

# Le Cheminot de France

Nouvelle édition

N° 26 - Avril - mai - juin 2011 (1,60 €)

Journal de l'Union Fédérale des Cheminots et Activités Complémentaires



**Le verdict des urnes  
est tombé !**

**LA CFDT  
VOUS  
REMERCIÉ !**



Rapport Grignon



Table ronde sur les salaires

Non au 4<sup>ème</sup> paquet ferroviaire  
européen



**Cfdt**  
Fête Cheminots

# Sommaire

## • Edito

- Billet d'humeur - Gares et connexions : offre de service vs offre de transport ?
- Élections professionnelles 2011
- TABLE RONDE SALAIRES : des négociations difficiles
- Rapport Grignon : la fin d'un idéal SNCF... !
- 1500 AGENTS SNCF VOLONTAIRES POUR AIDER LES CLIENTS À BORD DES TRAINS ET EN GARE
- Rémunération du Matériel
- Trains à « horaires variables », en attendant des trains à l'heure !
- Pour le transport ferroviaire accessible à tous ! Non au quatrième paquet ferroviaire européen !

P 2

P 3

P 4-5

P 6-7

P 8-9

P 10-11

P 11

P 12-13

P 14-15

## Le verdict des urnes est tombé !



La CFDT Cheminots en progressant de 2,2 % assoit sa représentativité à la SNCF avec un score national de 13,76 %.

Ce sont 16244 voix qui se sont portées sur des listes CFDT, soit un gain de 2150 voix malgré un nombre d'inscrits en baisse (- 5142).

La CFDT est représentative dans 22 CE sur 27 soit un gain de 7 régions.

L'autre élément important du résultat électoral est que la CGT n'est plus incontournable dans la négociation au sein de l'entreprise.

Ce résultat est le fruit du travail accompli par vous tous. Alors bravo à toutes les équipes qui se dépensent sans compter leur temps et leur énergie.

De plus en plus de cheminots nous rejoignent, la clôture des cotisations 2010 faisant apparaître une augmentation de + 5 %.

Plus d'élus CE, plus d'élus DP, plus de représentants CHSCT, plus d'adhérents et une audience électorale en augmentation, voilà des éléments positifs et encourageants pour l'avenir.

Pour autant, il faut conforter ce résultat en continuant le travail de terrain et de proposer l'adhésion.

Le Bureau National vous aidera au travers d'un plan de travail pour les 3 prochaines années sur la formation syndicale individuelle et collective et d'une campagne d'adhésion.

Car il faut nous préparer à affronter les défis à venir :

- L'ouverture à la concurrence du TER avec les préconisations du sénateur Grignon: sujet qui fera l'objet d'un débat en Conseil National et contre lequel nous devons nous mobiliser avec comme 1<sup>er</sup> rendez-vous la manifestation nationale du 16 juin prochain.

- Le renouvellement générationnel : cette année 9000 nouveaux cheminots entreront à la SNCF, à nous de les aider à bien s'intégrer et de les inciter à nous rejoindre. Ce volume important de recrutement malheureusement ne compensera pas l'ensemble des départs, voilà encore un sujet de protestation pour le 16 juin.

- De plus en plus de cheminots d'entreprises ferroviaires privées nous rejoignent également. Il est important de les aider et de les soutenir à combattre le dumping social dont ils sont victimes. Unis, nous serons plus forts pour contrecarrer les dérives libérales de leurs dirigeants appuyés par la bienveillance de leurs amis politiques.

A l'heure où j'écris ces quelques lignes, la consultation interne sur les signatures de l'accord salarial 2011 et celui sur la convergence des primes de travail du personnel sédentaire à la SNCF est terminée.

Nous avons donc décidé collectivement de signer les 2 accords. Si la décision pour la convergence des primes de travail s'est faite de manière très majoritairement (+ de 87 % des mandats), celle pour les salaires est plus nuancée (66 % des mandats pour).

Il n'est pas évident de se prononcer pour un accord qui sera très certainement en-dessous du niveau de l'inflation. Mais la CFDT prend ses responsabilités comme elle les avait prises en 2010 et le constat est amer pour les cheminots, 90 € perdus en 2010 et 130 € en 2011.

Devons-nous encore leur faire plus d'argent ? Vous nous avez donné la réponse : c'est NON !

La signature de la CFDT validera l'accord salarial (avec celle de l'UNSA).

Maintenant aux 2 OS non-signataires de prendre leurs responsabilités : soit ils le dénoncent soit ils l'acceptent en ne dénonçant pas !

POINT BARRE !

Arnaud Morvan

# BILLET D'HUMEUR

## GARES & CONNEXIONS : offre de service vs offre de transport ?

L'année passée, l'annonce de l'implantation d'une crèche en gare de Roanne avait suscité bien des réactions. Comment l'entreprise, si peu disposée à offrir des solutions en matière de garde d'enfants pour les cheminots, pouvait elle l'intégrer dans le cadre d'une offre « commerciale » à usage de ses « clients » ?

On comprenait donc que les préoccupations sociales n'habitaient pas les

orientations de la 5<sup>ème</sup> branche de la SNCF. Non, la priorité, ce sont les « offres de services » !

Dans le prolongement du rapport de Fabienne Keller, sénatrice du Bas Rhin (décidément, avec Grignon... les rapports se multiplient dans l'est de la France...) Sophie Boissard, patronne de Gares et Connexions, préconise l'ouverture et l'intégration des gares dans les villes. Comment ? En multipliant les services :

salon de coiffure, laboratoires médicaux, service de retrait de colis, voiturier ...

Pour la CFDT, les gares sont un espace particulier. L'afflux de milliers de voyageurs pose une problématique spécifique qui ne peut être livrée aux voracités marchandes de tous ordres. Rappelons que le plan Vigipirate est toujours en vigueur. Rappelons également que les DAB (distributeurs de billets de banques) ont été retirés pour des raisons évidentes de sécurité. Cet espace ne peut être considéré comme un espace ouvert, perméable à la violence de nos villes.

Que la location d'espaces SNCF puisse lutter contre la désertification médicale en certaines régions, cela se conçoit. Concurrencer la distribution en facilitant le retrait de colis, comme la RATP l'a tenté avec le retrait des lettres recommandées, fait-il partie de notre cœur de métier ?

La mission essentielle de Gares et Connexion est de développer l'intermodalité des transports, afin de faciliter le quotidien de la vie des usagers, et leur prise en charge lors de voyages plus distants. Les travaux importants menés actuellement en gare de St Lazare ou Paris Lyon y participent.

Dans les gares de demain, la CFDT est convaincue que l'offre et l'accès aux billets SNCF restera primordiale. Les guichets ne doivent pas être relégués dans l'arrière cour au prétexte que les voyageurs disposent d'automates et d'internet. La visibilité de la SNCF ne saurait s'effacer devant la multiplicité des enseignes commerciales ou des filiales de services.

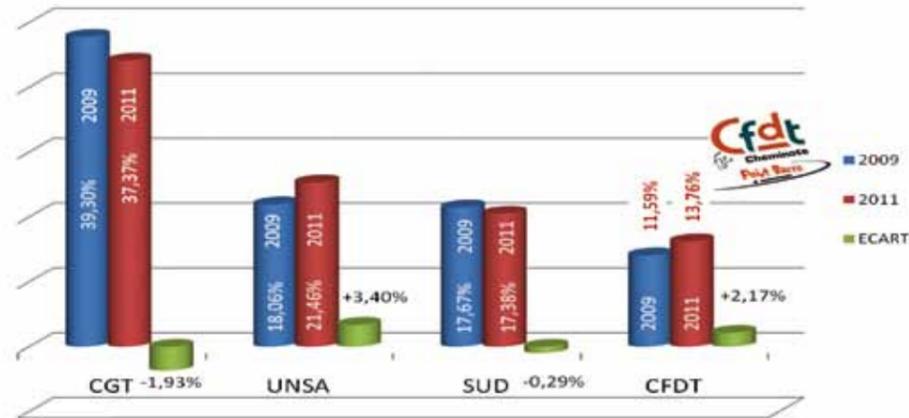


- CHEMINOT DE FRANCE -  
Directeur de la publication: Arnaud Morvan  
Rédacteur en chef: Dominique Aubry  
N° CPPAP: 1014 S 07026  
Mis en page au siège de la FGTE.  
Dépôt légal n° 808/99 juin 2011.

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

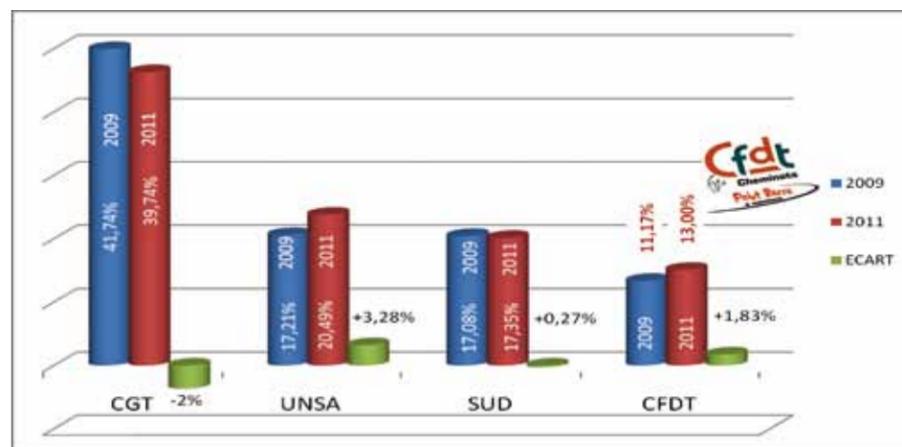
## Résultat des Elections au Comité d'entreprise SNCF Organisations Syndicales Représentatives

Elections 2011 CE	votants	CGT	UNSA	SUD	CFDT	FO	CFTC	CGC
<b>Exécution</b>	60098	25938	5506	14277	7692	6183	502	0
<b>Maitrise</b>	35949	13914	8510	5404	4750	2802	465	104
<b>Cadres</b>	21998	4257	11317	830	3802	1149	252	391
<b>total</b>	118045	44109	25333	20511	16244	10134	1219	495
<b>%</b>	71,81%	37,37%	21,46%	17,38%	13,76%	8,58%	1,03%	0,42%



## Résultat des Elections des Délégués du personnel SNCF Organisations Syndicales Représentatives

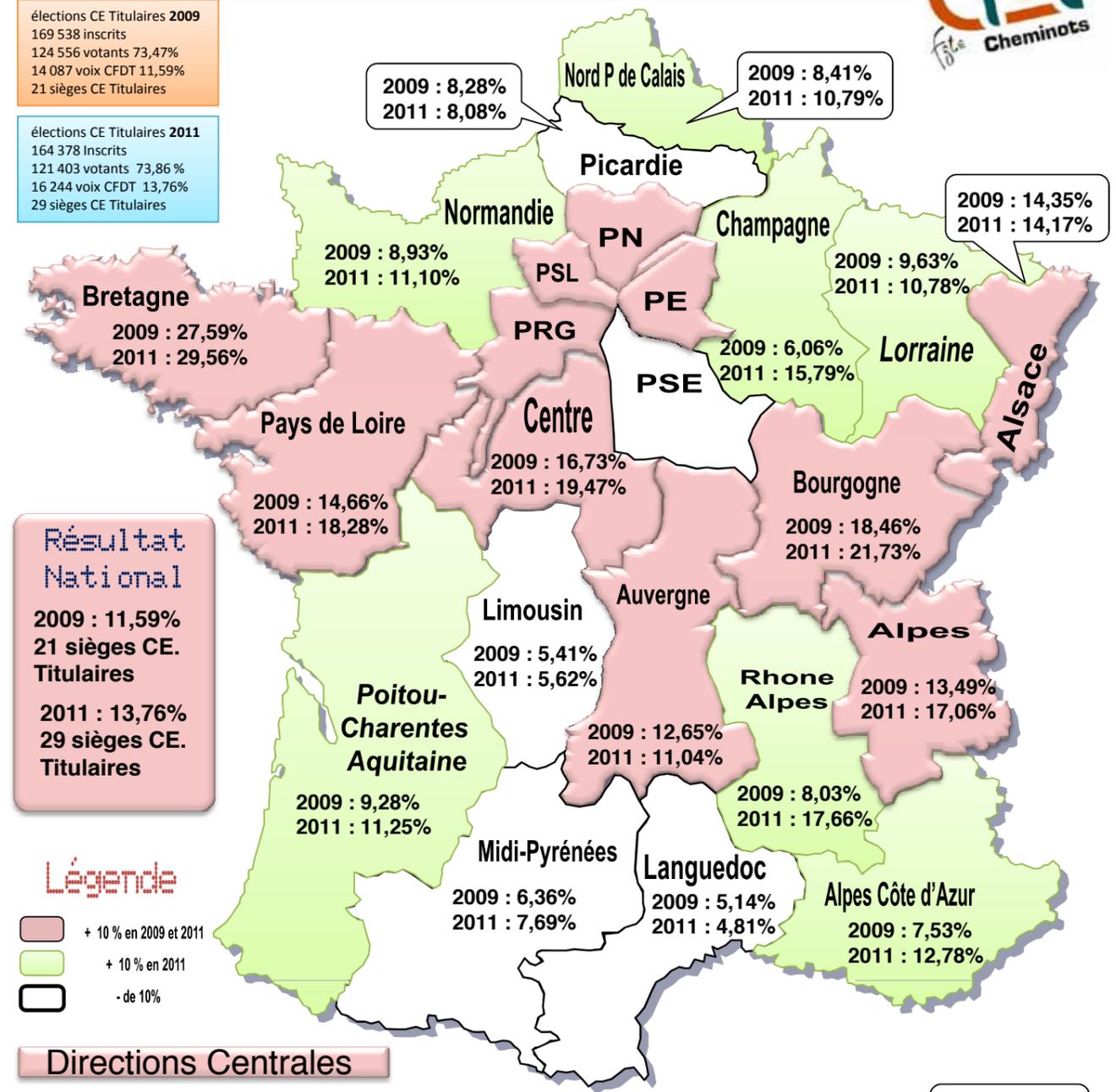
Elections 2011 DP	votants	CGT	UNSA	SUD	CFDT	FO	CFTC	CGC	SNM Syndicat Médecins SNCF	SNPST Syndicat Médecins SNCF
<b>Exécution Sédentaire</b>	48438	23354	4036	11003	4805	4939	301	0		
<b>Exécution Conduite</b>	11439	3719	778	3310	2557	1069	6	0		
<b>Maitrise</b>	35658	14962	8120	5243	4243	2706	332	52		
<b>Cadres</b>	21856	4615	11125	808	3651	1035	249	203	159	11
<b>total</b>	117391	46650	24059	20364	15256	9749	888	255	159	11
<b>%</b>	71,73%	39,74%	20,49%	17,35%	13,00%	8,30%	0,76%	0,22%	0,14%	0,01%



## Résultats des Élections CE : 2009 / 2011

**élections CE Titulaires 2009**  
169 538 inscrits  
124 556 votants 73,47%  
14 087 voix CFDT 11,59%  
21 sièges CE Titulaires

**élections CE Titulaires 2011**  
164 378 Inscrits  
121 403 votants 73,86 %  
16 244 voix CFDT 13,76%  
29 sièges CE Titulaires



# TABLE RONDE SALAIRES : des négociations difficiles



*En cette période d'incertitude liée à la crise économique et à l'évolution de l'inflation, l'ensemble des salariés attend une revalorisation des salaires. Les cheminots expriment cette même attente légitime.*

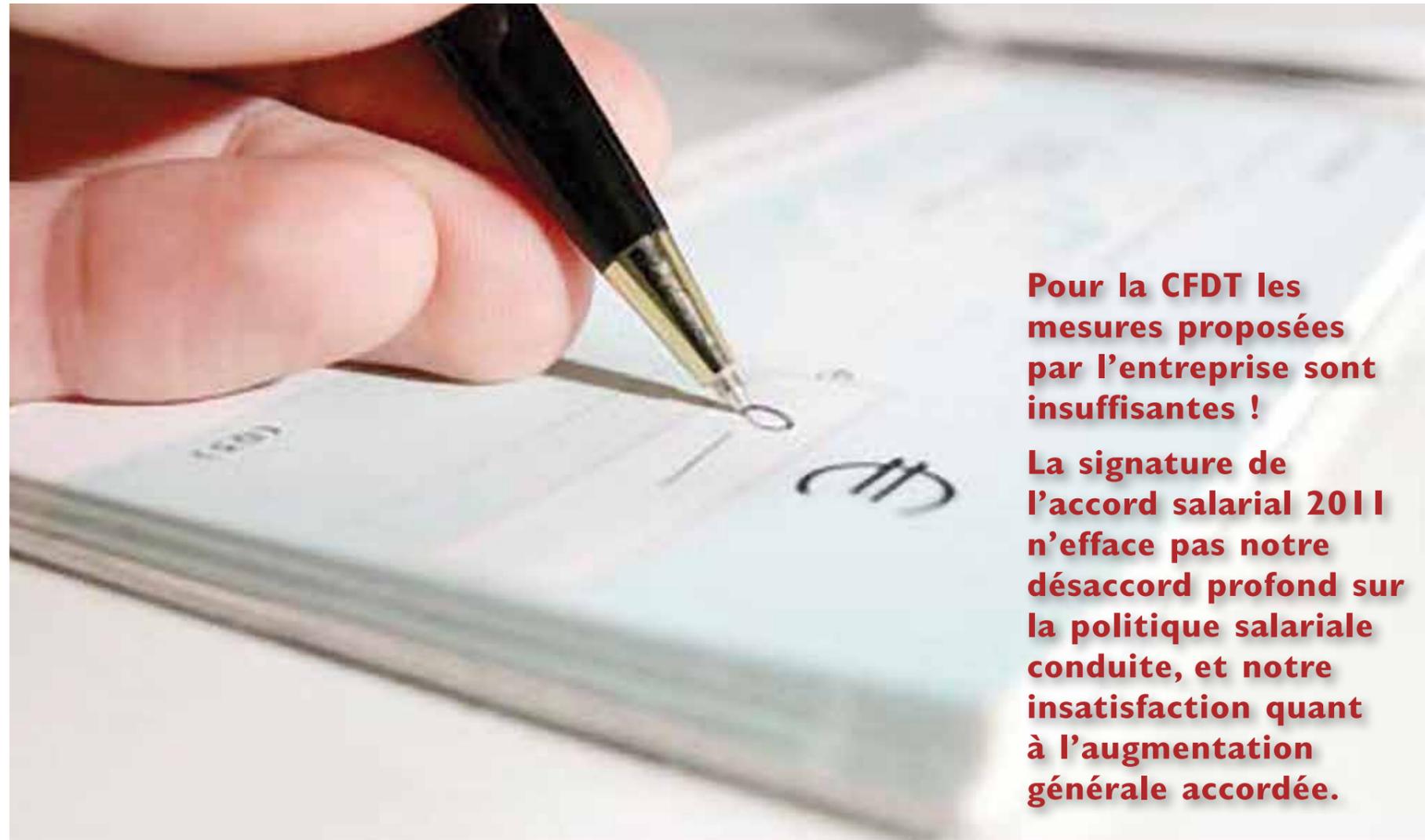
Les conflits portant sur les salaires se multiplient. Les salariés de Nutella, de Carrefour, ont récemment exprimés leurs revendications. Le mécontentement grandit, d'autant que les grands groupes cotés au CAC 40 accumulent les profits et que leurs dirigeants se goinfrent avec des rémunérations scandaleusement élevées. En cette période d'après crise, les entreprises se montrent cependant peu généreuses. La question de la répartition des richesses est donc posée, surtout au regard de la reprise de l'inflation (hausse des prix de l'énergie, des produits alimentaires, des loyers...). La proposition de Sarkozy d'accorder une prime aux salariés dans les entreprises versant des dividendes en hausse, contribue plus à semer la confusion voire à masquer les décisions d'allègement de l'ISF qu'à répondre réellement aux attentes de ceux qui travaillent dur et sont mal payés.

A la SNCF, la négociation 2011 s'annonçait difficile avec un actionnaire unique (l'Etat) qui donne des directives de restriction salariale, aidé par une Direction d'Entreprise qui cherche à diminuer ce qui coûte sa masse salariale, quitte à enfreindre la réglementation sur les notations.

**Au cours des différentes rencontres de ce début d'année et des bilatérales du mois d'avril, la CFDT a exprimé les revendications et attentes des cheminots :**

- Le salaire minimum d'embauche à 1435 € nets mensuels,
- Une augmentation générale qui permettrait de faire face à la hausse des prix, notamment ceux de l'énergie et de l'alimentation,
- L'instauration d'un mécanisme d'augmentation en sommes uniformes favorisant l'évolution des bas salaires,
- L'attribution d'un véritable 13<sup>ème</sup> mois.

**Par ailleurs, la CFDT a proposé des mesures de progrès et d'équité :**



**Pour la CFDT les mesures proposées par l'entreprise sont insuffisantes !**

**La signature de l'accord salarial 2011 n'efface pas notre désaccord profond sur la politique salariale conduite, et notre insatisfaction quant à l'augmentation générale accordée.**

- Uniformisation vers le haut de l'Allocation Familiale Supplémentaire : cette allocation doit être « attachée » à l'enfant et non au niveau hiérarchique du bénéficiaire. Seule la CFDT porte cette revendication.
- Réduction de 2 à 1 groupe des allocations de déplacement. La CFDT réclame qu'un calendrier de revalorisation soit mis en oeuvre.
- Revalorisation de certaines indemnités et allocations : horaire de milieu de nuit, horaire supplémentaire de manœuvre, de sujétions techniques liées à la vente.
- Le paiement de la prime de travail à M+1 : il n'existe plus aucune

raison technique pour que cette prime soit payée à M+2. 37 000 agents seraient concernés.

- Pour la traction : La suppression de tous les demi-taux restants, principalement ceux concernant la prime EAS (Agent seul) des CRTT et la prime de présence ; Paiement de la PMJR pour les jours de Visite de Sécurité et pour améliorer le parcours professionnel des ADC du FRET, le doublement de la prime grand axe.

La première mesure de l'entreprise a été : + 0,5 % au 1<sup>er</sup> avril. Au regard des premiers chiffres de l'inflation, le constat est simple : cette première réponse est très insuffisante.

La table ronde salariale du 10 mai s'est déroulée dans un contexte peu favorable, avec l'annonce faite par le Gouvernement de geler le traitement des fonctionnaires. Après plusieurs tours de table et deux interruptions de séance, qui témoignent de l'âpreté des discussions, la Direction a fait les propositions suivantes :

- **Augmentation générale portée à 0,9 %** : 0,5 % au 1<sup>er</sup> avril et 0,4 % au 1<sup>er</sup> octobre.
- **Revalorisation de la Gratification de Vacances** de 230 € à 250 € soit l'équivalent d'une augmentation générale de + 0,1%
- **Attribution de l'indemnité de résidence de niveau 2**, à plus

de 25000 bénéficiaires supplémentaires. **Extension de l'indemnité de résidence de niveau 1 à la totalité de l'Ile-de-France.**

- **Versement d'un complément de rémunération** sur 3 ans (de 150 euros bruts par mois la première année, 100 la deuxième et 50 la troisième année) pour les nouveaux embauchés Exécution et Maîtrise en Ile-de-France, s'ils justifient au moins de deux ans d'expérience professionnelle.
- **Paiement des primes de travail** de M+2 à M+1 (mise en oeuvre au plus tard le 1<sup>er</sup> novembre)

En plus de ces mesures de portée générale, l'entreprise propose :

- L'alignement progressif des codes prime de tous les agents sédentaires sur le code prime 33 (celui du Matériel qui est le plus élevé). Cet alignement débiterait dès juillet 2011.
- L'augmentation, tout au long de ce processus, de la Prime de Fin d'Année (PFA) de tous les agents y compris les roulants.
- A terme, la PFA constituerait ainsi pour les agents sédentaires un 13<sup>ème</sup> mois complet.

Les propositions de l'entreprise seront reprises dans deux accords distincts et seront conditionnées à leurs signatures.

**Pour la CFDT certaines mesures répondent à des revendications que nous portons depuis longtemps. Il est également satisfaisant d'obtenir l'adaptation de ces mesures aux agents contractuels.**

Au regard de l'évolution de l'inflation sur les 4 premiers mois de l'année, on peut cependant affirmer que le compte n'y est pas. Les propositions salariales 2011 actent une nouvelle baisse du pouvoir d'achat.

Concernant l'alignement des primes de travail, l'échéancier sur 5 ans est beaucoup trop long. La CFDT demandait une réduction sur 2 ou 3 ans et une première mesure forte dès cette année.

Sur le complément de rémunération Francilien, la CFDT observe que cette mesure ne peut être liquidable pour la retraite ! Quant à l'évolution des indemnités de résidence, la CFDT note la volonté de la Direction de coller au plus près des coûts constatés du logement. Pour autant, nous ne sommes pas certains que le pourcentage actuel de la majoration résidentielle soit suffisant.

A défaut d'un accord majoritaire, ces propositions ne seront pas applicables et les cheminots ne percevront que 0,5% d'augmentation. Le bénéfice des négociations sera perdu. L'absence d'accord salarial en 2010 a fait perdre 0,4% de pouvoir d'achat aux cheminots. Ce scénario va-t-il se reproduire ?

**Après avoir consulté ses adhérents, la CFDT a démocratiquement décidé d'apporter sa signature, afin que les cheminots ne soient pas pénalisés deux années de suite.**

# Rapport Grignon : la fin d'un idéal SNCF... !



*Le rapport du sénateur du Bas Rhin Francis Grignon, intitulé « conditions pour une expérimentation portant sur l'ouverture à la concurrence des services de transports ferroviaires régionaux de voyageurs » a été remis au secrétaire d'Etat aux Transports Thierry Mariani le 18 mai dernier.*

*En 98 pages et 10 recommandations, il expose les obstacles à la mise en concurrence et trace les conditions et étapes pour y parvenir.*

Pour la CFDT Cheminots, faire exécuter le marché des TER par des opérateurs privés présente des risques techniques et sociaux irréfutables. Les expériences menées dans des métiers de service, restauration ferroviaire, nettoyage... ont toutes débouché sur les mêmes conséquences.

L'attribution des marchés va toujours vers l'offre économique la moins élevée, le moins disant financier demeure le critère de sélection final et le meilleur rapport qualité prix se fait au détriment des conditions de travail des salariés et bien évidemment de leur rémunération.

Les pouvoirs publics auront bien évidemment un discours rassurant, en expliquant que la sélection des candidats et l'analyse de leur offre reposera sur des critères qui garantiront l'intérêt des salariés et que toute entreprise qui ne répondrait pas aux exigences minimales de garanties économiques, techniques et sociales seraient exclues de l'appel d'offre. La réalité que la CFDT observe dans les secteurs libéralisés est toute autre. Du côté des régions, on affiche une préférence marquée pour la poursuite des relations contractuelles avec la SNCF. C'est la position affichée par l'Association des Régions de France. Mais les considérations budgétaires ne vont-elles pas inciter les élus régionaux, responsables de deniers publics, de lancer des appels d'offres pour faire leur choix ? En période de disette budgétaire, l'ouverture à la concurrence risque de devenir un argument électoral ? Cette perspective nécessite un argumentaire objectif.

## QUE PROPOSE GRIGNON ?

En bon soldat, sans jugement sur la guerre économique, mais convaincu que la concurrence voulue par les instances européennes s'imposera, et conformément à sa lettre de mission confiée par Dominique Bussereau (UMP), le sénateur Grignon, au terme de 3 visites en Europe (sic !) et

de nombreux rendez vous avec les opérateurs privés (re-sic !) nous livre ses préconisations :

### 1\_ Modifier la législation ainsi que la réglementation du travail

Exit la loi d'orientation sur les transports intérieurs (LOTI) qui prévoit le monopole de la SNCF. Exit la loi du 3 octobre 1940, qui soumet les agents de l'EPIC SNCF à un droit spécifique. Exit la loi du 12 juillet 1983 afin d'agréer des sociétés de surveillance privées. Exit les décrets, arrêtés ou dispositions du code du travail qui ont jusqu'à présent organisé le transport ferroviaire, mais qui entravent la concurrence !

### 2\_ Prendre le meilleur de la SNCF pour le mettre à disposition du privé et ainsi réduire leurs risques

Au niveau du matériel roulant, aucun risque financier pour l'opérateur sélectionné. Les régions mettront du matériel SNCF à disposition, le dispensant d'investir lourdement en apportant son propre matériel. Les régions pourront alors devenir les gestionnaires du matériel, voire recourir à une société de portage (« Rolling Stocks Compagnies » ou ROSCO), afin d'en mutualiser la gestion si plusieurs régions se prêtent à cette expérimentation. La maintenance serait assurée par la SNCF contre une redevance, afin d'éviter une désorganisation de la filière et d'optimiser les capacités des ateliers SNCF. Là encore aucun besoin d'investissement pour la concurrence, avec en prime l'assurance d'un travail bien exécuté. Et les élus régionaux pourront se vanter d'avoir préservé les bassins d'emploi existants.

En gare, le service apporté aux voyageurs est essentiel et suscite bien des convoitises. Grignon préconise une modification de la réglementation par décret, afin de

mettre en place des franchises d'exploitation, ou à défaut, une contractualisation de services via Gares et Connexions. Exit l'intermodalité, vive la rentabilité !

En raison d'une réglementation stricte, seul le domaine de la sûreté à bord relèvera de chaque opérateur. Afin que le sentiment d'insécurité ne gagne ses clients, les entreprises ferroviaires privées se verront octroyer la possibilité d'engager leur propre service de sécurité.

### 3\_ Préserver l'image des Régions

Vis-à-vis de l'usager, les entités organisatrices jouent la prudence. Pas question d'annoncer des hausses tarifaires (pas plus que des baisses), la continuité s'impose. Les opérateurs privés ont pourtant déjà demandé des aménagements afin d'échapper à l'obligation d'appliquer les tarifs sociaux nationaux.

Du point de vue de la distribution des titres de transport, le rapport met en exergue d'évidentes difficultés entre les opérateurs et table sur la SNCF pour les résoudre.

### 4\_ Casser les « privilèges » sociaux

Au chapitre social, « La loi posera le principe du transfert des contrats de travail des salariés à l'occasion de la reprise d'un service de transport ferroviaire de voyageurs par un nouvel opérateur » Le transfert sera effectué sur la base du volontariat, les cheminots conservant leurs droits à la retraite et à leur régime spécial de prévoyance.

Le rapport recommande l'abrogation de la loi du 3 octobre 1940, qui exclut le personnel sous statut du droit commun du travail. Il invite les partenaires sociaux à conclure un accord collectif national qui édictera des règles relatives, notamment à la durée du travail, qui s'appliqueront à toutes les entreprises, y compris la SNCF. En l'absence d'accord, l'Etat légifèrera par décret.

Pour la CFDT, la question de l'évolution de ces règles est fondamentale. Entre la SNCF qui souhaite une ouverture loyale à la concurrence et ne pas partir d'emblée avec un désavantage compétitif et des opérateurs concurrents souhaitant disposer de personnels plus flexibles, les cheminots ont beaucoup à perdre.

Le rapport souhaite enfin que soit mise en place une formation professionnelle de branche commune aux conducteurs, qui



aurait pour objectif une culture de la sécurité ferroviaire partagée par tous, quelle que soit l'entreprise.

### 5\_ Procéder par étapes

Le rapport propose de commencer l'expérimentation sur un périmètre restreint, soit sur un groupe de lignes « territorialement cohérent et économiquement équilibré », soit sur un ensemble de lignes d'aménagement du territoire.

Cette stratégie est habile. Elle permet aux opérateurs privés de s'implanter, de « se faire la main ». Mais si les 23 régions procèdent à des expérimentations, c'est l'équivalent d'une ou plusieurs régions perdues par la SNCF. Et par ricochet, cette procédure instaure une logique de ligne qui pourrait être déclinée en Ile de France. Et afin de réduire les risques pour les nouveaux entrants, la SNCF devra mettre en place des compte de ligne, et communiquer ses coûts d'exploitation afin d'éclairer ses concurrents.

## UNE REACTION S'IMPOSE

Francis Grignon estime qu'il faudra environ trois ans avant de pouvoir ouvrir le marché. Cela mène vers 2014, une année où de nombreuses conventions TER arriveront à échéance. Mais, empêtré dans sa préoccupation de réduction de coûts pour les entités organisatrices, il reste dans le dogme et oublie l'essentiel : l'ouverture à la concurrence va-t-elle favoriser le report modal ? L'expérience du Fret est significative : en 10 ans, la part de transport de marchandises par rail est passée de 20% (SNCF seule) à 11% (toutes EF confondues). Véolia a jeté l'éponge. Et pendant ce temps, le législateur autorisait le passage des camions de 40 à 44 tonnes.

Autre interrogation : à qui profitera cette volonté d'ouverture ? Aux usagers, aux entreprises nouvellement entrantes, à la collectivité ? Et qui en fera les frais ? Les entreprises privées ne cachent pas leur

volonté d'employer une main d'œuvre au moindre coût pour remporter des parts de marché. La CFDT affirme pour sa part que le statut, la réglementation du travail codifiée au RH 0077 ne constituent pas un obstacle à la rentabilité du chemin de fer. Nous en avons fait la démonstration lors de la filialisation d'Eurostar.

Le 16 juin prochain, la CFDT appelle l'ensemble des cheminots à manifester leur désaccord avec les propositions contenues dans le rapport Grignon qui sera présenté. Le 16 juin, il est indispensable que chaque cheminot

- Refuse le démantèlement du transport régional que la SNCF a contribué à construire
- Combatte le dumping social et le nivellement par le bas des acquis sociaux
- Défende la SNCF et l'ensemble de son personnel face aux velléités du secteur privé

# I 500 AGENTS SNCF VOLONTAIRES POUR AIDER LES CLIENTS À BORD DES TRAINS ET EN GARE



Deux hivers rigoureux ont mis en avant la fragilité de la SNCF en situation perturbée. Les difficultés croissantes de circulation liées à l'entretien et l'utilisation du réseau ferré, sans omettre les dysfonctionnements provoqués par le cloisonnement des activités ont mis bien des clients/usagers en « galère ». Depuis l'affaire du retard exceptionnel du Strasbourg – Port Bou le 27 décembre 2010 la direction de l'entreprise veut afficher publiquement que l'ensemble du personnel est mobilisé pour éviter que ne se renouvelle un tel cauchemar ferroviaire. Sauf que le dispositif décrit par la SNCF n'est pas de nature à empêcher ce genre d'interminable périple.



## DE QUOI S'AGIT IL ?

En cas de situation perturbée, des agents SNCF préalablement inscrits sur une liste de volontaires devront apporter un appui aux ASCT dans leurs tâches d'assistance aux voyageurs. L'objectif est d'améliorer l'information et la prise en charge des clients en cas d'incident. Identifiables par un brassard SNCF Assistance, ils sont aussi là pour assurer une présence auprès des voyageurs, répondre à leurs questions et les rassurer si cela s'avère nécessaire.

Qu'ils se déplacent à titre professionnel ou personnel, les Volontaires se signalent, au chef de bord, en montant dans le train. Les Volontaires à bord peuvent l'assister dans plusieurs missions : recensement des correspondances ratées, distribution de coffrets-repas, de bouteilles d'eau ou d'enveloppes « Retard ».

Cette démarche s'organise depuis 1 an et entre aujourd'hui dans sa phase active avec des sessions de formation, la délivrance d'un Kit spécial Volontaire à bord et un site intranet d'inscription. Elle concerne essentiellement les trains des 4 axes TGV (Est, Nord, Sud Est et Atlantique) et Teoz, mais a vocation à être étendue.

### UN PRINCIPE DEVOYE

La préconisation en usage dans l'entreprise publique SNCF, stipule que tout agent en activité présent dans un train de voyageurs en circulation ( en service ou en congé ou repos) doit porter assistance au personnel du service commercial des trains qui ferait appel aux cheminots voyageant dans le train concerné ou qui seraient dans une situation exceptionnelle voire dangereuse.

Ce principe, rappelé comme un devoir dans le code de déontologie, régissait des relations normales entre collègues de travail. Et l'agent portant secours à ses collègues ou aux voyageurs pouvait être cité et distingué à titre honorifique pour ses actes de courage.

Aujourd'hui, les concepteurs du programme « volontaires SNCF assistance » élargissent ce principe aux situations commerciales perturbées qui n'ont rien d'exceptionnelles : aléas hivernaux, périodes de grands départs... Misant sur « l'esprit maison » des cheminots, l'entreprise cherche à organiser et à planifier une mise à disposition qui par essence est spontanée.

Il s'agit donc de tout autre chose que de solidarité professionnelle ou de recherche de volontaires pour participer aux actions événementielles de l'entreprise, comme actuellement les 30 ans du TGV, ou d'actions de partenariat comme lors de la coupe du monde, et qui ont toujours suscité l'adhésion.

## L'ACCUEIL EST UN VRAI METIER

L'accueil des voyageurs nécessite de vraies compétences professionnelles et une expérience de terrain. Si l'appui de bonnes volontés peut sembler utile lorsqu'il s'agit de distribuer des boissons, il en va autrement dans les relations avec les voyageurs. Les bonnes idées, les lieux communs conduisent souvent au pire !

La formation des agents volontaires consisterait pour l'essentiel à deux heures de « sensibilisation » avec remise de fiches

mémo. Ce dispositif pédagogique pouvant être complété par une auto formation sur le net. Est-ce vraiment suffisant pour répondre aux sollicitations de voyageurs et être en capacité de représenter l'entreprise, puisque identifié en tant que tel ?

D'autre part, la motivation des agents volontaires semble plus suscitée par la hiérarchie que par un engagement personnel. La CFDT dénonce les initiatives déployées par de nombreux dirigeants locaux pour encourager fortement l'inscription d'agents (notamment de l'encadrement). La crainte d'incidence sur le déroulement de carrière ou inversement le secret espoir d'un bénéfice quelconque paraît puissamment jouer dans ce projet d'entreprise.

## LE VOLONTARIAT N'EST PAS UN CONTRAT DE TRAVAIL

Pour la CFDT Cheminots l'initiative des volontaires à bord ne peut masquer le manque d'effectif à bord des trains. De plus en plus souvent les ASCT se retrouvent seuls à bord. Utiliser le volontariat et donc le travail non rémunéré pour pallier l'absence d'un deuxième agent est inacceptable. Car comment seront considérés les agents placés sous l'autorité du Chef de bord : en service ? en astreinte ? en travail « non rémunéré » ? en « heures supplémentaires » ? Rappelons qu'un acte bénévole est forcément non rémunéré. Une éventuelle contrepartie constituerait de fait un travail dissimulé et serait pénalement condamnable. Effectuée en dehors de tout cadre juridique ou règle-

mentaire précis, l'assistance « volontaire » à bord comme en gare peut rapidement déboucher sur des situations illégales (non respect des temps de travail et de repos, des formations obligatoires et des règles de sécurité,...). L'avis de l'inspection du travail serait éclairant à ce sujet.

En outre, il existe des risques professionnels pour un agent extérieur au service commercial des trains, voire extérieur à toute habilitation sécurité réglementaire exerçant une activité à bord des trains. L'employeur, qui a obligation de résultat en ce qui concerne la

santé et la sécurité de son personnel, est il vraiment certain que les agents qui seraient victimes d'accidents lors de leur activité « volontaire à bord des trains » seraient couverts par la législation sur les accidents du travail et les maladies professionnelles ? La CFDT en doute fortement et interrogera la Caisse de Prévoyance et de Retraite à ce propos.

La CFDT a interpellé la direction à de multiples reprises sur le sujet. Elle exige que des

réponses claires soient apportées au niveau de la réglementation du travail. Le recours au « volontariat » ne saurait se banaliser et devenir un palliatif au manque d'organisation et de moyens humains. En l'absence de tout encadrement réglementaire, la CFDT demande la mise au placard du dispositif « volontariat à bord des trains ».

## Rémunération du Matériel

L'entreprise ne respecte pas ses engagements sur la prime de travail !

Depuis 2008 un processus de concertation s'est engagé avec la direction du domaine Matériel afin de répondre aux attentes et revendications des agents en matière de rémunération. Les négociations ont permis d'obtenir la réévaluation du code prime matériel de 12%. Cette évolution devait se faire sur 3 ans (2010-2011-2012) à raison de 4% par an. Signalons que dès le départ, la direction souhaitait conditionner cette réévaluation à des critères de performance du domaine, ce qui avait été refusé unanimement par les organisations syndicales représentatives. Si la première étape a bien été concrétisée ( 4% au 1<sup>er</sup> janvier 2010), la direction, prenant pour prétexte le désaccord initial sur les critères d'efficacité, n'a augmenté le code prime que de 2% au 1<sup>er</sup> janvier 2011.

Après de nombreux reports, la direction du

Matériel a repris le processus de concertation au sujet de la rémunération lors d'une table ronde organisée le 11 mai 2011. Cette réunion intervenait donc le lendemain de celle portant sur la négociation annuelle des salaires, au cours de laquelle la « DRH Corporate » proposait l'alignement progressif des codes primes de tous les agents sédentaires sur le code prime 33 (celui du Matériel).

Du fait de cet alignement au niveau national, la Direction du Matériel n'est plus en mesure de prendre des décisions sur la réévaluation de la prime de travail Matériel. Ces dispositifs d'augmentation seraient donc traités globalement au niveau de la Direction RH Nationale. Le directeur du domaine n'a plus délégué !

Le projet d'augmentation de la prime de travail Matériel qui était prévue au 1<sup>er</sup> janvier 2012 est donc remis en cause.

La CFDT, estimant que les engagements pris doivent être tenus, a fermement demandé (en cas d'accord salarial validé) une garantie d'évolution de pouvoir d'achat équivalente. Le processus de réévaluation étant clair et unilatéralement rompu par l'entreprise, une « mesurette » de compensation ne saurait suffire ! Les agents du domaine Matériel sont en droit d'attendre le juste retour des richesses qu'ils produisent.

La direction a pris acte de notre position et s'est engagée à étudier une mesure

spécifique, autre qu'une revalorisation de la prime de travail, ayant un effet comparable à celui qu'aurait été la dernière étape du processus. Les propositions de la direction seront formulées lors d'une nouvelle table ronde avant la fin du mois de juin.

## La CFDT défend l'ouverture immédiate de discussions sur les déroulements de carrière.

**LORS DE LA TABLE RONDE, ET MÊME SI AUCUNE MESURE N'EST ENCORE ARRÊTÉE, LA CFDT A RÉAFFIRMÉ SON EXIGENCE D'EXAMINER ET DE VALORISER LE DÉROULEMENT DE CARRIÈRE DES AGENTS MATÉRIEL.**

La Direction a donc décidé de lancer une réflexion avec les OS sur les cursus professionnels et la rémunération des experts. Elle propose d'ouvrir comme premier dossier celui des agents END. Elle ne lie pas ce dossier à la conclusion du sujet précédent.

Contrairement aux autres OS, qui ne souhaitent pas aborder ce sujet tant que la question de la mesure compensatoire n'est pas traitée, la CFDT qui réclame l'ouverture de discussion sur le sujet depuis des années, est prête à ouvrir le chantier.

# Trains à « horaires variables », en attendant des trains à l'heure !



*La presse n'est pas tendre avec l'annonce faite par la SNCF du lancement d'un nouveau concept de réservation : les trains «à horaires variables», c'est-à-dire... sans connaître l'heure exacte du départ !*

La multiplication des travaux à prévoir ces prochaines années sur les lignes gérées par RESEAU FERRE de FRANCE (RFF), « empêchant la SNCF de prévoir avec précision les horaires de ses trains », l'entreprise publique a donc décidé de proposer à la réservation des trains même si elle n'est pas sûre de pouvoir les faire circuler !

Le principe : quand vous réservez votre billet, vous ne connaissez pas l'heure exacte de votre départ. Un train de journée pourra partir quinze minutes avant, ou après l'heure indiquée sur le billet. Concernant les trains de nuit, l'horaire peut varier jusqu'à 60 minutes. Le voyageur sera informé dès la réservation qu'il s'agit d'un train à horaire variable. Il sera averti 7 jours maximum avant le départ prévu, de l'heure exacte de circulation de son train, soit par mail ou par téléphone.

Le dispositif du « train avec horaires à confirmer », qui a déjà été expérimenté sur une douzaine de liaisons, notamment l'axe Atlantique, devrait être étendu à partir du mois de juin à l'ensemble du réseau. Selon la SNCF, 40 à 50 TGV seront impactés sur les 800 qui circulent quotidiennement sur le réseau.

## DU « LOW COST » À PLEIN TARIF ?

Ouvrir une réservation, prendre un train sans connaître à l'avance l'heure de départ, est-ce bien raisonnable ? Il est facile d'imaginer dans quel embarras ce concept va plonger nos clients et le potentiel de conflictualité que va inévitablement engendrer la frustration de voyageurs en attente d'information fiable. Pire encore si le parcours de ces derniers comprend une correspondance. Pour celui qui fait le voyage mais également pour les personnes les accompagnant en gare ou qui viendront les attendre à leur arrivée, le délai de prévenance devra être impérativement respecté. La perspective de litiges commerciaux s'annonce inéluctable, d'autant qu'un retard de train est toujours possible.

Mais ce que les associations d'usagers dénoncent, c'est que le prix du billet reste le même, il n'y a pas de réduction du fait de cet horaire variable. La directrice de France Voyages a beau expliquer qu'en contrepartie du désagrément, les clients pourront bénéficier de toute la gamme de prix, y compris les

« prem's », elle a du mal à convaincre. Dans l'aérien, le concept « charter » des tours opérateurs aériens est simple : horaire non garanti = prix réduit. Dans le ferroviaire, l'équation économique est plus complexe. Comment financer la régénération du réseau (RFF) sans mettre en péril les recettes commerciales (SNCF) ? Ou comment rendre compatible la planification de 1000 chantiers travaux en 2011 avec un plan transport soutenu, le tout dans un environnement de plus en plus concurrentiel ? Un vrai casse tête !

## COMMENT EN EST-ON ARRIVÉ LÀ ?

Le transport ferroviaire a construit sa réputation sur la sécurité et la ponctualité. La grande vitesse a participé au succès de la SNCF, en changeant la vie des français.

La ponctualité, dénommée aujourd'hui « régularité », est devenue une constante, quasi naturelle, une exigence qui s'est inscrite profondément dans la culture ferroviaire, et a largement pénétré la culture même de notre société.

Nos concitoyens ont organisé leurs agendas, leurs emplois du temps, en intégrant cette ponctualité. Le développement du TGV a permis à de nombreux franciliens et travailleurs parisiens d'habiter en province tout en conservant leur emploi dans la capitale. La régionalisation du Ter au début des années 2000, par le cadencement, par la rénovation des gares et du matériel roulant, a largement amélioré les déplacements du quotidien.

Les Régions, autorités organisatrices, ont développé les cadences, sans que quiconque ne s'inquiète des limites de capacité d'un réseau vieillissant, souffrant d'un manque cruel d'investissement. Et puis la machine s'est enrayée. Oh, pas

complètement, de nombreux trains circulent encore à l'heure, cela très majoritairement, mais ces dernières années, des usagers ont déploré une dégradation de la performance, puis ces derniers mois, avec plus de force, ils ont dénoncé de véritables carences. Ils ont fait part de leurs difficultés d'acheminement au quotidien, ont exprimé leur mécontentement, et même leur ras-le-bol, par des actions de plus en plus vindicatives et médiatisées. Entre résignation, sarcasme ou révolte, le désamour entre les usagers et l'entreprise publique semble consommé.

## SNCF, SOCIÉTÉ MAL-AIMÉE ?

Depuis dix ans, Ipsos enquête tous les trimestres sur la popularité de 30 grandes entreprises privées et publiques. Alors que la SNCF, France Télécom, GDF-Suez caracolaient naguère en tête du classement, elles se retrouvent maintenant en queue du baromètre. Depuis le mois d'avril 2011, la SNCF est dernière du classement !

Les cheminots vivent très mal au quotidien la place occupée dorénavant par la SNCF dans le palmarès des entreprises. La

perte de la notion de service public au profit de la compétitivité, ainsi que la multiplication des offres commerciales illisibles contribuent à cette baisse d'estime.

La régularité est l'un des fondamentaux identitaires de l'entreprise. Elle participe à la sécurité des circulations. La saturation du trafic à certaines heures, la qualité et la fiabilité du matériel, l'état de la voie, les actes d'incivilité, d'intrusion, de vol de cuivre provoquent des retards et participent aux fameux « aléas de circulations ». Même des montgolfières viennent couper les caténaires ! Le marasme est total.

Mais indépendamment des causes externes à l'entreprise il faut reconnaître que l'organisation du travail dans l'entreprise se « dévitalise », les métiers manquent aujourd'hui de « robustesse », les effectifs fondent et

l'efficacité aussi. Les restructurations, la déshumanisation, la complexité des nouvelles organisations (RFF, EPSF, ARAF, ERA, DCF...) ont fait tomber les repères.

Les voyageurs souhaitent des trains qui partent et arrivent à l'heure. Pour la CFDT, les cheminots ne sont pas responsables de la dégradation de la régularité, ils la subissent. Et ils en ont assez d'être stigmatisés car victimes d'une situation qu'ils dénoncent depuis longtemps. Et le remède à tous ces maux n'est certainement pas d'accentuer la libéralisation du secteur ferroviaire, ni de poursuivre la baisse des effectifs. Pour rétablir la confiance avec les usagers il faudra un peu plus que de la bonne communication ou des offres palliatives.

n°	Heure	Destination	Particularités	Voie
TGV 5111	10h37	MARSEILLE ST CHARLES	Retard probable:2h30	
TGV 6607	10h54	LYON PERRACHE	Retard probable:2h30	
TGV 5113	11h37	MONTPELLIER ST ROCH	Retard probable:2h30	
TGV 6609	12h00	LYON PERRACHE	Retard probable:1h15	
TGV 5313	12h07	MARSEILLE ST CHARLES	Retard probable:1h00	
TGV 5311	12h11	MONTPELLIER ST ROCH	Retard probable:1h00	
TGV 5317	12h37	MARSEILLE ST CHARLES	Retard probable:40mn	
TGV 16842	12h39	TOURS	Retard probable:30mn	
TGV 6611	12h54	LYON PERRACHE	TRAIN A L'HEURE	

# Pour le transport ferroviaire accessible à tous !

## Non au quatrième paquet ferroviaire européen !

EUROMANIF des cheminots  
le 24 MAI 2011 à BRUXELLES



Voilà plus de 20 ans que la CFDT, avec d'autres syndicats européens, réunis au sein de la fédération européenne des travailleurs des transports (ETF), alertent les pouvoirs publics, les dirigeants des compagnies et les cheminots, sur les dangers de la libéralisation du transport ferroviaire et sur les répercussions dramatiques du manque de financement pour l'entretien des infrastructures. Les organisations affiliées à l'ETF s'opposent avec vigueur à la politique ultralibérale prônée par la commission européenne qui a, et aura encore des répercussions concrètes sur la vie quotidienne des voyageurs et de tous les cheminots.

Le premier mauvais coup a été porté avec la directive 91-440 qui avait pour objectif de séparer la gestion de l'infrastructure, de la gestion des entreprises de transport ferroviaire. Une quinzaine de directives et de règlements européens, réunis en trois paquets législatifs ferroviaires, ont continué cette destruction du système ferroviaire qui était pourtant performant, sûr, accessible à tous.

Pour être en conformité avec les exigences bruxelloises, la France a modifié sa législation pour imposer la séparation des comptes du fret, du voyageur, de l'infra. A la SNCF, cela s'est traduit par la « gestion par activité », véritable désorganisation structurelle et fonctionnelle de l'entreprise et par l'arrivée, en 2003, de la concurrence dans le fret. Le voyageur international a été ouvert en décembre 2009 et les transports intérieurs le seront dans moins de deux ans. Il est envisagé, à moyen terme, de transférer à Réseau Ferré de France (RFF) les agents du transport et, dans un délai à peine plus long, tous les services de l'infra. La maintenance du matériel roulant risque d'être externalisée et les gares bientôt privatisées ...

Afin de « réorganiser » les textes législatifs contenus dans le premier paquet ferroviaire, la commission a proposé au Parlement Européen et au Conseil Européen, de voter une nouvelle directive établissant « un espace ferroviaire unique européen »

Ce texte, discuté par la commission du transport du parlement européen, le 24 mai 2011, sera soumis au vote en juillet 2011. A partir de 2012, les 27 pays devront le traduire dans leurs législa-

tions nationales et il deviendra applicable à toutes les entreprises ferroviaires en Europe.

La Commission s'octroie de nouveaux pouvoirs exorbitants, en s'autorisant à interférer directement dans la gestion des entreprises par le biais des « actes délégués » balayant les pouvoirs du parlement européen, des représentations nationales et des autorités publiques d'Etat. On est en droit de se poser la question du fonctionnement démocratique des institutions européennes.

L'opérateur d'infrastructure pourrait définir de nouvelles règles pour s'assurer d'un service minimum en cas de grève. C'est une ingérence claire dans le droit national et dans les droits fondamentaux des salariés. L'UE n'a aucune compétence en matière de grève, mais elle entend faire valoir son influence libérale et conservatrice sur ce droit par l'introduction d'un service minimum au niveau européen.

La Commission européenne a également annoncé qu'elle allait réintroduire une proposition de législation visant à libéraliser les services nationaux de transport de voyageurs dès 2012. C'est le tout dernier segment des services ferroviaires qui n'a pas encore été libéralisé par la législation européenne. La Commission pourrait proposer la liberté d'accès sur toutes les lignes aux entreprises ferroviaires disposant d'une licence. Cela impliquerait pour les services publics de transport l'obligation de mise en appel d'offre des services dans toute l'Europe. Le texte n'oblige pas formellement la transformation des entreprises ferroviaires publiques nationales en société anonyme, mais favorise largement ce changement.

Enfin, pour recourir à des aides publiques, il faut déployer de grands efforts pour éviter d'être pris à défaut. Par contre, intervenir sur les segments les plus rentables du réseau, comme les « low-cost » dans l'aérien, ne pose aucun problème économique ou social à la commission.

Pour la CFDT Cheminots il ne s'agit pas d'une simple « réécriture » ou d'une « refonte » du 1<sup>er</sup> paquet ferroviaire, mais bien d'un « 4<sup>ème</sup> paquet ferroviaire », véritable accélérateur de libéralisation !

La CFDT s'oppose aux intentions avouées de la commission européenne de libéraliser intégralement le transport ferroviaire de voyageurs, de multiplier les opérateurs ferroviaires et les administrations

de contrôle et de régulation et dénonce l'abandon de toute référence à l'intérêt général et au service public.

Les lignes les plus rentables seront forcément convoitées par des entreprises privées, les dessertes déficitaires seront fermées et les financements des infrastructures (construction) seront assurés majoritairement par des partenariats public-privé (P.P.P.). En fait de diminution des coûts (notamment pour les usagers) et d'augmentation de la qualité, c'est la situation à l'anglaise qui prévaudra partout en Europe !

Les usagers à faible revenu ne pourront plus prendre le train faute de pouvoir payer des billets dont les prix ne cesseront d'augmenter sur la plupart des lignes alors que sur quelques autres les prix seront bradés (comme pour le secteur aérien). Quand aux cheminots, ils seront moins payés (ou plus flexibles dans leurs temps de travail) et devront « tirer leur train » toujours plus loin et plus longtemps (vers un second voire un troisième ou 4<sup>ème</sup> RHR pour conducteurs et ASCT) !

La Section Chemins de fer de l'ETF a décidé de réagir avant que le texte soit définitivement adopté. L'ETF souhaite réaffirmer les revendications qu'elle a portées lors de ses précédentes journées européennes d'action. Elle demande aux pouvoirs publics de conserver « de bons systèmes ferroviaires » :

c'est-à-dire des entreprises ferroviaires intégrées, des services publics ferroviaires accessibles et à un prix raisonnable, des chemins de fer qui soient l'objet d'investissements gouvernementaux pour promouvoir un transport sûr et durable des voyageurs et des marchandises, pour un meilleur respect de notre environnement.

Le 24 mai 2011, devant le parlement européen à Bruxelles, la CFDT a manifesté son opposition au dumping social et sa volonté de créer des emplois de qualité, qui respectent les conventions collectives et les droits collectifs des cheminots, assurent une égalité de traitement pour tous les cheminots, le maintien et l'amélioration des conditions de travail, tout en respectant le droit fondamental à se mettre en grève.

Retrouvez tous les tracts sur le site internet :

[www.cfdtcheminots.org](http://www.cfdtcheminots.org)



- Accueil
- La CFDT
- Adhérer
- Les Métiers
- Nos revendications
- Europe Ferroviaire
- Publications
- Aide

- ### MENU PRINCIPAL
- ACCUEIL
  - LIENS CFDT
  - NEWS
  - COMMUNIQUE DE PRESSE

- ### DOSSIER RETRAITE
- Communiqué

- ### DEVELOPPEMENT DURABLE
- Engagements FRET RAIL

- ### EGALITÉ PROFESSIONNELLE
- Mixité
  - Manifestations
  - Discriminations

- ### SNCF
- Restauration
  - Manutention
  - CHSCT
  - CCE
  - Conseil d'Administration
  - Cadres
  - Facilités de circulation
  - Indemnité langues étrangères
  - SEAFRANCE
  - Travailleurs Handicapés
  - Eurostar

## cfdt cheminots

bienvenue

**BIENVENUE à la CFDT**



### Accords salariaux 2011 S'ENGAGER DANS L'AMELIORATION DU POUVOIR D'ACHAT

#### Accord salarial, la CFDT signe avec des réserves !!



LA CFDT en apposant sa signature au bas des 2 accords salariaux, garantit la nécessaire représentativité de 30% indispensable à la validation de tout accord d'entreprise.

Elle évite, ainsi, aux cheminots à statut et contractuels une nouvelle dégradation de leur pouvoir d'achat.

Pour rappel, en refusant les augmentations salariales proposées par l'entreprise l'an passé, les organisations syndicales non signataires ont fait perdre 90€ en 2010 et 130 € en 2011 à l'ensemble des cheminots.

En cas de non signature ou de dénonciation par une ou plusieurs OS ayant recueilli seule ou ensemble au moins 50% des suffrages valablement exprimés, la direction ne s'engagerait que sur la mesure d'augmentation générale des salaires de 0,5% au 1<sup>er</sup> avril 2011.

Toutes les autres propositions ne s'appliqueraient donc pas !!

[LIRE LA SUITE...](#)

### Table ronde salariale Les cheminots expriment des attentes légitimes

### IDENTIFICATION

Identifiant

Mot de passe

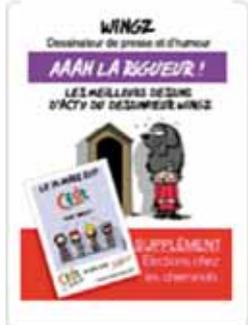
Se souvenir de moi

**CONNEXION**

- Mot de passe oublié ?
- Identifiant oublié ?
- Créer un compte

Recherche

**RECHERCHE**



### SERVICES AUX ADHERENT

Caisse Action Syndicale

### SAINT DU JOUR