

LE BULLETIN DE

FÉVRIER 2021

tr'raction

723

JOURNAL DU SYNDICAT
NATIONAL PROFESSIONNEL DES
CONDUCTEURS DE TRAINS

p. 4-5
FRET SNCF

p. 6
AUDIENCE
RÉMUNÉRATION

p. 8-9
NOTATIONS

p. 18 à 28
UNR



Communication



La MGC soutient
ses adhérents athlètes

Nicolas Fenot

cheminot
adhérent MGC
Course de fond



Mutuelle santé • Prévention • Prévoyance



Pascal COUTURIER
Secrétaire Général

SOMMAIRE

P. 3 : EDITO

P. 4-5 : FRET SNCF

P. 6 : AUDIENCE
RÉMUNÉRATION

P. 7 : CONDITIONS
DE TRAVAIL

P. 7 : AUDIENCE
CONGÉS

P. 8-9 : NOTATIONS

P. 10-11-12 : ACTION
SOCIALE

P. 13 : APTITUDE
SÉCURITÉ

P. 14-15 : MODÈLE
DE COMPÉTENCES

P. 16-17 : PROTECTION
SOCIALE

CONTRACTUELS

P. 18 à 28 : UNR

Le Bulletin de Traction
FGAAC-CFDT

Directeur du Journal :
Pascal COUTURIER

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

Crédit Photo : Joseph Mazur
Freepik

En ce début d'année 2021 et dans un contexte de crise sanitaire omniprésent, la FGAAC-CFDT a mené une série d'actions nationales et régionales destinées à défendre les conditions de vie et de travail des conducteurs.

En préservant le déroulement de carrière de l'ensemble des conducteurs :

- des ADC au Statut tout d'abord, en arrachant à la Direction un nombre de niveaux TA-1 sur TA-2 et TB-2 sur TB-3 qui permet de conserver un ratio d'agents promus sur le niveau supérieur dans la même trajectoire que celle de l'année précédente ;
- mais également des ADC contractuels en conservant une enveloppe nationale calquée sur l'avancement des agents statutaires

En obtenant des mesures protectrices pour la rémunération des conducteurs : neutralisation des 6 mois de 2020 marqués par une très forte baisse d'activité dans le calcul de la prime congés, mesures de protection des primes de traction, maintien de la prime territoire étranger pour les conducteurs de Fret...

En agissant une nouvelle fois pour améliorer les conditions de travail des conducteurs durement mises à mal par une crise sanitaire longue et pesante. Nous avons notamment interpellé le Ministre Délégué aux Transports dans un courrier transmis le 15 février pour lui demander que les conducteurs et plus largement l'ensemble des cheminots assurant la production puissent accéder aux restaurants autorisés à ouvrir pour accueillir les salariés d'autres secteurs d'activité comme le transport routier ou le BTP. Nous avons également déposé une DCI nationale demandant, entre autre, la réouverture des réfectoires au sein des résidences et des maisons Orféa afin de briser l'isolement dont les conducteurs sont victimes.

En intervenant auprès du Directeur des services médicaux du Groupe Public SNCF, pour dénoncer une hausse inacceptable des aptitudes temporaires ou des inaptitudes en lien avec certaines affections comme l'apnée du sommeil ou la vision 3D et ce malgré les avis favorables de médecins spécialistes.

En déposant plusieurs audiences nationales dont une en lien avec le déploiement du Nouveau Modèle de Compétences qui fait considérablement évoluer les processus de certification des conducteurs de train.

Par ces différentes actions, la FGAAC-CFDT s'affirme une nouvelle fois comme le seul syndicat national professionnel des conducteurs de train.

La FGAAC-CFDT obtient le maintien de la prime «Territoire Étranger» pour les conducteurs de Fret

Le SA2021 a été marqué par une baisse de charge générale d'environ 20% qui s'avère plus impactant pour certains conducteurs internationaux.

En effet, la prime de traction de ces roulements interopérables est liée à 2 primes supplémentaires que sont :

- L'interopérable fret (IOP) payée pour chaque JS d'un roulement désigné IOP (TT009-Art8.4)
- La pénétration en territoire étranger (TE) payée pour chaque JS comportant un parcours d'au moins 70 kms en pays étranger (TT009-art 9).

Cette prime TE n'étant pas conditionnée à un roulement mais bien à des journées comportant ce type de parcours, la baisse de prime risque d'être significative en cas de suppression des trains.

FRET SNCF confirme sa volonté de réaliser des trafics avec SIBELIT mais constate que la charge Traction SIBELIT est également en baisse de 20% au SA 2021.

Les roulements internationaux Belgique sont particulièrement touchés avec une baisse des charges Anvers et pourrait l'être encore plus par une modification du schéma de production envisagée sur le trafic HUPAC entre Anvers et Woippy.

Ce trafic actuellement produit par les conducteurs de Thionville via Sibelit serait transféré à notre filiale belge Railtraxx entre Anvers et Courtrai (frontière) et repris à Courtrai par les

conducteurs internationaux de Somain vers l'artère Nord-Est à partir du 2ème trimestre 2021.

Pour compenser cette baisse sur Thionville et utiliser leur compétence ERTMS, Fret propose d'inclure les charges Autoroutes Ferroviaires Bettembourg (Luxembourg) – Woippy au 162 Thionville.

La FGAAC-CFDT est intervenue par audience pour alerter

- Sur l'impact rémunération des conducteurs internationaux de ces 2 roulements car Bettembourg et Courtrai sont à moins de 70 kms de la frontière, la prime TE ne serait donc pas perçue pour ces journées comme c'est déjà le cas sur les campagnes Quesnast et Gand.
- Mais également sur l'attractivité de ces compétences qui demandent des spécificités contraignantes (réglementation, langue étrangère, Locomotives vétustes, ERTMS....).

Nous obtenons que la prime de pénétration en territoire étranger (TE) soit attribuée pour toutes les JS avec un parcours en Belgique et au Luxembourg, y compris les JS avec pénétration inférieure à 70 kms à partir du SA2021 pour maintenir l'attractivité des roulements interopérables vers ces 2 pays.

Cela représente la garantie de percevoir la prime TE sur toutes les JS interopérables Belgique et Luxembourg soit 7,97€ par JS. Après l'échec sur l'appel d'offre NLMK pour un flux entre La Louvière et Port du Rhin sur lequel les conducteurs

du Nord et d'Alsace avaient fondé beaucoup d'espoir pour compenser les pertes des trafics Kronembourg et Boormalt.

La perte du trafic Ambrogio, repris par les BLS qui ont investi dans une locomotive moderne capable de traverser plusieurs réseaux sans rupture de charge.

Nous avons également obtenu que FRET SNCF renforce sa position sur l'axe Woippy – Anvers, par une politique commerciale proactive, en proposant des offres compétitives

La FGAAC-CFDT a également obtenue des garanties sur un renforcement de la position FRET SNCF sur le port d'Anvers favorisant une politique commerciale proactive et en proposant des offres compétitives y compris en s'appuyant sur CapTrain et avec une volonté d'utiliser les compétences des conducteurs de Fret SNCF.

Pour la FGAAC-CFDT, Fret SNCF doit renforcer ses ambitions sur la Belgique et notamment sur le port d'Anvers qui est un des plus grand d'Europe, doté d'une logistique multimodale vectrice de transports ferroviaires conséquente. Grâce à ses conducteurs interopérables, Fret SNCF est capable de produire des trains vers la France sur les 2 axes principaux que sont Anvers – Woippy et Anvers – Somain, nous insisterons pour que Fret s'en donne les moyens logistiques.

Captrain France demande le secours

En ce début d'année 2021, la filiale Captrain France (ex VFLI) a demandé l'assistance de Fret SNCF pour produire ses trains faute d'un nombre suffisant de conducteurs.

Ironie du sort, l'aide demandée par Captrain France concerne 2 contrats que cette filiale a remporté en 2021 au détriment de Fret SNCF qui produisait ses trafics historiquement.

Les trafics Kronembourg et un flux Froid-Combi produits depuis le SA2021 par Captrain France sont dans l'impossibilité d'être produits sans l'aide de Fret SNCF par manque de conducteurs Captrain France.

Les discours rassurants sur la pseudo-complémentarité entre la SAS Fret et nos filiales au sein du nouveau pôle Rail Logistics Europe viennent une nouvelle fois de montrer leurs limites.

Cette complémentarité tant louée par la Direction n'est en réalité qu'une cannibalisation des activités de Fret SNCF au profit des filiales.

Dans un moment où les volontés politiques européennes et françaises se tournent vers une relance du fret ferroviaire, et que les premiers signes d'une reprise de l'activité industrielle sont visibles, la stratégie de la SAS Fret laisse clairement entendre aux cheminots que tout ceci se fera sans les agents de Fret SNCF.

Le trafic Kronembourg, 3 AR/semaine en RHR soit 6 JS, concerne les conducteurs d'Hausbergen pour une étape entre Hausbergen et Dijon qui

démarre dès le dimanche 24 janvier 2021 et pour une durée d'assistance non déterminée.

Le flux Froid-Combi entre Dourges et Avignon (5 AR/semaine) concerne les conducteurs Grand-Parcours de Lyon-Perrache et Villeneuve St Georges et démarre le 1er mars 2021, également pour une durée indéterminée.

Ce trafic initialement prévu d'être assuré par CapTrain en 2 étapes sera produit par Fret SNCF avec un découpage en 3 étapes (pour être conforme à la réglementation « Temps de travail SNCF ») soit :

- Dourges-Valenton en RHR soit 10 JS,
- Valenton-Lyon Perrache en RHR soit 10 JS,
- Lyon Perrache-Avignon en MP soit 10JS.

La FGAAC-CFDT a demandé que ces prestations soient assurées sur tout le Service Annuel 2021 sans obtenir de réponse officielle.

Grâce à l'intervention de la FGAAC-CFDT, ces 2 trafics seront produits selon les règles propres à FRET SNCF :

Fiches Trains : les Fiches Trains seront accessibles dans SIRIUS.

Suivi des conducteurs : le suivi des conducteurs, la veille sécurité et le traitement des REX seront réalisés par le CTT DPX Fret SNCF.

Incidents : en cas de problème sur l'engin moteur CapTrain, les conducteurs Fret SNCF ont la possibilité d'appeler le PAC Loc Fret, si impossibilité de

se dépanner, les conducteurs devront appeler le Permanent ADC du CCO qui se rapprochera de CapTrain France pour instruction.

Incidents graves : en cas d'incidents ou d'accidents graves, l'astreinte Traction SNCF sera avisée et dépêchée pour venir en appui du conducteur Fret SNCF.

Primes de traction : ces tournées seront tracées en A Fournir dans les roulements déjà désignés Grand Axe (GA) ainsi les primes de traction seront calculées avec les taux de Prime Complémentaires (PC) correspondants à ces roulements de résidences contributrices et les primes GA accordées sur toutes ces JS.

Règles de circulation : les règles de limites de tonnage et de longueur des trains restent les mêmes que pour les trains Fret SNCF par application de la FR21734.

Certificat de sécurité : ces trafics seront produits sous Certificat de sécurité CapTrain, avec des 27000 et 37500 Captrain, une information/formation de 2 heures sera délivrée pour les particularités 37500.

La FGAAC-CFDT a demandé à la Direction de la SAS Fret d'augmenter les effectifs conduite dans les résidences qui assureront ces charges de travail afin d'assurer une adéquation charge/ressources qui permettent d'assurer ces trafics sans détériorer les conditions de travail des conducteurs.

AUDIENCE RÉMUNÉRATION

La FGAAC-CFDT remonte au créneau pour défendre la rémunération des conducteurs

Depuis le début de la crise sanitaire, la FGAAC-CFDT est intervenue à de très nombreuses reprises auprès de la Direction du Groupe Public SNCF pour défendre les conducteurs que ce soit en termes de mesures en lien avec leur protection sanitaire, leurs conditions de travail d'hébergement et de restauration mais également pour protéger leur niveau de rémunération.

La FGAAC-CFDT a porté dans ce cadre de nombreuses revendications en lien avec la rémunération des conducteurs auxquelles la Direction a répondu partiellement au printemps dernier :

- mise en place de l'ICESR (Indemnité Compensatrice Restreinte) afin de compenser les pertes de certains éléments constitutifs de la rémunération,
- la valorisation au titre de l'acompte congés 2019 de certaines situations (Journées Blanches, garde d'enfants, isolement sanitaire),
- la neutralisation des effets de la baisse d'activité sur les PMJR (Prime Moyenne Journalière Réalisée) et de la prime congés,
- l'attribution pour les jeunes conducteurs de l'acompte congé moyen du roulement auquel ils appartiennent ou sont rattachés pour les agents en Fac.

Après s'être éteinte au début de l'été, ces mesures ont été réactivées au début du second confinement grâce à l'intervention de la CFDT et de son Syndicat National FGAAC-CFDT.

La FGAAC-CFDT est remontée au créneau en ce début d'année dans le cadre d'une demande d'audience nationale déposée le 6 janvier 2021, en lien avec les impacts de la baisse d'activité sur les primes de traction.

La FGAAC-CFDT a obtenu que les mois de 2020 marqués par une très forte baisse d'activités soient neutralisés dans le calcul de la prime congés 2020. Cette mesure permettra ainsi d'éviter aux conducteurs de subir un redressement négatif trop important sur leur bulletin de paie du mois de mars 2021.

L'acompte congés : qu'est ce que c'est et comment fonctionne-t-il ?

Les absences existantes peuvent être de plusieurs types :

- les congés,
- les utilisations autres que conduite,
- les absences suite à accident du travail,
- les absences pour maladie et blessures hors service...

Les absences sont classifiées selon leurs catégories et donnent droit en conséquences à une prime différente. Soit un « acompte congé », soit la « PMJR », soit une prime adaptée à la situation particulière.

La prime attribuée à un agent pour chaque jour de congé annuel pris au cours d'une année A est égale à la moyenne des primes (toutes catégories) réalisée par jour de service, par cet agent, au cours de ladite année A. Le calcul de la prime congés de l'année en cours est

connu en février de l'année A+1 (décembre +2 mois)

Il est payé à chaque agent, au cours de l'année A, pour chaque jour de congé annuel ainsi que pour les jours de service donnant lieu à l'attribution de la prime congé (prévus à l'art. 22.2 de la TT0009), un acompte dont la valeur est basée, au départ, sur la prime moyenne par jour réalisée l'année A - 1, cette valeur est modifiée, le cas échéant, en cours d'année, compte tenu de l'évolution des primes réalisées par l'agent.

Il est donc nécessaire d'évaluer cette somme en cours d'année, qui sera ensuite rectifiée au mois de mars de l'année suivante. On paiera ainsi au cours de l'année ce que l'on nomme « un acompte congé ».

De nombreuses absences sont rémunérées à la prime congé notamment les congés et les repos compensateurs, complémentaires ou supplémentaires : RG, RM, RU, (sauf les RU acquis au titre des activités liées à l'article 23.1 de la TT009).

GRACE A L'INTERVENTION DE LA FGAAC-CFDT, LE CALCUL DE LA PRIME CONGES 2020 SERA REALISE EN PRENANT EN COMPTE SEULEMENT 6 MOIS DE L'ANNEE (JANVIER, FEVRIER, JUILLET, AOUT, SEPTEMBRE ET OCTOBRE 2020.

LES SIX AUTRES MOIS SERONT QUANT A EUX NEUTRALISES.

CONDITIONS DE TRAVAIL

Impacts de la crise sanitaire sur les conditions de travail des conducteurs, la FGAAC-CFDT agit !

Depuis le 4 février, le gouvernement a mis en place de nouvelles mesures sanitaires (maintien d'un couvre-feu à 18H, télétravail à 100% pour les salariés pouvant effectuer l'ensemble de leurs tâches de travail à distance, prolongement de la fermeture des lieux de restauration ...).

Parallèlement à cela, le Gouvernement a accordé au cours des derniers mois un certain nombre de dérogations à des secteurs professionnelles dont les activités sont très similaires à celles du Groupe Public SNCF.

En novembre 2020, sous la pression de la CFDT Route, le gouvernement annonçait ainsi l'ouverture de 250 restaurants routiers sur le territoire national. Puis, des mesures similaires ont été prises, à juste titre, pour les salariés du BTP. Sous réserve du respect des protocoles sanitaires, de désinfection et de distanciation, les salarié.e.s peuvent accéder à une solution de restauration.

Pour la FGAAC-CFDT, les conducteurs qui assurent la production depuis le début de la crise et dans des conditions dégradées doivent bénéficier de toutes les mesures permettant d'améliorer leurs conditions de travail.

Une situation longue et pesante pour les conducteurs

Les conducteurs font face depuis bientôt un an à une

détérioration très importante de leurs conditions de travail et sont confrontés à des difficultés quotidiennes en lien avec l'hébergement et la restauration.

Pour autant, l'obligation de production s'impose et repose, de fait, sur l'engagement sans faille des agents de conduite.

Les conducteurs sont victimes de phénomènes d'isolement. Il n'est pas compréhensible que le Groupe Public SNCF ne bénéficie pas de dérogations similaires aux secteurs d'activités précités

Une actualisation du protocole national relatif à la santé et à la sécurité en entreprise

Les nouvelles mesures issues du nouveau protocole sanitaire réinterrogent celles déjà mises en œuvre notamment quand plusieurs personnes sont présentes en cabine de conduite.

Les mesures prévues ne sont de plus pas toujours correctement appliquées. C'est le cas notamment des conducteurs en battement qui n'ont pas nécessairement accès aux locaux de coupure.

La CFDT et son Syndicat National FGAAC-CFDT agissent en interpellant le Ministre des Transports et en déposant une DCI nationale pour obtenir :

→ l'amélioration des conditions de restauration et de coupure pour tous les agents du Groupe Public SNCF en production ;

→ la mise en place de moyens de protections sanitaires renforcés ;

La CFDT et son Syndicat National FGAAC-CFDT ont transmis le 15 février, un courrier au Ministre des Transports demandant la mise en œuvre d'une dérogation pour le secteur ferroviaire autorisant les agents en production (personnels roulants, agents du Matériel, personnels en gare, agents de M&T, agents des ABE...) à pouvoir accéder aux restaurants ouverts par arrêté.

La CFDT et son Syndicat National FGAAC-CFDT ont également déposé le même jour une DCI Groupe, celle-ci porte notamment sur les points suivants :

→ Obtention d'une dérogation similaire à d'autres secteurs d'activité permettant aux agents assurant la production de pouvoir accéder aux restaurants autorisés à ouvrir par arrêté ;

→ Réouverture des réfectoires au sein des résidences et maisons Orféa pour les personnels roulants ;

→ Accès aux locaux de coupure et aux espaces communs aux personnels en battement

→ Mise en œuvre des recommandations récentes en matière de port du masque FFP2 dans certaines situations de travail notamment quand plusieurs personnes sont présentes en cabine de conduite.

La FGAAC-CFDT défend le déroulement de carrière de tous les conducteurs qu'ils soient statutaires ou contractuels

La FGAAC-CFDT avait clairement posé 4 grandes revendications pour cet exercice de notation :

→ une hausse significative des contingents en niveaux TA-1 sur TA-2 et TB-2 sur TB-3 ;

→ une mesure permettant que les conducteurs ayant un délai d'ancienneté supérieure à 4 ans sur une PR puissent bénéficier d'une promotion ;

→ une mesure spécifique PR-14 sur 15 et un volume supplémentaire de PR-20 Hors-Compte permettant à davantage de conducteurs d'accéder à la PR-20 ;

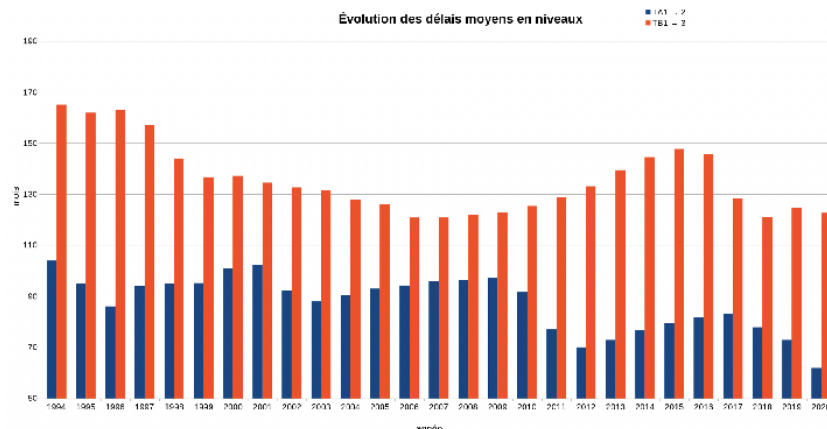
→ Le déblocage de la grille TA et TB ;

Table Ronde Nationale :

La Table Ronde de présentation des contingents s'est tenue le 27 janvier 2021. Il faut noter que si en 2020 la Direction avait fait le choix de renvoyer les négociations au niveau des cinq sociétés, elle est revenue sur sa position pour cet exercice et les discussions se sont déroulées au niveau du Groupe.

Depuis 2016 la tendance est à la baisse pour les délais moyens de passage en niveau. Le délai était même historiquement bas pour le passage TA1 vers TA2 en 2020. Forte de cet argument la Direction a fait une proposition d'entrée qui s'établissait à 71 niveaux TA1 vers TA2 et 286 niveaux TB2 vers TB3.

Pour la FGAAC-CFDT le compte n'y était clairement pas. Il faut au contraire maintenir le niveaux de passage des années précédentes afin de limiter les impacts de l'arrêt des embauches au Statut. Les contingents d'agents éligibles ne pouvant que baisser, il ne faut pas que cette diminution ait un impact sur



les délais de séjour. De plus des inégalités liées à la démographie et au niveau d'embauches locales sont visibles d'un périmètre à l'autre. Il est nécessaire « d'injecter » des niveaux supplémentaires afin de corriger ces inégalités.

Grâce à son opiniâtreté, la FGAAC-CFDT est parvenue à obtenir 10 niveaux TA1 vers TA2 et 17 niveaux TB2 vers TB3 supplémentaires, portant ainsi les contingents à respectivement 81 et 303 niveaux.

Impacts des embauches au Statut sur le déroulement de carrière :

Depuis le 1^{er} janvier 2020 et la loi Pour un Nouveau Pacte Ferroviaire, les embauches à la SNCF ne se font plus au Statut.

Cette décision a de nombreuses répercussions dans l'entreprise. Elle va impacter le déroulement de carrière des agents au statut.

Les notations : une progression mécanique :

Sans entrer dans le détail du fonctionnement des notations, les agents de conduite au Statut progressent dans la grille de rémunération en suivant une logique très mathématique :

→ pour le passage en niveau, un volume de niveau est attribué à l'établissement en tenant compte de la démographie et du délai de séjour ;

→ Pour le passage en position de rémunération : un certain pourcentage selon la position sera promu à la position supérieure ;

Jusqu'à présent cette logique a toujours fonctionné, parce qu'elle était alimentée par le flux des embauches. D'ailleurs nous avons pu constater un allongement des délais moyens, lorsqu'en 2011 les mises en stage d'agents de conduite se sont réduites. Imaginons alors les conséquences que va avoir l'arrêt des embauches au Statut depuis le 1^{er} janvier 2020, surtout pour les plus jeunes. Les derniers agents du tableau, ne voyant personne arriver derrière eux resteront dans le peloton de queue durant toute leur carrière.

Certes il y aura encore pour quelques années des TA1 ou TB1, du fait des parcours professionnels internes, mais cela va assez rapidement devenir anecdotique.

Des mesures ?

Aujourd'hui rien n'est encore décidé. Pour autant, pour la

FGAAC-CFDT, les solutions existent. Quelle que soit, celle qui pourrait être retenue, en aucun cas les agents de conduite au Statut ne devront voir leur déroulement de carrière pénalisé par les choix faits en 2018. C'est d'ailleurs un engagement fort de l'entreprise obtenu par la CFDT cheminots le 26 juin 2018 : « L'équité de traitement pour les salariés entre le futur cadre contractuel et le cadre statutaire doit être strictement garantie. C'est dans cet esprit que nous veillerons à ce que les cheminots au statut ne soient pas pénalisés, notamment en matière de déroulement de carrière, en raison des incidences de la fermeture de l'accès au statut à compter du 1er janvier 2020 ».

Dès cet exercice il y aura des conséquences. En effet le nombre de positions dites « Contingents Supplémentaires » est déterminé en fonction de l'effectif notable sur le niveau.

La FGAAC-CFDT a interpellé la Direction lors d'une audience déposée au lendemain de la Table Ronde notations, le 28 janvier. Nous avons demandé que la situation des agents qui seront sur une PR depuis plus de 4 ans à l'issue de l'exercice de notation. Pour traiter le cas de ces agents la FGAAC-CFDT demande l'attribution d'un contingent Hors Compte de position de rémunération.

La FGAAC-CFDT a également

demandé une mesure spécifique pour les agents à la PR-19. En effet malgré la mesure d'amorçage obtenue par la FGAAC-CFDT en 2020, et du fait du faible pourcentage de passage (14%), il resterait selon nos estimations plus d'une cinquantaine d'agent sur la position 19 depuis plus de 5 ans (avril 2016).

Et pour les nouveaux embauchés... quel déroulement de carrière?

Les mécanismes de progression prévus aujourd'hui pour les contractuels ne sont pas suffisants et surtout ils ne sont pas toujours appliqués comme ils devraient l'être.

Même si les dispositions prévues aujourd'hui tentent de reproduire la même rémunération et la même progression dans les faits cela s'avère très compliqué et de nombreuses inégalités persistent. En premier lieu, la réglementation n'est pas toujours appliquée correctement. De fortes inégalités de parcours se mesurent en fonction du bassin d'emploi. Les réponses faites à certains agents sur certains établissements ne sont pas acceptables, incorrectes, et injustes.

La FGAAC-CFDT a alerté l'entreprise sur le fait qu'elle va devoir donner de la visibilité sur les parcours pro et sur la rémunération de ses agents contractuels si elle compte les

fidéliser.

La FGAAC-CFDT a demandé la mise à jour de la note de 2015 permettant aux managers d'avoir une méthodologie pour le déroulement de carrière des agents contractuels.

Suivi des agents inaptés :

Les agents de conduites qui ont été mutés à la suite d'une maladie professionnelle, d'un accident de travail ou d'une inaptitude bénéficient de mesures de maintien de la rémunération. La réglementation prévoit que les compléments de rémunération soient réévalués en tenant compte des évolutions dans la nouvelle qualification de l'agent mais également, de celles dont il aurait bénéficié dans son ancien emploi.

Il peut être parfois difficile de suivre le parcours de ces agents. L'application du RGPD et le fait qu'il n'est plus possible de diffuser les informations sur la notation complique la situation pour ces agents : Ils ne peuvent plus suivre leur propre déroulement de carrière dans leur ancien emploi.

Pour pallier à ces difficultés et éviter que des injustices soient commises, la FGAAC-CFDT a demandé que le suivi du déroulement de carrière de ces conducteurs se fasse au sein des commission de notation.

ACTION SOCIALE

Les actualités de l'Action Sociale

Pour l'Action Sociale, l'actualité de ses dernières semaines s'articulent autour de 2 sujets. Le premier est l'évolution de l'offre famille au travers des LAE (Lieu d'Accueil Educatif). Le second sujet concerne le retour du dernier contrôle de l'URSSAF dont les services de l'Action Sociale ont fait l'objet.

Concernant le premier point, la Direction, en accord avec les partenaires sociaux, en COFASS, a fait le choix de mener une réflexion globale sur le sujet de l'offre éducative proposé aux familles au travers des LAE. Cette réflexion fait suite au constat qui a été fait que l'offre LAE ne rencontre plus son public depuis quelques années. Les LAE sont de moins en moins plébiscités hormis celui de Montlignon (taux d'occupation proche des 100%) et celui de Brétigny (taux d'occupation proche des 50%). Une réflexion globale qui a commencé en décembre, qui devrait s'achever en Mars ou Avril prochain. Plusieurs options ont été présentées lors des différents groupes de travail. Elles ont été établies grâce aux services de SNCF Consulting qui ont réalisé un vrai travail de fond, d'analyse de « marché », de comparaison avec ce qui peut être proposé par les services publics ou associatifs.

Un article complet, vous sera proposé le mois prochain avec l'ensemble des détails afin de vous présenter la possible

configuration de la rentrée prochaine.

Concernant le second point, il s'agit du contrôle de l'URSAAF qui a eu lieu 2019 et qui font écho au jugement qui vient d'être rendu à la cour d'appel d'Amiens en décembre dernier. Ce jugement fait suite à un différend qui existait entre un précédent contrôle de l'URSAFF et les services de l'Action Sociale, datant de 2010. La SNCF a utilisé l'ensemble des recours qu'elle a jugé utile mais à perdu en cours d'appel. Il reste un recours en cours de CASSATION mais l'entreprise ne préfère pas aller sur cette piste jugeant le risque plus important que le gain potentiel.

Le jugement est disponible via le lien suivant :

<https://www.doctrine.fr/d/CA/Amiens/2020/CB79A82A3FEF63A93FD4D>

Concernant le dernier contrôle, l'URSAFF s'est particulièrement penché sur 5 prestations délivrées par les Services de l'Action Sociale :

- DPE : Diagnostic de performance énergétique
- AME : Aide à la maîtrise de l'énergie.
- Aide à projet 16-25 ans.
- AACV : Aide à l'amélioration du cadre de vie.
- Secours Ponctuels.

Pour l'URSAFF, les prestations pour lesquelles le caractère d'adversité n'apparaît pas

suffisamment probant dans les conditions d'attribution et les situations de prise en comptes, sont considérées comme des avantages en espèces et sont assujetties aux cotisations sociales (salariales et patronales). Il s'agit des prestations DPE, AME et Aide à projet. Le coût du redressement est de 558 k€. La Direction a donc décidé de regarder en profondeur ces 3 prestations (volumétrie, comment les mettre en conformité). Au prochain contrôle de l'URSAFF, il n'y aura plus de marge de manœuvre : majoration de pénalité (à minima). La Direction a fait de choix de collaborer en fournissant l'ensemble des dossiers des aides fournis, avec une anonymisation totale.

Les Services de l'Action Sociale font le choix de travailler en profondeur sur les trois prestations mises en cause afin d'être en conformité si un nouveau contrôle devait survenir. Dans un second temps, l'ensemble des prestations seront étudiées, tout en sachant que ces prestations doivent obéir à des règles précises consultables sur le site de l'URSAFF, par le code du travail (L7233-4) et part le code de la santé publique (L2324-1).

<https://www.urssaf.fr/portail/home/employeur/calculer-les-cotisations/les-elements-a-prendre-en-compte/les-prestations-liees-aux-actifs/les-prestations-non-soumises-a-c/les-aides-financiant-des-activites.html>

https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000033747429/

<https://www.legifrance.gouv.fr/codes/id/LEGISCTA000006189977/>
Zoom sur les 3 prestations incriminées.

1) Aide à projet 16-25 ans :

Il s'agit d'une aide financière ponctuelle, non remboursable, en lien avec un projet contractualisé avec le jeune et ses parents, contribuant aux frais en lien avec la scolarité, l'insertion professionnelle ou l'insertion sociale du jeune. Une évaluation sociale et budgétaire est effectuée. Elle prend en compte les ressources du foyer du jeune. L'aide est attribuée en référence au barème actualisé, avec un montant maximum de 2200€ par année.

→2018 : 76 aides (918€ en moyenne)

→2019 : 67 aides (990€ en moyenne)

→2020 : 67 aides (735€ en moyenne)

Après étude d'un échantillon de dossiers (28), dans 60% des cas, on était bien dans des situations de fragilité familiale. Cependant dans 40% des dossiers, la situation de fragilité de l'enfant n'était pas si évidente au regard des critères du handicap ou du décrochage scolaire.

Forces en faveur de l'AS : Aide qui offre la possibilité aux salariés et pensionnées en situation difficile de contribuer au financement des projets d'insertion sociale et professionnelle pour les enfants qui sont exclus potentiellement des dispositifs de droit commun. Un réseau de Travailleurs Sociaux mobilisé sur l'ensemble du territoire dans l'accompagnement social des familles. Possibilité de complémentarité d'intervention avec le COSP, voir CMPP.

Faiblesses : aide peu utilisée à mettre en perspective avec un faible besoin. Ou un besoin mal identifié. Elle représente moins de 1% du budget annuel des prestations. Des moyennes journalières élevées dans l'analyse d'échantillon de dossier qui interroge sur le caractère d'adversité. L'aide est fondée uniquement sur le contrat social et ne devrait pas concerner les pensionnés au titre du régime spécial.

Menaces : risque que l'URSAFF maintienne son analyse lors d'un prochain contrôle et considéré cette aide comme un avantage en espèces donc soumis à cotisations et à l'impôt.

Opportunités : cette aide vient compléter la palette des aides légales concernant les jeunes de 16 à 25 ans. La Direction fait le choix de revoir la terminologie et la construction de cette aide afin que l'ensemble

des TS utilisent les mêmes critères. Il est à noter que cette aide était classifiée comme un secours ponctuel, il y a quelques années. Cette aide va surement reprendre cette terminologie.

2) Diagnostic de performance énergétique :

Le DPE est une aide financière contribuant au financement d'un DPE pour un logement, d'identifier les travaux à réaliser et à prioriser. Cette prestation est destinée aux propriétaires vivant dans leur domicile, en fonction de leur niveau de ressources et ayant un quotient familial inférieur à 2014€.

→2018 : 239 dossiers pour un montant de 48k€

→2019 : 204 dossiers pour un montant de 38k€ (mise en place des nouveaux critères)

→2020 : 132 dossiers pour un montant de 24k€ (impact crise sanitaire)

Cette aide avait déjà subi des modifications au cours des années précédentes. 44% des dossiers reprennent bien des éléments justifiant la nécessité de délivrer cette prestation. Pour le reste, les éléments ne sont pas présents, et le quotient familial est élevé.

Forces : en dehors du cadre obligatoire d'une vente il s'agit d'un outil qui permet de connaître l'état du logement et de définir des travaux prioritaires.

ACTION SOCIALE

Les actualités de l'Action Sociale

Faiblesses : l'aide est mobilisable pour des ménages dont le QF est élevé, ce qui questionne le caractère d'adversité et la notion de secours. Possibilité de création d'un effet d'aubaine (56% des dossiers analysés présentent peu d'éléments convaincants au regard de la précarité énergétique. Utilisation de l'aide possible pour des travaux de confort et non de lutte contre la précarité.

Menaces : maintien des sanctions de l'URSAFF.

Opportunités : positionnement RSE, dont le gouvernement fait de la lutte contre la précarité une priorité nationale.

Synthèse : ces dossiers pourraient être intégrés au secours ponctuel au regard de la faible volumétrie. À défaut, il paraît nécessaire de poursuivre l'amélioration qualitative des évolutions sociales et de baisser le QF.

3) Aide à la maîtrise de l'énergie

Cette aide est destinée au financement de travaux retenus dans le cadre d'un DPE.

→ 2018 : 256 dossiers pour un montant moyen de 1820€

→ 2019 : 213 dossiers pour un montant moyen de 2000€

→ 2020 : 139 dossiers pour un montant moyen de 2431€

Constat : 38% des situations où la précarité ou la vulnérabilité énergétique est exprimée,

reprenant l'état du logement, un état des lieux des dépenses énergie, les conséquences de la précarité énergétique, le projet du bénéficiaire et les gains. Les autres situations présentent moins des caractéristiques de la précarité énergétique et sont plus à risque au niveau URSAFF concernant :

→ Les dossiers en classe E qui sont surreprésentés

→ Les dossiers en tranche 3 également surreprésentés (60% des dossiers)

Forces : le réseau des TS de l'AS est présent sur l'ensemble du territoire. L'aide peut intervenir en complément d'un plan de financement pour les ménages les plus modestes. Le projet dans lequel s'inscrit cette aide permet de restituer aux familles leur capacité d'agir sur l'habitat et leurs factures.

Faiblesses : l'aide est mobilisable pour les ménages dont le QF est élevé, ce qui questionne le caractère d'adversité et la notion de secours. Possibilité de création d'effet d'aubaine : 62% de l'échantillon analysé des dossiers présente peu d'éléments concernant la précarité énergétique. Utilisation de l'aide possible pour des travaux de confort et non de lutte contre la précarité.

Menaces : maintien du risque de l'URSAFF. Évolution du dispositif ma Prim'Rénov qui s'ouvre à l'ensemble de la population. Les plafonds et les revenus disparaissent dans le cadre du plan de relance.

Opportunités : positionnement RSE de l'entreprise.

Synthèse : ces dossiers pourraient être intégrés au secours ponctuel au regard de la faiblesse de la volumétrie dans une logique de reste à charge. Recentrage de l'aide possible sur les logements de classe F et G et révision du QF.

Évolution globale à venir :

Le statu quo n'est pas possible. Il y a obligation de faire évoluer les prestations ayant fait l'objet de redressement en application des observations formulées par l'URSAFF.

Il faut analyser chaque prestation.

→ AME et DPE : nonobstant l'évolution de cadrages récentes, il faut renforcer plus encore les critères de précarité énergétique. Analyse de la pertinence de la référence au QF.

→ Aide au projet 16-25 ans : analyse de l'opportunité de réintégrer la prestation dans le secours ponctuel.

Dans un second temps, la Direction a repris la proposition de la CFDT, Notamment, de revoir l'ensemble des prestations délivrées par les services de l'Action Sociale afin de ne plus être mis en danger par un contrôle de l'URSAFF. Il s'agira également de mettre à niveau l'ensemble des gestes métiers des travailleurs sociaux dans le but d'harmoniser les pratiques sur l'ensemble du territoire.

APTITUDE SÉCURITÉ

Augmentation des aptitudes temporaires et des inaptitudes : la FGAAC-CFDT défend les conducteurs

La FGAAC-CFDT a recensé une augmentation importante du nombre d'aptitudes temporaires ou d'inaptitudes en lien avec certaines affections telles que le syndrome d'apnée du sommeil ou bien encore la vision 3D depuis le début de l'année.

La FGAAC-CFDT a également constaté que dans plusieurs cas, les agents avaient été déclarés inaptes ou aptes de manière temporaire, malgré l'avis favorable transmis au médecin d'aptitude par un médecin spécialiste.

La FGAAC-CFDT constate également que certains praticiens et même certains centres semblent même être plus précisément concernés par ces dérives.

La FGAAC-CFDT a également soutenu et assisté des conducteurs inaptes en lien avec l'une des affections précitées pour déposer un recours devant la Commission Ferroviaire d'Aptitudes. Dans plusieurs cas, ce recours a reçu un avis favorable et les agents ont ainsi récupérer leur aptitude à la conduite des trains.

L'arrêté du 6 août 2010 modifié par l'arrêté du 17 juillet 2015 décrit précisément les conditions d'aptitudes physiques exigées pour le métier de conducteur, ainsi que les affections susceptibles d'altérer la vigilance et la concentration. Il semble que certaines d'entre elles fassent l'objet de sources

d'interprétations par certains médecins d'aptitude !

Pour la FGAAC-CFDT, il n'est pas acceptable que des conducteurs suivis et soignés par d'éminents spécialistes attestant de leur aptitude à conduire un train soient déclarés inaptes, qui plus est lorsque les textes en vigueur prévoient expressément que l'avis favorable d'un médecin spécialiste permette le maintien de l'aptitude !

La FGAAC-CFDT était déjà intervenue sur ces problématiques en septembre dernier.

Les conditions de travail des conducteurs sont reconnues comme difficiles et pénibles. Cette pénibilité est fortement amplifiée par la crise sanitaire et les conducteurs n'ont pas besoin de sentir en plus une épée de Damoclès planer au dessus de leur tête.

Les exigences médicales requises pour le métier de conducteur de train sont déjà suffisamment exigeantes et comportent de nombreuses restrictions, nul besoin d'en rajouter d'autres en supplément.

La FGAAC-CFDT a donc déposé une nouvelle demande d'audience auprès du Directeur des services médicaux afin que ces pratiques cessent très rapidement dans l'intérêt des conducteurs.

Voici les principaux sujets pointés par la FGAAC-CFDT dans le cadre de sa demande d'audience :

➡ Augmentation du nombre d'inaptitudes temporaires ou définitives en lien avec certaines affections malgré des avis spécialisés favorables ;

➡ Prérogatives des médecins d'aptitude par rapport aux avis spécialisés ;

➡ Éclaircissements sur les pratiques de certains médecins, notamment sur les délivrances d'inaptitudes sans présence des agents, mais aussi sur l'utilisation de questionnaires ;

➡ Harmonisation des pratiques entre les praticiens et les centres d'aptitude ;

➡ Capacités de dérogation des médecins d'aptitude aux articles L110-4 et suivants du code de la santé publique ;

➡ Problématique d'agents fragiles en arrêt du fait de la COVID-19 ou pour tout autre problème ne pouvant passer la VAS ;

➡ Qualité de la prise en charge des agents ;

➡ Fonctionnement du Comité de suivi du RH0963.

LA FGAAC-CFDT SAURA DÉFENDRE LES INTÉRÊTS DES CONDUCTEURS EN LIEN AVEC LES OBLIGATIONS RÉGLEMENTAIRES DÉFINISSANT LES CONDITION D'APTITUDE SÉCURITÉ.

MODÈLE DE COMPÉTENCES

AUDIENCE FGAAC-CFDT SÉCURITÉ ET ÉVOLUTION DU MODÈLE DE COMPÉTENCES

La sécurité : un sujet essentiel

Le sujet de la sécurité est une priorité pour la FGAAC-CFDT. Suite aux remontées de nos militants au cours du dernier trimestre 2020, Le Bureau National a décidé de rencontrer la Direction Métiers Traction sur ce sujet

Depuis plusieurs années, la Direction Métiers Traction a fait évoluer la méthode de certification vers le nouveau « Modèle de Compétences » (MDC) sous l'impulsion de l'ancien Directeur de la Traction.

La Directrice actuelle s'est positionnée dans la poursuite des travaux engagés par son prédécesseur et donc vers la phase de déploiement opérationnel.

Un travail de longue haleine

Même si nous sommes tout à fait conscients qu'un changement de cette envergure ne peut pas s'opérer de manière précipitée, Il s'agit d'un véritable changement de paradigme et une transformation profonde du management de la sécurité ancré durant des décennies dans une culture basée sur une norme et un écart à la norme.

Mais le chemin est long, la prise en compte des notions de menaces et de risques en fonction du contexte de travail ainsi que les FOH (Facteurs Organisationnels et Humains) n'ont pas forcément été intégrés de la même manière, ce qui pose un réel souci d'équité de

traitement pour les agents.

Certains points ont alerté plus particulièrement la FGAAC-CFDT et ont nécessité de nombreuses interventions de notre part. Malheureusement, cela reflète une nouvelle fois l'organisation défaillante de l'entreprise. Les multiples réorganisations mettent en difficulté les services de santé et sécurité au travail qui ne sont pas dimensionnés à la hauteur des enjeux et des besoins.

Malgré une année 2020 très particulière et un impact fort de la COVID sur les km/train, de nombreux indicateurs sont au rouge.

Manque d'anticipation, défaut d'information et de formation, le tout associé au saucissonnage en différentes entités et son lot de restructurations n'y sont certainement pas étranger. Le moral est au plus bas, le ras le bol est général, cela se ressent sur l'implication des agents et donc sur la qualité du travail.

Une absence de message fort

Même si au plus haut de l'entreprise ce sujet est affiché comme étant une priorité, la réalité du terrain est tout autre. Nous ne ressentons pas d'impulsion forte au niveau national qui pourrait donner le ton dans les activités ou en région. Les fortes augmentations des départs sans autorisations ou des franchissements de signaux d'arrêt auraient clairement dus faire l'objet de

plans d'actions spécifiques. Le manque de moyen se fait clairement ressentir, à tous niveau de l'entreprise, cela se traduit au final par des pertes de connaissances et de compétences.

Déploiement du nouveau MDC : interrogation sur la formation et l'information

Il y a de grosses disparités selon les sites et selon les personnes, à la fois en ce qui concerne le niveau de la formation, de l'information mais aussi au niveau du traitement des incidents.

Cela engendre de fait des problèmes. Il faut rapidement harmoniser les pratiques. Il y a un fossé entre les pratiques des jeunes CTT formés sur la base du nouveau MDC, les personnes impliquées dans le processus expérimental et les autres qui sont encore sur l'ancien modèle. Chez les agents, ces disparités de traitement créent un sentiment d'injustice et d'incompréhension.

Malgré le fait que la Direction partage nos préoccupations, nous attendons une action forte qui tarde à venir.

Le constat est clair, tous les principaux acteurs ayant participé au déploiement sont désormais partis sur de nouvelles missions.

Evolution de la TT0035

Une nouvelle fois, la FGAAC-CFDT pose le constat que de trop nombreux acteurs sécurité

ne connaissent pas la nouvelle version de la TT0035, deux mois après sa mise en oeuvre.

Les soucis d'interprétations de certains articles perdurent sur les autorisations de Vitesse Limite dès la certification initiale par exemple. Les conducteurs novices peuvent conduire toutes les catégories de trains dont la vitesse limite ne dépasse pas 120 km/h. Or dans les faits, les jeunes roulent à 160 km/h avec des AUTOR/AUTOM, même sur des AUTOM à 200, ainsi que sur des lignes supérieur à 160km/h.

Dans cette TT0035 il est prévue une période de progressivité de 2 ans au cours de laquelle le conducteur novice acquiert progressivement de nouvelles compétences complémentaires. En amont de chaque étape de la progressivité, une synthèse des compétences des activités de conduite est réalisée par un CTT.

La FGAAC-CFDT a donc de nouveau alerté la Direction sur les problématiques juridiques qui nécessite de réécrire et clarifier ces points. De plus les « TT0035 régionales » avec des expérimentations exotiques ne peuvent pas se substituer au document national.

Autre problématique au niveau de la certification, les études de lignes et la validation des ensembles ferroviaires. Notre attention a été attirée à la lecture des chiffres de franchissements de signaux, notamment au niveau des Carrés

Violets. Cela mis en parallèle avec de nombreux retours sur les difficultés pour effectuer correctement ainsi que des pratiques plutôt limitées de certaines activités sur ce sujet relance nos interrogations sur la validation des connaissances lignes. De plus en plus d'ADC dégarent les rames et ne connaissent pas complètement les ensembles ferroviaires sur lesquels ils circulent, il faut corriger ce problème en ne validant pas les ensembles ferroviaires sans que les agents ne les connaissent.

Sur l'évolution du suivi des conducteurs et du développement des compétences, le nombre de journée de formation évolue, des journées d'entraînements sont créées.

Hélas déjà lors des premières JFC suivant la sortie de la TT0035, les premières difficultés sont apparues. Même si l'on peut mixer la journée de formation entre la journée de formation continue et la journée d'entraînement une clarification sera nécessaire sur le temps consacré à l'une ou à l'autre.

Il faudra également clarifier et cadrer les journées d'entraînements car il existe des disparités selon le positionnement des LITO, la possibilité de dégagement des agents, etc...

La Direction nous a indiqué que le dispatching sera revu avec les activités, un système

de réservation en ligne sera mis en place et la possibilité de faire des entraînements individuels et collectifs sera possible.

La FGAAC-CFDT a également alerté la Direction sur le fait que les conducteurs ne devaient pas avoir peur de représailles en cas de mauvaise exécution des procédures. C'est un changement fort, il faut donc y prêter une attention toute particulière.

La FGAAC-CFDT a également attiré l'attention de la Direction sur le rôle des Formateurs d'Entreprise (FE) dans le processus de certification.

Le format des formations change également et passe ainsi de 12 à 8 stagiaires. Les ateliers sont faits par groupe de 4 pour plus d'efficacité.

Pour les moniteurs, une nouvelle formation de 2 jours est mise en place pour les nouveaux et 1 jour de rattrapage pour les moniteurs déjà formés à l'ancienne.

La FGAAC-CFDT constate depuis plusieurs années une tendance à mettre en œuvre les évolutions réglementaires sans que la totalité des sujets ne soient traités. Les conséquences sur les indicateurs sécurité sont visibles et indiscutables. Les derniers exemples en date que sont l'AuM ou SIPH le prouvent.

Il est vraiment temps que la Direction fasse évoluer sa politique en lien avec la santé et la sécurité du Travail afin de faire évoluer positivement ce sujet.

PROTECTION SOCIALE

PROTECTION SOCIALE DES CONTRACTUELS

Le 05 novembre 2020, une bilatérale « protection sociale des salariés contractuels SNCF » s'est tenue, elle avait pour but d'informer les OS d'une décision de l'actuel prestataire (Malakoff Humanis) d'une ouverture à la négociation des garanties.

Selon la Direction, la sinistralité a fortement évolué sur ce qui concerne la partie prévoyance avec une tendance qui se confirme pour retrouver un équilibre dans le régime. À terme il y aurait un risque de défaut de couverture si la situation tend à s'accroître et si aucune solution n'est trouvée.

Pour la FGAAC-CFDT, il n'est pas question de diminuer le niveau de prestations, encore moins dans un contexte de crise sanitaire tel que nous la connaissons depuis début d'année 2020.

Du côté de Malakoff Humanis il semblerait que la société d'assurance invoquera une fiscalité nouvelle qui lui est imposée avec une prise en charge complémentaire à la demande de l'État.

Frais de santé

Concernant le volet « Frais de santé », du fait de la crise sanitaire sans précédent que nous vivons, il est fort probable qu'il soit constaté une baisse de la consommation des soins, mais cela va induire très certainement un report sur 2021. Cependant le volet « frais de santé » se porte

bien, c'est pourquoi la FGAAC-CFDT a demandé des projections sur cette garantie sans pour autant diminuer les prestations. Ceci afin de minimiser l'effet pour les salariés dont la moindre augmentation possible sur la prévoyance diminuerait encore leur pouvoir d'achat déjà fortement en berne. Une baisse même légère sur la partie santé ainsi qu'une modulation des cotisations encore plus progressive sur la prévoyance couplée à une participation employeur accrue serait souhaitable.

La FGAAC-CFDT ne saurait tolérer qu'un mauvais signal soit envoyé sur la protection sociale des contractuels alors même qu'il faut s'attendre à plusieurs évolutions à venir grignotant encore une partie du salaire des agents comme l'adaptation du contrat sur le 100% santé et la mise en place des 5 sociétés. A cela s'ajoutera encore la fin du non-appel de cotisation dès le 1er janvier 2021, ce qui correspond à lui seul à environ 20% d'augmentation de la cotisation mensuelle.

Prévoyance

Comme une mauvaise nouvelle n'arrive pas toujours seule, Malakoff Humanis sous couvert d'une justification de 6 années de déficit qui tende à s'accroître dans l'avenir proche revendique une augmentation supplémentaire de 38% tant côté salarié que de l'entreprise pour la garantie Prévoyance. Une

pareille hausse des cotisations est clairement excessive et inacceptable pour la FGAAC-CFDT. Pour rappel, sur 100% du coût de la garantie « frais de santé » et garantie « prévoyance » 40 % sont financés par le salarié et 60 % par l'entreprise.

Exemple : actuellement pour un salaire mensuel de 3000 € brut la garantie prévoyance représente un coût total de 37,80 € mensuel (15,12 € pour le salarié + 22,68 € pour l'entreprise) alors que si l'augmentation de 38 % est factuelle nous serons à 52,17 € mensuel (20,87 € pour le salarié + 31,30 € pour l'entreprise). Nous pouvons en déduire que le pouvoir d'achat d'un contractuel sera diminué de 69 € brut annuel.

Pour ce qui est de la prise en charge plus élevée des garanties par l'employeur : Compte tenu des conditions économiques, l'entreprise a pris position en indiquant qu'il n'y aura pas d'augmentation de la cotisation employeur.

Non-appel de cotisation

Depuis plusieurs années un non-appel de cotisation est en place, ce qui a pour effet de diminuer les cotisations actuellement dues et prélevées sur le salaire des contractuels. Ce non-appel est une réserve générale sur laquelle un « trop perçu » de cotisation antérieure a été encaissé par précédent prestataire et est aujourd'hui utilisé jusqu'à son équilibre

décidé lors des Commissions Paritaires de Surveillance qui ont lieu chaque année, cette dernière arrive à son niveau stagnant, cela induit donc à un arrêt de ce qui avait été mis en place jusqu'alors. À l'époque de sa mise en place, la CFDT Cheminots souhaitait une amélioration des garanties qui aurait été profitables à tous dans la durée tout en restant au même niveau de cotisation, mais le choix de certaines OS en a décidé autrement, cela implique aujourd'hui une augmentation supplémentaire d'environ 20 % mensuel.

Cette fin du non-appel de cotisation couplée à la potentielle augmentation sur la garantie prévoyance va être comme un coup de massue pour les salariés qui ne feront pas la différence entre les deux causes. Il nous a donc été évident que l'entreprise doit privilégier une seule annonce et prendre le temps d'expliquer le plus pédagogiquement possible et en toute transparence les différentes causes d'évolution au lieu de distinguer les deux à des moments différents, la pilule sera déjà bien difficile à avaler en début d'année 2021.

Solidarité intergénérationnelle

La solidarité intergénérationnelle est en fait un contrat autonome et imperméable en rapport aux actifs avec un tarif préférentiel issu d'une négociation et obtenu comme un « geste commercial » de la part de l'assureur. Pour

la FGAAC-CFDT, il n'est pas possible de reculer sur ce point, d'autant plus que le nombre d'actifs va s'accroître dans le régime du fait de l'arrêt des embauches au statut. Nous considérons que si l'assureur est gagnant sur les actifs il pourrait renouveler son effort pour les retraités.

Inaptitude

Pour équilibrer un accord potentiel, la FGAAC-CFDT reviendra sur sa revendication portée pour la prise en charge des pertes de rémunération liées à l'inaptitude. Il faut qu'il y ait au moins quelques annonces positives dans la négociation à venir.

Où en sommes-nous ?

Une première table ronde était prévue le 19/11/2020 matin, mais a été annulée à la demande d'une OS du front du refus qui ne souhaitait pas qu'elle soit tenue en distanciel. Ce sujet est pourtant très important et porte sur une échéance très courte avec beaucoup de travail et de réflexion, mais semblerait-il que la protection sociale n'intéresse pas certaines OS préférant se murer derrière une idéologie réfractaire.

Une seconde table ronde, conclusive devait être programmée début décembre, mais au jour de publication de ce texte, elle n'a toujours pas été confirmée alors que le timing qui se resserre dangereusement.

Une Commission Paritaire de

Surveillance (CPS) a eu lieu le 10 février dernier.

Lors de cette CPS, nous avons pu constater que le nombre d'affiliés en surcomplémentaires est 30,9% des assurés en 2020 (33,5% en 2019, 33,7% en 2018).

Le contrat responsable empêche donc de relever la garantie socle et favorise donc la surcomplémentaire au détriment du pouvoir d'achat.

Nos principales revendications en matière de protection sociale

- ➡ obtenir la mise en place d'une complémentaire santé pour tous les salariés de la branche ferroviaire y compris les personnels au Statut et les retraités ;
- ➡ obtenir l'accès aux cabinets de soins pour l'intégralité des salariés de la branche ferroviaire actifs et retraités, quelle que soit leur entreprise ;
- ➡ obtenir des dispositions plus protectrices en matière de prévoyance lourde (indemnité en cas de décès, d'incapacité de travail, de maladie et d'accident du travail...) ;
- ➡ obtenir des droits protecteurs pour les conducteurs en situation d'inaptitude (reclassement et maintien de la rémunération) ;
- ➡ pérenniser l'Action Sociale pour les actifs et les retraites au sein de la branche ferroviaire.



Pascal Descamps
Secrétaire Général

ÉDITO

2021: l'année de transition

Après une année 2020 qui restera gravée dans nos mémoires, nous voici à l'aube d'une nouvelle année que tout le monde espère meilleure.

La mise en place de la vaccination donne un espoir de sortie de crise même si la logistique n'est pas toujours au rendez-vous.

Ce « mauvais feuillet » de notre vie à tous, avec ses nombreux épisodes à multiples rebondissements, laissera des traces indélébiles. Espérons qu'il servira de leçons à nos décideurs.

Effets collatéraux de cette pandémie, beaucoup de retraités se sont retrouvés isolés pendant les confinements successifs et n'ont pas pu bénéficier des visites de leurs proches par peur d'être contaminés.

Idem pour les fêtes de fin d'année, qui resteront les plus tristes de notre vie.

Depuis le début d'année, un espoir est apparu par l'homologation de vaccins qui permettraient d'enrayer la pandémie.

Dès lors, la polémique entre les « pour » et les « contre » sur la vaccination bat son plein et les avis exposés aux détours des plateaux télé et autres médias ne font que semer le doute dans les esprits.

Chacun ayant ses arguments pour justifier son choix en fonction de ses engagements, qu'ils soient politiques ou relevant du domaine de la santé.

La seule chose sûre, est que beaucoup de personnes et surtout les retraités, souffrent de cette situation pleine d'atermoiements souvent incompréhensibles pour les novices qu'ils sont.

Ils souffrent de solitude en restant cloîtrés par peur pour leur vie, et l'on constate que cela engendre chez eux d'autres pathologies sous-jacentes.

Malgré tout ce stress, 2021 doit rester l'année de l'espoir. L'année où la vaccination conjugée aux gestes barrières feront barrage au covid-19 en rappelant toutefois que le choix d'être vacciné ou pas appartient à chacun.

Nous espérons tous pouvoir retrouver une vie normale, celle d'avant où l'on pouvait recevoir, se serrer la main, s'embrasser sans avoir la crainte du lendemain.

Pour cela il nous faudra encore un peu de patience et beaucoup de discipline.

Malgré ces moments difficiles, L'UNR FGAAC est toujours restée en contact avec ses adhérents, par le journal, par des infos ou des mails envoyés régulièrement.

L'UNR FGAAC vous a tenu informés des différents sujets d'actualité.

Elle est toujours restée à votre écoute et continuera à le faire, fidèle à ses principes et en toute situation.

En attendant des jours meilleurs, prenez soin de vous et respectez les gestes barrières, et cela, même après être vaccinés !

Prenez soin de vous

COMMENT DEMANDER SA RETRAITE DE LA CNAV ET COMPLÉMENTAIRE À PARTIR DE 62 ANS.

Dans un premier temps il vous faut votre relevé de Carrière tous Régimes (RIS)

Pour ce faire il vous faut créer un espace personnel sur le site internet de l'Assurance Retraite. (www.lassuranceretraite.fr/portail-info/home.html).

→ Allez sur le site ci-dessus

→ Cliquez sur le bouton « Créer mon compte »

→ Remplissez les cases et suivez les instructions (SUI-VANT).

Une fois cet espace Personnel Créé vous pourrez demander :

→ Votre relevé de carrière tous régimes.

→ Estimez le montant de votre

retraite.

→ Demandez votre retraite (prévoir environs 6 mois avant votre date désirée).

Pour une aide personnelle durant toutes ces étapes vous pouvez contacter l'assurance Retraite par téléphone au :

→ **3960**

→ **ou au : 0971103960.**

HOMMAGE À L'UN DE NOS CENTENAIRES



Photo prise à ses 100 ans

Né le 6 février 1920 et fidèle adhérent de notre UNR, Alfred, Aloyse BAUMGARTNER a commencé sa carrière le 9/1/1941, comme ouvrier auxiliaire au Dépôt de Hausbergen près de Strasbourg.

Après avoir été chauffeur, puis élève mécanicien, il a été nommé conducteur de route en 1959 et a terminé sa carrière fin février 1975

comme conducteur de machines électriques sur les lignes Strasbourg-Paris, Strasbourg-Metz et Strasbourg-Luxembourg.

Il résidait à NIEDERHAUSBERGEN où il est décédé le 13 Décembre 2020 à l'âge de 100 ans. Il avait fêté ses noces d'or (50 ans de mariage) en 1997 avec son épouse avec qui il a eu 3 enfants, 5 petits-enfants et

une arrière-petite-fille.

« Fredel » était très engagé dans la vie publique en étant 3 fois conseiller municipal ou au sein de sa paroisse. Il tenait trois journaux : un sur sa vie familiale, un sur les événements de son village et un sur ceux de la France et du Monde.

Adieu « Fredel » !

RÉFORME DES FACILITÉS DE CIRCULATION : L'UNR FGAAC A DES REVENDICATIONS !



La Direction de la SNCF a présenté aux Organisations Syndicales son projet de réforme des facilités de circulation.

Cette réforme a pour but de digitaliser (plus de forme papier) les supports papier, carte de circulation, les cases à compléter et composer, les droits accessoires (parcours scolaire, etc..) mais en aucun cas elle ne concerne les détenteurs du PASS Carmillon.

L'application pourra être téléchargée soit sur Smartphone, tablette ou ordinateur.

Comme aujourd'hui, l'ouvrant droit (cheminots actif ou retraité) sera responsable des facilités de circulation de sa famille. C'est lui qui remettra les FC à ses ayant droits.

L'application lui donnera

accès à tout ou partie des FC de ses ayant droits. Cela pouvant même aller jusqu'à donner délégation pour gérer un ou plusieurs ayant droits.

D'ores et déjà, l'UNR FGAAC s'est saisie du dossier et posé un certain nombre de questions à nos représentants pour la prochaine réunion de mise en place :

→ Quelle solution envisage la Direction pour les détenteurs du Pass carmillion n'ayant pas d'équipement digital ou ayant un âge avancé ?

→ Pour les conducteurs partis à la retraite avant 2002, pourront-ils enfin bénéficier entièrement de la 1ère classe sans fichier spécifique comme nous l'avons toujours réclamé ?

→ Comment feront les familles séparées, dont les

enfants n'ont pas d'appareil numérique ?

→ Quelles sont les pistes de travail vis-à-vis de l'ouverture à la concurrence du voyageur. La réciprocité est-elle une de ces pistes ?

Et cela ne représente qu'un échantillon des questions qui se posent ou se poseront.

L'UNR FGAAC ne laissera pas la Direction bafouer les droits acquis des retraités, avec pour seul but de supprimer des emplois (80 emplois environs).

L'UNR FGAAC travaille en étroite collaboration avec le syndicat national FGAAC-CFDT afin que nos revendications soient entendues et enfin aboutissent.

L'UNR FGAAC vous informera régulièrement de l'avancée du dossier.

AUDIENCE AUPRÈS DE LA CPRP



Actions de l'UNR FGAAC :

Malgré la situation sanitaire que nous connaissons depuis un an, le bureau UNR FGAAC continu à œuvrer et revendiquer pour le maintien et l'amélioration de nos acquis.

En 2020, l'UNR FGAAC a été le seul syndicat de retraités à avoir interpellé la Direction « voyage » de la SNCF car plus aucun guichet ne délivrait les facilités de circulation aux retraités ou aux ayants droits qui s'y présentaient.

Depuis plus d'un an, le ministère de tutelle souhaite supprimer nos prestations non pérennes afin de récupérer les 60 Millions restant. L'UNR FGAAC a exigé, par l'intermédiaire de nos représentants FGAAC-CFDT au Conseil d'administration, que des groupes de travail soient mis en place afin de trouver des pistes conduisant

à préserver ces prestations. .

Dès ce début d'année, l'UNR FGAAC a demandé une audience à la direction de la CPRP afin d'évoquer les sujets suivants :

- Numérisation des documents (fiches de paie, feuille de remboursement, etc...)
- Nombre de retraités ayant un espace personnel.
- Comment les retraités, n'ayant pas d'espace personnel peuvent récupérer leur feuille de remboursement et leur fiche de pension de retraite.
- Pour quelle raison les fiches de pension de retraite sont-elles supprimées au bout de 11 mois ?
- Pourquoi la liste des prestations non pérennes n'apparaît pas sur le site de la CPRP, quelle est la démarche

à suivre pour les obtenir ?

- Quelles ont été les conséquences de la pandémie sur les affiliés ?
- Quelles sont les actions mises en place par la CPRP pour les affiliés les plus âgés, n'ayant pas de matériel informatique, et ne sachant utiliser un téléphone portable.
- Y a-t-il eu des retards dans les remboursements des prestations médicales ?

Comme vous le voyez les sujets ne manquent pas et des solutions pour faciliter la vie de nos anciens existent. A nous d'aller les chercher.

L'UNR FGAAC sera attentive aux réponses apportées par la Direction.

Nous n'hésiterons pas à lui faire part de notre mécontentement si ces réponses n'étaient à la hauteur de nos attentes.

MA PRIM RENOV' 2021

MaPrimeRénov' permet de financer des travaux et/ou des dépenses de rénovation énergétique dans votre logement.

Cette prime s'adresse à tout propriétaire occupant ou bailleur.

Pour réaliser vos travaux et/ou dépenses de rénovation, vous devez impérativement faire appel à un professionnel Reconnu garant de l'environnement (RGE). La liste des entreprises disposant du label est accessible sur le site de l'agence de la transition écologique (ADEME)

<https://www.ademe.fr>

Pour pouvoir bénéficier de la prime, vous devez remplir des conditions liées à votre situation, logement, travaux et/ou dépenses.

Depuis le 1er janvier 2021, le versement de la prime est sans condition de ressources. Toutefois, vos ressources sont prises en compte pour déterminer le montant de la prime auquel vous pouvez prétendre.

C'est le revenu fiscal de référence (RFR) qui est pris en compte. Il est indiqué sur votre avis d'imposition.

Les plafonds de ressources à respecter diffèrent selon que vous habitez en dehors de l'Île-de-France ou en Île-de-France.

Ces plafonds de ressources sont catégorisés en 4 profils/ couleurs (bleu / jaune / violet / rose) selon les différents niveaux de revenus et le nombre de personnes composant le ménage (des ménages les plus modestes aux ménages les plus aisés).

Les travaux doivent être réalisés en maison individuelle ou à titre individuel en logement collectif (appartement).

Les travaux et/ou dépenses de rénovation doivent concerner votre résidence principale. Elle doit être située en France métropolitaine ou dans les départements d'outre-mer (Dom).

Les travaux et dépenses concernés par la prime sont les suivants :

→ Poêle ou chaudière à granulés ou pellets (sciures de bois)

→ Pompe à chaleur géothermique (chaleur du sol) ou solarothermique (énergie captée par des

panneaux solaires)

→ Chauffage solaire (photovoltaïque ou thermique)

→ Équipement solaire hybride (panneaux solaires hybrides photovoltaïque/thermique)

→ Chaudière à gaz très haute performance

→ Poêle ou chaudière à bûches de bois

→ Pompe à chaleur air/eau (énergie puisée dans l'air extérieur)

→ Chauffe-eau solaire (réservoir d'eau avec panneaux solaires sur le toit)

→ Foyer fermé, insert

→ Réseaux de chaleur ou de froid (système de production centralisé de chaleur ou de froid avec canalisations ou venant de sous-stations)

→ Chauffe-eau thermodynamique (ballon d'eau chaude chauffée par l'air extérieur ou ambiant ou par la vmc)

→ Dépose d'une cuve à fioul

→ Pompe à chaleur air-air (calories récupérées dans l'air extérieur vers l'air intérieur et réversible pour climatiser)

→ Installation d'un thermostat avec régulation performante



→ Radiateur électrique performant (par exemple à inertie) en remplacement d'un ancien convecteur

→ Ventilation mécanique contrôlée (VMC) double flux (deux circuits avec air neuf insufflé vers pièces de vie et air vicié extrait depuis pièces de services)

→ Ventilation mécanique simple flux (un circuit d'extraction air vicié par bouches cuisine/bain et entrée d'air frais par adaptateurs sur fenêtres chambres et salle/salon)

→ Isolation thermique des fenêtres (et parois vitrées) à la condition que les matériaux installés viennent en remplacement de parois en simple vitrage

→ Isolation des murs par l'extérieur

→ Isolation des murs par l'intérieur

→ Isolation des toitures terrasses

→ Isolation des rampants de toiture et plafonds de combles

→ Isolation des combles perdus

→ Isolation d'un plancher bas

→ Audit énergétique

→ Protection contre le rayonnement solaire (pour l'Outre-mer)

Vous devez faire votre demande de prime directement en ligne sur le site de l'Agence nationale de l'habitat (ANAH)

<https://www.anah.fr>

Vos travaux doivent commencer après avoir déposé votre demande de prime. Toutefois, l'Anah peut exceptionnellement accorder une prime lorsque votre demande n'a pu être déposée qu'après le commencement des travaux. C'est le cas si vous avez par exemple subi des dommages causés par une catastrophe naturelle (ouragan, tempête...).

Dès la fin des travaux, vous devez transmettre la facture du professionnel RGE qui a réalisé les travaux pour demander le versement de la prime et des aides complémentaires.

La prime est versée en 1 fois dans les 4 mois maximum, par virement bancaire. Vous recevez une notification par messagerie électronique vous confirmant le versement de la prime et des aides sur votre compte bancaire.

A noter que L'Anah peut réaliser ou faire réaliser tout contrôle pour vérifier l'achèvement des travaux et prestations financés et la conformité des travaux réalisés par rapport à votre projet ayant fait l'objet de la demande de prime.

En cas de non-conformité, tout ou partie des sommes perçues devra être reversée.

Bon à savoir

La prime et les aides complémentaires peuvent être cumulées avec les aides suivantes :

→ Certificats d'économies d'énergie (CEE) versés directement par les fournisseurs d'énergie

→ Aides des collectivités locales

→ Aides d'Action logement

Les travaux bénéficient également de la TVA réduite (5,5 %).

Vous pouvez utiliser un simulateur pour connaître et estimer le montant des aides financières dont vous pouvez bénéficier pour rénover votre logement.

<https://www.anah.fr>

NOUVELLE POLITIQUE PENSIONNÉES

« Promouvoir l'autonomie pour tous et soutenir les plus fragiles »

Extrait du Groupe de travail pensionné du 3 décembre 2020

La loi d'Adaptation de la Société au Vieillessement (ASV) place la prévention des effets du vieillissement au cœur de la stratégie à développer au service des retraités fragilisés. Le repérage des besoins d'aide à domicile des retraités et l'adaptation de l'offre de services aux besoins ainsi identifiés, dans l'esprit d'une action sociale individualisée, sont deux étapes indispensables à la mise en œuvre de cette politique de prévention.

Aussi, en cohérence avec les évolutions réglementaires dans une stratégie prospective, l'action sociale SNCF a décidé de renforcer sa politique de prévention en faveur des pensionnés Gir (degré de dépendance qui compte 6 niveaux) 6 et 5. Cette démarche a fait l'objet d'un Groupe de Travail du FASS (Fond d'Action Sanitaire et Social) le 20 décembre 2020. Elle est axée autour de quatre piliers :

→ Adapter l'offre aux besoins : réinterroger l'adéquation entre l'offre de service proposée et les besoins identifiés.

→ Anticiper et accompagner

les évolutions des métiers : renforcer les savoir-faire et l'appui au geste métier des professionnels et les former aux nouvelles pratiques.

→ Informer/communiquer : valoriser les actions engagées en interne et externe.

→ Adapter le fonctionnement : faire évoluer la politique « pensionné » dans une visée d'optimisation et d'amélioration continue de la qualité.

Dans ce contexte, le Pôle de gérontologie et d'innovation Bourgogne Franche-Comté (PGI) a été sollicité par l'action sociale SNCF pour l'accompagner dans la conduite de l'expérimentation envisagée, et dans la construction des conditions de sa généralisation.

La réécriture de la politique pensionnés fait suite à la réflexion collective des professionnels de terrain, des membres de la direction de l'action sociale et des représentants de la COFASS (Commission des Affaires Sanitaires et Sociales); sa mise en œuvre vise à :

→ Ouvrir l'aide au maintien à

domicile à tous, quel que soit le niveau de revenu.

→ Renforcer la politique de prévention avec une meilleure évaluation des facteurs de risque de fragilité.

→ Être au plus près des besoins individuels en diversifiant le panier de services.

→ Conforter le geste professionnel avec la formalisation d'un Plan d'Aide Personnalisé (PAP) reposant sur l'approche globale de la situation.

→ Faciliter l'orientation vers des actions collectives de prévention internes ou externes dans le cadre d'une concertation inter-régime.

→ Adapter la prestation d'hébergement offerte par les 2 établissements de séjours temporaires.

→ Garantir l'accessibilité aux bénéficiaires tout en maîtrisant les coûts et la mobilisation des ressources.

→ Intégrer au fil de l'eau les recommandations et évolutions impulsées par le législateur.

Création d'une 8ème tranche sur le barème de calcul des prestations (qui



n'en comptait que 7).

Une expérimentation s'est déroulée sur 3 territoires représentatifs de la population des pensionnés accompagnés par l'action sociale : Rural, semi-urbain et urbain, ceci afin de définir la mise en place d'une 8ème tranche (barème) de calcul des droits à aide aux personnes (pécuniaires, humaine ect..)

Pour rappel, une aide existe déjà : L'ASPA

L'Allocation de Solidarité aux Personnes Agées (ASPA) est une prestation mensuelle accordée aux retraités ayant de faibles ressources et vivant en France. Elle est versée par la caisse de retraite (Carsat, MSA, ...). Son montant dépend des ressources et de la situation familiale (retraité vivant seul ou en couple).

<https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F16871>

A retenir sur l'expérimentation :

La tranche d'âge la plus représentative de l'expérimentation est celle des 86 à 90 ans.

L'âge moyen est de 84 ans.

→ 48% des pensionnés de l'expérimentation se situeraient en tranche n°8.

→ 55% des pensionnés de l'expérimentation sont issus du département de la Moselle.

Évolution des barèmes CNAV (Caisse Nationale de l'Assurance Vieillesse). Pour les pensionnés du privé.

La CNAV a décidé de faire évoluer son barème de ressources au 1er janvier 2021, avec un rehaussement marqué des tranches, pour prendre en compte le montant de l'ASPA. L'ensemble des tranches de ressources et des pourcentages de participation sont modifiés.

Dans le cadre de l'expérimentation du FASS SNCF (Fond d'Action Social), pour les pensionnés de la SNCF, les barèmes ont en 2020 été ajustés à ceux de la CNAV 2020, pris en référence.

La recherche d'un alignement du FASS en 2021 avec le barème de la CNAV offre l'opportunité de faire évoluer l'aide vers une 8ème tranche dans le sens d'une meilleure lisibilité (principe d'équivalence), d'une généralisation par étapes (élargissement du nombre

des bénéficiaires), associé à la clôture de l'expérimentation et au pilotage budgétaire de la mesure.

Avantage de la création de cette 8ème tranche pour les pensionnés :

→ Universalité de l'accès à la prestation mis en œuvre en 2021 par la création de la 8ème tranche en plusieurs étapes

→ Meilleure prise en charge, pour le public le plus fragile, par le basculement vers une tranche plus favorable, au regard du barème de ressources (élargissement du barème des revenus des 7 premières tranches dès janvier 2021).

→ Respect du principe d'équivalence du code de la sécurité sociale.

(Source OPTIM'SERVICES ACTION SOCIALE du 29-10-2020)

POURQUOI JE SOUTIENS L'UNR FGAAC

Courrier d'un de nos adhérents

Après plus de 30 ans à la conduite des trains, je pensais tourner la page, vivre pour moi, pour ma famille, tirer un trait sur cette vie de nomade où les absences rythmaient notre vie de famille.

J'avais longtemps rêvé de ce moment où enfin je serais auprès des miens tous les jours, tous les soirs, tous les week-ends, toutes les vacances, toutes les fêtes y compris celles de fin d'année. Bref rattraper le temps perdu de cette vie de famille en pointillée.

Mais le temps a passé, les enfants sont grands, nos rêves sont différents, notre corps meurtri par des années d'horaires décalés et de conditions de travail difficiles, tarde à retrouver un rythme apaisé.

Désormais, il faut nous habituer à ces temps calmes retrouvés. Notre esprit vagabonde et nous n'échappons pas aux moments de nostalgie de notre ancienne vie d'actif.

Tous ces moments partagés, tous ces collègues côtoyés, toutes ces amitiés nouées pendant 30 ans ont gravé à jamais dans notre mémoire l'esprit cheminot en général et celui des conducteurs de trains en particulier.

Je ne saurais dire combien j'ai rencontré de cheminots, des milliers ? d'ADC, des centaines ? Qu'ils soient TA ou TB peu importe, nous appartenons tous à la même corporation et sommes fiers de notre métier.

Lors de ma formation, j'ai beaucoup apprécié le soutien et l'engagement des collègues plus expérimentés qui ont pris du temps pour m'écouter, me conseiller et me former.

Parmi ces ADC très engagés auprès des jeunes en formation, j'ai rencontré des militants du syndicat national FGAAC. Ils ont été un vrai soutien tant pratique que psychologique, ne comptant pas leurs heures pour nous aider à réussir notre examen.

Moi qui ne connaissais rien du monde « cheminot », j'ai découvert une vraie solidarité et la sensation de faire partie d'une corporation partageant à la fois des sentiments et des pratiques jamais connus à travers ma petite expérience dans le privé.

Comment oublier cette bienveillance, cette générosité intergénérationnelle qui nous a permis de devenir de bons professionnels et de perdurer dans le métier.

A jamais je leur témoignerai de ma reconnaissance pour tout ce qu'ils ont fait pour nous faire aimer ce métier.

Devenu conducteur de trains, ce soutien des militants FGAAC a continué au quotidien, répondant à nos questionnements, nous informant des négociations locales, régionales ou nationales. Veillant à notre déroulement de carrière, nous défendant contre une direction parfois brutale, bref de vrais anges gardiens qui ont veillé sur nous tout au long de notre carrière.



Car derrière ce métier exigeant, se cachent des hommes et des femmes aux tempéraments affirmés qui ont fait face, souvent seuls, aux contraintes de la production et à son lot d'aléas opérationnels.

Au fil du temps et à notre plus grand regret, l'ADC s'est retrouvé de plus en plus seul.

Les bureaux de commande ont été vidés de leurs personnels, les foyers et les salles de repos ont été désertés, le personnel à bord des trains devenu l'exception. Maintenant il n'est pas rare qu'un ADC de sa PS à sa FS ne rencontre aucun autre cheminot.

C'est aussi grâce à ces militants FGAAC que le lien a pu perdurer à travers leur présence, leurs écrits répondant toujours présents en cas de besoin.

Quelle chance d'avoir un syndicat professionnel des conducteurs de trains géré par des conducteurs de trains au service des conducteurs de trains.

En effet, qui mieux qu'un conducteur de train pour défendre les intérêts des conducteurs de trains et cela depuis 1885.

Les anciens ne s'y étaient pas trompés et très vite ils avaient compris l'intérêt de s'organiser en catégoriel pour peser et gagner des avancées sociales spécifiques.

A ce titre, les avancées majeures obtenues par la FGAAC pendant toute son existence ont considérablement fait progresser l'exercice du métier d'ADC.

Tout au long de ma carrière, la FGAAC a œuvré à tous les niveaux pour améliorer mon contrat social et mes conditions de travail en devenant une référence au sein de la SNCF et même à l'extérieur de l'entreprise.

Cet engagement, ces valeurs défendues tout au long de ma carrière d'actif, je continue à les soutenir en tant que retraité en adhérant à l'UNR FGAAC.

Ce n'est là qu'une juste

reconnaissance de tout le travail engagé pour la défense des ADC et qui nous profite aussi maintenant, à nous retraités, mais surtout pour permettre à ses valeurs de continuer à vivre.

Selon la même implication que pour des actifs, qui mieux que des retraités conducteurs de trains pour défendre les intérêts spécifiques des conducteurs de trains en retraite.

En soutenant l'UNR FGAAC (40€ / an en 2021 soit 3,33 euros / mois), en incitant vos amis ou anciens collègues conducteurs à adhérer, vous participez à maintenir et à transmettre aux générations futures ce formidable outil de défense des conducteurs de trains.

Un adhérent à l'UNR FGAAC

GESTION COURRIERS ET COTISATIONS

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.

COTISATIONS

2021 : 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

PROCHAINES PERMANENCES

MARDI 2 MARS

MARDI 2 AVRIL

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).

CEUX QUI NOUS QUITTENT

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

ROBERT ROESER de la région GRAND EST de l'établissement de Schiltigheim.

BONNET MICHEL de la région BOURGOGNE FRANCHE COMTE de l'établissement de Nevers dans sa 82^{ème} année.

LECOCQ ROBERT de la région des HAUTS DE FRANCE de l'établissement de Tergnier dans sa 88^{ème} année.

CLARET RENÉ de la région AUVERGNE RHÔNE ALPES de l'établissement de Chambéry.



Agence Famille
N° vert : 08 09 40 01 10

Action Sociale
N° vert : 08 00 20 66 30

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

RÉUNIONS

Paris :
15/04/21 à 9h30
Local FGAAC-CFDT
Paris Montparnasse
1 Rue Georges Duhamel
75015 PARIS
Jean Pierre Rossel
06 77 87 28 72



votre 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