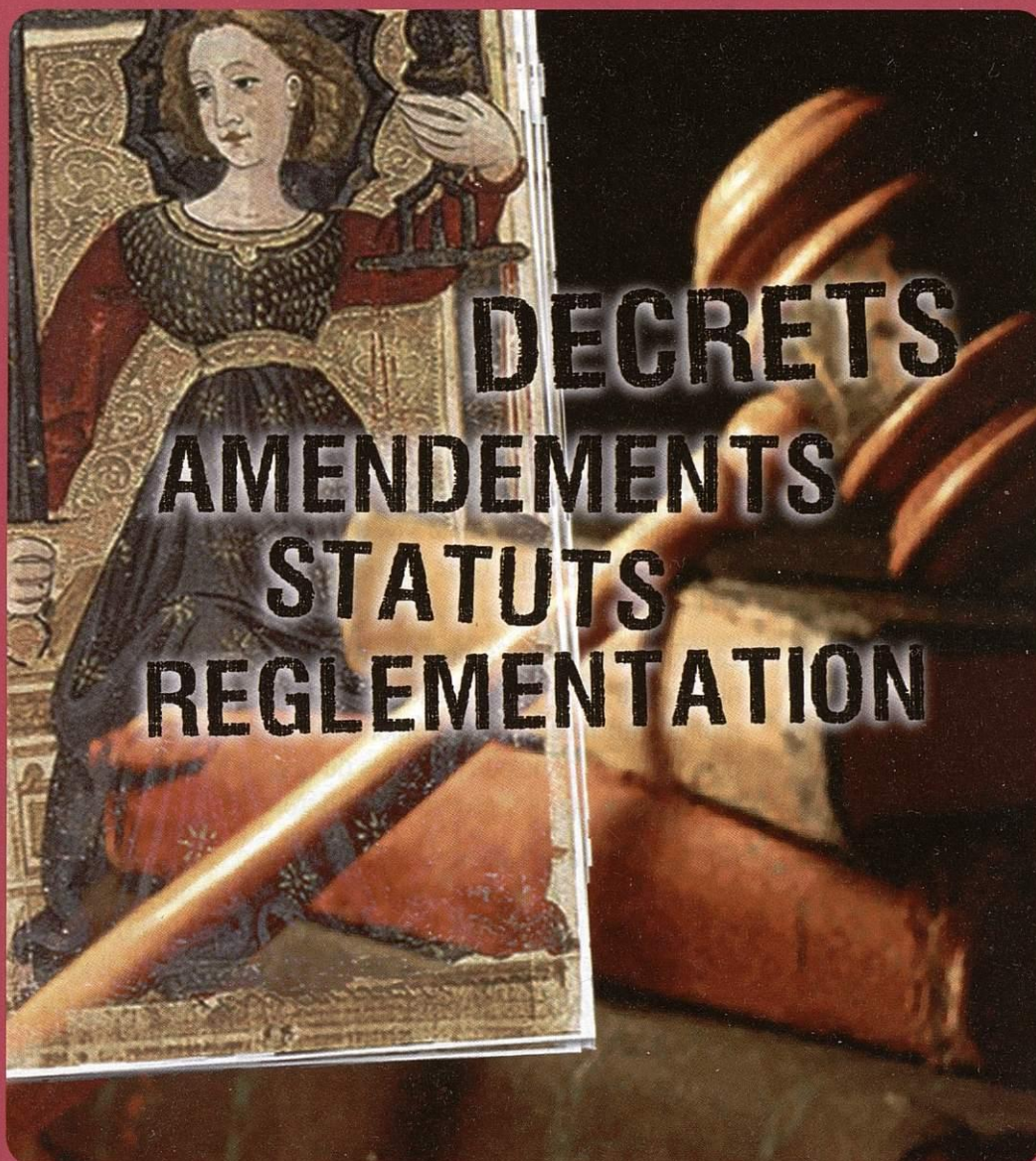


Le Cheminot de France

Nouvelle édition

Journal de l'Union Fédérale des Cheminots et Activités Complémentaires



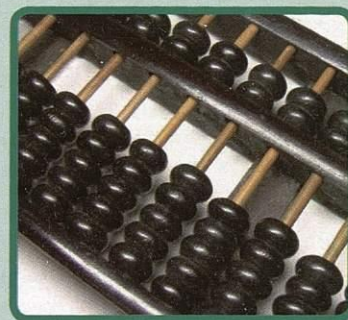
N° 8 - Novembre 2006
(1,60 €)

Les suites
du 8 novembre 2006

Au loin, une CCN ferroviaire,
au près, des décrets...

L'action sociale à la SNCF :
quel avenir ?

IAS/IFRS
Une normalisation
des retraites



Vers une
**Convention Collective
Ferroviaire**

Fcte
Cfdt
Cheminots

Sommaire

• EDITO

- Assurance maladie : information sur la politique de la caisse de prévoyance
- Arrêt de travail : nouvel imprimé, nouvelles modalités
- Les suites du 8 novembre 2006
- Au loin, une CCN ferroviaire et au plus près, des décrets en attendant que!
- Présentation et expression de trois nouveaux secrétaires
- IAS/IFRS, une "normalisation" des retraites
- L'action sociale à la SNCF quel avenir ?

P 2

P 3

P 4-5

P 6-7

P 8-9

P 10-13

P 14-15

- CHEMINOT DE FRANCE -
Directeur de la publication: Arnaud Morvan
Rédacteur en chef : Edgar Sterner
N° CPPAP : 1009 S 07026
Mis en page au siège de la FGTE.
Dépôt légal n° 808/99 Août 2006.

CFDT Cheminots
47-49, avenue Simon Bolivar
75950 Paris CEDEX 19
Tél : 01 56 41 56 70
Fax : 01 56 41 56 71

Site internet Cheminots :
<http://perso.wanadoo.fr/fgte-cfdt-ufc>

Site internet FGTE-CFDT :
<http://www.fgte-cfdt.org>

Imprimerie L'Artésienne
Z.I. de l'Alouette - BP 99
62802 Liévin CEDEX



Le dialogue social :

le nécessaire besoin de l'améliorer

Ces dernières semaines ont démontré la faiblesse du dialogue social dans notre entreprise.

La situation de l'entreprise inspire de réelles inquiétudes notamment vis-à-vis du FRET et du nombre important de réorganisations subies par les cheminots.

Même si le niveau de la conflictualité a baissé, la culture du rapport de forces reste vivace aussi bien chez les partenaires sociaux que chez les représentants de la Direction de l'entreprise.

La CFDT Cheminots a pris ses responsabilités lors du dernier conflit en privilégiant la négociation. En déposant des motions au niveau local, régional et national, la CFDT n'a pas renié ses principes premiers de la défense des salariés, elle a agi autrement en osant la différence !

Notre nouvelle présidente, Madame Idrac, souhaite améliorer le dialogue social en alliant l'économie au social. Le chemin sera long et semé d'embûches, mais la CFDT sera être force de propositions dans le but d'avoir un dialogue social digne de ce nom avec une écoute réciproque et une réelle volonté de respecter les engagements pris.

Arnaud MORVAN

L'Union Fédérale des Cheminots
et Activités complémentaires
vous souhaite un joyeux Noël
et une bonne année 2007

ASSURANCE MALADIE :

information sur la politique de la caisse de prévoyance

Participation forfaitaire de 18 euros sur les actes lourds

Le décret n°2006-707 du 19 juin 2006, paru au JO le 20 juin 2006 vise à remplacer l'exonération du ticket modérateur pour les actes dont le coefficient est égal ou supérieur à 50 ou dont le tarif est égal ou supérieur à 91 euros (article R.322-8 du code SS) en instituant un ticket modérateur de 18 euros sur ces actes. La date d'application



a été fixée au 1^{er} septembre 2006, suivant les modalités d'application précisées par circulaire ministérielle n° DSS/2A/2006/290 du 3 juillet 2006

Or, au regard de sa réglementation, CPR raisonne en taux de remboursement et non en ticket modérateur. Il conviendrait donc de distinguer

les soins hospitaliers (remboursés à 100 %) des soins ambulatoires. D'autre part, la complexité de la mesure, la multiplicité des cas d'exonérations, rendent difficile leur mise en œuvre dans le système informatique des CPR.

Le Conseil d'Administration de la Caisse de prévoyance, réuni le 7 septembre 2006, et par motion votée à l'unanimité, a décidé de ne pas transposer dans l'immédiat cette mesure.

Le coût de cette non application est estimé à 1,7 Meuros, entièrement supporté par la caisse. Les mutuelles de cheminots échappent donc à cette prise en charge.

À noter que la RATP exonère les agents en activité de cette mesure. et que le régime Alsace Moselle n'applique pas non plus cette disposition.

Sevrage tabagique

La Caisse de Prévoyance participe aux dépenses engagées pour l'achat de substitut nicotinique à hauteur de 75 % et dans la limite de 200 euros, soit une prise en charge maximale de 150 euros.

De mars 2004 à mars 2006, 3125 cheminots ont adhéré à la démarche. Une enquête menée par voie de questionnaire nous éclaire sur les résultats de cette action : sur 699 réponses, 374 agents (53 %) déclarent avoir cessé de fumer.

La CFDT juge ces résultats très encourageants, car obtenus auprès des plus gros consommateurs. En effet, 48 % d'entre eux fumaient plus de 20 cigarettes par jour, 45 % entre 10 et 20 cigarettes par jour.

Dans cette démarche de santé publique, nous souscrivons aux axes de progrès proposés par la caisse, à savoir :

- améliorer les campagnes de communication et développer les partenariats,
- donner une deuxième chance aux agents ayant échoué dans leur tentative.

La CFDT souhaite étendre cette participation aux retraités jusqu'à 60 ans. Un changement d'environnement et d'habitudes professionnelles nous paraît en effet propice aux « bonnes résolutions ».

Pierre Paul DITTRICH

Arrêt de travail = nouvel imprimé, nouvelles modalités

Exit l'ancien formulaire SNCF. Les professionnels de santé utilisent désormais l'imprimé Cerfa n° 10170 du régime général.

Principales nouveautés :

- la case sortie non autorisée n'existe plus.
- les sorties autorisées sont fixées à 3H consécutives par jour au lieu de 10-12h & 16-18h

La retenue du quart de solde s'applique donc dès que la case sortie autorisée est cochée et que l'arrêt est d'une durée de 1 à 7 jours.

Pour maintenir sa rémunération, il faudra dorénavant soit ne pas remplir la ligne sortie autorisée, soit

bénéficier d'un arrêt minimum de 8 jours.

Les professionnels de santé peuvent allonger ou fractionner la plage de sortie de 3H sur « justification circonstanciée » portée sur le volet 1 de l'avis d'arrêt de travail destiné au contrôle médical.

À charge pour chaque assuré social de déterminer avec son médecin la période de la journée la plus judicieuse pour ces 3h de sorties !

Autres dispositions :

En contrepartie du versement d'indemnités journalières (agents contractuels) ou du maintien de la rémunération (statut), l'agent doit se soumettre à tout contrôle médical ou administratif.

Afin de faciliter ces contrôles, l'agent doit

mentionner son n° de téléphone et éventuellement le code d'accès de sa résidence sur l'imprimé cerfa.

La SNCF considère que ces indications ne présentent pas un caractère impératif. Par contre, si un contrôle (médical et/ou administratif) se révèle impossible parce que le contrôleur se heurte à un code d'accès non communiqué et/ou ne prend un contact téléphonique, la suspension de la rémunération (ou une sanction administrative) peut intervenir en application du RH 0359.

La CFDT ne partage pas cette interprétation abusive et l'a déjà fait savoir auprès de la Direction RH du Département Protection Sociale.

Nous considérons que ces informations

font partie de la vie privée des personnes. Enfin, il faut rappeler que seul le médecin qui vous a prescrit l'arrêt initial, ou votre médecin traitant ou son remplaçant peuvent prolonger votre arrêt de travail.

La prolongation de votre arrêt de travail peut aussi être prescrite :

- par un médecin spécialiste (autre que celui qui vous a prescrit votre 1^{er} arrêt de travail) si vous l'avez consulté à la demande de votre médecin traitant ;
- ou à l'occasion d'une hospitalisation.

Si la prolongation de votre arrêt de travail est prescrite en dehors de ces cas, vous devez en indiquer la raison sur votre avis d'arrêt de travail.

Les suites du 08 novembre 2006

Après une journée de grève avec un niveau de mobilisation mitigé, l'entreprise a apporté des précisions sur les attentes exprimées par les cheminots et leurs organisations syndicales.

La CFDT, après avoir consulté ses instances, a fait le choix courageux de ne pas appeler à la grève, pour autant, elle n'est pas restée inactive en recherchant par le dialogue et la négociation à obtenir des réponses et des précisions.

Le dépôt de motions auprès des Directions locales, régionales et nationales en est un exemple concret.

En réponse à cette motion, la présidente de la SNCF nous a apporté les précisions suivantes :

Sur le FRET

Elle confirme que le Fret SNCF ne sera pas filialisé et va établir un plan d'action vigoureux qui sera annoncé à la fin de cette année.

La CFDT Cheminots sera vigilante et oeuvrera pour que ce plan soit réellement porteur d'espoir et d'avenir.

Sur l'appareil de production, elle

confirme également l'engagement de M. Gallois du maintien des sites de tri figés, elle rappelle le début du renouvellement du parc des locomotives diesel, annonce un arrêt des radiations de wagons et du maintien de points de contact avec la clientèle.

La seule nouveauté tangible est la conservation des wagons pour pouvoir répondre aux demandes de la clientèle quant au maintien des points de contact, une précision sera nécessaire.

Pour ce qui est du renouvellement des locomotives, la commande ne date pas d'aujourd'hui mais leurs livraisons permettront d'améliorer la qualité du service.

Sur l'emploi et les réorganisations

Une table ronde sur l'avenir des établissements Matériel sera organisée d'ici la fin de l'année et un retour d'expérience sur la création du PLI (Performance Logistique Industrielle) sera fait.

Une réunion sur les conditions de planification des journées de travail des contrôleurs (Alliance) sera organisée. Le dos-

sier «Proximitrains» qui concerne les contrôleurs d'Ile de France ne sera mis en œuvre qu'au deuxième semestre 2007 pour permettre des concertations sur l'aspect rémunération.

Le plan «Ambitions Vendeurs» sera revu à la baisse en 2007 : 195 suppressions de postes de vendeurs au lieu des 1000 annoncés lors de la table ronde de février 2005. Cette annonce était déjà connue par la CFDT, puisque faite en bilatérale par VFE le 24 octobre dernier. Mais c'est surtout la fréquentation accrue de notre clientèle auprès des agents des guichets et non sur les automates de ventes qui permettent cette évolution.

Sur le volume de l'emploi

Le budget 2006 prévoyait 5200 embauches, une augmentation de 400 embauches avait déjà été décidée le 03 octobre 2006.

L'annonce d'autorisation d'embauches dès le début janvier 2007 à hauteur de 1000 permettra aux établissements d'anticiper les départs en retraite. (300 pour la traction, 250 pour le transport

mouvement, 200 pour le Matériel et 250 pour les établissements trains).

Sur les métiers traction

Après une stabilité des effectifs tractionnaires en 2006, l'entreprise annonce 1000 mises en stage pour 2007. Des négociations sur des sujets divers comme la rémunération des conducteurs Tram-Train, sur les applications locales de la réglementation du travail et l'utilisation des CRML sont lancées.

Les salaires

Le comité de suivi de l'accord salarial 2006 s'est réuni le 14 novembre et a constaté la bonne application des mesures bas salaires et de l'équité de l'augmentation uniforme des primes de travail. Cette réunion a été l'occasion pour la CFDT de rappeler ses revendications et demandes pour 2007.

Arnaud MORVAN

MOTION DÉPOSÉE AUPRÈS DE LA PRÉSIDENTE ET DU DIRECTEUR GÉNÉRAL EXÉCUTIF, DES DIRECTEURS DE RÉGION ET DES DIRECTEURS D'ÉTABLISSEMENTS.

La CFDT partage les nombreux sujets de préoccupations présents aujourd'hui dans l'entreprise. Elle appelle donc à la vigilance et à la mobilisation des cheminots et demande à la Direction de prendre en considération les attentes sur les points suivants :

● Fret

Les conclusions et orientations des travaux en cours au Conseil d'Administration et à la commission économique du CCE doivent permettre l'élaboration et la mise en œuvre d'un plan de relance du Fret. Dans cette attente, la CFDT demande à la Direction de surseoir à toute réorganisation de nature à affaiblir l'outil de production.

● Salaires / pouvoir d'achat :

La CFDT demande :

- Un signe fort d'engagement de la négociation salariale 2007 avec une augmentation significative dès le 1^{er} janvier.
- La mise en œuvre rapide dans l'entreprise du chèque transport décidé par le Gouvernement.
- Une mesure de reconnaissance auprès des cheminots des bons résultats de l'entreprise en mettant en place le ticket restaurant.

● Emploi

Le niveau actuel d'activité de l'entreprise justifie une pause dans la baisse des effectifs. Ceci est particulièrement nécessaire pour les activités en contact et/ou au service des clients et la CFDT demande que le projet de budget 2007 le prenne en compte.

● Dialogue social

La Direction de l'Entreprise affiche sa volonté de faire de l'amélioration du dialogue social une priorité d'action. Pour la CFDT, le dialogue social ne doit pas se résumer aux seules figures imposées des Instances Représentatives du Personnel. Cela nécessite donc de faire vivre un « état d'esprit » reposant entre autre sur la transparence, l'écoute et la qualité du dialogue. La CFDT souhaite que la démarche d'audit lancée par l'Entreprise sur la qualité du dialogue social soit l'occasion de s'engager vers de véritables progrès.

Au loin, une Convention Collective Nationale ferroviaire Et au plus près, des décrets en attendant que !

Le contexte

L'ouverture à la concurrence et la réglementation européenne du travail apportent de substantielles modifications concernant l'exploitation et l'environnement ferroviaire. Le ministère des transports, pour permettre à la France d'être en conformité avec les directives européennes et donc avec Bruxelles sur la directive 2003-88, a décidé de faire paraître deux décrets. Le premier traite de la durée quotidienne du travail de nuit et des repos hebdomadaires pour les salariés des nouvelles entreprises de transport ferroviaire et le second pour le personnel des entreprises exploitant des voies ferrées d'intérêt local (VFIL).

Ces deux décrets ne seraient valables que temporairement. En effet, le ministère se donne au maximum 18 mois pour l'élaboration d'une future convention collective qui s'appliquera à toutes les entreprises ferroviaires autres que la SNCF et qui comportera les évolutions de la directive. Cette convention devra être négociée entre les partenaires sociaux dont le syndicat patronal du secteur ferroviaire UTPF (Union des Transports Publics Ferroviaires) comptant la SNCF comme adhérente. Le ministère ne sera qu'un arbitre lors de ces négociations.

Au terme de ce délai, soit un accord est trouvé pour cette convention, soit l'État tranchera en cas de mésentente !

Des enjeux

Autour de cette nouvelle réglementation, il existe des enjeux considérables. L'un d'eux est évidemment d'ordre financier, permet-

tant ainsi aux nouveaux entrants de se développer en conquérant des marchés ferroviaires FRET et à partir de 2010 des marchés de transport voyageurs, grâce au coût d'exploitation inférieur à celui de la SNCF, que lui permettrait une réglementation spécifique en dessous de celle qui nous régit aujourd'hui, le RH077 et le STATUT, (les employés se trouvant alors régis par le droit commun). Le coût d'exploitation pour ces entreprises se situerait suivant les cas et d'après des projections entre 25 % et 40 % en dessous de celui de l'entreprise historique, la SNCF. Ces différences de coûts proviennent principalement d'une large différence sur l'organisation du temps de travail, toujours basé sur 35H00 mais avec des journées moyennes de 7 heures permettant ainsi un accroissement sensible du nombre de journées de présence des agents. D'autres éléments sont à prendre en compte, d'une part un niveau social basé sur le régime général (maladie retraite) et d'autre part, l'absence ou l'existence de conventions collectives à minima ne donnant pas de garanties sociales telles que le prévoit notre statut.

Ces décrets sont une arme pour la concurrence

Consciente du danger que représente une réglementation ferroviaire spécifique aux nouveaux entrants ou l'extension de la convention VFIL, la CFDT, au travers de sa délégation bâtie sous l'égide de la FGTE avec les composantes métiers concernées (Cheminots, Routiers et Urbains), est intervenue lors des différentes

réunions au ministère des transports. La délégation a nettement pointé les distorsions notables que pouvaient amener ces projets de texte entre la SNCF et ses concurrents, en estimant que cela pourrait être une concurrence déloyale agissant sur le cadre social. En ce qui concerne la convention VFIL, notre position est pour la dislocation de celle-ci et le rapatriement de chaque genre d'exploitation (routier, urbain et ferroviaire), vers les conventions collectives afférentes, sans oublier au passage la transposition de certains accords d'entreprise, qui se situent sur certains points spécifiques au dessus du niveau des conventions dites accueillantes.

Un cadre social à bâtir

Pour les futures discussions sur la conception de la convention collective ferroviaire, nous devons amener le syndicat patronal des entreprises ferroviaires (UTPF) à accepter un niveau d'organisation sociale ferroviaire, à la hauteur de celui existant aujourd'hui à la SNCF. Nous nous basons sur le RH 077 (décret de 1999 sur les 35H00 à la SNCF) en ce qui concerne l'articulation des temps de travail, ainsi que sur le Statut des relations collectives entre la SNCF et son personnel pour les droits sociaux généraux. Ces exigences permettraient une harmonisation équitable des entreprises ferroviaires, basée sur un cadre social commun et éviter une concurrence déloyale tout en maintenant un haut niveau de sécurité pour les circulations sur les voies ferrées. Un cadre social calqué sur les agents de la SNCF,

pour les nouveaux travailleurs du rail est un combat à gagner, alors que dans les autres métiers et sur l'ensemble du pays la tendance est plutôt à la baisse. Le dumping social doit à tout prix être évité. Nous y travaillons !

La force de l'unité

En juillet 2006, le ministère avait tenté de faire paraître des décrets faisant office de base de convention collective (à minima) sous pression de l'UTPF, mais grâce à une union et réactivité syndicale, les projets ont été reportés afin d'installer une réelle négociation sur le sujet.

La lettre interfédérale que nous avons adressée au premier ministre a porté ses fruits, car sa réponse n'avait pas tardé. Il demandait ainsi au ministère des transports d'instaurer un dialogue social sur le sujet et s'il devait y avoir obli-

gation de transposition de directive européenne, celle-ci devait être effectuée seulement sur les points décrits par cette directive en attendant l'élaboration et la parution d'une convention collective négociée.

Décrets imposés par le ministère ! Pour la CFDT, la parution de décrets imposée par la transposition de la directive européenne n'est pas utile, car cela a déjà été effectué dans les divers articles du code du travail. Par contre, le travail sur une convention collective ferroviaire est un sujet d'importance sur lequel nous devons aboutir pour l'avenir des travailleurs des entreprises ferroviaires. L'avenir de la SNCF en dépend aussi, notamment dans un premier temps pour le FRET qui pourrait être mis à mal par les nouveaux entrants s'ils obtenaient une par-

tie de cette exploitation grâce à des conditions d'exploitation les favorisant, mais à quel prix, certainement celui de la dégradation des conditions de travail et donc de sécurité !!

En novembre, les organisations syndicales représentatives ont été conviées par le ministère à une consultation avant la parution des dits décrets. Notre point de vue a été réexprimé, mais il semblerait que la Direction des transports terrestre ait la volonté de faire paraître ces décrets coûte que coûte, avec peut-être quelques aménagements, mais lesquels ? Seule la parution de ces décrets après un passage au Conseil des ministres et au Conseil d'État nous renseignera sur les contenus définitifs.

Dès aujourd'hui, il est important que le ministère mette en place le groupe de négociation sur la convention collective afin de ne pas laisser trop longtemps un vide social dans ce nouveau fonctionnement du secteur ferroviaire. Seule notre insistance, et nous y travaillons, peut permettre l'élaboration d'un haut niveau social et débloquent cette situation intermédiaire pour cette catégorie de personnel des nouvelles entreprises ferroviaires.

Edgar Stemer



Laetitia Fourgeaud

J'ai été embauchée en décembre 1996 en tant qu'Agent du Service Commercial Trains, jusqu'en 2005. En 2005, après avoir réussi l'examen de Technicien Gestion des Moyens, j'ai accepté un poste à l'Unité de Production électrique de l'Établissement Traction de Bordeaux. Mon adhésion à la CFDT en 2003 fait suite au conflit des retraites. J'ai rapidement été élue dans les instances représentatives DP et CHSCT aux dernières élections professionnelles. En mars 2006, j'ai été élue secrétaire régionale du syndicat des cheminots de la région de Bordeaux, succédant ainsi à René Rousselot parti à la retraite. Depuis, je renoue les liens avec l'Interprofessionnel notamment avec mon élection lors du congrès de l'Union Départementale de Gironde à la commission exécutive. Cette implication me permet de participer à un groupe de travail d'échanges européens sur « les Jeunes et l'Emploi » et ainsi de mieux appréhender la problématique de la syndicalisation notamment auprès des jeunes.

Cette montée rapide en responsabilités m'a fait, sur le moment un peu peur, mais au final elle m'a permis de trouver un juste milieu entre vies syndicale, professionnelle et personnelle. En fait, en tant que jeune femme dans le syndicalisme, on peut très vite être aspirée par un ensemble de réunions, de congrès et autres...

Garder les pieds sur terre est sans aucun doute le plus difficile. La question de la disponibilité se pose à tout moment ainsi que celle d'un téléphone sonnant en permanence ! Il est essentiel que je puisse préserver ma vie de couple et de mère d'un petit garçon de 4 ans.

Malgré tout cela, la politique de notre UPR se porte sur le développement en misant principalement sur certaines entités comme l'ECT et l'EEX. Par exemple, si nous avons ciblé l'EEX, c'est qu'il existe un potentiel impressionnant pour notre développement même si aujourd'hui nous n'avons pas d'élus dans cet établissement.

Nous travaillons aussi sur le dynamisme de notre équipe et son renforcement en devenant « une équipe soudée ». Un autre axe de travail est la formation syndicale de tous nos adhérents. Le temps nous manque parfois car nous avons une des plus grandes régions de France où tout est à reconstruire.



Serge Cossard

J'ai 51 ans. Je suis rentré à la SNCF en 1978 au Service des Approvisionnements à Paris. Après des études en cours du soir, j'ai gravi les échelons et me suis retrouvé en 2000 en charge d'une équipe de consultants internes à la Direction des Achats sur Lyon. C'est en 1986, après être intervenu, en dehors de toute structure, dans des Assemblées Générales sur la délocalisation de mon service de Paris à Lyon que j'ai adhéré à la CFDT et ai été élu en tant que Délégué du Personnel, mandat que je n'ai plus quitté depuis. Tour à tour élu au Comité d'Établissement, responsable de la Section Syndicale sur Lyon des « délocalisés », je me suis impliqué à chaque fois qu'il en était besoin dans le fonctionnement de l'UPR des Centraux.

C'est en 2003, compte tenu de la situation dramatique que nous vivions au niveau de la CFDT, que je me suis décidé, non sans déchirement, pour mon activité professionnelle, à m'investir à temps plein dans l'action syndicale et depuis peu en charge du poste de secrétaire de l'UPR des Centraux.

Si bien entendu, le secrétaire porte la responsabilité de l'animation de la vie de l'UPR et donc de la mise en œuvre des orientations définies par les adhérents, il ne peut le faire qu'avec une équipe cohérente et efficace. C'est donc, après le moment de fierté passé pour la confiance que les adhérents ont témoignée à notre égard, un sentiment d'obligation. Celle de respecter ceux avec qui on travaille et pour cela, agir dans la transparence la plus grande qui soit. Des mots et des banalités diront certains... Mais très sincèrement, face aux urgences que nous rencontrons tous les jours et aux conséquences insoupçonnées que peuvent avoir telle ou telle décision, une obligation qu'il n'est pas toujours facile de respecter sans se faire violence.

Une de mes préoccupations principales est de faire en sorte que chaque adhérent ait la conviction qu'il fait partie d'une équipe. Que pas un seul n'ait l'impression d'être mis à l'écart... Aujourd'hui cela n'est pas gagné. Tout simplement parce que le contact avec tous est difficile à gérer compte tenu de l'éclatement géographique de notre structure (Lyon - Paris - Marseille - Lille - Le Mans). Mais c'est un enjeu capital pour l'avenir si on veut amener de nouveaux adhérents à rester avec nous et entraîner d'autres collègues avec eux.

Ma deuxième préoccupation est de construire l'avenir qui est donc d'orienter et de concentrer les forces de notre syndicat vers ce seul objectif en dehors de toute autre préoccupation.

Le véritable enjeu du Syndicat des Centraux, comme cela est certainement le cas de la majorité des UPR, est de faire en sorte que lorsque nous serons un certain nombre à quitter la SNCF (et j'en ferai partie) d'ici à 2010, une nouvelle équipe, suffisamment forte, soit en capacité de conduire le Syndicat selon des orientations et des fonctionnements qu'il lui appartiendra de définir, mais sur des valeurs qui sont celles de la CFDT d'aujourd'hui.

Or, au moment où nous écrivons ces quelques lignes, nous sommes très loin de l'objectif.

Je fais partie de ceux qui pensent que la CFDT de demain sera ce que les générations à venir voudront qu'elle soit et non ce que nous, nous aurions voulu qu'elle soit. Il ne faut pas oublier que nous vivons une période de renouvellement générationnel rarement rencontrée dans les années passées. Notre responsabilité est donc de fournir à cette nouvelle génération les armes et compétences suffisantes pour qu'elle prenne elle-même son avenir en main.

Si nous restons arc-boutés sur nos vieux principes, alors nous mettrons la clef sous la porte le jour où nous quitterons les lieux...

Mais si nous respectons cette ligne de conduite, alors je reste confiant dans l'avenir. Les choses se mettront en place d'elles-mêmes.

Présentation et expression des trois nouveaux secrétaires des UPR de Bordeaux, Nantes, et des Directions centrales

Didier Cailleau

Je suis rentré à la SNCF en octobre 1976 au SERNAM et adhérent à la CFDT depuis cette date. J'ai assez rapidement assumé des responsabilités syndicales (élus DP, secrétaire de syndicat, élus CE Sernam maîtrise puis cadre, commissions de notations etc.) tout en continuant mon parcours professionnel au Sernam (manutentionnaire quai, affrètement, responsable production, responsable commercial, directeur d'agence) ponctué de plusieurs déménagements (Angers, Nantes, Tours, Paris, Rennes, Laval). En octobre 2000, je suis muté comme responsable du pôle GEF à l'Even d'Angers. C'est en juin 2004 que je rejoins l'UPR de Nantes comme permanent ou nous constituons une équipe « commando » de quelques militants autour du secrétaire régional Frédéric Puizon pour redresser la CFDT. Après les élections professionnelles de 2006 où nous enregistrons une belle progression, nous sommes obligés de revoir l'organisation de l'UPR en redistribuant les responsabilités de chacun, notamment pour l'ancien secrétaire qui assume dorénavant de nouvelles responsabilités tant régionales (CRTE) que nationales (GTN TC, Commissions économiques du CCE etc.).

Pour moi, un secrétaire d'UPR est non seulement le représentant (au sens politique) de la CFDT tant en interne qu'en externe, mais surtout il a un rôle d'animateur (certains diraient « manager ») et de soutien aux équipes CFDT.

Il doit veiller au quotidien à deux choses :

Que chaque demande (agents, sympathisants, adhérents, équipes CFDT etc.) ait une réponse.

Que les décisions soient prises le plus collectivement possible.

Après « l'euphorie » suite aux dernières élections, il nous faut former les nouveaux élus, consolider les équipes, développer notre réseau d'adhérents et de sympathisants pour anticiper les nombreux départs en retraite qui se profilent. La dynamique enclenchée grâce à l'arrivée de jeunes militants est porteuse d'espoir.



IAS/IFRS : une "normalisation" des retraites

➔ **L'approche de l'échéance 2008 de réexamen de la loi de 2003 portant réforme des retraites et de l'élection présidentielle de 2007 ravive les cris-**

pations sur le régime spécial des cheminots. Certaines déclarations intempestives et provocatrices ont été relayées par la presse. La CFDT ferme résolument la porte à ces polémiques populistes.

Une problématique différente s'invite actuellement dans le calendrier : celle de l'application des normes européennes IAS/IFRS* aux comptes de la SNCF. De quoi s'agit-il ?

LES NORMES IFRS

Objectifs

Le catalogue des normes IAS/IFRS, qui en compte 38, a pour objectif :
- d'harmoniser les méthodes comptables des entreprises au niveau mondial pour refléter la juste valeur (« fair value ») d'une entreprise.

- De donner aux investisseurs une information exhaustive et fiable permettant la prise de décision économique.

En assurant une lecture identique d'un pays à l'autre, d'un continent à l'autre, des comptes et de la situation financière d'une entreprise, elles participent à la mondialisation des investissements.

Leur mise en œuvre a été justifiée dans les scandales qui ont secoué le monde de la finance notamment aux États-Unis et mis en péril les systèmes de capitalisation des retraites de certaines entreprises ou spolié les petits actionnaires (Enron...). Certains investisseurs auront plus de difficultés à s'emparer d'une entreprise pour le « franc symbolique » et de revendre le patrimoine immobilier avec d'énormes profits.

En valorisant à leur juste niveau les richesses d'une entreprise les normes IAS/IFRS ont donc pour objectif de protéger les actionnaires et favoriser les investissements.

La logique économique de ces normes bouscule la comptabilité française, normée par le plan comptable général, dont la logique était plutôt fiscale.

Champ d'application

Le règlement européen 1606/2002 stipule que les entreprises soumises aux normes sont :

1/ les sociétés cotées en bourse (passage aux normes à compter du 1/1/2005).
2/ Les sociétés non cotées, mais émettrices d'obligations (passage aux normes au 1/1/2007).
Les autres sociétés n'ont pas obligation de s'adapter aux nouvelles normes. Il leur est simplement recommandé de le faire.

La SNCF, et plus globalement le groupe SNCF, se voit donc dans

l'obligation d'intégrer ces nouvelles normes sous peine de se voir exclure des marchés financiers et donc de la possibilité d'emprunter.

Publiant ses résultats intermédiaires vers la fin du 1^{er} semestre, elle dispose d'un petit répit de presque 6 mois pour ajuster sa démarche.

Conséquences

Pour la SNCF, la démarche est complexe. Les durées d'amortissement du matériel seront par exemple différentes selon que l'on s'intéresse à la structure ou aux aménagements (30 ans pour la structure d'une locomotive, 15 ans pour les aménagements intérieurs). Le partage des actifs immobiliers avec RFF devra être bouclé.

Cette démarche est conduite et pilotée par la Direction FAST (M. Menanteau) dans le cadre du projet « Crystal ».

*IAS = International accounting Standards
IFRS = International Financial Reporting Standards

Les normes IAS/IFRS imposent également d'identifier, de valoriser et de comptabiliser les avantages sociaux nés d'une décision unilatérale de l'employeur, d'un accord collectif, ou même du simple usage, accordé aux salariés ou ex salariés d'une entreprise. C'est la norme IFRS 19.

Cette norme fait obligation à l'employeur de provisionner ses engagements sociaux.

La logique économique de cette norme est manifeste : l'entreprise offrant des avantages à son personnel pourra être considérée moins compétitive sur le marché concurrentiel par les investisseurs ! Ou alors très juteuse dans le cadre d'un plan visant à réduire des droits. Ceci notamment dans les secteurs à fort taux de main d'œuvre.

L'impact financier sur les comptes de la SNCF sera significatif.

- les provisions pour engagements sociaux doivent figurer au passif du bilan,

- les variations des provisions seront inscrites en compte de résultat,

et bien sûr, il faudra disposer de fonds suffisants pour provisionner ces engagements.

Qu'appelle t-on « avantages au personnel » ?

La norme IFRS 19 distingue 4 types d'avantages au personnel. L'obligation de provisionne-

ment porte essentiellement sur les avantages postérieurs à l'emploi :

- 1) la retraite
- 2) la prévoyance :
 - allocations de fin de carrière,
 - allocations décès,
 - prestations en nature des retraités,
- 3) les accidents du travail (rentes),
- 4) les prestations chômage (y compris départs volontaires),
- 5) l'action sociale :
 - aides sociales aux pensionnés
 - financement des maisons de retraite
- 6) les facilités de circulations (non quantifiable)

Notons pour mémoire que les engagements sociaux évoqués ci avant se calculent sur une durée « viagère ». Pour la retraite c'est donc sur l'espérance de vie des retraités que le calcul doit se faire. Une première approche globale donnait un montant de l'ordre de 100 Milliards d'euros.

Le régime de retraite SNCF relève-t-il des avantages au personnel postérieur à l'emploi ?

Cette question est centrale, car la retraite constitue l'essentiel des engagements à provisionner. Il existe 2 systèmes de financement des retraites : la répartition

et la capitalisation. La répartition relève de la solidarité nationale et intergénérationnelle et constitue un pacte social au niveau de la nation. La capitalisation repose sur l'individualisation des droits à partir de cotisations accumulées en un capital augmenté des intérêts.

Dans ce cadre, et concernant les entreprises, on distingue 2 types de régimes :

Les régimes à cotisations définies et ceux à prestations définies.

Dans un régime à cotisations définies, l'entreprise cotise à un régime géré par une entité distincte pour le compte de ses salariés. Elle n'a aucun engagement sur le niveau des prestations offertes si les fonds de ce régime ne suffisent pas à couvrir le montant des avantages accordés.

Ce type de régime n'entre pas dans le champ des provisions en normes IFRS 19

Une entreprise du CAC 40 qui verse ses cotisations au régime général, est donc dispensée de provisionnement.

Dans un régime à prestations définies, l'entreprise s'engage sur un montant de prestations servies, en contrepartie des services rendus par les salariés et/ou d'une cotisation. C'est un régime d'entreprise, fonctionnant par capitalisation.

L'engagement à provisionner est égal à la valeur actuarielle des prestations. .../...

...Les normes IFRS

On pourrait considérer que l'entreprise SNCF est engagée sur un montant de prestations, conformément au mode de calcul d'une pension (Pension = dernier salaire liquidable x années liquidables x 2 % + majorations pour enfants). Ce serait donc un régime à prestations définies, soumis à provisionnement.

Mais les retraites SNCF sont régies par des textes

- loi de 1909 instituant le régime de retraite par le ministère des transports

- règlement européen 1192/69 instituant une compensation financière pour harmoniser les règles de concurrence entre modes de transports.

- Article 30 du cahier des charges SNCF.

C'est donc un régime à cotisations définies, dispensé de provisionnement.

Les discussions actuelles avec le ministère de tutelle tendraient à considérer le régime SNCF à 2 étages :

1/ Les cotisations normalisées participent au régime à cotisations définies

2/ la cotisation complémentaire, finançant les « avantages nouveaux », engendre un provisionnement, dans le cadre d'un régime à prestations définies.

Ceci ramène la provision des engagements à hauteur de 8,3 milliards d'euros, au lieu des 100 milliards évoqués précédemment.

Ce montant figure d'ailleurs depuis

un moment dans les comptes de l'entreprise, en engagement hors bilan et a été régulièrement approuvé par les commissaires aux comptes.

Un problème exclusivement comptable ?

Selon le discours de la Direction, il s'agirait « d'inscrire différemment dans les comptes des flux déjà connus ». Or, par le biais du provisionnement, et compte tenu de l'énormité des sommes énoncées, l'application stricte des normes IFRS ruinerait tous les efforts de productivité (EBE positif) consentis et réalisés par les cheminots. Et à l'avenir, les comptes de la SNCF ne traduiraient plus la performance industrielle, mais les variations d'un fond de pension !

La question ne porte donc pas sur la transparence ou la sincérité des comptes mais d'apprécier politiquement les obligations de l'entreprise et/ou de l'État.



Tout en préservant ses comptes, la SNCF tente donc de trouver une solution financièrement neutre pour l'État, n'ayant aucune incidence sur les droits des cheminots.

Pendant ce temps, d'autres, comme le trop encombrant député UMP Hervé Mariton, souhaitent « que le passage aux normes IFRS soit aussi l'occasion d'une réforme de grande ampleur du régime spécial dont bénéficient les cheminots ». (Journal « les Echos » du 8/11/2006)

La CFDT souscrit aux propos de d'Anne Marie IDRAC, affirmant « il n'y a pas lieu de remettre à plat le régime de retraite (des cheminots) sur cette question comptable. Si certains veulent poser la question du contenu des retraites, les cheminots, la présidente des cheminots, ne

laisseront pas stigmatiser un régime spécial de retraite mal connu ».

Mais la CFDT veillera également à ce que les solutions comptables visant à pérenniser notre régime, préservent la lisibilité du financement, notamment par le biais des cotisations.

Aujourd'hui, le financement de notre régime est clairement défini et garanti. L'article 30 du cahier des charges SNCF en constitue le socle législatif pérenne. L'État doit assumer ses responsabilités sociales envers les salariés de son établissement public comme envers ses ex-salariés de sa société nationale.

Pierre-Paul Dittrich



...Le financement de notre régime spécial

Cotisation salarié : 7,85%

Cotisation employeur : 33,62%

T1

21,69 % = cotisation que supporterait un employeur du secteur privé pour le régime général et les complémentaires

T2

6,75 % = coût des avantages du régime spécifique.

T3

5,18 % = cotisation patronale « complémentaire » correspondant au surcoût de nouveaux avantages accordés lors de négociations salariales depuis 1990 (intégration de l'IR, relèvement du minimum de pension, répercutions du système de rémunération, cessation anticipée amiante).

Compensation (au niveau de l'ensemble des régimes de retraite)

Surcompensation (au niveau des régimes spéciaux)

Divers : flux financiers, revenus patrimoniaux, tiers...

État
art.
30

Contribution de l'état conformément à l'article 30 du Cahier des charges de la SNCF.

T1+T2=cotisations normalisées.

Taux fixé en 1991 sur la base d'une population « normalisée », c'est-à-dire sur une démographie supposée identique à celle du secteur privé, tenant donc compte du déséquilibre démographique.

De manière simple, les compensations représentent une forme de solidarité entre les régimes en fonction des écarts démographiques constatés entre eux.

MUTUELLE DE L'ORPHELINAT DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Fondateur E. FLAMAND

139 rue du Faubourg St-Denis - 75010 PARIS - Tél SNCF : 71.11.79

Tél : 01.40.35.96.16 - Fax : 01.40.35.60.98 - e.mail : mocf@mocf.net - www.mocf.net



Pour que les enfants,
ne se sentent plus
seuls...

Prévoyants pour l'Avenir
de leurs enfants, ils l'ont été...
mais vous ??

Nom :

N° Matricule S.N.C.F. :

Prénom :

Adresse Domiciliaire :

Date de Naissance :

Code Postal :

Ville :

Tél :

Désire adhérer à la MUTUELLE DE L'ORPHELINAT DES CHEMINS DE FER
FRANÇAIS - Fondateur Flamand - 139 rue du Fbg St-Denis - 75010 PARIS et
AUTORISE A PRELEVER SUR MA SOLDE 4,50 Euros TRIMESTRIELLEMENT.
A Compter du : Signature :

- Bulletin d'Adhésion -



Pour tous renseignements,
vous pouvez vous adresser
au Siège Social.

Inscrite au Registre National des Mutuelles sous le N° 308 374 990
Mutuelle soumise aux dispositions du Livre II du Code de la Mutualité

