



Passage des contractuels de la CPAM à la CPRP : rien ne change, vraiment ?

La direction a indiqué aux cheminots, dans ses communications, que la suppression de la CPRP SNCF ne serait qu'une modification de forme qui, finalement, serait bénéfique pour tous.

Dans les faits, elle entérine la déconstruction du régime spécial de protection sociale pour les cheminots au statut, il ne s'agit pas de garantir des droits ou d'étendre les droits du

régime spécial aux cheminots contractuels, contrairement à ce que peut laisser entendre la direction.

Et il n'a pas fallu attendre longtemps pour être confronté aux difficultés pratiques : Carte vitale muette, informations erronées, suppression de droits... la mise en œuvre effective de la caisse de branche d'assurance maladie a entraîné de graves conséquences pour les cheminots.

Certains ont notamment été contraints de couvrir des frais de santé (consultations, hospitalisation...) normalement pris en charge par leur caisse (régime général et régime spécial).

DANS L'UNITÉ LA PLUS LARGE, EXIGEONS L'EXTENSION DES DROITS DU RÉGIME SPÉCIAL SNCF À TOUS LES CHEMINOTS, GÉRÉS PAR LA CPRP SNCF, LE MAINTIEN DE TOUTES LES GARANTIES POUR TOUS LES CHEMINOTS, LE MAINTIEN DE LA CPRP.

Des réorganisations à tour de bras pour préparer l'éclatement total dès l'ouverture à la concurrence de toutes les lignes !

Les projets « Résonnance » et « ensemble immobilier » consistent principalement à ramener la prise de décision à la maille régionale.

Cela signifie la préparation de la segmentation totale de l'entreprise SNCF sur la base de la privatisation complète ligne par ligne d'ici à 2026 (déjà en cours en régions et à partir de 2026 en IDF).

Ces projets doivent être abandonnés !

Hier : plus de 500 000 cheminots au statut (donc avec les mêmes conditions et réglementation du travail) dans une seule SNCF.

Aujourd'hui : un peu plus de 100 000 cheminots au statut dans plusieurs SA SNCF (127 442 en 2018) et plus de 500 000 cheminots dans des entreprises ferroviaire privées avec des droits et garantie différents (dont des filiales, opérateurs et bureaux d'étude privés...) et dans les SA SNCF (15 796 contractuels en 2018).

Demain : plus de 600 000 cheminots dans le ferroviaire disséminés dans une multitude d'entreprises privées (dont plusieurs centaines de filiales SNCF qui sont des entreprises de droit privé) avec des droits et garanties différents.

Les déplacements doivent être indemnisés !

Toujours rien de satisfaisant de la part de la direction pour régler la question de l'indemnisation des déplacements et répondre à la demande légitime des agents qui, répétons-le, font face à d'importantes contraintes personnelles du fait de ces déplacements.

La proposition de convention individuelle qui ne prend pas en compte toutes les situations et se situe largement (en particulier en termes financiers) en dessous de ce qui est nécessaire pour les collègues, n'est pas acceptable.

En refusant d'indemniser décemment les déplacements, la direction maintient par ailleurs une situation où cela devient de plus en plus difficile de trouver des agents volontaires pour prendre ces postes.

Cela augmente de fait le nombre de déplacements pour les agents qui sont déjà en sous-effectif.

La direction doit répondre aux demandes des agents.



Assurance complémentaire obligatoire : les collègues au statut n'auront plus le choix de leur complémentaire santé dès le 1^{er} mai 2025 !

La mise en place de la protection sociale complémentaire SNCF obligatoire sera effective au 1^{er} mai 2025, elle aura comme premières conséquences :

Pour les statutaires :

L'affiliation obligatoire à l'assurance complémentaire de l'entreprise avec le paiement d'un « socle obligatoire », pris en charge à 65% par l'entreprise.

Les agents pourront garder leur mutuelle (ou assurance) actuelle mais cela ne les dispensera pas d'être affilié à l'assurance complémentaire obligatoire SNCF.

L'entreprise ne détaille pas à ce jour les modalités de dispenses. (*)

Pour les contractuels :

Le conjoint ne sera plus « obligatoirement intégré » dans la formule « famille » et il faudra donc payer une **cotisation supplémentaire** pour le conjoint s'il souhaite rester affilié à la complémentaire santé.

Pour tous :

L'obligation d'avoir une assurance, et non une mutuelle (**) pour leur protection sociale complémentaire.

Une nouvelle hausse de leur fiscalité puisque la part employeur entre comme des revenus supplémentaires dans le calcul de l'impôt sur le revenu.

Pour le syndicat CGT CNP les agents doivent pouvoir choisir leur mutuelle : non à l'assurance complémentaire santé obligatoire, libre choix de la complémentaire santé par les agents avec prise en charge de la SNCF.

(*) les possibilités de dérogation seront précisées en début d'année prochaine selon la direction.

(**) les mutuelles sont régies par le code de la mutualité quand les assurances sont régies par le code des assurances, elles n'ont pas vocation à générer du bénéfice à la différence des assurances.

Augmentation générale de 0,5% : insuffisant !

La direction construit les chiffres qu'elle souhaite en mélangeant les augmentations générales des salaires, les promotions professionnelles, l'ancienneté, les primes et indemnités diverses sur plusieurs années pour annoncer une neutralisation de l'inflation pour les cheminots.

Rappelons que pendant près de 10 ans, les cheminots n'ont pas été augmentés, avec comme conséquence un contentieux salarial qui s'élève à plus de 30 % pour récupérer ces 8 années de gel salarial.

Ajoutons à cela, dans les Directions Centrales de la Plaine Saint Denis des prix de cantine qui ont flambé.

Ce à quoi la direction répond par l'annonce de droits d'admission harmonisés sur la majorité des cantines qui passeraient à 6,05 euros !

Sans compter pour les télétravailleurs l'augmentation générales des charges (électricité, eau chauffage...etc) non compensée par l'entreprise qui verse royalement 22 euros pour payer une partie du forfait internet.

Les salaires doivent être augmentés, les cheminots doivent pouvoir accéder à un repas complet (entrée plat dessert) pour 6 euros max (1 euros pour les stagiaires, apprentis et alternants), les charges supplémentaires liées au télétravail doivent être prises en charge par l'entreprise, les déplacements doivent être indemnisés.



La SA réseau a présenté le projet d'harmonisation des cantines des directions centrales sur la Plaine Saint Denis en CSE le 21 octobre dernier.

6,05 € de droits d'admission pour toutes les cantines des directions ! (*) (**)

(*) sauf pour Mint (eurostade/fruitiers) qui n'est pas concerné par l'harmonisation des cantines.

(**) aucune indication que ce montant n'évoluera pas.

Une première subvention de **3,3 €** versée par le GPU, quelle que soit la SA d'appartenance.

Une deuxième subvention versée par la SA d'appartenance de l'agent.
Pour la SA RESEAU : **1,65 €**
Pas de chiffres officiels à ce jour pour les autres SA.

Un menu éco à **5,5 €**, dont le contenu n'est pas précisé, est indiqué dans le projet de la direction.

Celui-ci coûterait au final **6,6 €** en reste à charge aux agents de la SA RESEAU.

La direction évoque quant à elle dans ce document un prix moyen de **7,5 €**.

Pour le syndicat CGT CNP : ce projet ne répond pas aux demandes des agents !

**La direction doit garantir un repas complet pour 6 € maximum !
1 € pour les stagiaires, apprentis et alternants !**



Salariés en situation de Handicap : ALERTE !

La direction, après avoir supprimé plusieurs postes de Correspondants Handicap et Emploi (CORHE) se réfugie derrière des modifications législatives pour supprimer une partie des dispositions de prise en charge des personnels.

Suppression de la prise en charge des taxis pour certains agents, décharge sur l'agent de tous les aspects administratifs, obligation pour les agents de trouver eux-mêmes leur transporteur...etc .

A cela s'ajoute, du fait du sous-effectif des CORHE, l'augmentation des délais de prise en charge de préconisations médicales qui peuvent aller jusqu'à 15 mois !

La direction doit embaucher pour rendre cette modification législative transparente pour les agents :

- **embauche de Correspondants Handicap et Emploi (CORHE),**
- **embauche de personnels d'appui pour les agents (montage des dossiers MDPH(*), demandes de devis transporteurs,...)**
- **maintien de l'ensemble des garanties des agents.**

(*) MDPH= Maison Départementale pour les Personnes Handicapées

Les cheminots ont des revendications :

Il n'y a pas de petites ou de grandes revendications.

Engager le combat pour la préservation de ses droits et garanties, localement ou nationalement, c'est contribuer à donner confiance à tous les cheminots et leur permettre de créer ensemble les conditions de préservation de la SNCF historique, du service public ferroviaire au service des usagers et des garanties sociales qui y sont afférentes.

Nous invitons les collègues à se réunir dans leur service pour échanger et élaborer leurs revendications et à déterminer les modalités de leur action pour obtenir satisfaction.

REJOIGNEZ LA CGT !

Contact :

cgtchem.cnp@gmail.com

Appel à la grève dès le 12 décembre !

Les organisations syndicales ont déposé un préavis de grève à partir du 11 décembre au soir sur les revendications suivantes :

- *Arrêt et moratoire sur le processus de discontinuité de Fret SNCF,*
- *Arrêt du processus de filialisation TER, Transilien et Intercités et maintien de l'ensemble des droits des cheminots,*
- *Loi de programmation pluriannuelle pour la modernisation du système ferroviaire.*

La disparition du fret est un tournant majeur dans le processus de privatisation complet et total du service public ferroviaire.

Demain, ce seront les lignes d'IDF qui seront, comme précédemment les lignes régionales en province, privatisées une à une avec les cheminots transférés en entreprises privées.

Les réorganisations en cours dans les directions centrales visent à se mettre en adéquation avec cette nouvelle structuration. Demain nos établissements pourront être mis en concurrence et les personnels transférés en partie ou en totalité vers des entreprises privées.

Empêcher la disparition du fret ferroviaire public c'est contribuer à préserver le service public ferroviaire. C'est affirmer que le service public ferroviaire, fret et voyageurs, doit être un monopole public incluant toutes les composantes du ferroviaire avec des personnels au statut.