

N° 37 ◉ JANVIER-MARS 2014

le cheminot Cfdt: de France

Magazine de l'Union Fédérale des Cheminots
et Activités Complémentaires

➤ DOSSIER SPÉCIAL RÉSULTATS ÉLECTIONS

14,70 %

**LE NOUVEL
ÉLAN DE LA CFDT**



EDITORIAL

DIDIER AUBERT, SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DE LA CFDT CHEMINOTS

MERCI !

14,70 %

LES POSITIONS CFDT CONFORTÉES

UN DIALOGUE SOCIAL À CONCRÉTISER

Avec une progression de près d'un point, la CFDT continue son redressement. Dans le cadre d'une campagne électorale très rude, d'une crise économique qui s'éternise, sur fond de réforme du ferroviaire où le populisme et la démagogie ont représenté l'essentiel du discours, la CFDT a pu, avec ses militants, porter des valeurs et des positions différentes. Cette progression, la CFDT vous la doit aussi, vous, les adhérents toujours plus nombreux. Soyez remerciés d'avoir validé et défendu nos valeurs, en prenant place sur nos listes, et en votant pour nos candidats.

Au-delà de cette campagne électorale, la CFDT continuera à travailler sur cette réforme qui inquiète les cheminots, et qui est pourtant indispensable pour consolider la position du transport ferroviaire et de son groupe public dans notre pays. Les libéraux, qu'ils soient à Bruxelles ou à Paris, n'ont pas baissé les armes, même si une inflexion des dispositions du IV^{ème} paquet ferroviaire a été validée par les parlementaires Européens à Strasbourg. Le dogme de la concurrence libre et non faussée reste d'actualité, et le service public à la française doit continuer plus que jamais à prouver son efficacité.

Avec son agenda social, la CFDT a interpellé la direction de la SNCF pour apporter aux cheminots du concret dans leur vie de tous les jours. La signature par la CFDT d'un accord Qualité de Vie au Travail, allait dans ce sens. D'autres ont décidé que ces sujets n'étaient pas la priorité des cheminots... La CFDT continuera à labourer le terrain pour convaincre du bien-fondé de ses revendications.

D'autres épreuves nous attendent. Je ne doute pas que la CFDT, avec ses militants et ses adhérents, saura relever les défis et ainsi agir pour l'intérêt général et les cheminots. ●●

PAR CES BONS RÉSULTATS,
LE DIALOGUE SOCIAL
S'EN TROUVERA
RENFORCÉ, MÊME SI DANS
L'ENTREPRISE LE CHEMIN
EST ENCORE LONG
POUR PASSER
DE LA VOLONTÉ
AUX ACTES.

3 DOSSIER SPÉCIAL
➔ Résultats élections SNCF

7 ENQUÊTE
➔ Burn-out, un mal du travail moderne

8 CONTRACTUELS
➔ Revendications pour les cheminots du futur Groupe Public Ferroviaire

9 AGENDA SOCIAL
➔ Les préoccupations quotidiennes des cheminots

10 QTV
➔ Accord Qualité du Travail et de Vie au Travail

11 DÉCISIONS DE JUSTICE
➔ Défenseur CFDT

12 EX-APPRENTIS SNCF
➔ Nous maintenons la pression

13 IVÈME PAQUET FERROVIAIRE EUROPÉEN
➔ Feu orange pour la libéralisation ?

15 THALYS
➔ Une stratégie d'externalisation dans un modèle de moins en moins intégré !



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

LE CHEMINOT DE FRANCE
Janvier-mars 2014
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 BENHADJRA

Ont collaboré à ce numéro
Linda CHIKHI,
Phillipe BEAUMONT,
André FERMIS,
Rémi AUFRÈRE,
Louis TRUFFAUT,
Phillipe MARSAULT

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



Pour nous joindre
par courrier électronique,
composez l'adresse de type
prenom.nom@cfdtcheminots.org

Les élections professionnelles à la SNCF ont rendu leur verdict, les salariés ont exprimé encore plus massivement leur soutien à la démarche CFDT et à son pacte pour les cheminots, avec ses 10 propositions pour changer leur quotidien. ✂ **Christophe DARD & Ali BENHADJBA**

ÉLECTIONS SNCF

LE NOUVEL ÉLAN DE LA CFDT



La CFDT, forte de son résultat obtenu avec 14,70 % des suffrages, renforce sa représentativité à la SNCF mais aussi dans la branche ferroviaire.

Cela confirme aujourd'hui que les cheminots ont envie d'avoir une CFDT plus forte à leurs côtés, dans le paysage syndical SNCF, où le parler vrai n'est plus l'expression majoritaire.

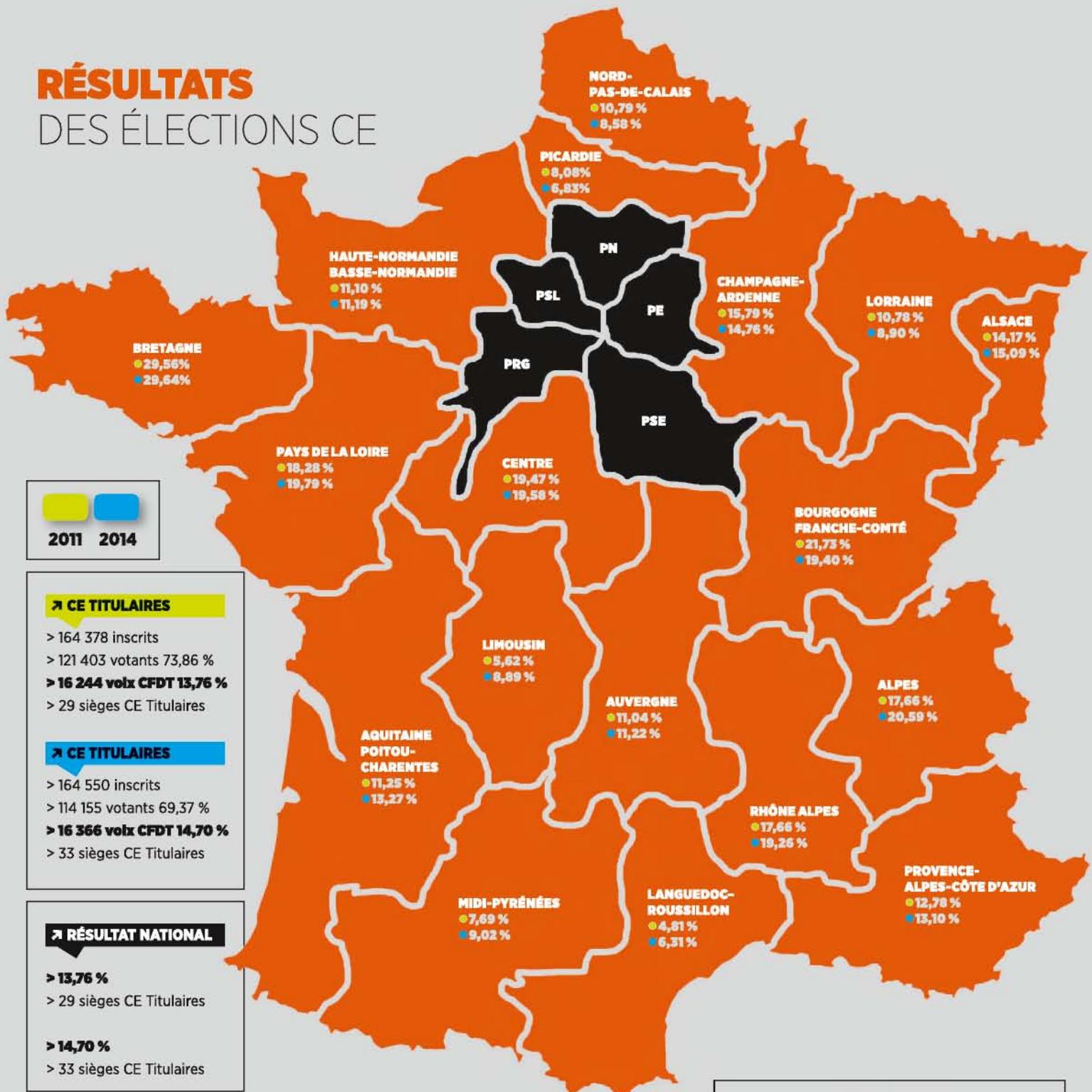
À l'issue de ces élections professionnelles, force est de constater que les cheminots ont sanctionné les O.S adeptes du refus institutionnel et que ce nouvel élan donné à la CFDT Cheminots est annonciateur de la fin de cette politique syndicale, mélange d'inertie et du repli sur soi.

Les cheminots ont tranché par les urnes pour que le syndicalisme de proposition porté par la CFDT soit encore mieux représenté.

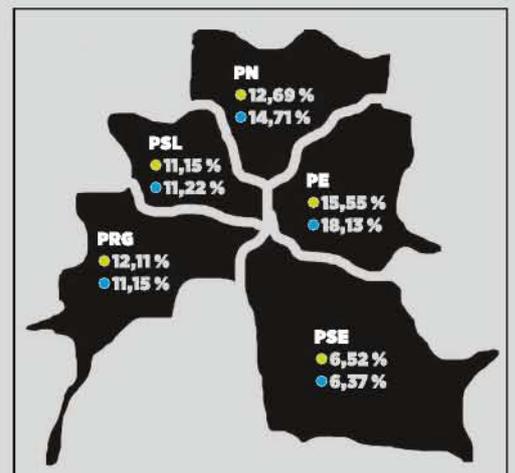
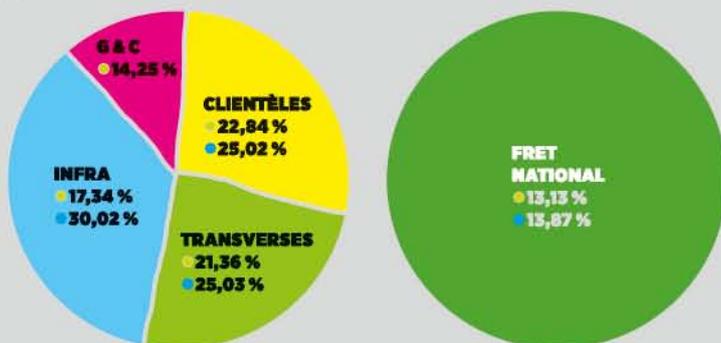
LE PACTE DE LA CFDT CHEMINOTS, VECTEUR DE L'AMÉLIORATION DU QUOTIDIEN POUR LES CHEMINOTS !

Avec son Pacte pour les cheminots et ses 10 propositions concrètes, la CFDT marque un renouveau des méthodes syndicales. Ce pacte coécrit avec les militants, adhérents et salariés, permet de remettre le cheminot au cœur des débats. Il constitue d'ores et déjà aux yeux des équipes CFDT une feuille de route : partout où nous serons en capacité de fédérer autour de nos valeurs, nous mettrons en application ces 10 propositions pour changer concrètement le quotidien des cheminots. C'est l'engagement que nous donnons aujourd'hui aux cheminots. Pour cela, nous rendrons compte aux cheminots du « suivi de nos propositions », afin qu'ils puissent mesurer concrètement l'évolution de leur mise en œuvre.

RÉSULTATS DES ÉLECTIONS CE



➤ DIRECTIONS CENTRALES



✚ D'autres organisations syndicales dans certaines régions ont soutenu nos propositions dans les derniers jours de la campagne électorale, notamment pour les chèques déjeuners et les chèques vacances. Nous ne manquerons pas de suivre très attentivement la réalité de leurs actes et vous informerons de leurs votes dans les instances des C.E où nous serons représentatifs.

LES CHEMINOTS DOIVENT SE RÉAPPROPRIER LEURS C.E, GRÂCE AUX ÉTATS GÉNÉRAUX DES CE DE LA CFDT

Partout où la CFDT sera en mesure de le faire, elle mettra en place les états généraux des C.E. Ces moments d'échanges seront consacrés à remettre

les attentes des cheminots au cœur des débats des C.E, car cela fait maintenant trop longtemps que les nouvelles aspirations des cheminots ne sont pas prises en compte. La CFDT Cheminots souhaite une approche globale des activités sociales et estime qu'il est temps d'évoluer !

Là où cela sera possible, nous organiserons des actions de démocratie participative en interrogeant les cheminots, en les invitant à venir débattre des orientations des C.E en matière de politique des œuvres sociales et culturelles, de transparence sur les bénéficiaires des prestations du C.E, des outils d'information des activités des C.E, etc.

Avec ces propositions, la CFDT démontre le renouvellement des pratiques syndicales en plaçant le cheminot au cœur de son projet. ●●

➔ EN CHIFFRES

MIEUX COMPRENDRE LES ENJEUX DE LA REPRÉSENTATIVITÉ AUX ÉLECTIONS C.E / DP 2014

14,7 %

LA CFDT AUGMENTE SA REPRÉSENTATIVITÉ AU SEIN DE LA SNCF ET DONC DE LA BRANCHE FERROVIAIRE. DEPUIS 2004, ELLE PROGRESSE À CHAQUE ÉLECTION PROFESSIONNELLE.

1,7

POINTS DE BAISSÉ POUR LA CGT.

2

EST LA PLACE CONFORTÉE PAR L'UNSA, MALGRÉ SON ABSENCE DE POSITIONNEMENT CLAIR SUR LA RÉFORME DU FERROVIAIRE

0,39

POINTS DE BAISSÉ POUR SUD-RAIL

3

FO RATE POUR LA TROISIÈME FOIS CONSÉCUTIVE LA REPRÉSENTATIVITÉ FIXÉE À 10 %, MALGRÉ SES ALLIANCES AVEC FIRST ET CFE-CGC.

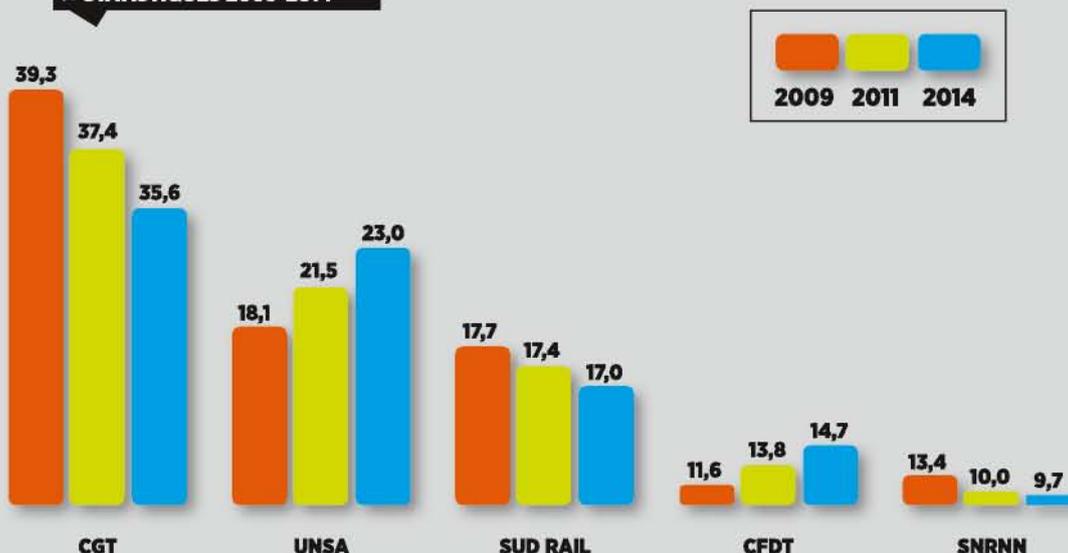
* à noter que le taux de participation à ces élections a diminué de près de 4,47 points

➔ STATISTIQUES 2009-2014

ÉVOLUTION DES RESULTATS DEPUIS 2009

ORGANISATIONS SYNDICALES REPRÉSENTATIVES (SCRUTIN CE)	POURCENTAGE DES VOIX AUX ÉLECTIONS		
	2009	2011	2014
CGT	39,29 %	37,37 %	35,64 %
UNSA	18,06 %	21,46 %	22,98 %
SUD RAIL	17,68 %	17,38 %	16,99 %
CFDT	11,59 %	13,76 %	14,70 %
SYNDICATS NON REPRÉSENTATIFS AU NIVEAU NATIONAL	13,38 %	10,03 %	9,69 %

➔ STATISTIQUES 2009-2014



RAPPEL



LE PACTE DE LA CFDT POUR LES CHEMINOTS EN 10 POINTS

- 1. DES CHÈQUES DÉJEUNER**, d'une valeur faciale de 9 euros (5,33 euros à la charge de l'entreprise et 3,67 euros à la charge du cheminot), pour une restauration accessible à tous les cheminots
- 2. UNE COMPLÉMENTAIRE SANTÉ** pour les cheminots du CP avec une prise en charge minimum à 60 % par l'entreprise
- 3. LA NÉGOCIATION** d'une nouvelle grille de salaires
- 4. ÉTATS GÉNÉRAUX DES CE**, pour une meilleure prise en compte des aspirations des cheminots sur les activités sociales des C.E
- 5. DES CHÈQUES VACANCES** partout, pour tous les cheminots
- 6. DES VACANCES** pour tous avec une offre de séjours à la carte
- 7. DES CE** ouverts et dynamiques avec des activités qui nous ressemblent
- 8. UNE POLITIQUE LOGEMENT** à la hauteur des attentes des cheminots
- 9. UN CADRE SOCIAL** de haut niveau pour tous les cheminots
- 10. UN ACCORD** d'intéressement

LA CFDT ET L'APRÈS ÉLECTION À LA SNCF

UNE NOUVELLE DYNAMIQUE EN MARCHÉ



Fort de cette confiance accordée, la CFDT Cheminots a décidé d'aller à la rencontre des cheminots.

Dans les prochains jours, des sympathisants et militants CFDT sillonneront les établissements SNCF pour interroger et débattre avec les cheminots de leur avenir.

IL FAUT DIRE

QUE LES SUJETS NE MANQUENT PAS :

Réforme du ferroviaire, politique de restauration et chèques déjeuner, chèques vacances, intéressement, refonte de la grille des salaires.

Cette campagne sera un moment d'écoute et d'échange privilégiés avec les cheminots. ●●

AUTRES ÉLÉMENTS

LES FAITS MARQUANTS

1. LE BON RÉSULTAT DE LA CFDT À GARES ET CONNEXIONS

Nouveau C.E, et représentativité pour la CFDT avec ses 14,25 %. La CFDT s'affirme comme la deuxième force syndicale chez les cadres (+ 3,67 points) dans le C.E de Gares et Connexions.

2. UNE NOUVELLE DYNAMIQUE POUR L'ENCADREMENT SNCF

La CFDT s'affirme également comme la deuxième force syndicale chez les cadres. Elle progresse le plus fortement

dans le collège cadre (+ 2,28 points en C.E titulaires).



3. LES C.E OÙ LA CFDT ENREGISTRE LA PLUS FORTE PROGRESSION

La plus forte progression de la CFDT revient au CEGI avec + 12,55 points, suivi des directions Transverses avec 3,67 points, puis de la région Alpes avec + 3,53 points, et enfin de la région de Limoges avec + 3,07 points. ●●



Burn-out, ou comment exprimer la souffrance extrême dans certaines situations professionnelles. Un terme sur toutes les lèvres dès qu'apparaissent des situations de tension. ✎ Louis TRUFFAUT

BURN-OUT

UN MAL DU TRAVAIL MODERNE !

Véritabile hantise des DRH car il représente une étiquette mise parfois de façon abusive par tous ceux qui s'expriment sur les conditions de travail. Les cadres sont particulièrement concernés, même s'ils ne sont pas les seuls. Les enquêtes CFDT estiment que près d'un cadre sur dix serait en situation de burn-out. Ils ne sont pas les seuls, les études récentes prouvent que les agents de maîtrise sont touchés dans les mêmes proportions.

Si les médecins du travail savent décrire les signaux pathologiques d'alarme, les collègues de travail en proximité ont également un rôle à jouer. Ils perçoivent les dérives qui peuvent conduire au burn-out : charge de travail excessive, injonctions paradoxales, reporting, conflits d'éthique et de loyauté, fragmentation du travail qui conduisent celui qui veut bien faire son travail, à en faire toujours plus. Ce sont alors de longues journées de travail qui mettent en péril les équilibres personnels.

Or, les temps d'évaluation du travail ne permettent pas de laisser s'exprimer ces conditions de travail et les tensions qu'elles engendrent. La gestion virtuelle à distance l'emporte sur les signaux réels qui viennent du terrain. Les temps de debriefing collectifs et individuels sur le travail sont quasi inexistantes. Où parle-t-on de l'organisation du travail, des ajustements qu'il faut faire au quotidien pour répondre à l'attente de la hiérarchie ? Si question il y a, elle se pose

souvent à propos d'un individu et dans le registre limité du stress, de la violence et de la souffrance. Cela ne suffit pas pour combattre les causes du burn-out !

DÉBATTRE DE L'ORGANISATION DU TRAVAIL, C'EST CONCEVOIR LE TRAVAIL DANS SON ENSEMBLE

Pour l'Union des Cheminots de l'Encadrement, l'urgence est de reconnaître en amont les organisations du travail susceptibles de l'engendrer. Débattre de l'organisation du travail, c'est concevoir le travail dans son ensemble : un lieu quotidien de confrontations qui peuvent être fécondes sous réserve qu'elles soient abordées dans les trois dimensions du travail : individuelle, celle de groupe et celle de l'organisation. Les canaux habituels où sont exprimés les problèmes (managers de proximité, médecins du travail, délégués syndicaux) sont nécessaires, mais ne sont pas suffisants pour permettre cette vision sur le travail.

À la SNCF, l'accord sur la Qualité du Travail et de la Vie au travail (QTVT) signé par la CFDT, traitait dans l'engagement n°6 de l'organisation du travail, de la discussion sur le travail, de l'encadrement des contraintes temporelles et de l'usage des technologies de communication. Malheureusement certains n'ont pas voulu, « s'engager pour chacun et agir pour tous ». Deux organisations syndicales représentatives sur quatre s'y sont opposées, rendant inapplicable l'accord QTVT en le dénonçant... ●●

LE BURN-OUT POSE AINSI LA QUESTION DES LIEUX DE DIALOGUE PROFESSIONNEL : MISE À PLAT DE LA RÉALITÉ DU TRAVAIL, ARRANGEMENTS QUOTIDIENS, LOGIQUES INDIVIDUELLES, CROISEMENT DES COMPÉTENCES, ET AINSI DE SUITE. PARALLÈLEMENT, IL FAUT RENDRE POSSIBLE UNE ALERTE PRO DANS LES CAS LES PLUS GRAVES.



CONDITIONS SOCIALES ET D'EMPLOI

LA CFDT AVANCE SES REVENDICATIONS POUR LES CHEMINOTS DU FUTUR GROUPE PUBLIC FERROVIAIRE

L'ensemble des acteurs, qu'ils soient politiques, économiques ou sociaux ont convenu qu'une réforme du système ferroviaire était indispensable. Pendant que certains vocifèrent et se figent, la CFDT travaille et propose.

 **Philippe MARSAULT**

Un des volets porte sur la question sociale. La création du futur Groupe Public Ferroviaire (GPF) est juridiquement et socialement plus compliquée à conduire qu'une « simple fusion » de deux entités juridiquement distinctes.

Le futur groupe public ferroviaire devrait être constitué de trois établissements publics distincts :

- **UN EPIC DE TÊTE NOMMÉ SNCF**
- **SNCF RÉSEAU, ISSU JURIDIQUEMENT DE L'ACTUEL RFF**
- **SNCF MOBILITÉS, ISSU JURIDIQUEMENT DE L'ACTUELLE SNCF**

L'organisation sociale du futur GPF s'inscrit dans cette base juridique complexe. Les conditions sociales des salariés contractuels du futur groupe public ferroviaire seront à négocier en regard de cette complexité originelle.

Dès le début des échanges organisés par le gouvernement, la CFDT a revendiqué un cadre social de haut niveau.

L'objectif de la CFDT est de construire les conditions sociales et d'emploi des salariés contractuels de la SNCF et de RFF en comparant les droits actuels au sein des deux entreprises. Des réunions

sont engagées pour étudier leurs droits. De prime abord, les acquis des agents de RFF intéressent plus les cheminots de la SNCF que l'inverse !

De là à en tirer la conclusion que dans les entreprises où la CFDT est majoritaire, les salariés ont de meilleures conditions sociales et d'emploi, il n'y a qu'un pas que nous franchissons aisément.

POUR RAPPEL,
LA CFDT EST L'ORGANISATION
SYNDICALE MAJORITAIRE
À RFF AVEC
52 % DES VOIX !

CINQ CHANTIERS ONT ÉTÉ OUVERTS :

- **ATELIER N° 1** : Contrat de travail (entrée et sortie du contrat- congés- clauses particulières-rémunérations) ;
- **ATELIER N°2** : Protection sociale (santé et prévoyance complémentaire - retraite complémentaire - assurance chômage - aides aux salariés) ;
- **ATELIER N°3** : éléments annexes du contrat et de la rémunération (variable collectif -

épargne salariale - compte épargne temps - autres éléments) ;

- ➔ **ATELIER N°4** : droit syndical et évolution des accords collectifs (règles collectives - différents accords sur l'emploi) ;
- ➔ **ATELIER N°5** : classification et carrière, cet atelier a été obtenu par la CFDT qui le considérait indispensable.

Ces ateliers de travail « techniques » ont pour but la préparation des Tables Rondes de négociation du second trimestre 2014. Ces ateliers permettent de comprendre, d'échanger et d'analyser.

L'objectif de la CFDT Cheminots est de construire le « cadre social de haut niveau » qu'elle seule revendique !

La CFDT s'engagera dans cette négociation après ce gros travail d'évaluation et de préparation.

Ses propositions sont le fruit d'une réflexion construite avec les différents acteurs CFDT (CFDT cheminots, CFDT RFF, FGTE-CFDT, FGAAC-CFDT et CFDT Autres Entreprises Ferroviaires) pour mettre fin au dumping social qui fait des ravages aujourd'hui, chez les salariés de la branche ferroviaire. ●●

L'AGENDA SOCIAL CFDT PORTE LES PRÉOCCUPATIONS QUOTIDIENNES DES CHEMINOTS

À l'heure où le scrutin se termine et que d'autres organisations syndicales vont ranger leurs promesses de campagne jusqu'aux prochaines élections (chèques déjeuner, chèques vacances, etc...), la CFDT Cheminots fait preuve de constance et de pugnacité.

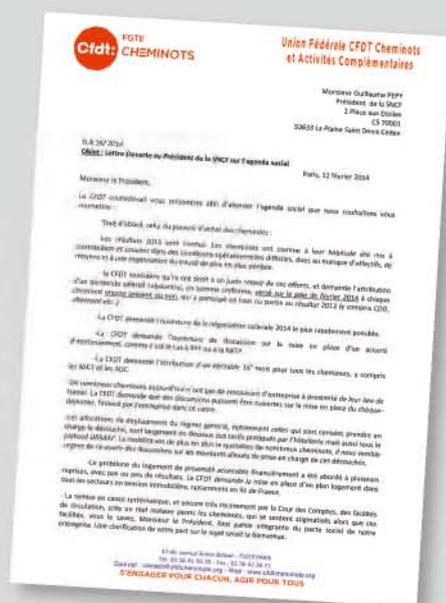
Elle a donc écrit au Président de la SNCF pour lui faire part des revendications des cheminots.

L'AGENDA SOCIAL, C'EST QUOI ?

C'est une plateforme de revendications urgentes portées par la CFDT cheminots à destination de tous les salariés de la SNCF. On y retrouve l'ensemble des préoccupations quotidiennes des cheminots sur leur avenir, leur rémunération, la défense de l'emploi, la politique de restauration, la couverture médicale etc...

L'AGENDA SOCIAL DE LA CFDT CHEMINOTS EN 11 POINTS, C'EST :

1. l'ouverture immédiate de la négociation salariale 2014,
2. l'engagement formel de la direction que la remise en cause des facilités de circulation des cheminots (actifs, pensionnés et ayants-droit) ne soit pas mise en œuvre,
3. l'attribution d'un véritable 13ème mois pour tous les cheminots (ADC et ASCT compris),
4. l'ouverture de discussions sur la mise place d'un accord d'intéressement,
5. la revalorisation des allocations de déplacement en se basant sur la réalité des prix,
6. l'ouverture de discussions permettant d'aboutir à la mise en place du chèque-déjeuner pour tous les cheminots ne pouvant fréquenter les restaurants d'entreprise,
7. un plan d'urgence logement permettant de loger les cheminots à des coûts abordables en IDF et sur toutes les régions où ils rencontrent des difficultés,
8. la généralisation d'une complémentaire santé pour tous les salariés du CP et leur famille,
9. la fin de la hiérarchisation de l'allocation familiale supplémentaire, son



LA CFDT DEMANDE ÉGALEMENT

- ➔ la sécurisation de l'emploi : pour la CFDT, le statut doit être sacralisé et l'emploi au statut priorisé ;
- ➔ l'amélioration des parcours professionnels ;
- ➔ l'égalité et la mixité, avec une véritable charte de la parentalité ;
- ➔ la signature d'un accord d'intéressement salarial ;
- ➔ un accord d'entreprise de haut niveau, addition des droits actuels des salariés des deux entreprises ;
- ➔ l'extension du cadre social de haut niveau ainsi obtenu à tous les salariés de la branche ferroviaire ;
- ➔ l'élargissement de la caisse de prévoyance et de retraite à l'ensemble des cheminots de la future branche du ferroviaire ;
- ➔ la mise en place des facilités de circulation à l'ensemble des agents du groupe ;
- ➔ la mise à niveau, au mieux disant, des mutuelles santé et leur élargissement aux cheminots du cadre permanent.
- ➔ une offre de restauration adaptée aux besoins des cheminots.

alignement sur le taux le plus haut et son extension aux contractuels annexe C,

10. la mise en place d'une concertation sur les modalités de départs volontaires prenant en compte la décote, la durée du travail, la cotisation, le taux de remplacement, la pénibilité vécue et l'éligibilité au dispositif,

11. des mesures pour l'emploi et l'embauche prioritaire des contractuels en CDD, alternants et autres emplois d'avenir au sein de l'entreprise.

SOUTENEZ L'AGENDA SOCIAL !

UNE PÉTITION EST EN LIGNE

- ➔ Vous pouvez signer et faire signer votre pétition en ligne, en scannant le QR code. La CFDT reviendra dans le prochain numéro de CDF pour vous tenir informés de l'évolution de ce dossier. ●●



L'accord sur la qualité du travail et de vie au travail a été négocié puis signé par la CFDT Cheminots. Cet accord ouvrait la possibilité, par la négociation, d'aborder la réalité du travail sous tous ses aspects, qu'il s'agisse de son organisation, de l'égalité professionnelle, de sa conciliation avec la vie personnelle.  **André FERMIS**

QTMT

ACCORD QUALITÉ DU TRAVAIL ET DE VIE AU TRAVAIL

Il devait permettre d'expérimenter de nouvelles modalités d'espace de discussion sur le travail, en lien avec une meilleure prise en compte du rôle de l'encadrement de proximité.

Cet accord s'inscrivait dans la double logique d'une amélioration concrète de la qualité de vie au travail des salariés et d'une simplification des modalités des obligations de négociier.

Cet accord faisait aussi du CHSCT (Comité d'Hygiène de Sécurité et des Conditions de Travail) le lieu privilégié pour la prévention des risques, la qualité du travail et la promotion de la santé au travail.

MALHEUREUSEMENT, CET ACCORD
NE S'APPLIQUERA PAS À LA SNCF,
CAR DÉNONCÉ PAR DEUX ORGANISATIONS
SYNDICALES (CGT ET SUD) ET SIGNÉ
D'UNE MAIN PAR LA TROISIÈME (UNSA)
AVEC UNE LETTRE DE RÉSERVE.
QUEL GÂCHIS !

Et pourtant, la CFDT Cheminots, consciente des enjeux, avait obtenu non pas un comité de suivi, comme nombre d'accords précédents, mais un véritable comité de pilotage donnant des leviers au dialogue social et responsabilisant les acteurs.

LA CFDT CHEMINOTS ET LA VISION DE LA QUALITÉ DU TRAVAIL ET DE VIE AU TRAVAIL :

À l'heure où les organisations du travail malheureusement de plus en plus fortement les salariés et remettent en question leur motivation, la qualité du travail et de vie au travail deviennent des enjeux centraux des débats. Mais alors que la CFDT défendait l'idée de qualité de vie au travail, cette notion a basculé au cours des négociations vers celle de qualité du travail, inquiétante dérive qui privilégie le travail plutôt que l'humain, au préjudice de l'intérêt des salariés comme de celui du collectif de travail et de l'entreprise tout entière.

POUR QUELLES RAISONS ?

Pour la CFDT Cheminots, cela ne garantit pas l'égalité professionnelle entre les hommes et les femmes. S'éloigner de la notion de qualité de travail et de vie au travail, c'est aussi s'éloigner de la préservation d'un équilibre entre vie professionnelle et vie personnelle. Aux yeux de la CFDT Cheminots mais aussi de la CFDT toute entière, l'égalité professionnelle, l'équilibre vie pro / vie perso, mais aussi le respect de la vie privée, sont des dimensions déterminantes dès lors que l'on cherche à mettre l'humain au centre des organisations de travail.

LA CFDT CHEMINOTS A TOUJOURS ENCOURAGÉ LA PRISE D'INITIATIVE ET L'AUTONOMIE DES SALARIÉS

Nous, CFDT Cheminots, pensons qu'il faut donner à chaque cheminot les moyens de maîtri-



➤ CPH DE PARIS, SECTION COMMERCE RG : FTI / 15517, NOTIFIÉ LE 6.12.2013 AUX PARTIES

LA SNCF, CONDAMNÉE À PAYER À UNE SALARIÉE CONTRACTUELLE PLUS DE 22 000 € AINSI QUE 1 000 € POUR FRAIS DE JUSTICE

ENSUITE, UNE SALARIÉE travaillant pour la Direction RH de la SNCF avait enchaîné sept contrats à durée déterminée, sept missions d'intérim et un contrat de professionnalisation, sur la période du 3 février 2003 au 25 février 2011, soit huit années pour ainsi dire sans interruption.

LA SNCF DANS SA DÉFENSE A JUGÉ BON DE SE JUSTIFIER EN DÉCLARANT À LA BARRE DU TRIBUNAL :

« Les contrats et missions temporaires ont été régulièrement conclus mais les aptitudes de la salariée n'ont pas été jugées suffisantes pour justifier une embauche pérenne »
La justice ne l'a pas entendu ainsi et a condamné la SNCF !

LE JUGE DÉPARTITEUR A JUSTIFIÉ SON JUGEMENT :

Conformément à l'article L 1244-1 du Code du travail, les dispositions de l'article L 1243-11 ne font pas obstacle à la conclusion de contrats à durée déterminée successifs avec le même salarié lorsque le contrat est conclu dans l'un des cas suivants :

- remplacement d'un salarié,
 - remplacement d'un salarié dont le contrat est suspendu.
- L'article L 1251-6 dispose qu'un contrat de mission ne peut être conclu que pour l'exécution d'une tâche précise et temporaire, et seulement dans les cas suivants :
- remplacement d'un salarié,
 - accroissement temporaire de l'activité de l'entreprise.

➤ TRIBUNAL DU CONTENTIEUX DE L'INCAPACITÉ (TCI)

LE 21 MARS, AVEC L'AIDE D'UN DÉFENSEUR AGRÉÉ CFDT, une adhérente passait devant le TCI de St BRIEUC dans le cadre d'un dossier CNAS (Caisse Nationale d'Action Syndicale Confédérale). Notre adhérente contestait le taux d'IPP (Incapacité Partielle Permanente) de 8 % que la Caisse de Prévoyance et de Retraite de la SNCF lui avait octroyé suite à un accident de trajet. Le tribunal, après avoir pris en compte l'ensemble des éléments du dossier, a décidé de donner satisfaction à la plaignante en revalorisant le taux d'IPP à 10 %. Il ne sera donc pas nécessaire d'engager des démarches pour obtenir une Reconnaissance de la Qualité de Travailleur Handicapé (RQTH) à la Maison Départementale de l'Autonomie (MDA) ou la

Conformément aux dispositions de l'article L 1251-5 du Code du travail, le contrat de mission, quelque soit son motif, ne peut avoir ni pour objet, ni pour effet de pourvoir durablement un emploi lié à l'activité normale et permanente de l'entreprise utilisatrice.

La salariée a toujours occupé les mêmes fonctions de secrétaire. La salariée voit donc son contrat requalifié avec un mois de salaire pour indemnité de requalification.

La rupture du contrat s'analyse en un licenciement, qui permet à la salariée de bénéficier de :

- deux mois de préavis avec congés payés,
- une indemnité de licenciement et dommages,
- des intérêts pour licenciement dépourvu de cause réelle et sérieuse.

AVEC POUR CONSÉQUENCE, UNE BELLE FACTURE DE PLUS DE 23 000 EUROS À PAYER PAR LA SNCF !

Et pan dans le bec ! comme le dirait un certain journal satirique ! Pour autant, et si la SNCF jugeait les aptitudes de cette salariée comme insuffisantes pour une embauche pérenne, cela n'a pas été le cas d'un conseil général du Grand Paris qui a trouvé notoirement suffisantes les aptitudes de cette salariée et l'a embauchée comme assistante de conseiller général... Cette contractuelle, qui au début de l'affaire demandait sa réintégration, a retiré sa demande. On peut la comprendre et elle est maintenant FONCTIONNAIRE dans la territoriale !

La SNCF n'a pas fait appel de ce jugement et a indemnisé la salariée. ●● ✎ P. NESTOUR

ser son travail, sa mise en œuvre, son savoir-faire métier, ses compétences et son efficacité. Toutefois, attention aux dérives de l'individualisation – des objectifs, des rémunérations, des carrières – dont on connaît les dégâts dans les entreprises commerciales. Ni l'organisation du travail, ni la valorisation des compétences de chacun ne doivent conduire à une mise en concurrence des salariés entre eux. Les imprévus font certes partie du travail et chaque salarié doit avoir les moyens de les traiter par lui-même. Mais il doit aussi pouvoir être aidé par le recours au management ou à des experts. En outre, encourager la prise d'initiative pour résoudre une situation de travail particulière, ne peut s'envisager que si l'on reconnaît explicitement le droit à l'erreur.

LA PLACE DU MANAGEMENT DANS NOTRE RÉFLEXION SUR LA QUALITÉ DU TRAVAIL ET DE VIE AU TRAVAIL :

Pour la CFDT Cheminots elle est essentielle. Le management de proximité est l'une des clés d'entrée de la qualité du travail et de vie au travail. Pour réaliser un travail collectif, qui ait du sens et dont elles puissent tirer fierté, les équipes doivent non seulement être correctement dimensionnées, mais aussi bénéficier d'un management de proximité disponible. Mais pour que les managers conservent cette disponibilité, l'entreprise doit adapter leur charge de travail. ●●

➤ CELA PASSE PAR QUELS TYPES DE MESURES ?

POUR LA CFDT CHEMINOTS, cela passe par des mesures très concrètes. Il faut leur proposer des missions et des délais conformes à un travail sans pression (stress). Il est également nécessaire de leur laisser de réelles marges de manœuvre, le cas échéant en leur assurant le soutien d'un assistant. La définition des objectifs doit en outre tenir compte de l'expérience acquise et de la réalité des environnements et des situations. Les managers doivent par ailleurs avoir une vraie formation RH quand ils rentrent dans l'entreprise : connaissance des IRP, rôle du dialogue social et des organisations syndicales... ●●

POUR CONCLURE, LA CFDT CHEMINOTS, par sa signature, avait fait le pari que les frontières et les pratiques de l'Entreprise pouvaient bouger. Nous avons deux années pour démontrer que cet accord ambitieux pouvait être porté par tous les niveaux de l'entreprise. ●●

C'ÉTAIT L'EXIGENCE DE LA CFDT CHEMINOTS ET DE TOUTES SES ÉQUIPES, POUR UN CHANGEMENT CONCRET POUR TOUS LES CHEMINOTS.

NOUS MAINTENONS LA PRESSION !

Dans le cadre des négociations sur la réforme des retraites en 2007, un des points importants, défendu par la CFDT Cheminots, a été l'élargissement de l'assiette liquidable.  Philippe BEAUMONT



La reconnaissance et la prise en compte des périodes d'apprentissages, demandée et obtenue par la CFDT Cheminots, a permis cela. Dans le cadre de la mise en place de cette mesure, la CFDT cheminots avait invité les cheminots dit « ex-apprentis » à demander leur relevé de carrière auprès de leurs CRAM respectives, afin de vérifier les trimestres acquis au régime général (ou dans d'autres régimes) car cela pouvait avoir des répercussions sur l'âge d'annulation de la décote et, pour les anciens apprentis, sur l'attribution de mesures salariales entrant dans le calcul de la pension.

Depuis, de nombreux agents se sont manifestés pour signaler leurs incompréhensions devant l'incohérence de leurs relevés de carrière.

Pour rappel, en novembre 2007, il a été négocié auprès de la SNCF et du Ministère du Travail la prise en compte des trimestres des anciens apprentis dans le calcul de leur retraite (durée de

cotisation et niveau de pension). Les pouvoirs publics ont accepté que les apprentis sous contrat au 1^{er} juillet 2008 soient affiliés à notre régime, mais ont refusé une affiliation rétroactive.

Si la pertinence de la mesure reste néanmoins évidente, nul ne soupçonnait que les gouvernants de l'époque avaient pris des mesures qui limiteraient le droit des salariés, ni que les services de la CNAV auraient autant de difficultés à attribuer les huit trimestres que chacun pensait avoir cotisés, et donc validés.

La CFDT, par ses administrateurs, est intervenue régulièrement auprès de la CPRP, notamment lors des Conseils d'administration où siègent des représentants de la sécurité sociale. La CPRP nous répondait, à juste titre, que ses services n'étaient pas concernés directement, car la CPRP n'a en charge que les cotisations du régime spécial des cheminots.

Sur la question du reversement par l'Etat des exonérations de cotisations, cela a été réalisé de manière globale, donc non réaffecté sur les comptes des apprentis.

QUOI QU'IL EN SOIT, LA CFDT NE BAISSERA PAS LES BRAS ET LE COMBAT CONTINUE !

Très récemment, la CFDT est intervenue une nouvelle fois auprès du ministère des affaires sociales et nous devrions être reçus très prochainement afin de traiter ce problème qui n'a que trop duré, et surtout qui crée une inégalité sur le niveau des pensions.

La CFDT veut supprimer l'injustice faite aux anciens apprentis et élèves, et les réponses que nous attendons tous, doivent nous permettre d'augmenter la durée de cotisation afin d'agir sur la décote (y compris sur la future retraite du régime général), d'augmenter notre traitement et par conséquent l'assiette liquidable servant au calcul de notre pension.

IL FAUT UNE MESURE PRENANT EN COMPTE HUIT TRIMESTRES POUR TOUS LES EX-APPRENTIS D'AVANT 2008

La nouvelle réforme de 2013, négociée par la CFDT, prend en compte les temps d'apprentissage et d'étude. Mais le problème des ex-apprentis SNCF, mis en lumière lors des négociations sur les retraites en 2007, va très bientôt concerner les ex-apprentis de tous les régimes, et ce au moment de la liquidation de leur retraite.

Suite à l'intervention de la CFDT lors de la commission de réglementation de la Caisse de Prévoyance et de retraite, la Direction de la Sécurité Sociale nous informe qu'elle va réétudier le dossier des ex-apprentis, car elle pensait que leur situation était réglée. Elle nous donnera réponse dans le cadre du courrier adressé par la CFDT Cheminots. ●●

➤ MERCI CFDT !

0,25 %

EST LA MAJORATION DE RÉMUNÉRATION OBTENUE PAR LA CFDT, PAR TRIMESTRE COTISÉ ET VALIDÉ



© FOTOLIA

Le 25 février dernier s'est tenu dans l'après midi le débat et le vote du projet de IV^{ème} paquet ferroviaire européen par les eurodéputés réunis au Parlement à Strasbourg. ✉ Rémi AUFRÈRE

FEU ORANGE POUR LA LIBÉRALISATION ?

➤ RAPPEL

LE IV^{ÈME} PAQUET FERROVIAIRE est constitué de six directives portant sur des sujets essentiels du ferroviaire. Parmi les objectifs énoncés, celui de libéraliser le transport ferroviaire de voyageurs. ●●

Acette occasion, la Fédération Européenne des Transports (ETF) a organisé un grand rassemblement des cheminots européens (près de 3000 personnes) auquel participait une forte délégation CFDT ainsi que des représentants de la FGTE-CFDT.

Depuis le lancement du projet par la Commission Européenne, la CFDT vous a informés des arguments et actions qu'elle a développés depuis trois ans contre certaines propositions néfastes émises par la technocratie bruxelloise (voir journal CFDT cheminots CDF n° 33, 35 et 36, LTE Actualités 763 et notre site internet).

PARMI LES ACTIONS DE LA CFDT CHEMINOTS, ON NOTERA :

- le travail effectué en groupe de travail restreint ETF sur la partie sécurité ferroviaire et ERA,
- la participation depuis sa création d'un seul et unique représentant des cheminots (responsable

CFDT) au groupe de réflexion « Rail Strategy Platform » présidé par Siim KALLAS, vice-président de la Commission (avec la participation des principaux responsables nationaux du secteur ferroviaire européen, DB, SNCF et Alstom en tête),

- l'action CFDT en gare de Paris-Nord le 8 octobre,
- les contacts avec des parlementaires français et étrangers du Parlement européen et national ainsi que le ministère des transports et l'organisation patronale UTP,
- les réunions avec d'autres syndicats cheminots affiliés à ETF.

La dernière réunion de la « Rail Strategy Platform » a confirmé l'engagement de la CFDT sur le maintien du principe de l'intégration et l'opposition à l'ouverture à la concurrence tout en proposant une adoption du pilier technique (interopérabilité, investissements technologiques ERTMS, etc...). La Commission avait placé son projet dans la droite ligne

du dogme concurrentiel en interdisant toute forme d'intégration (« murailles de Chine » entre gestionnaire d'infrastructure et opérateur), la fin de l'attribution directe par une collectivité publique ou sa très forte limitation, la création d'un « service minimum » réduisant à néant l'exercice du droit de grève, etc...

Deux éléments positifs sortirent du débat au sein de la Commission Transports du Parlement européen : l'instauration de normes sociales dans les appels d'offres et le pilier technique confirmant les investissements sur la sécurité et l'infrastructure.

La CFDT avait aussi remarqué que ce IV^{ÈME} paquet ne cadrerait pas en grande partie avec le projet de loi « réforme ferroviaire » français porté par le ministre F. CUVILLIER. Précisons aussi que le projet libéral de la Commission fut largement soutenu par les parlementaires libéraux et conservateurs européens (dont les Français membres de l'UMP et de l'UDI). Cette opposition est toujours actuellement motivée par l'unité sociale constituée par le futur groupe public ferroviaire qui maintient une certaine forme d'intégration trop importante pour les soutiens de la concurrence absolue.

DES VOTES CORRECTIFS, MAIS UNE DIRECTION IDENTIQUE !

Le vote des parlementaires européens a permis d'éviter les plus graves outrances au système ferroviaire européen et à tous les cheminots.

En effet, la proposition d'instauration d'un « service minimum » qu'on pourrait traduire par l'interdiction du droit de grève pour certains cheminots de facto réquisitionnés, a été rejetée, preuve de la sagesse des députés à l'endroit des salariés et au respect des droits sociaux nationaux qui ne dépendent pas des prérogatives de l'UE (principe de subsidiarité).

Le vote positif sur l'inclusion de normes sociales dans les appels d'offres témoigne de l'attention portée par les eurodéputés sur le risque de dumping social entre opérateurs usant de la grosse ficelle du moins-disant social pour réduire les coûts du travail.

Quant aux « murailles de Chine » chères à la Commission, elles sont tombées sous le vote majoritairement défavorable de cette proposition niant l'efficacité du système ferroviaire. La date d'application du paquet de directives a été logiquement repoussée au 1^{er} janvier 2023, ce que nous savions déjà depuis nos rencontres avec la Commission en octobre 2013.

Toutefois, ces expressions parlementaires positives ont été modérées par un principe concurrentiel confirmé. En dehors de la concurrence, l'espace est minime. Des justifications importantes notamment de critères de qualité tels que ponctualité, rapport coût / efficacité, fréquences, satisfaction usagers, etc..., sont si nombreuses et exhaustives pour les entreprises qui bénéficieront de l'attribution directe et / ou d'un contrat de service public, qu'elles ne manqueront pas de décourager les entreprises nationales publiques historiques d'agir en direct.

Mais cette exigence s'inscrit dans le sens de la révision du 1^{er} paquet ferroviaire qui fixait de facto plus d'obligations aux entreprises publiques qu'aux nouvelles entreprises privées ! La CFDT l'a bien analysé : la concurrence privée risque de se développer au détriment des entreprises ferroviaires publiques nationales. La formule simple « privatiser les profits, socialiser les pertes » est d'une triste et cynique actualité.

On pourra se réjouir du développement programmé d'investissements ferroviaires (interopérabilité, sécurité, ERTMS, etc...) et de la simplification et de la réduction des délais liés à la certification des matériels roulants. Mais la CFDT sera très vigilante sur le rôle accru de l'Agence Ferroviaire Européenne (ERA) qui semble s'appuyer davantage sur l'obsession concurrentielle pour vérifier l'intérêt des contrats et assurer un contrôle accru sur les autorités de sécurité nationales (EPSF en France). La CFDT considère que l'ERA doit développer son action sur la sécurité ferroviaire et aussi la sécurité au travail, qui ne doit souffrir d'aucune politique commerciale obsédée par la réduction des coûts du travail.

Au final, la Commission a été peu sensible à l'expression des salariés alors que les parlementaires ont partiellement entendu les voix de l'expérience et des arguments que nous avons défendus avec la plus grande détermination.

L'histoire n'est donc pas finie et le combat syndical, tant européen que national, se poursuivra à l'occasion des débats citoyens lors de la campagne électorale européenne en juin prochain, ainsi que dans les discussions et votes au parlement français sur un projet de loi à améliorer de toute urgence. ●●

➤ LE COMBAT SOCIAL CONTINUE !

LA CFDT DÉPLORE que le principe d'ouverture à la concurrence ne soit plus mis en débat par la majorité parlementaire européenne actuelle. Les services publics en réseau ont tous connu une augmentation de leurs coûts et prix et souvent une détérioration après leur mise en concurrence. Et lorsque ce n'était pas le cas, cela a été permis par l'attribution massive d'argent public ce qui revient à subventionner le secteur privé pour concurrencer les entreprises publiques.

LA CFDT DÉNONCE les parlementaires européens conservateurs et libéraux (notamment français). Ils sont soutenus par une association d'usagers (accompagnés de financiers et de sociétés privées) et des groupes de pression. Tous ces acteurs sont clairement opposés au service public ferroviaire républicain. Ils justifient leur positionnement par l'orientation de la construction européenne portée par les traités.

La campagne pour l'élection des représentants au Parlement européen dans les prochaines semaines sera l'occasion de porter le débat citoyen sur le transport public ferroviaire et les services qu'il propose, et devra en rendre compte demain à la Nation. ●●

➤ RÉACTIONS SUITE AU VOTE

LA COMMISSION FAIT LA MOUE ET PRÉVIENT...

TOUT EN AFFIRMANT sa satisfaction (contrainte), l'organe technocratique européen n'oublie pas d'indiquer que les députés européens qui seront élus en mai et juin 2014 pourront poursuivre le travail, ou le reprendre à zéro si la Commission Transports le demande. La Commission oublie par contre d'indiquer que selon les règles de fonctionnement actuelles de l'UE, elle pourrait retirer sa proposition de IV^{ÈME} paquet (en tout ou partie) même voté en 1^{ère} lecture par le parlement actuel, ce qu'elle ne semble pas envisager, consciente des risques politiques. ●●

LA SNCF ET LA DB SABLENT LE CHAMPAGNE UN PEU VITE !

L'OBSESSION de la gouvernance a apporté un peu trop d'euphorie, mais de courte durée. Car finalement, plusieurs obstacles pourraient surgir à l'endroit des entreprises historiques devant l'importance des justifications exigées pour les subventions et le maintien de l'attribution directe par une autorité publique. Alors que la SNCF est à la peine pour justifier l'ensemble de ses coûts auprès des AOT françaises, une nouvelle étape technique et politique (ingénierie financière et sociale) devra être franchie pour conserver les marchés actuels et envisager l'avenir plus sereinement. ●●

LE GOUVERNEMENT CONSIDÈRE QUE L'ENTENTE FRANCO-ALLEMANDE A FONCTIONNÉ !

EN ALLEMAGNE comme en France, les gouvernements considèrent que ce vote leur permet de maintenir leur choix de holding public. Le projet de réforme ferroviaire peut être abordé de façon plus consensuelle. Cela conforte le principe d'une unité sociale des cheminots du futur groupe public ferroviaire. Tout ceci paraît logique fonctionnellement et politiquement, mais peu perceptible sur la base d'une arithmétique simple (1+1+1=1 GPF). La réunification de l'infrastructure par un gestionnaire unique n'a plus aucune opposition forte. Le gouvernement montre aussi qu'il n'est pas un accroc de l'ouverture à la concurrence, et que s'il faut l'envisager, elle devra être rigoureusement encadrée. Ce qui ne peut que satisfaire la plus grande partie du corps social cheminot... ●●

UNE STRATÉGIE D'EXTERNALISATION DANS UN MODÈLE DE MOINS EN MOINS INTÉGRÉ !

Une nouvelle entreprise ferroviaire, Thalys, de droits privés belges sera créée en 2015 sous le nom de THI Factory, suite à un accord entre la SNCF et la SNCB signé le 11 juillet 2013. Elle sera développée en parallèle du partenariat actuel qui réunit les chemins de fer français, belges, allemands et néerlandais.  **Linda CHIKHI**

Cette décision fait suite à la volonté affichée de l'opérateur ferroviaire allemand (DB), de se lancer seul sur le marché de la concurrence européenne en attaquant par les lignes exploitées par Thalys et Eurostar. L'annonce en mai 2013 de l'arrêt par la DB, des ventes de billets Thalys dès le mois de juin 2013 a été déterminante. Mais il est vrai que le partenariat Thalys connaît un grand succès et que les Allemands ne sont partenaires qu'à hauteur de 10 %. La SNCF et la SNCB ont donc choisi de rapidement consolider leurs intérêts communs par une initiative de privatisation de Thalys.

SUR LES ASPECTS SOCIAUX

Les agents seront mis à disposition de la nouvelle entité au sein d'un établissement secondaire basé en France. Ils seront couverts par un avenant à leur contrat de travail et relèveront toujours des conditions statutaires de la SNCF. Des appels à candidature seront lancés avant l'été 2014. La mise à disposition n'est pas automatique et engage les parties. Une convention cadre négociée avec les syndicats, fixe les conditions de mises à disposition pour les cheminots volontaires. La CFDT a été particulièrement vigilante sur les conditions de retour et de réintégration à la SNCF ainsi que sur l'accompagnement des salariés non volontaires ou

non retenus. Des dispositions favorables ont donc été accordées à notre demande sur la mobilité et le maintien de la rémunération.

Aucune mise à disposition n'est neutre, et cela entraîne inévitablement des changements qui ne sont pas toujours bien maîtrisés. Bien que fermement opposée au projet, la CFDT a pris le parti d'accompagner les agents sans juger de leur décision de rejoindre ou non THI Factory.

L'alliance stratégique avec la SNCB permet de créer un partenariat exclusif entre deux entreprises historiques, et limite donc la concurrence à court terme. Pour autant, l'arrivée de la DB prévue en 2016 sur l'axe Bruxelles / Londres conduira inévitablement la SNCF à revoir sa stratégie de maintenir deux entreprises ferroviaires (THALYS et EUROSTAR) sur un marché qui s'entrecroise et qui la fera entrer en concurrence contre elle même... ●●

POUR LA CFDT, CE PROJET VISE À FAIRE DES ÉCONOMIES D'ÉCHELLES, AVEC AU PASSAGE, LA MAIN MISE PAR LA SNCF SUR LA GOUVERNANCE DE LA FUTURE ENTREPRISE FERROVIAIRE.

THALYS, EN CHIFFRES

6,6
MILLIONS
DE VOYAGEURS
EN 2012, POUR UN
CHIFFRE D'AFFAIRES
DE 479 MILLIONS
D'EUROS

6,7
MILLIONS
DE PASSAGERS
EN 2013, POUR UN
CHIFFRE D'AFFAIRES
DE 487 MILLIONS
D'EUROS

THALYS C'EST AUSSI

Bruxelles
EN 1H20

Amsterdam
EN 3H18

Cologne
EN 3H14



www.cfdtcheminots.org

découvrez nos nouveaux guides

Cfdt:

- > contractuels
- > le nouvel embauché
- > cadre > jeune

➤ PROCHAINEMENT DISPONIBLE



Nous sommes également sur



CFDT-Cheminots-Officiel



twitter@cfdtcheminots

