Cheminots et son Syndicat National FGAAC-CFDT ont interpellé la Direction de l'Entreprise par voie de courrier le 27 avril dernier pour saluer le professionnalisme et l'engagement des cheminotes et des cheminots et demander que leur engagement pour le service public ferroviaire soit récompensé à sa juste valeur par l'attribution d'une prime exceptionnelle.

La CFDT et son Syndicat National FGAAC-CFDT ont également demandé qu'un certain nombre de dispositifs spécifiques en lien avec la rémunération soient mis en place afin de soutenir le pouvoir d'achat des agents qui se trouve lourdement impacté par cette crise sanitaire.

Cette situation conjoncturelle semble de plus malheureusement être amenée à s'enraciner et la période de plein été qui s'amorce va se caractériser par une réduction importante des différents plans de transport ferroviaire de voyageurs. Ces décisions auront inévitablement des impacts négatifs subis sur les éléments constitutifs de la rémunération des agents de la filière Traction, impacts qui vont de surcroît s'inscrire dans la durée.

Pour la FGAAC-CFDT, il est nécessaire que la Direction de l'Entreprise mette en œuvre des mesures spécifiques permettant de reconnaître l'engagement des agents de la filière Traction et de compenser les impacts négatifs sur la rémunération de la crise Covid-19 :

Depuis le début de cette crise sanitaire, les conducteurs de trains et plus largement l'ensemble de la filière Traction sont mobilisés pour assurer la continuité du service public ferroviaire : la FGAAC-CFDT demande que l'Indemnité de Continuité de Service soit attribuée aux agents de la filière Traction utilisés de manière continue ou ponctuelle en production ainsi qu'aux agents inutilisés suite à la diminution des plans de transports.

Attribution de l'ICS de manière rétroactive au 1er mars 2020 :

- ➔ pour les conducteurs de trains et les personnels d'Exécution avec l'attribution du taux mensuel prévu pour le collège Maîtrise dans le Chapitre 4 du RH0372,
- ➔ pour les agents du collège Maîtrise : attribution du taux mensuel prévu pour le collège Cadre dans le Chapitre 4 du RH0372,
- ➔ pour les agents du collège Cadre : attribution du taux mensuel prévu pour les Directeurs d'Établissement dans le Chapitre 4 du RH0372.

La diminution de l'offre ferroviaire a généré une baisse importante des charges de travail et dans de nombreuses résidences, les conducteurs sont utilisés en service Facultatif et non plus en roulement : la FGAAC-CFDT demande l'attribution de la prime de réserve aux agents de la filière Traction utilisés de manière

continue ou ponctuelle en production ainsi que pour les agents inutilisés suite à la diminution des plans de transports

- ➔ Attribution de l'indemnité d'utilisation à la réserve reprise au RH0130 à l'intégralité des agents de la filière Traction utilisés de manière continue ou ponctuelle en production, agents inutilisés suite à la réserve quel que soit leur grade, leur titre ou leur régime de travail
- ➔ Mise en place à ce titre d'une majoration de la prime de traction de 40% (coefficient Kn de 0,4) au titre de l'indemnité d'utilisation à la réserve pour les conducteurs de trains durant toute la période de crise sanitaire et de manière rétroactive à partir du 1er mars 2020.
- ➔ Attribution en complément de l'attribution de l'INAR durant toute la période de crise sanitaire et de manière rétroactive au 1er mars 2020, selon les modalités de calcul et d'attribution définies au sein de la V00388.

La réduction de l'offre ferroviaire génère des impacts négatifs sur plusieurs éléments constitutifs de la rémunération : la FGAAC-CFDT demande la mise en place de mesures spécifiques :

Primes de traction :

- ➔ Maintien de la mesure obtenue par la FGAAC-CFDT en mars 2020 ga-

rantissant une valorisation de la prime de Traction sur certaines situations d'absence (journée blanche suite à inutilisation de l'agent, agents placés en quarantaine, agent en arrêt pour garde d'enfants) et correspondant au montant de l'acompte congé 2019 (effets du conflit de décembre 2019 neutralisés).

- ➔ Mise en place de manière rétroactive (1er mars 2020) d'une mesure complémentaire permettant de garantir un niveau socle journalier minimal de prime de Traction correspondant à l'acompte congé 2019 (effets du conflit de décembre neutralisés).

- ➔ Figeage des montants des PMJR sur ceux d'octobre 2019 afin de neutraliser la période liée à la crise sa-

nitaire.

- ➔ Attribution de la valeur moyenne nationale de l'acompte congés TA-1 et TB-1 aux jeunes conducteurs ayant réussi leur examen.

Indemnités :

- ➔ Maintien du paiement de l'Indemnité Compensatrice Exceptionnelle Service Restreint (ICESR) obtenue par la FGAAC-CFDT en mars 2020 aux conducteurs utilisés dans le cadre d'un service restreint ou dégradé suite aux aménagements des plans de transport.

- ➔ Extension du paiement de cette indemnité aux conducteurs placés en DAD et inutilisés suite aux aménagements des plans de transport et à la

baisse de la charge de travail.

Allocations :

- ➔ Mise en place d'une mesure individuelle de garantie de pouvoir d'achat permettant de compenser la baisse significative des EVS notamment des allocations de déplacements subie par les conducteurs.

LA DIRECTION DOIT METTRE EN PLACE DES MESURES DE SOUTIEN SPÉCIFIQUES DE LA RÉMUNÉRATION.

LA FGAAC-CFDT EST DÉTERMINÉE À DÉFENDRE LE POUVOIR D'ACHAT DES CONDUCTEURS DE TRAINS ET PLUS LARGEMENT DES AGENTS DE LA FILIÈRE TRACTION.





Par Yvan DELFORGE

LA POSITION 20 DEVIENT UNE RÉALITÉ POUR LES CONDUCTEURS

Alors que nombreux étaient ceux qui disaient que c'était un leurre, que la FGAAC-CFDT n'avait rien obtenu car les accords seraient remis en cause,... et bien ça y est : La PR20 complète le déroulement de carrière des Agents De Conduite.

Certes, le contexte actuel a contraint à retarder les commissions de notations. Leur organisation se met en place dans les établissements de façon adaptée pour respecter les mesures de protection sanitaire de leurs membres, mais les décisions qui seront prises en commission s'appliqueront avec effet rétroactif au 1^{er} avril 2020.

Vous pouvez constater qu'une fois de plus, certains n'ont pas hésité à vous mentir par pure idéologie.

Maintenant vous allez entendre les mêmes vous dire que c'est une mauvaise chose pour toutes sortes de raisons (ne concerne que les conducteurs, incite à rester plus longtemps dans l'entreprise,...). Bref, quoi que nous puissions obtenir pour les Agents De Conduite, et quel que soit le thème, ça ne sera pas bien puisque ce n'est pas eux qui l'ont obtenu.

Mais ce n'est pas le seul acquis qui se vérifie dans les faits.

Lors des négociations, la FGAAC-CFDT avait obtenu la mise en œuvre d'une mesure d'amorçage.

Ainsi, tous les agents qui ont eu la PR19 avant le 31 mars 2014 sont placés hors compte sur la PR20 (sauf objection motivée du service). Le pourcentage de positions à attribuer est de 14 % et s'applique sur le contingent notable. La somme de ces deux mesures fera qu'en 2020, un peu plus d'un TB19 sur trois passera sur la PR20.



Pour les agents qui auront la position avec effet rétroactif au 1^{er} avril, et qui feront valoir leurs droits à la retraite dès octobre 2020, qu'ils se rassurent ! En effet, **la FGAAC-CFDT avait rapidement identifié ce risque et elle est intervenue auprès de la CPRP**. Cette dernière prendra en compte, dans tous les cas, pour le calcul des droits à la retraite, les dernières situations hiérarchiques transmises par SNCF et intégrant le cas échéant les mesures salariales attribuées dans le cadre de ces commissions de notation tardives.

La FGAAC-CFDT a toujours défendu le parcours professionnel des agents.

La PR 20 est la partie visible de l'iceberg. Rappelons que lors de la table ronde de répartition des contingents, certaines OS avaient préféré la stratégie de la chaise vide. Qui peut croire que cette tactique

sert les intérêts des Agents De Conduite ?

La FGAAC-CFDT continue de porter des revendications fortes du déroulement de carrière des Agents De Conduite.

Le 1^{er} janvier 2020 a vu l'arrêt des embauches au statut, mettant un terme à l'alimentation de "la mécanique des notations".

Des mesures doivent être mises en places pour faire en sorte que les agents relevant du cadre permanent, et notamment les plus jeunes, bénéficient d'un déroulement de carrière qui ne soit pas dégradé.

Sur qui allez vous compter pour défendre votre carrière ? Les chaises vides ou les représentants du syndicat des Agents De Conduite ?



Par Damien HOUILLIEZ

KARIMA DELLI ET LE SECTEUR DU TRANSPORT FERROVIAIRE DE MARCHANDISES DEMANDENT À LA COMMISSION ET AUX ÉTATS MEMBRES D'ENCOURAGER LE TRANSFERT MODAL

«Nous sommes tous engagés à relancer le fret ferroviaire autant que possible. Nous nous réjouissons de créer des synergies entre les différents modes de transport : le transport maritime pour les grandes distances, le transport ferroviaire à travers les frontières et le long des corridors, et le transport routier pour les derniers kilomètres».

Suite à une première réunion par vidéoconférence qui a eu lieu le mardi 5 mai, Karima Delli, présidente de la commission «Transports et tourisme» du Parlement européen, le directeur exécutif de l'Agence européenne des chemins de fer (ERA) ainsi que les PDG des entreprises européennes de transport ferroviaire de marchandises membres de l'initiative «Rail Freight Forward», ont décidé de créer une nouvelle coalition du fret ferroviaire.

Si le fret ferroviaire fait partie des modes de transport les plus propres en ce qui concerne le transport de marchandises, la promotion du transfert modal dans l'UE semble être une priorité absolue.

C'est l'une des solutions pour répondre aux ambitions du «Green Deal» ainsi qu'à nos objectifs en matière de climat.

La polycrise actuelle qui touche le monde entier a eu des répercussions importantes sur l'économie globale et sur le fret ferroviaire. Le secteur doit être soutenu pour pouvoir survivre à cette crise, ce qui permettrait à terme de déboucher sur une chaîne logistique verte européenne efficace.

La coalition pour le fret ferroviaire vise à travailler sur les moyens d'encourager le transfert modal et le fret ferroviaire, avec l'ambition de faire passer la part modale du fret ferroviaire en Europe de 18 % actuellement à 30 % d'ici 2030 et au-delà.

Il s'agit ensuite d'inverser la tendance actuelle qui tend à faire baisser le fret ferroviaire.

Les parties prenantes ont identifié quatre pistes de travail :

Le fret ferroviaire comme priorité :

Le fret ferroviaire et le fret routier ne sont pas confrontés aux mêmes coûts et aux mêmes problèmes de concurrence.

Le Conseil doit reprendre les travaux et conclure les discussions sur la directive «Eurocharging» le plus rapidement possible, afin de lancer des trilogues au cours des prochains mois. Une discussion sur la

concurrence entre la route et le rail doit être menée au plus haut niveau.

Le fret ferroviaire a été essentiel pendant la crise du Coronavirus, et le restera encore. Ce secteur n'est cependant pas prioritaire par rapport au transport ferroviaire de passagers. La situation devrait être équilibrée à l'avenir.

Le fret ferroviaire est international et la révision du règlement 913/2010 sur les corridors de fret ferroviaire devrait conduire à la mise en place des structures de gouvernance respectives.



© Gérard FRESSE



Pascal Descamps
Secrétaire National

ÉDITO

ET APRÈS ???????

Le 16 mars, le gouvernement français décrétait le confinement sur notre territoire afin de lutter contre le virus COVID-19 et ainsi éviter sa propagation. Malgré tout, des centaines de personnes ont succombé à cette épidémie et ce, en dépit des efforts quotidiens du personnel soignant quelle que soit leur fonction. Les personnes vulnérables, les personnes âgées, font partie du plus grand nombre des décès. Malheureusement plusieurs adhérents UNR FGAAC ont été victimes de ce fléau et je profite de cet éditto pour renouveler toutes mes plus sincères condoléances aux familles endeuillées.

Si aujourd'hui le coronavirus recule, c'est grâce aux efforts de chacun d'entre nous.

En respectant le confinement, les gestes barrières, les français ont participé pleinement au combat contre ce virus.

Durant ces deux mois de confinement, l'économie a tourné au ralenti et la plupart des travailleurs ont été invités à effectuer du télétravail ou se sont retrouvés en chômage partiel.

Les cheminots en général et les conducteurs de trains en particulier ont fait face ! A la demande des autorités, et malgré les insuffisances de la part de la Direction concernant la protection de son personnel, ils ont assuré leur service.

Beaucoup de retraités se sont retrouvés isolés avec un minimum de contacts et bien souvent avec la peur de se faire rattraper par la maladie.

Cette période a aussi permis de voir des liens intergénérationnels se tisser entre voisins. L'entraide a permis de briser la solitude de certains. Souhaitons que cela continue !...

Au moment où j'écris ces quelques lignes, la deuxième phase du déconfinement vient de commencer et chacun d'entre nous va recommencer à essayer de vivre « presque » normalement.

Après une période aussi perturbée, pourrons-nous de nouveau avoir une vie comme nous l'avons connue? Le port du masque fera-t-il partie de notre vie au quotidien ?

Les hôpitaux auront-ils le personnel et le matériel nécessaires pour faire face à une nouvelle épidémie ?

Les EHPAD seront-ils équipés et dotés du personnel nécessaire afin de soigner leurs résidents ?

Autant de questions qui risquent de rester en suspens et qui, espérons-le, trouveront une réponse rapidement. Concernant l'organisation de l'UNR FGAAC, depuis le 3 mars nous n'avons pas pu tenir de permanence pour cause de confinement. Nous essayons de gérer au mieux par télétravail et téléconférences les affaires courantes. Les chèques envoyés depuis cette date seront bientôt remis en banque par le trésorier. Nous nous attelons à préparer du mieux possible le Congrès qui devrait avoir lieu les 28 et 29 septembre 2020, ainsi que l'Assemblée Générale des retraités de la FGAAC la semaine précédente... **Nous attendons vos réflexions afin de définir la FGAAC de demain !**

En attendant des jours meilleurs, continuez à respecter les gestes barrières, portez votre masque et surtout ne prenez pas de risques.

Prenez soin de 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

GESTION COURRIERS ET COTISATIONS

Le bureau UNR gère par visio-conférence et en lien avec le trésorier du Syndicat National les courriers ainsi que les cotisations (chèques ou prélèvements automatiques).

Il peut y avoir un peu de retard dans la dépose des chèques et les prélèvements automatiques dans ces circonstances particulières. N'hésitez pas à nous contacter par mail (unr@fgaac.org) ou par téléphone auprès de :

Pascal DESCAMPS (06 26 73 19 75)

ou Thierry DAVID (06 26 29 15 91)

en cas de problème particulier ou de questions diverses.

La cotisation UNR 2020 a été fixée à l'unanimité à 40€ et 20 € pour les veuves.

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

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 servent 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).

Avis de permanence

Jusqu'à nouvel ordre et au moins jusque fin juin, dans le cadre des mesures sanitaires dues au COVID-19, les permanences au siège du Syndicat National ne sont plus assurées.

CEUX QUI NOUS QUITTENT

C'est avec beaucoup de tristesse que nous avons appris le décès de 9 de nos adhérents UNR :

Noël ABELA décédé le 16/03/2020 de la région ILE DE FRANCE de l'établissement de Paris Sud Est dans sa 85^{ème} année.

Pierre BLIVEL décédé le 18/03/2020 de la région AUVERGNE RHÔNE ALPES de l'établissement de Chambéry dans sa 82^{ème} année.

Georges PETIT décédé en décembre 2019 de la région NOUVELLE AQUITAINE de l'établissement de Bordeaux dans sa 86^{ème} année.

Michel ELISABETH décédé en novembre 2019 de la région NORMANDIE de l'établissement de Rouen.

Marc ROUGIER décédé en novembre 2019 de la région ILE DE FRANCE de l'établissement de Paris Sud Est.

Marc DARPHEUIL décédé le 08/05/2020 de la région AUVERGNE RHÔNE ALPES de l'établissement de Roanne dans sa 92^{ème} année.

Germain BESSE décédé le 18/12/2019 de la région NOUVELLE AQUITAINE de l'établissement de Brive dans sa 83^{ème} année.

Guy BULLIE décédé le 28/07/2019 de la région BOURGOGNE FRANCHE COMTE de l'établissement de Dijon dans sa 84^{ème} année.

Roger BONNABEL décédé le 16/09/2019 de la région PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR de l'établissement de Marseille dans sa 83^{ème} année.





Par Thierry DAVID

LA GRANDE HISTOIRE DES RÉGIMES DE RETRAITE



1673 Colbert ministre des finances de Louis XIV fonde la **première Caisse des Invalides de la marine royale** pour venir en aide aux marins invalides ou blessés. Ce régime assure une pension à ceux qui ne peuvent plus travailler, l'âge n'étant que l'une des causes possibles de leur état d'invalidité.

1709 Elle est étendue aux marins de la **marine marchande, réserve de la marine de guerre, puis aux marins pêcheurs.**

Les idées révolutionnaires influencent la création du régime de retraite des fonctionnaires de l'État puis proclament le droit fondamental à l'assistance. L'épargne individuelle, mais également la prévoyance collective sont recherchées. La mutualisation émerge dans les esprits.

1794 Les caisses créées précédemment distinguent maintenant la **pension d'invalidité et la pension de vieillesse à 60 ans.**

1831 Création de la caisse des **retraites militaires.**

1853 Création de la compagnie des Chemins de Fer avec un **régime de pension par répartition des fonctionnaires** gérés par l'état. Âge de retraite à 60 ans ou à 55 ans pour les métiers pénibles. Afin de fidéliser leurs employés, des entreprises mettent en place des systèmes de protection sociale.

1900 Création de la **caisse de retraite des cheminots.**

1905 Loi sur l'**assistance aux vieillards**, infirmes et incurables et hospitalisation gratuite.

1910 La loi du 5 avril crée les **Retraites ouvrières et paysannes.** Le non versement de cotisations n'étant pas sanctionné et non obligatoire, beaucoup de travailleurs sont exclus du régime. Pension versée à 65 ans que beaucoup d'ouvriers n'atteignaient pas !...

1928 La création d'un régime obligatoire est rejetée par les médecins, les

agriculteurs, le patronat et même par des milieux ouvriers.

1930 Une loi modifie la première tentative de 1928 en créant le **premier régime d'assurance vieillesse obligatoire** (mixant répartition et capitalisation) pour tous les salariés ne dépassant pas une certaine rémunération annuelle. L'assuré pouvant faire gérer par qui il voulait (caisses patronales ou syndicales, mutuelles) pour 5, 10 ou 15 ans selon la rente voulue.

1935 Création le 14 août de la loi américaine Roosevelt « **Social Security Act** » qui donnera le nom de la Sécurité Sociale.

1937 Premiers accords paritaires (métallurgie, mines, chimie, aéronautique...).

1941 A la sortie de la guerre, **Churchill** demande à ce qu'un paragraphe de la charte de l'Atlantique notifie l'extension de la **sécurité sociale** à tous.

1942 L'économiste britannique **lord Beveridge**, partisan d'une protection sociale généralisée basée sur la solidarité indépendamment de toute activité professionnelle permettant d'assurer un niveau de vie en dessous duquel personne ne devrait tomber, rédige un plan du même nom. La protection devant être gérée par l'État, financée par l'impôt et basée sur le principe de solidarité nationale. Les retraites assurent aux retraités un revenu minimum ne dépendant pas de l'activité professionnelle antérieure. Il inspire le conseil de la résistance pour créer la Sécurité Sociale à venir.

1945 Ordonnance instituant une **organisation de la Sécurité Sociale** garantissant les travailleurs et leurs familles contre les risques de toute nature susceptibles de réduire ou de supprimer leur capacité de gain, à couvrir les charges de maternité et les charges de familles qu'ils supportent. Pierre LAROQUE, le fondateur de la Sécurité Sociale, est chargé de

la mise en place du plan. Les cotisations des actifs servent à payer immédiatement les retraites tout en leur ouvrant des droits pour leur future retraite. Retraite à 65 ans.

1947 Convention collective pour les cadres du commerce et de l'industrie l'**AGIRC**. Système à points innovant.

1949 Création du régime de retraite des agents non titulaires de l'État futur **IRCANTEC**.

1956 Création du **minimum vieillesse** par la création de Fonds National de Solidarité sous condition de ressources.

1961 Création de l'**ARRCO** pour les régimes de retraite complémentaire en faveur des salariés non-cadres du privé. Régime par points.

1972 La **durée de cotisation passe de 30 à 37,5 ans** pour une pension entière. Une loi permet dans les années suivantes de rendre la retraite complémentaire obligatoire pour toutes les entreprises du secteur privé. Donc la retraite obligatoire comprend la retraite de base et la retraite complémentaire.

1982 **Loi Auroux** sous Mitterrand. **Retraite à 60 ans** au taux plein pour 37,5 ans de cotisation. Abattement par trimestre manquant.

1991 Le **Livre blanc sur les retraites par Rocard** pose pour la première fois la question des conséquences du vieillissement de la population sur l'équilibre du système de retraite.

1993 **Réforme Balladur** des retraites du Régime Général ; **passage à 40 ans** de cotisation pour un taux plein. Calcul sur les 25 meilleures années au lieu de 10. Indexation des pensions sur les prix et non sur les salaires. Taux cotisations ARRCO de 4 à 6%.

1994 2 millions de travailleurs indépendants peuvent capitaliser pour leur retraite.

1995 **Grèves contre une réforme des retraites. Échec plan Juppé.**

1996 Compensation financière entre AGIRC et ARRCO.

1999 Création du **Fonds de Réserve des Retraites.**

2000 Création du **Conseil d'Orientation des Retraites (COR)**. Suit l'évolution des régimes de retraite et contribue à la concertation et aux propositions.

2003 **Réforme Fillon** des retraites. Augmentation d'un trimestre de cotisation par an de 2009 à 2012 pour privé et public. Alignement progressif des fonctionnaires sur les 40 ans ou 160 trimestres de cotisation. Surcote et décote en fonction des années de cotisation. Création des dispositifs d'épargne retraite PERP et PERCO.

2007 **Réforme des régimes spéciaux sous Sarkozy.** Alignement de 37,5 ans à 40 ans de cotisation. Surcote et décote en fonction des années de cotisation. Des systèmes de compensation à la SNCF sont négociés par la FGAAC, ils annulent les alignements et coûtent plus cher à l'entreprise.

2008 **Nouvelle évolution des régimes spéciaux.** Allongement des an-

nées de cotisations à 40 ans. Abaissement à 56 ans pour les carrières longues dans le Régime Général. Création d'un régime complémentaire pour les fonctionnaires et les agents des collectivités locales.

2010 **Réforme Woerth.** La génération de 1951 est la dernière à pouvoir partir à 60 ans. Progressivement l'âge va augmenter pour atteindre 62 ans. Idem pour le taux plein qui passera de 65 à 67ans progressivement. Idem pour les régimes spéciaux qui prennent 2 années de plus selon leur régime.

2012 Nouvelle réforme des régimes spéciaux. **Allongement des années de cotisations à 41 ans.** Décret assouplissant les conditions pour partir à la retraite au titre des « carrières longues ».

2014 **Réforme Touraine.** Loi portant la retraite pleine à 166 trimestres pour les générations nées de 1955 à 1957 jusqu'à 172 trimestres soit 43 ans pour les générations nées à partir de 1973. Relèvement progressif des cotisations aux régimes de base. Report des revalorisations de pen-

sions du 1er avril au 1er octobre. Fin de l'ouverture des droits si cumul emploi-retraite.

2015 **Prix d'achat du point ARRCO et AGIRC** évoluera en 2016, 2017 et 2018 en fonction de l'indice des salaires plus 2 points. Revalorisation des pensions au 1er novembre.

2019 **Unification des régimes AGIRC et ARRCO.** Ce nouveau régime comprend deux tranches, un taux de cotisation de 6,2% jusqu'au plafond de la Sécurité Sociale puis une tranche de 17% au-dessus. Un dispositif de majoration et de minoration est mis en place pour ceux partant en retraite à compter au 1er janvier. Si on part en retraite avant 67 ans, minoration de 10% pendant 3 ans de la retraite complémentaire. Majoration de 10% si décalage de 2 ans, 20% si 3 ans et 30% si 4ans.

2020 **Réforme globale envisagée** pour unifier tous les régimes de base mais un petit virus microscopique reporte celle-ci àplus tard.

À SUIVRE



MUTUELLE N°1 DES CHEMINOTS



92%
DES ADHÉRENTS
RECOMMANDENT
LA MUTUELLE MGC*

MUTUELLE SANTÉ • PRÉVENTION • PRÉVOYANCE



Mutuelle Générale des Cheminots (MGC), mutuelle soumise aux dispositions du Livre II du Code de la Mutualité, SIREN n° 775 678 560, 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

