



le **cheminot** de France

janvier 2014 ↻ distribué gratuitement

Magazine de l'Union Fédérale des Cheminots et Activités Complémentaires



Régions menacées par des fermetures de lignes et boutiques SNCF

INCERTITUDES SUR L'AVENIR DU CHEMIN DE FER

ENQUÊTE SUR UN SYSTÈME
À BOUT DE SOUFFLE

Publication de la



Édition spéciale ↻ **Élections professionnelles SNCF**

3 La Réforme ferroviaire

➔ Une garantie pour l'avenir des cheminots du Pôle public

7 Emplois

➔ Cheminots à part entière

8 DOSSIER SPÉCIAL

Les métiers à la SNCF

- ➔ FRET SNCF
- ➔ FGAAC-CFDT
- ➔ Cheminots du domaine matériel
- ➔ Un Encadrement désabusé
- ➔ Enjeux stratégiques pour l'avenir de SNCF Infra

14 Conditions de travail

➔ Vers une révision du Contrat Social



Édité par CFDT Cheminots

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

N° CPPAP **1014 S 07026**
Dépôt légal n° 808 / 99
janvier 2014

Directeur de la publication
Didier AUBERT

Rédacteur en chef
Christophe DARD

Rédacteur en chef adjoint
Ali BENHADJBA

Concept & mise en page
Antonio-Bernard TUDOR

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



Avec la CFDT... VITAMINONS le social !!!

➔ **Didier AUBERT**, Secrétaire Général de la CFDT Cheminots

CHER(E)S COLLÈGUES,

Nouvelle année, nouvelle formule ! Nous allons profiter de cette campagne électorale pour vous faire découvrir ce numéro spécial du Cheminot de France présenté dans le cadre d'une large diffusion destinée à tous les cheminots et non seulement aux adhérents CFDT.

Nouvelle année n'est pourtant pas synonyme de climat serein. La cause en est les élections du 20 mars 2014. En effet, il nous semblerait plus approprié de négocier les dispositions de la prochaine réforme ferroviaire dans une atmosphère plus calme mais toujours aussi déterminée. Alors que la logique voudrait que nous nous concentrons sur les négociations du cadre social de la future branche ferroviaire, nous partons dans une campagne électorale trop souvent propice aux surenchères syndicales. Si les rouges, les verts et les bleus veulent en découdre suivis par leurs divers associés, la CFDT, elle, défendra ses convictions.

La CFDT Cheminots estime que la réforme ferroviaire est l'opportunité d'améliorer le dialogue social dans l'entreprise. Les cheminots n'ont pas vocation, au-delà de leur statut, à rester enfermés dans une posture obsolète, car même en temps de crise, la négociation peut permettre l'obtention de nouveaux droits pour les salariés. Pour exemple, l'accord sur la protection sociale des contractuels (issu de l'accord national interprofessionnel), négocié par la CFDT et tant décrié par d'autres, a été signé par les quatre OS représentatives ! Allez comprendre...

Grâce à notre négociation, plus de 10 000 contractuels et leurs familles bénéficient d'une mutuelle santé avec une participation de la SNCF à 60%. Aujourd'hui encore, nous sommes les seuls à revendiquer les mêmes dispositions pour les agents du cadre permanent sans aucune remise en cause de notre régime de protection sociale cheminot.

Statut, régime particulier de retraite des cheminots, RH 077, toutes ces dispositions non aliénables, auxquelles la CFDT cheminots est très attachée, sont inscrites et défendues avec force dans nos résolutions de congrès. Pour autant, les cheminots sont-ils condamnés à s'interdire toute négociation visant à améliorer leur pouvoir d'achat et leur quotidien ? Sommes-nous condamnés à ne jamais discuter de l'intéressement, de la participation, du PERCO, ou du chèque déjeuner aux motifs que ces revenus ne sont pas du salaire direct, et qu'à ce titre, ils ne seraient pas bons pour les cheminots ?

La CFDT considère que tout ce qui est bon pour le pouvoir d'achat est bon pour les cheminots. C'est pourquoi, elle revendique la généralisation de ces mesures négociées par elle-même à RFF pour l'ensemble des cheminots de la SNCF, dans le cadre de la réunification du G.I et du GID. Mais là encore, la CFDT cheminots est isolée. Demandez-vous alors qui défend véritablement les intérêts de qui ?!

Comme dans d'autres entreprises, la CFDT a l'ambition de faire bouger les lignes au sein de la SNCF qui a renouvelé ses agents de près de 30% en quelques années. Mais pour cela, nous avons besoin de nouveaux militants capables d'amplifier ce besoin d'air frais. Nous devons faire savoir aux dirigeants de la SNCF que les cheminots attendent des progrès concernant le dialogue social. Progrès qui permettraient d'éviter ces grèves saisonnières dont le seul et unique objectif est d'affirmer l'existence du rapport de force, certes nécessaire, mais qui a pour désagrément la stérilisation du dialogue social ainsi théâtralisé.

Cher(e)s collègues, supporterez-vous encore longtemps de vous voir écartés de la redistribution des gains de productivité qui vous sont demandés d'années en années ?

Le temps est venu de demander des comptes à ceux que vous placez régulièrement en tête de vos suffrages à chaque élection. Allez-vous encore opter pour cette vieille recette sans saveur qu'ils vous proposent chaque année ? A leur immobilisme dépassé et funeste, choisissez le changement ! Si vous votez pour les candidats de la CFDT, ils s'engageront dans cette voie.

C'est dans cet objectif passionnant que nous allons vous présenter et partager nos analyses ainsi que nos projets.

A l'occasion de cette campagne, nous irons à votre rencontre, nous écouterons vos problèmes, vos revendications et vous consulterons sur vos attentes. En tout sincérité et déterminé, c'est l'engagement que nous prenons devant vous.

ALORS CHER(E)S COLLÈGUES, N'HÉSITÉS PLUS, LE 20 MARS, PASSEZ À L'ORANGE !



© SNCF

Une garantie pour l'avenir des cheminots du Pôle public



« La réforme ferroviaire doit être un choix de société qui s'intègre dans un nouveau modèle moins consommateur d'énergie, en développant notamment le feroutage. Elle pose la question des investissements nécessaires, de l'aménagement du territoire, mais aussi de l'avenir des salariés et des transitions professionnelles. Sans diagnostic partagé sur ces enjeux, il y a peu de chances que la réforme aboutisse » !

LA CFDT, LORS DU COLLOQUE ORGANISÉ LE 18 JUIN 2013 « RÉFORME FERROVIAIRE QUELLES « VOIX » PRENDRE ? » ✎ AUBERT, AUFRÈRE, MARIANI & CAVEL

Cette réforme ferroviaire, présentée en octobre 2013 en conseil des ministres, est la plus importante depuis la création de la SNCF en 1938. Elle entend redonner toute sa place à « l'Etat stratège » dans le modèle ferroviaire à la Française souhaité par le gouvernement.

Beaucoup se sont exprimés autour de la gouvernance, notamment sur les relations entre la SNCF et les autorités organisatrices de transport. Peu l'ont fait autour du financement et du pacte social des cheminots du groupe public. La CFDT, quant à elle, s'est intéressée à l'ensemble

du projet de réforme qui se doit d'être cohérent et porteur de progrès pour les cheminots.

UN CONSTAT PARTAGÉ : UNE RÉFORME DU SYSTÈME S'IMPOSE DÈS MAINTENANT

Pour la CFDT cheminots, les problématiques sont connues :

➔ Une déficience des pouvoirs publics qui n'assument ni leurs engagements ni leur statut (d'Etat stratège, notamment) et qui a programmé l'échec de la réforme de 1997 qui ambitionnait de résoudre l'équation financière et n'a rien réglé.



➔ Une situation financière catastrophique et un risque économique majeur lié à la dérive de la dette (+3 milliards d'euros annuel dont 1,5 milliards d'euros dus aux seuls intérêts).

➔ Une organisation défaillante qui n'a produit que des difficultés pour les salariés de RFF et de SNCF poursuivant le même but d'entretien et de développement du réseau.

Dans ce contexte très difficile, la CFDT Cheminots salue l'action des salariés des deux entreprises dont le bilan existe.

DEPUIS 1997, LE BINÔME RFF - SNCF A PRODUIT :

➔ un réseau augmenté de plus de 4 lignes à grandes vitesses

➔ un effort sans précédent de régénération du réseau existant mais encore insuffisant.

➔ une conception de la maîtrise d'ouvrage qui a permis une gestion rigoureuse des projets.

➔ des métiers et des compétences indispensables à la bonne marche du système ferroviaire.

Bien que la réforme de 1997 soit un « échec », l'honnêteté intellectuelle nous impose à dire qu'elle est aussi le résultat de plusieurs décennies d'inaction et de confusion.

Si le projet de loi propose de mettre fin à la séparation actuelle entre RFF et la SNCF et de créer ainsi un groupe public ferroviaire constitué d'un établissement public de tête « mère » (la future SNCF) et de deux établissements publics



© SANDOR JACKAL - FOTOLIA

« filles » : le gestionnaire d'infrastructure (SNCF Réseau) et l'exploitant ferroviaire (SNCF Mobilités), elle évitera, certes, les graves dysfonctionnements actuels mais ne suffira pas à résoudre l'équation financière pour le maintien et le développement du réseau. ●●



EN CHIFFRES

300

MILLIONS D'EURO
EST LE DIVIDENDE
DE L'OPÉRATEUR
DE MOBILITÉS

500

MILLIONS
D'EURO ENVIRON
REPRESENTENT
LES GAINS DE
PRODUCTIVITÉ
HYPOTHÉTIQUES

TROIS PROBLÉMATIQUES SE POSENT

De la loi, devra donc émerger demain un véritable plan de performance capable de clarifier les enjeux et les risques, et de répondre aux questions urgentes.

➔ **QUEL ARBITRAGE ENTRE DÉVELOPPEMENT ET MAINTENANCE ?**

➔ **COMMENT CRÉE-T-ON UN PROGRAMME DE RÉFORMES DE LA MAINTENANCE LORSQU'ON SE CONTENTE D'ACCOLER LES STRUCTURES ?**

➔ **COMMENT FINANCE-T-ON LA PRODUCTIVITÉ ATTENDUE DU SYSTÈME ?**

La CFDT est critique sur les économies annoncées. Nous combattons les propositions néfastes et les conséquences éventuelles sur l'emploi et les conditions d'emploi dégradées dans un contexte démographique difficile. Nous lutterons face au risque que la « réduction des coûts » s'opère par un recours outrancier à la sous-traitance, avec un réel danger sur la sécurité, sur la fidélisation des personnels et ayant pour conséquence finale un « moins-disant social ». ●●

➔ SEPT AMENDEMENTS DÉFENDUS PAR LA CFDT CHEMINOTS

La protection des cheminots et le développement du système public ferroviaire républicain

Pour la CFDT, des améliorations dans l'intégration sociale des cheminots au sein du groupe public ferroviaire sont possibles. C'est pourquoi, elle propose aux parlementaires des amendements au projet de loi qui devrait être examiné en avril prochain.

POUR UNE INTÉGRATION SOCIALE RÉUSSIE

Art. L. 2101-2 :

L'embauche de salariés régis par un statut particulier doit être recherchée en priorité, dès lors que les conditions de recrutement définies par ce statut sont remplies.

- ➔ embauches prioritaires au statut
- ➔ ouverture dérogatoire du statut cheminot à tous les contractuels et agents de RFF en poste, avec reconstruction de carrière
- ➔ reconstitution des droits des ex-apprentis et ex-élèves dont les périodes d'apprentissage n'ont pas été validées au régime cheminot.
- ➔ défendre le choix de chaque agent contractuel entre statut et nouveau cadre collectif contractuel (RH 254 +)
- ➔ garantie qu'il y aura une véritable « plus-value sociale » pour tous les salariés du futur pôle public ferroviaire. ●●

POUR L'ÉQUATION FINANCIÈRE

La CFDT constate que le projet de loi vise à installer la contractualisation objectifs-moyens entre l'Etat et chacun des EPIC constitutifs du groupe public. Ce qui est une rupture positive après les déclarations démagogiques des Comités Interministériels d'Aménagement du territoire qui proclamaient sans cesse de nouvelles lignes à grande vitesse sans le moindre financement ! Pour la CFDT, il faut bâtir des perspectives, construire des politiques pluriannuelles en sécurisant les engagements financiers. Nous déplorons que le projet de loi n'apporte pas de solution durable au financement du système :

- ➔ la SNCF peut contribuer au financement de SNCF Réseau (sans forcément affecter la totalité du dividende L2102-16 et 17)
- ➔ l'absence de mesure fiscale spécifique ne montre pas l'engagement de l'état dans le règlement du financement à long terme du système ferroviaire. Tout est à attendre d'un reversement (total ou partiel) du dividende de l'opérateur de mobilités (environ 300 millions d'euros) et de gains de productivité hypothétiques (estimés à 500 millions d'euros) à comparer au besoin supérieur à 1,5 milliards d'euros. ●●

EN CONCLUSION, IL EST URGENT DE RÉTABLIR LE PRINCIPE DE L'ECO-TAXE POUR LES POIDS LOURDS, RECETTES QUI FINANCENT LA RÉPARTITION ÉGALITAIRE DES RESSOURCES ENTRE LES MODES DE TRANSPORT.

POUR UNE GOUVERNANCE EFFICACE

L2102-4 al 3 :

(...) les représentants des salariés au conseil de surveillance de SNCF sont élus par les salariés des trois EPIC constituant le groupe public ferroviaire.

La CFDT demande que la loi :

- ➔ définisse les rôles et responsabilités de chaque Etablissement Public à Caractère Industriel et Commercial (EPIC) : une grande marge de manœuvre est laissée à l'imagination des dirigeants
- ➔ garantisse une représentation égalitaire des intérêts du gestionnaire d'infrastructure et de l'opérateur de mobilité au sein du conseil de surveillance de l'EPIC de tête. Et propose qu'au moins un administrateur élu par les salariés de chaque

EPIC « fille », pour leur représentation, siège au conseil de surveillance de l'EPIC « mère ».

- ➔ garantisse la neutralité des arbitrages pris au niveau de l'EPIC de tête en prévoyant que le président du conseil de surveillance soit une haute personnalité extérieure au système.
- ➔ prévoit une représentation du personnel correspondant à chaque échelon de décision du futur groupe public. La CFDT défend, pour le Gestionnaire d'Infrastructure Unifié (GIU) et pour l'opérateur de mobilité, un modèle d'organisation décentralisée correspondant à l'organisation territoriale de la République, tout en assurant la cohésion nationale. ●●

POUR UN « CADRE SOCIAL DE HAUT NIVEAU » !

Art. L. 1321-3-1 :

Pour les salariés relevant de la convention collective ferroviaire et les salariés mentionnés à l'article L. 2162-2, les stipulations d'un accord d'entreprise ou d'établissement relatives à la durée et à l'aménagement du temps de travail ne peuvent pas déroger de façon moins favorable à celles d'une convention ou accord de branche.

A l'opposé du « cadre social harmonisé » défendu par la Commission Européenne et les libéraux, la CFDT prône un cadre social de haut niveau intégrant le droit social actuel des agents de RFF et de la SNCF, en l'élargissant par :

- ➔ le développement des notions d'accord, de convention et de contractualisation
- ➔ l'exception du temps de travail avec échéance de négociation fixée au 1er juillet 2015. Le RH 077 doit être amélioré pour tous les cheminots du futur groupe public ferroviaire.
- ➔ l'application à tous les salariés opérant dans le ferroviaire d'un décret socle sur le temps de travail, des décrets complémentaires et une convention collective de la branche ferroviaire
- ➔ l'introduction dans le projet de loi du principe juridique essentiel de hiérarchisation des normes rompant avec deux lois injustes de l'époque du gouvernement Sarkozy. ●●

POUR UN DIALOGUE SOCIAL MODERNISÉ

L'EPIC de tête SNCF sera le garant d'une politique sociale homogène. Les Délégués Syndicaux Centraux auront toute légitimité pour signer des accords qui couvriront l'ensemble des salariés. ●●

LA CFDT REVENDIQUE

DES INSTANCES REPRÉSENTATIVES
DU PERSONNEL (IRP) CIBLÉES

➔ **POUR ÊTRE SOLIDES**, les futures IRP doivent être articulées avec les instances décisionnaires. Le principe de ces instances devra être prévu par la loi.

La CDFT entend voir émerger la création d'un comité central du groupe public ferroviaire composé de représentants issus des comités d'établissements de chacun des EPICS. Ce « Comité Central » aura la compétence de gestion des activités sociales à caractère national du Groupe public. La représentativité syndicale nationale sera mesurée au niveau du groupe public ferroviaire en rassemblant les résultats électoraux de chaque CE territoriaux composant le groupe public.

Au niveau de chaque EPIC « fille » devra être mise en place une Commission de Concertation Economique dépendant du Comité Central d'Entreprise de Groupe. Elle devra être composée de représentants des CE de chaque EPIC. ●●

DES COMITÉS D'ENTREPRISE (CE)
RÉGIONAUX DE PLEIN EXERCICE

➔ **LA COMPÉTENCE ÉCONOMIQUE** des CE est garantie par la capacité de son Président à fournir les données et prendre les décisions sur le périmètre du CE. Sur l'aspect activités sociales, les budgets devront être maîtrisés par les élus de chaque CE régionaux.

Au niveau de chaque CE régional un comité inter-entreprises aura pour rôle la gestion des activités sociales locales mutualisées. En son sein, seront débattues les problématiques autour de l'emploi, des parcours professionnels et de la mobilité dans les bassins d'emplois. Enfin, pour permettre de faire vivre ces nouvelles instances de représentation du personnel, des élections devront être organisées dans les 6 mois suivant la création du Groupe public ferroviaire, permettant un renouvellement des représentants du personnel dans chacune des IRP du groupe public ferroviaire. ●●



Entre 2007 et 2012, la CFDT a négocié la Convention Collective Nationale (CCN) du fret ferroviaire (entreprises privées) avec l'Union des Transports Publics et Ferroviaires (UTP : organisation patronale).

Vers une Convention Collective Nationale de la branche ferroviaire

En 2008, à l'issue de la conclusion du 1^{er} chapitre consacré à l'organisation et au temps de travail, seules deux organisations syndicales dont la CFDT, ont exprimé leur droit légal d'opposition à ce premier texte jugeant dangereux certaines dispositions très inférieures au RH 0077. L'acceptation des autres syndicats fut lourde de conséquences (accord sur les deux Repos Hors Résidence par exemple).

Malgré la position de la CFDT, à l'issue de la négociation complète comportant tous les volets de la CCN (temps de travail, classifications, salaires, prévoyance, formation...), différents sujet ont connu un arrêté ministériel d'extension rendant applicable aux entreprises de fret les chapitres négociés et signés ou ne faisant pas l'objet d'une opposition légalement exprimée. Aujourd'hui encore, les responsables de la signature de ces chapitres sont les mêmes organisations syndicales qui se prétendent être les meilleures pour défendre les cheminots en s'opposant opportunément au principe du projet de loi gouvernemental. Indignée par la déplorable hypocrisie de la

Direction du groupe SNCF, qui avait alors envoyé sa filiale privée VFLI revendiquer ouvertement toujours plus de flexibilité pour les salariés tout en tenant un langage rassurant pour les personnels du Cadre Permanent au niveau de la présidence de l'EPIC SNCF, la CFDT estime que la nouvelle Convention Collective du Rail, dont l'ouverture historique de la négociation a eu lieu le 20 décembre 2013, doit contre-carrer tout risque de dumping social entre les cheminots du secteur privé et public.

Cependant, cette négociation et ses résultats ne doivent pas remettre en cause les dispositions actuelles applicables à l'EPIC SNCF ainsi que dans le futur Groupe Public Ferroviaire dessiné par le projet de loi de réforme ferroviaire du gouvernement. L'avancée des travaux de convergence entre l'EPIC SNCF et RFF pour la création du droit social commun doit être prise en compte dans les discussions UTP / syndicats. Une occasion inédite perçue par la CFDT comme une aubaine pour obtenir de nouvelles garanties sociales à l'ensemble des cheminots du futur groupe public. ●●

À la SNCF, une multitude de contrats de travail sont apparus et se sont développés. Dans ce lot, les Contractuels représentent environ 8 % des effectifs cheminots de la SNCF. ➤ **Eric CHOLLET**

Cheminots à part entière

DEPUIS 2006, L'UNE DES REVENDECTIONS PORTÉE PAR LA CFDT EST L'AMÉLIORATION DU RÉGIME DE PRÉVOYANCE ET DE LA COUVERTURE MALADIE.



es embauches s'effectuent principalement dans l'encadrement, souvent sur des métiers particuliers non répertoriés (comme par exemple, les spécialistes Environnement et les experts climatisation) ou plus spécifiquement pour des problématiques salariales d'âge et / ou de nationalité. Le 8 novembre 2013, après des mois de négociations engagées par la CFDT qui, au cours de cette action, s'est souvent sentie très isolée (boycott des trois autres syndicats prétextant que le régime Contractuels nuit à celui du Cadre Permanent, et serait accentué avec un « avantage »

gommant des différences...), ont été signés les accords sur le maintien de salaire, la prévoyance et la santé des Cheminots Contractuels par toutes les fédérations cheminotes représentatives. Cet accord innovant fait suite à l'Accord National Interprofessionnel (ANI) sur la sécurisation de l'emploi signé par la CFDT qui assume son entière responsabilité pour gagner l'égalité de traitement pour tous face aux soins médicaux

Le 31 janvier 2013, la CFDT a également demandé l'ouverture de négociations pour les cheminots au CP avec des nouvelles dispositions pour les ayant-droits. À noter que ce marché, qui vient d'être remporté par Humanis, intègre déjà cette extension aux 70 000 salariés des 1 000 filiales du Groupe SNCF. Simultanément, les Directions SNCF et RFF ont demandé l'ouverture de Groupes de Travail sur le rapprochement des Contractuels SNCF et des salariés RFF de droit privé. ●●

➤ CONSTAT DE LA SITUATION DES CONTRACTUELS ET ANALYSES DE LA CFDT

➤ Les Contractuels ne doivent pas avoir un déroulement de carrière ainsi qu'un système de notation inférieur aux agents du Cadre Permanent. Le manque de transparence dans les notations accentuent l'injustice.

La CFDT demande des formations spécifiques aux managers et la transmission des listings de notations des Contractuels aux organisations syndicales avec ceux du Cadre Permanent. Une première décision doit s'accompagner d'une forte volonté managériale dont l'exemple doit venir du plus haut de l'Entreprise !

➤ Actuellement, c'est la double peine pour la retraite des cheminots Contractuels. Pour conserver une carte SNCF de libre circulation avec tarification spéciale pour les TGV, ils doivent accomplir 25 ans de service à temps plein contre 15 ans pour ceux au Cadre Permanent.

La CFDT exige l'alignement rapide des facilités de circulations des « retraités Contractuels » sur celles des « retraités du cadre permanent ».

➤ Il existe certaines différences entre un agent Contractuel et un agent au Cadre Permanent (pour exemple, tous les Contractuels ne bénéficient pas de la Prime de Fin d'Année.

La CFDT réclame l'harmonisation de toutes les primes car à travail égal, salaire égal ! Et cela passe par une fiche de paie claire, précise et uniformisée entre tous les Contractuels quelle que soit leur annexe.

➤ De grandes disparités existent entre CMGA (Centre Mutualisé de Gestion des Agents), ainsi que de grosses différences de traitement.

La CFDT exige la création d'un Pôle Contractuel dans chaque CMGA. Ce qui passe par la formation de nos collègues affectés aux CMGA.

La CFDT est la seule organisation à considérer le cheminot Contractuel comme un cheminot à part entière et non comme un cheminot à part... !

IL EST INJUSTE QU'UN COLLÈGUE CONTRACTUEL NE PUISSE BÉNÉFICIER DES CABINETS MÉDICAUX SNCF ET CELA MÊME EN CAS D'ACCIDENT DU TRAVAIL.

LA CFDT REVENDEQUE L'OUVERTURE DE L'ENSEMBLE DES CABINETS MÉDICAUX SNCF AUX CONTRACTUELS.

LES METIERS A LA SNCF

- FRET SNCF
- FGAAC-CFDT
- CHEMINOTS
DU DOMAINE MATÉRIEL
- UN ENCADREMENT
DÉSABUSÉ
- ENJEUX STRATÉGIQUES
POUR L'AVENIR
DE SNCF INFRA

En 2003, Fret SNCF comptait plus de 15 000 agents. En 2010, il n'en comptait déjà plus que 11 421. Avec la crise, le rythme de la destruction de l'emploi s'est accéléré, et en 2013, seuls 8 198 postes subsistent ! ➤ **David ALOS**

FRET SNCF : d'une ouverture à la concurrence non préparée à des ambitions déçues



© CFDT-CHEMINOTS

Comme les trafics, les produits financiers connaissent une profonde baisse. De 1 273M en 2009, ils s'inscrivent à 969,7M en 2012, la part du wagon isolé étant de 262M. La concurrence n'a pas eu l'effet escompté par les libéraux bruxellois. La part de marché des opérateurs alternatifs se porte à 30% dans un marché global en régression.

L'ambition du report modal de la route vers le rail a été un leurre. Les cheminots en payent aujourd'hui durement les conséquences (une baisse d'effectifs de 1 000 agents représente 60 M € de réduction de coût).

Jadis, Fret contribuait fortement à la consolidation des résultats du Groupe. Aujourd'hui,

il alourdit la dette et génère des tensions sur les capacités de développement des autres branches, alors que certaines sont elles-mêmes confrontées à des difficultés sur leur marché.

Une trajectoire dans la poursuite de recherches d'économies a été « définie par la direction de Fret SNCF ». Elle devrait, selon ses dires, « permettre un retour à une légère croissance à partir de 2017 et un équilibre d'exploitation à moyen terme »

MAIS QUELLE ORGANISATION CIBLE ET QUELLES AMBITIONS ?

Sur la base des hypothèses du cabinet d'expertise « SECAFI », les effectifs à terme seraient de l'ordre de 5 700 agents ! Pour la CFDT, il est clair que cet objectif est incompatible avec le maintien de la position de Fret SNCF comme opérateur public de dimension internationale.

Le Fret ferroviaire va mal. La SNCF ne met pas les moyens à la hauteur d'une véritable ambition pour le Fret de demain. Mais est-elle la seule ? A qui les fautes et les responsabilités ?

LA CONJONCTURE ÉCONOMIQUE ? OUI...

Elle a participé à l'atrophie du marché du transport lourd en France et de là, a favorisé la route dans la concurrence historique qui l'oppose au rail. Une concurrence agressive venue de l'Est a conduit les transporteurs routiers à

baisser encore les coûts. Cette politique agressive a permis de capter des nouveaux marchés au détriment du transport de Fret par le rail.

LA DÉINDUSTRIALISATION DE LA FRANCE ? OUI MAIS...

Un constat est régulier : depuis 50 ans, on assiste à l'industrialisation de l'Allemagne et, à l'inverse, à la désindustrialisation de la France. Il est donc temps de se projeter dans un modèle où le transport ferroviaire réapprend à massifier des trafics qui aujourd'hui lui échappent. L'inter-modalité ne doit pas être un vœu pieu ou une formule incantatoire. Tous les acteurs sont unanimes, il faut un opérateur de Fret ferroviaire de référence pour permettre de tirer le marché vers le haut et favoriser, pour le bien de tous, l'effet « capillarité » du réseau ainsi redynamisé.

L'ÉTAT ? OUI...

Par ses « Grenelles de l'environnement » et conférences successifs qui promettaient de prendre en compte l'environnement et le développement durable, mais qui n'a jamais eu pour véritable ambition la mise en œuvre d'une réelle politique de développement du transport de marchandises en France.

Le désengagement vis à vis de la politique de rénovation du réseau par RFF rend précaire aujourd'hui, du fait des nombreux travaux, l'utilisation du réseau par Fret SNCF.

Fret SNCF a toujours été la variable d'ajustement de la SNCF vis à vis des autres activités et de ses concurrents sur le plan de l'attribution des sillons et sur les priorités en terme de circulations.

Une offre sillons plus que dégradée, une activité qui doit jouer sur son principal atout « l'effet réseau », l'absence de volonté politique, une Europe des conditions sociales en panne, équivaut à une équation bien difficile à résoudre pour tous ceux qui s'investissent au Fret !!!

LA SNCF ? OUI BIEN SÛR...

Le groupe, sous couvert de conserver des marchés, à souvent mis en avant sa filiale VFLI, favorisant le dumping-social interne. L'exploitation ferroviaire s'accommodant peu de l'absence de synergie, les montages opérationnels avec FRET SNCF ont provoqué des dérives financières qui ont été imputées à Fret SNCF...En

effet, un marché gagné par VFLI oblige Fret SNCF à supporter des coûts en moyens humains et logistiques et jamais des synergies n'ont été envisagées pour produire mieux ensemble.

Fret SNCF avec sa stratégie de l'amélioration continue, a imposé la production en flux tendu tout en espérant garantir de la robustesse au système.

Depuis 2009, c'est l'abandon du Wagon isolé qui a favorisé un report du fer vers la route. L'offre rénovée de Fret SNCF Multi Lot Multi clients (MLMC) a permis, de rationaliser l'offre mais seuls les clients de gros volumes peuvent y souscrire...


Les Directions Fret par produits du trafic ont accentué le cloisonnement entre Directions Fret et a désorganisé le pilotage des trafics au niveau local. La CFDT Cheminot répète qu'il faut absolument que l'ensemble des acteurs (commercial et production) assemble l'offre et sa production sous un angle produit, mais aussi géographique. Le cloisonnement par activité montre encore plus dans le Fret toutes ses limites.

LES CHEMINOTS ? NON...

Ils connaissent la remise à plat des métiers, avec les tentatives de s'affranchir du dictionnaire des filières. Les formations initiales sont 100% Fret pour les agents de manœuvre devenus opérateurs de production Fret.

La CFDT Cheminots est consciente de la nécessité d'adapter les missions, mais ce processus doit garantir l'unicité des métiers et avoir un caractère transverse afin d'assurer les passerelles professionnelles.

Les cheminots ont beaucoup accepté : les réorganisations incessantes, les mobilités fonctionnelles et géographiques, les sous-charges alternant avec les surcharges de travail... La CFDT Cheminots n'a eu de cesse d'alerter, notamment dans le cadre des mandants CHSCT, dans le but de faire prendre en compte par Fret SNCF la souffrance au travail pour des cheminots malmenés. Alors que, dans le même temps, Fret SNCF n'a eu de cesse d'éloigner les instances de représentativité du terrain.

Le professionnalisme des cheminots du Fret et leur capacité d'adaptation sont salués par tous ! La CFDT attend que la reconnaissance passe par de vraies perspectives pour les cheminots autour d'un dialogue social rénové. 

POUR LA CFDT, L'APPORT DOIT VENIR DU PLUS PROFOND DES TERRITOIRES. LES OPÉRATEURS FERROVIAIRE DE PROXIMITÉ, SOUS STATUT PUBLIC, PARTICIPERONT À MASSIFIER LES TRAFICS POUR DYNAMISER LE MARCHÉ.

PERSPECTIVES

LA CFDT CHEMINOT

RÉAFFIRME que la bonne santé de l'activité Fret est primordiale pour l'entreprise. ●●

LA CFDT CHEMINOT

REVENDIQUE un Fret SNCF soutenu par l'Etat au travers de sa mission de service public. ●●

LA CFDT CHEMINOT

ESTIME que l'Etat doit assumer ses responsabilités concernant la restructuration de l'outil industriel du Fret ferroviaire. ●●

À ce titre, il doit engager les investissements nécessaires pour le soutien de l'activité économique du pays au travers d'investissements publics à l'exclusion de tout partenariat public privé (PPP).

Afin d'assurer une véritable qualité de service, le Fret ferroviaire public doit disposer d'infrastructures adaptées et des sillons robustes et dédiés. Le coût du transport doit rester attractif et sérieux. Il convient donc d'éviter que le montant des péages ne brise l'équilibre financier de l'activité de Fret SNCF.

Le réseau ferré est celui de la Nation. La CFDT Cheminot réclame une mobilisation politique à l'instar de ce qui s'est produit pour le Transport Express Régional : donner un avenir au transport du Fret par le rail en France. ●●

FGAAC-CFDT

Depuis plus de quatre ans, la FGAAC-CFDT est le Syndicat National Professionnel des Conducteurs de Trains de la CFDT. ✎ **Pascal DESCAMPS**

MALGRÉ LES NOMBREUSES INTERROGATIONS qu'avait suscitées le rapprochement entre la FGAAC et la CFDT, à l'époque, que ce soit dans nos propres organisations, chez nos partenaires sociaux et même au niveau de notre Direction d'Entreprise, celui-ci a été des plus bénéfiques pour chacun d'entre nous.

Lorsqu'un Syndicat National apprend à travailler au sein d'une Grande Confédération et que la CFDT apprend à travailler au côté d'un Syndicat Professionnel, une véritable synergie se crée. Les outils mis à la disposition du Syndicat National lui ont permis de continuer à se développer à la SNCF et dans les Entreprises

CHEMINOTS DU DOMAINE MATÉRIEL

Pour une reconnaissance de leur professionnalisme

Depuis janvier 2011, la CFDT cheminots trace une nouvelle feuille de route afin de mieux aborder les problématiques des agents du domaine matériel et être force de propositions vis-à-vis de la direction. ✎ **Eric CHOLLET**

L'ANNÉE 2011 a été l'occasion de répondre aux objectifs de développement et de réimplantation de la CFDT dans les établissements du matériel avec le soutien de ses structures régionales et nationales. Le travail accompli repose sur un cahier revendicatif et ambitieux qui nous permet d'être reconnus comme étant l'organisation syndicale capable de présenter à la Direction un état des lieux précis et objectif, les problématiques des agents du matériel, avec des revendications concrètes pour les satisfaire. Le message que nous avons lancé à la Direction lors de la fermeture de Montigny a permis de confirmer notre détermination. Le travail réalisé par la CFDT sur les déroulements de carrière commence à porter ses fruits. Pour preuve, d'autres organisations syndicales reprennent nos revendications à leur propre compte... Mais à la CFDT, nous ne nous contentons pas de quelques miettes. Il faut battre le fer tant qu'il est chaud ! C'est pourquoi, en 2014, les revendications sur les déroulements de carrière

sont toujours d'actualité : de la revalorisation des postes et la reconnaissance des compétences au déblocage des agents à la qualification B, C et D, DPX, en passant par les indemnités de sujétions spéciales... Récemment encore, une rencontre entre la CFDT et les Directeurs du Matériel de l'AEF et du CIM, nous a permis de solidifier les cursus d'experts. Ce qui leur a garanti un déroulement de carrière sans nécessité de changement de poste, et donc la sauvegarde du savoir-faire et de l'expérience. En somme, du vrai « gagnant / gagnant »

ET POUR L'AVENIR ?

D'autres sujets de mécontentement se révèlent dans les établissements, qu'il s'agisse de la gouvernance du matériel par les activités ou de la renégociation des conventions régionales. En effet, la disponibilité maximum du matériel en journée ne doit pas être prétexte à amplifier le travail de nuit dans les technicentres. L'emploi en production est également un

élément essentiel qui canalise les tensions, notamment en région parisienne où le recrutement est difficile. Le travail à flux tendu a atteint ses limites : absence de recouvrement des postes avec perte de savoir-faire et d'expérience, rappel de retraités, embauche importante d'intérimaires... La CFDT estime que la formation est un élément indispensable pour assurer la transmission des compétences et accompagner les évolutions technologiques du Matériel. La CFDT considère aussi que le levier de l'alternance à la SNCF (8% visés en 2015) est un élément important. Mais elle condamne l'organisation actuelle de la formation imposée à tous les nouveaux embauchés et centralisée sur un technicampus inadapté pour prendre correctement en compte l'hébergement des cheminots du matériel. Ainsi, le slogan « vitaminons le social » de la CFDT n'a jamais eu autant de sens qu'au sein du Groupe Technique National Matériel ! ●●

LE SYNDICAT NATIONAL PROFESSIONNEL DES CONDUCTEURS DE TRAINS DE LA CFDT

Ferroviaires Privées. Progresser ensemble en termes de représentativité et devenir ensemble les interlocuteurs majeurs au sein de la branche ferroviaire en général et de la SNCF en particulier, sont les objectifs communs et réalisables dans un futur proche, recherchés par la CFDT Cheminots et le Syndicat National. Les prochaines échéances électorales professionnelles doivent permettre à l'ensemble de la CFDT Cheminots de retrouver la place qui

devrait être la sienne au sein du monde ferroviaire.

Les dossiers qui se profilent dans les prochains mois (Réforme du Ferroviaire, mise en place du 4ème paquet ferroviaire et ouverture à la concurrence) seront capitaux pour l'avenir de tous les travailleurs du rail. C'est pourquoi la FGAAC-CFDT et la CFDT cheminots entendent peser de tout leur poids pour garantir un avenir aux cheminots en général, et aux Conducteurs

de Train en particulier. Pour la FGAAC-CFDT, la sécurité des circulations et les conditions de travail des Conducteurs de Train ne doivent, en aucun cas, être remises en cause. Si une Convention Collective voit le jour dans les prochains mois, elle devra tenir compte de ces deux principales revendications. En tant que Syndicat National de la CFDT, la FGAAC-CFDT participera aux différents groupes de travail (comme cela se fait régulièrement sur

d'autres sujets) mis en place pour élaborer les revendications de la CFDT dans cette réforme du ferroviaire. Alors à tous ceux qui pensaient que l'affiliation de la FGAAC au sein de la CFDT comme Syndicat National ne serait qu'éphémère, ces quatre dernières années ont non seulement prouvé que cette intégration est une totale réussite, mais aussi que la FGAAC-CFDT est et restera le Syndicat Professionnel des Conducteurs de trains. ●●

La SNCF évolue et c'est peu de le dire ! Toujours plus de performance, de polyvalence, d'autonomie d'ambition... Mais, en contrepartie, des freins, des contraintes et des moyens qui s'étiolent. C'est pourquoi l'Encadrement revendique un pouvoir réel sur les missions qui lui sont confiées. ✂ **Christian GUILLOTEAU**

Un Encadrement désabusé

LA CFDT CHEMINOTS, LUCIDE SUR LES ÉVOLUTIONS, DÉFEND LES SPÉCIFICITÉS : LA RESPONSABILITÉ, LA TECHNICITÉ, L'INITIATIVE ET LES ÉVOLUTIONS PROFESSIONNELLES DES CHEMINOTS DE L'ENCADREMENT CADRE ET MAÎTRISE, DE TOUS LES SERVICES DE LA SNCF.

Les mutations actuelles ont un fort impact sur les cheminots, qu'ils soient au statut ou contractuels, mais plus encore sur ceux de l'Encadrement : fragmentation des parcours professionnels, polyvalence accrue, diversification des missions et surtout, interférence avec la vie personnelle.

Les orientations stratégiques prises par un petit groupe de hauts dirigeants, auxquelles ne sont plus associés celles et ceux qui devront relayer les messages dans leurs équipes, entraînent inéluctablement un effet boomerang qui se traduit par une image dégradée de l'Encadrement. Curieuse conception du progrès social et de la responsabilité de l'Entreprise, alors qu'il faudrait analyser, comprendre et dynamiser toutes les énergies pour l'intérêt collectif.

UN ENCADREMENT INVESTI : CONTRAINTES TEMPORELLES FORTES

La disponibilité de l'Encadrement est un fait reconnu : la seule présence au poste de travail n'est pas une mesure de qualité ! Cependant, les

contraintes actuelles obligent de nombreux encadrants à prendre du temps, non seulement sur le management technique de proximité, mais aussi, sur leur vie personnelle. Malgré un métier passionnant et intéressant, l'Encadrement se trouve être souvent cantonné, enfermé à son seul poste. Et ce pour une durée indéterminée...

La particularité des métiers liés au management de proximité doit être prise en compte : moins de chiffres, moins de reporting. Les dirigeants de proximité sont transformés en « excel men » ! L'Encadrement est là pour créer la cohésion des équipes, gage de performance.

La CFDT dénonce les incantations qui en appellent à la prise d'initiative, au travail coopératif et à des pratiques, tout en, multipliant les exigences de reporting et réduisant d'autant plus l'autonomie des managers. Elle exige « le droit à la déconnexion ». Les outils permettant d'être relié informatiquement à l'Entreprise doivent être laissés à l'initiative de l'Encadrement. Une charte efficace et appliquée devrait pouvoir prévenir des abus de chaque partie. ■■■

LA GESTION DES CARRIÈRES :

D'ILLUSIONS EN DÉSILLUSIONS !

L'Encadrement comprend l'intérêt de faire évoluer les structures de la SNCF. Il doit relayer le message, mais comment y parvenir lorsqu'il est tenu à l'écart et ne sent plus impliqué? Comment peut-il expliquer la stratégie de l'entreprise alors que parfois même le sens lui échappe ?

L'évaluation a pris une place importante, tant pour les collaborateurs que pour nous managers. L'évaluation d'un agent de l'Encadrement doit se faire sur l'historique et les expériences permettant au notateur d'avoir une vision globale du parcours et un résumé des appréciations, et pas seulement sur l'impression donnée par le dernier notateur. C'est pourquoi, La CFDT revendique une transparence totale et une réelle prise en compte des commentaires portés.

Avec la dissimulation du travail réel engendrée par les critères des entretiens professionnels, des évaluations quantitatives et non qualitatives, et le manque de considération des compétences à leur juste valeur, il est indispensable d'élargir l'évaluation et de sortir de la seule part individualisée. Une meilleure prise en compte de la performance du et dans le collectif est une nécessité.

La CFDT réclame le retour à un véritable parcours professionnel permettant une perspective de carrière motivante, enrichissante et qualifiante, moteur de l'ensemble du corps social cheminots.

LA RÉMUNÉRATION DES CARRIÈRES :

LE POUVOIR D'ACHAT EN BERNE

La revalorisation des rémunérations est un sujet important ! Au vu du désespoir de certaines catégories de personnels sur leurs perspectives de rémunération, la CFDT réclame une remise à plat de la grille de rémunération qui est à bout de souffle. L'Encadrement doit avoir un véritable « paquet » de reconnaissance, avec un traitement à la hauteur des responsabilités exercées.

LES RESPONSABILITÉS

DE L'ENCADREMENT :

DES SPÉCIFICITÉS À PARTAGER

La CFDT réclame que les encadrants aient un vrai pouvoir sur les missions confiées. La responsabilité de l'Encadrement sur ces missions n'est crédible que si les conditions d'exercice des

cadres sont réunies, ce qui inclut, à niveau égal, l'économique, le social et l'environnemental. Dans ce contexte, l'Encadrement doit bénéficier d'un droit d'alerte sans être confronté au risque de voir sa responsabilité engagée.

C'est pourquoi, la CFDT revendique également une vraie reconnaissance législative de la protection du lanceur d'alerte professionnelle. Exercer son droit d'alerte est un acte responsable et responsable. Enfin, afin de répondre aux exigences précises de traitement et mettre fin aux démarches unilatérales d'entreprise organisant la délation, la CFDT demande de véritables négociations.

EGALITE HOMMES - FEMMES :

UN CHANTIER À CONFORTER

Afin d'assurer l'homogénéité dans les déroulements de carrières, la CFDT exige l'égalité hommes - femmes dans l'Encadrement. Les contraintes spécifiques des femmes ne doivent pas nuire à leur évolution. En réponse aux nombreuses sollicitations face aux discriminations, la SNCF a d'ailleurs mis en place le réseau « Femme Cadre ». Ainsi, les femmes percent dans l'entreprise et exercent leur talent au plus haut niveau. Cependant, il est également indispensable d'inclure les hommes dans la politique d'égalité professionnelle afin d'éviter toute confusion entre action nécessaire et discrimination positive.

Alors que le contexte économique change, certains veulent enfermer les cheminots de l'Encadrement dans des schémas qui appartiennent au passé. Or, une évolution est possible grâce à l'action de la CFDT. Son positionnement, sa conception d'un dialogue social moderne et constructif, sa sécurisation des parcours sont aujourd'hui indispensables aux cheminots de l'Encadrement. Des avancées ont déjà été obtenues. D'autres, concernant la qualité de vie au travail, sont en cours de négociation.

Nous ne nous contenterons pas d'outils qui ont pour seule ambition l'amélioration de la productivité au détriment de la qualité du contrat social !

Partagez vos ambitions avec nous, et « vitaminons le social » ensemble ! Le 20 mars 2014 « passez à l'orange » pour que l'Encadrement ait toute sa place dans le service public du ferroviaire à la Française. ●●

© SNCF



QUATRE OBJECTIFS

➔ **LA STABILISATION** du nombre de kilomètres de ralentissements qui pénalisent les trafics voyageurs et Fret, alors qu'aujourd'hui il est en augmentation. ●●

➔ **LA MODERNISATION** du réseau à forte densité de l'Île-de-France au travers d'une convention de partenariat signée en juillet 2009 entre le Syndicat des Transports d'Île-de-France et RFF. ●●

➔ **LA RÉALISATION** d'une partie des travaux de renouvellement sous le régime de la fermeture de ligne. ●●

➔ **L'ENGAGEMENT** des travaux sur le réseau secondaire en fonction des projets des Régions dans leurs missions d'Autorités Organisatrices des Transports (AOT), en général cofinancés avec l'Etat et RFF (ce qui est le cas des plans - rails Midi-Pyrénées, Auvergne et Limousin). ●●

Grâce à la publication, en 2005, du rapport Rivier (Ecole Polytechnique de Lausanne), il est avéré que le Réseau Ferré Français souffre, depuis plusieurs décennies, d'un retard de rénovation et de modernisation. ➤ **André FERMIS**

Enjeux stratégiques pour l'avenir de SNCF Infra

La CFDT Cheminots partage ce constat mais émet des doutes sur la capacité de production de l'Infra à assurer ce travail sereinement.

Le retard accumulé a accentué la détérioration du réseau. Lorsque la SNCF avait seule la charge de la maintenance, elle assurait un niveau de Renouvellement Voie Ballast (RVB) de l'ordre de 1000 km par an environ, seuil minimal pour maintenir la pérennité du réseau.

Il devient très urgent d'engager un plan majeur de remplacement des installations vétustes, étant donné l'inefficacité et l'insuffisance du plan de rénovation qui avait été décidé par l'Etat pour y remédier. D'autres investissements seront également nécessaires dans les 15 prochaines années, et ce n'est pas VIGIRAIL qui pourra y remédier seul ! En raison de la vétusté du réseau, les dépenses annuelles d'entretien mobilisaient jusqu'à présent 2/3 du budget total de la maintenance. Une situation complètement opposée à celle des réseaux européens voisins comme la Suisse et l'Allemagne. Selon les experts, il faut mettre deux euros dans la régénération et un euro dans la maintenance. RFF souhaite améliorer la performance réseau dans la durée. 80% des 15 000 trains quotidiens de voyageurs et de Fret se concentrent sur un tiers du réseau et 10% seulement sur sa moitié. 5 000 km de lignes sont aujourd'hui sans trafic.

La CFDT Cheminots valide cette stratégie car il est indispensable d'avoir une vision pluriannuelle du réseau ferré

national. RFF compte bien généraliser le cadencement lancé en Rhône-Alpes en 2007 à titre expérimental, de manière à générer des recettes supplémentaires et atteindre l'équilibre économique absent aujourd'hui. Sur les lignes mixtes fret et voyageurs rénovées (les plus nombreuses du RFN hors LGV), il s'agira de faire circuler davantage de trains de proximité.

COÛTS D'ENTRETIEN DU RÉSEAU

60 000 € / KM

DE VOIE COÛTE, EN MOYENNE, L'ENTRETIEN D'UNE LIGNE EN FIN DE VIE (85 000 EUROS POUR UN KM D'AUTOROUTE)

15 MILLIONS €

LA CRÉATION D'UN KILOMÈTRE DE VOIE NEUVE (8 MILLIONS D'EUROS POUR UNE AUTOROUTE)

1 MILLION €

LA RÉGÉNÉRATION D'UN MÊME KILOMÈTRE

Certains itinéraires sous-utilisés seront convertis en itinéraires alternatifs pour le Fret. Qu'ils soient voyageurs ou fret, les clients de RFF subissent les effets négatifs du vieillissement des infrastructures (l'équipement et exploitation). La répétition

des incidents en ligne et dans les gares, le manque de ponctualité, l'inconfort du voyage à peine compensé par l'arrivée massive de matériels roulants modernes, en sont les preuves quotidiennes.

Pour la CFDT Cheminots, RFF (de demain SNCF Réseau) se prend à sa propre logique : le niveau de productivité demandé à SNCF Infra a une incidence sur les performances du RFN et donc sur les entreprises ferroviaires dont la SNCF, entreprise historique.

RFF estime que les dysfonctionnements dans l'exploitation devraient s'estomper avec le programme de déploiement des 16 Centres de Commande Centralisée du Réseau (CCR). Ceux-ci sont appelés à commander d'ici 2030, grâce à une interface informatique, des postes d'aiguillages modernes remplaçant progressivement les quelques 1 500 anciens postes de différentes technologies répartis sur 14 000 km de voies. Mais dans 15 à 20 ans, compte tenu du rythme de l'évolution technologique qu'en sera-t-il de ces CCR ultra modernes aujourd'hui ? La prudence est de mise, au regard de ce rythme effréné. Ainsi, la CFDT Cheminots est dubitative. En effet, la technologie avançant à pas de géant, celle des PAI actuels, basés sur une interface Mistral, friserait l'obsolescence dans les années 2020. Ne risque-t-on pas alors de connaître la même situation qu'aujourd'hui avec des postes d'ancienne génération dont on peine à réaliser la maintenance du fait du départ en retraite d'agents !? ●●

MEILLEURES CONDITIONS DE TRAVAIL



Le visage de la SNCF risque d'être profondément modifié dans les semaines à venir. Sur fond de réforme ferroviaire imposée par l'Europe, c'est une page de 75 ans d'histoire qui se tourne. **Eric DHENIN & Ali BENHADJBA**

Vers une révision du Contrat

Contrat social, pouvoir d'achat, Prévoyance et mutuelle santé, Activités sociales, restauration : les cheminots aspirent à un profond changement en 2014. Pourquoi ? La CFDT va tenter d'y répondre en vous dressant un état des lieux du contrat social actuel à la SNCF. Chaque salarié de l'EPIC s'est naturellement interrogé, au moment de re-

joindre la SNCF, sur la qualité du contrat social dont il allait bénéficier en contrepartie du travail qu'il aurait à fournir. Depuis des décennies, la volonté de la SNCF a été d'appauvrir le contenu du contrat social. Aujourd'hui, l'attractivité de l'entreprise n'est plus garantie. La preuve en est les difficultés de recrutement que la SNCF rencontre, notamment en Île de France. ●●

➤ PRÉVOYANCE ET MUTUELLE SANTÉ

UN RETARD INDÉNIABLE.

➤ **CONTRAIREMENT À LA PLUPART DES GROUPES** qui ont intégré dans leur politique sociale une dimension prévoyance et santé en proposant une complémentaire prise en charge par l'employeur, la SNCF ne propose pas encore de projet pour les cheminots du cadre permanent. Face à l'augmentation du coût des frais de santé, l'équité de traitement des salariés n'est pas respectée, la SNCF ne mettant rien en œuvre pour les 140 000 cheminots au cadre permanent. Il en est autrement pour les contractuels qui, grâce à l'action de la CFDT, bénéficient d'une prévoyance santé depuis le 1^{er} janvier 2014. ●●

➤ ACTIVITÉS SOCIALES

UN SYSTÈME SCLÉROSÉ.

➤ **LES ACTIVITÉS SOCIALES CONSTITUENT** un salaire différé pour les cheminots. La politique des œuvres sociales n'arrive plus à remplir son rôle. Combien de cheminots ne s'inscrivent pas aux activités de leur CER en raison du peu de variété ? Combien de cheminots n'en profitent pas et subissent une perte de pouvoir d'achat ? Constatez donc que cette perte est due à un système peu inventif qui ne se renouvelle pas, et à une gestion dogmatique de la politique des œuvres sociales. ●●



© CFDT CHEMINOTS

LOGEMENT

DES INADAPTATIONS À LA RÉALITÉ.

SOUS COUVERT DE PSEUDO AVANTAGE À LA MOBILITÉ,

face à la force de destruction des restructurations, les cheminots se retrouvent obligés de se loger de plus en plus loin de leur lieu de travail. Or, cette difficulté est loin d'être compensée par une politique du logement à la hauteur des enjeux des besoins de déplacement des français. Cette politique nous impose de plus en plus des logements mal situés, au prix du marché et en complet décalage avec la réalité du pouvoir d'achat des cheminots. Une préoccupation qui fait l'objet de toute l'attention de la CFDT. Les jeunes sont particulièrement touchés par cette politique, et le nombre de départs au cours de la période de commissionnement a augmenté de plus de 50 % depuis 2010. Comble de cette situation, la SNCF ne cache même plus le manque de candidat dans certaines de ses sessions de recrutement ! ●●

RESTAURATION



AVEC DES PLAGES D'ACCUEIL MAL ADAPTÉES

à l'activité en horaires décalés, un manque de souplesse, mais surtout, une gestion largement déficitaire financée sur le budget des œuvres sociales des CE au détriment d'autres activités, la SNCF est bien loin de remplir son rôle dans ce domaine. Alors, doit-on se contenter que la moitié des budgets des CER ne profite qu'à seulement 3%

des cheminots ? Doit-on accepter un système de restauration excluant la majorité des agents ? Bien évidemment, la réponse est non ! À la CFDT Cheminots, nous estimons que les thèmes repris ci-dessus ne sont qu'une infime partie de cette problématique d'abaissement de la valeur du lien social qui lie les agents à la SNCF. Pénibilité, formation, compétences, conditions de travail, égalité, mixité, prise en compte des contraintes familiales, activités sociales, chèques vacances... De nombreux sujets d'entreprise ou concernant les activités sociales sont matière à révision afin d'aboutir, dès demain, à des améliorations pour tous les salariés.

3%

TEL EST LE TAUX BIEN BAS DE CHEMINOTS QUI ONT LA CHANCE DE PROFITER DU SYSTÈME DE RESTAURATION À LA SNCF.

La CFDT Cheminots entend bien obtenir des avancées sur ces terrains et ainsi « vitaminer » le lien social à la SNCF. ●●

des cheminots ? Doit-on accepter un système de restauration excluant la majorité des agents ? Bien évidemment, la réponse est non ! À la CFDT Cheminots, nous estimons que les thèmes repris ci-dessus ne sont qu'une infime partie de cette problématique d'abaissement de la valeur du lien social qui lie les agents à la SNCF. Pénibi-

LE 20 MARS 2014, REJOIGNEZ LA COLLECTIVITÉ D'IDÉES DE PROGRÈS PORTÉE PAR LA CFDT, ET ENSEMBLE :
**VITAMINONS LE CONTRAT SOCIAL !
VITAMINONS LA PROTECTION SOCIALE !
VITAMINONS LES ACTIVITÉS SOCIALES !**

t Social

POUVOIR D'ACHAT

LES DÉGÂTS D'UNE GRILLE À BOUT DE SOUFFLE.

MISE EN PLACE EN 1992, cette grille est aujourd'hui complètement obsolète. Elle génère en masse des blocages inacceptables de fin de grille, ce qui est notamment le cas des agents de la qualification D. Malgré la nécessité d'une refonte salvatrice, elle a seulement fait l'objet de rafistolages (complément salarial des agents à délai de séjour long en position terminale). La mesure de la performance par la seule productivité économique a touché les cheminots jusque dans leur perspective d'évolution dans la grille. À coup d'injonctions changeantes (lettre de Nogué) et de baisse sans fondement des contingents, nombreux sont ceux qui ne verront jamais à moyen ou long terme une évolution positive de leur situation salariale, en dépit d'un investissement quotidien toujours plus important. ●●



➔ À NE PAS RATER : PROCHAIN N° DU CHEMINOT DE FRANCE

mi-février ➔ édition spéciale dédiée
aux propositions de la CFDT Cheminots

➔ www.cfdtcheminots.org

Découvrez toute l'actualité des CHEMINOTS

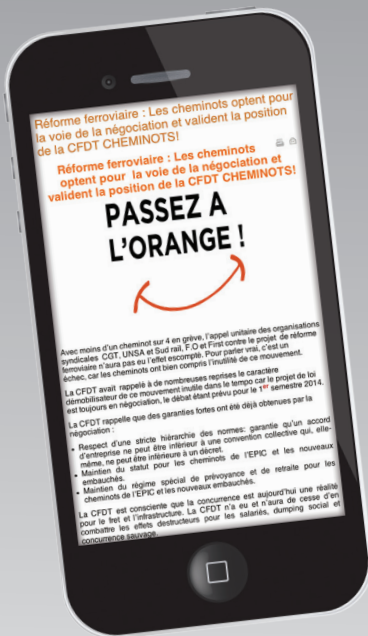
➔ SUIVEZ-NOUS ÉGALEMENT SUR



CFDT-Cheminots-Officiel



twitter@cfdtcheminots



Cfdt: FGTE
CHEMINOTS

ELECTIONS CE-DP

Cfdt:

2014
PASSEZ A
L'ORANGE!

Vitaminons
le social!