

Le Cheminot de France

Nouvelle édition

N° 29 - Janvier - Février - Mars 2012 (1,60 €)

Journal de l'Union Fédérale des Cheminots et Activités Complémentaires

Budget prévisionnel 2012 SNCF :

Les salariés priés de se serrer
la ceinture... !

Déménagement du siège : ce
sera Saint Denis !



Elections Eurostar



Élargissement du service
minimum



Sommaire

• Edito

- Elargissement du Service minimum
- Budget prévisionnel 2012 SNCF : les salariés priés de se serrer la ceinture !
- De l'AGECIF à l'UNAGECIF
- Déménagement du siège : ce sera Saint Denis !
- Création d'une société de travaux au sein de la Branche INFRA
- Le verdict des assises du ferroviaire
- Vente : le grand chambardement !
- Elections Eurostar, la CFDT sur de bons rails
- Assemblée Générale de Bordeaux : Un bon cru !

P 2

P 3

P 4-5

P 6-7

P 8-9

P 10-11

P 12-13

P 14

P 15



Pour le Gouvernement actuel, la crise exige de la part des salariés tous les sacrifices. Les choix opérés au nom de la compétitivité constituent autant de cadeaux faits aux entreprises et de pilules amères pour les consommateurs. Les protections dont bénéficie le monde du travail sont

progressivement détricotées et la loi s'impose de plus en plus au détriment des accords et négociations conclues en entreprise. On l'a constaté pour les métiers à pénibilité avérée. On le vérifie aujourd'hui sur les congés maladie. Lors du débat sur la loi de finances 2012, le législateur s'est retourné vers les agents publics civils et militaires en leur imposant un jour de carence à partir du 1^{er} janvier 2012. Cette disposition est censée s'appliquer aux agents relevant d'un régime spécial. La CFDT le conteste.

Tout d'abord, cette loi s'applique aux « salariés dont l'indemnisation du congé de maladie n'est pas assuré par un régime obligatoire de sécurité sociale ». Parle-t-on là vraiment des cheminots à statut ? Rappelons que les cheminots ne sont pas « indemnisés » lors du congé maladie. Le chapitre 12 du statut prévoit le maintien du salaire : « Du 1^{er} au 184^{ème} jour d'interruption de service, l'agent a droit à la totalité du traitement, de l'indemnité de résidence et des éléments fixes de rémunération... ». Ce même chapitre introduit une exception : « une retenue du quart de solde est toutefois effectuée, pendant les quatre premiers jours d'interruption de service... ». Contrairement aux agents publics et militaires, les cheminots subissent donc déjà une journée de carence !

Ensuite, rien n'interdit aux salariés de la SNCF de bénéficier de dispositions plus favorables que la loi. La grande majorité des salariés du privé soumis aux 3 jours de carence bénéficient d'une convention collective qui prévoit que l'employeur compense la perte de salaire. La CFDT considère donc que la SNCF est dans l'excès de zèle. Elle désapprouve totalement la publication de notes de service imposant ce jour de carence. Et il n'est en aucun cas concevable que l'entreprise déroge unilatéralement aux dispositions statutaires et ignore les instances paritaires, en l'occurrence la Commission Mixte du Statut.

Enfin, on peut s'interroger sur l'objectif de cette mesure censée réduire les dépenses de l'assurance maladie. Pour les cheminots à statut, l'indemnité journalière n'existe pas. Le statut prévoit le maintien du salaire, les « économies » qui seront faites sur le dos des cheminots profiteront à améliorer les comptes de la SNCF et non de la CPRP. C'est encore une mesure idéologique de baisse du coût du travail.

La CFDT cheminots a interpellé la Direction de l'entreprise sur le sujet. A l'heure où nous imprimons cet article, nous sommes en attente de réponse. Dans l'intervalle, la CFDT mettra tout en œuvre, notamment au travers de recours juridiques, pour s'opposer à cette mesure d'austérité, contraire à l'esprit de service public qui prévaut dans notre entreprise.

Les mesures annoncées par le gouvernement telles la TVA soit disant « sociale » vont toucher le pouvoir d'achat de l'ensemble des salariés. Les cheminots veulent une réelle politique salariale et une garantie de leurs droits sociaux. La CFDT portera cette volonté.

Arnaud Morvan

Elargissement du Service minimum et durcissement des conditions pour exercer individuellement notre droit de grève

Le service minimum, ne cesse d'être évoqué par les représentants de l'actuelle majorité avec en ligne de mire soit l'élargissement de son application au transport aérien ou alors son durcissement après la découverte d'une soi-disant « faille » dans la rédaction actuelle de la loi s'appliquant à la SNCF.

La proposition de loi UMP encadrant les conflits dans l'aérien, qui s'inspire du dispositif en vigueur dans les transports terrestres, est toujours fondée sur le même discours « l'ampleur des nuisances causées par les grèves dans les transports publics et donc subies par les usagers serait suffisante pour justifier la remise en cause du droit de grève par l'instauration d'un service minimum garanti ».

L'objectif du texte est donc très clair : établir « une meilleure prévisibilité » du trafic, afin d'éviter la « paralysie » des aéroports, avec des passagers bloqués ou retardés en raison d'une grève.

La grève de décembre des agents de sûreté a accéléré l'étude du texte qui portera sur « l'organisation du service et l'information des passagers

dans un cadre juridique très étroit et contraignant.

De plus il est clairement établi que la conflictualité ne cesse de baisser depuis plus de dix ans dans le secteur des transports publics comme dans tous les secteurs d'ailleurs. Et que dire de tous ces salariés qui ne sont plus en mesure d'exercer leur droit de grève dans le secteur privé, rongés par l'extension de la précarité, la répression syndicale et plus globalement l'insécurité sociale. L'état de la société française conduit à relativiser fortement la nécessité d'une nouvelle réglementation du droit de grève qui limiterait encore l'action collective des salariés.

Agir par la loi c'est contredire la soit disant volonté de voir les partenaires sociaux améliorer le dialogue social par la négociation. Il faut également un certain aplomb pour aménager les durées de préavis et constater que les autorités de tutelles, ministères en tête refusent d'engager des négociations alors même que la loi en fait obligation. L'échec des négociations ne peut conduire à réduire par la loi le droit de grève, l'Etat a lui-même fait la démonstration lors du conflit sur la réforme des retraites qu'il était incapable de gérer un conflit social par la procédure de négociation. Concernant les supposées « failles » de la loi sur le service minimum à la SNCF, le quotidien Le Figaro a relayé la volonté du groupe UMP de l'assemblée nationale de durcir les conditions de déclarations individuelles d'intention (DI).

L'affaire est apparue lorsque des agents ont annoncé leur intention de faire grève 48 heures à l'avance, conformément à la loi, mais le jour « j », comme la loi les y autorise ils se sont présentés pour prendre leur service.

Le texte ne prévoit pas que l'intention

de faire grève est irrévocable. Cette « lacune » n'est pas un effet de la bonté du législateur mais plutôt liée au risque qu'une telle disposition soit anticonstitutionnelle, puisque le droit de grève est inscrit dans le préambule de notre constitution.

La CFDT Cheminots a pris connaissance des propositions d'amendements de la loi du 21 août 2007 sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs.

Informé l'employeur de son intention de ne pas participer à la grève, et cela au plus tard 24 h avant sa prise de service deviendrait, ainsi, une obligation légale sous peine de sanction.

Pour La CFDT cheminots, ces amendements, visent à encadrer encore plus sévèrement l'exercice du droit de grève.

De même, la proposition de mettre en œuvre un service minimum pour le transport ferroviaire de marchandises, qui ne relève pas du service public, dans le cadre des dispositions de la loi du 21 août 2007, démontre une réelle volonté de casser toute velléité d'exercice du droit constitutionnel de grève des salariés du secteur.

La CFDT dénonce une nouvelle attaque intolérable du droit de grève dans les transports.

La CFDT réagira vivement à toute volonté de légiférer visant à restreindre encore plus l'exercice du droit de grève et à toute tentative de généraliser ces mesures à l'ensemble des salariés du secteur ferroviaire de transport de marchandises.



dans les entreprises de transport aérien de passagers ».

Voilà une bien étrange réponse aux problèmes sociaux qui traversent aujourd'hui notre société. Le droit de grève pour ceux qui l'ignorent est réglementé et il ne peut s'exercer que

Budget prévisionnel 2012 SNCF :

Les salariés priés de se serrer la ceinture... !



Au sens strict, le budget est le document récapitulatif des recettes et des dépenses prévisionnelles d'une entité pour un exercice comptable à venir.

Le terme proviendrait de l'ancien français « bougette », désignant une petite bourse accrochée à la ceinture de l'habit d'une personne, contenant de la menue monnaie lui permettant de faire face aux dépenses prévisibles de la journée.

Au moment de sa réalisation, un budget n'a de valeur que si les prévisions affichées sont conformes à la réalité qu'elles sont censées décrire : aucune dépense ne doit être oubliée ou minorée, aucun revenu ne doit être majoré... L'erreur, l'incertitude, l'irréalisme et la force majeure font peser un risque sur tout exercice de prévision.

Le budget n'est pas un document normalisé et n'a pas de valeur comptable au sens strict. Pourtant c'est un outil

largement utilisé par les gestionnaires : il peut être en effet très utile dans le cadre d'une organisation pour servir de point d'appui aux tâches de prévision, de pilotage ou de contrôle.

Le budget prévisionnel de la SNCF n'échappe pas à ces règles et sa lecture est riche d'enseignement sur l'affichage politique que souhaite donner l'Entreprise notamment vis-à-vis des observateurs externes (tutelle, finance, concurrence, etc...)

CONSOLIDER LES RÉSULTATS PAR LA CROISSANCE...

Dans sa présentation, le groupe SNCF annonce sa volonté de consolider les résultats obtenus ces dernières années directement liés à la croissance externe et aux effets « crise de 2009 » en alternant des hypothèses volontaristes et d'autres plus prudentes.

Avec une progression du Chiffre d'Affaires

(total des ventes) de 50% en 5 ans sous l'effet de la croissance externe, 2012 n'intègre quasiment aucun effet périmètre mais prévoit néanmoins une croissance de 5,1%, conservant ainsi les objectifs du plan d'affaires 2012/2016. Le résultat attendu en 2012 se situe à un moindre niveau que 2011 avec une Marge Opérationnelle (Chiffre d'Affaire - Charges) estimée à -100 M€ par rapport à l'objectif

Le niveau d'endettement a fait l'objet d'un ajustement du comité stratégique afin de rester dans les clous des directives de la tutelle visant à maîtriser la dette ; cela a conduit le groupe à absorber la hausse d'impôts (+300 M€ en 2 ans) en réduisant ses investissements, en recherchant des pistes d'économies et/ou une amélioration des résultats.

Pour autant, cela ne remet pas en cause sa capacité d'autofinancement des investissements sur ses propres ressources d'exploitation.

Dans le détail, l'évolution du CA du groupe est estimée :

- activités conventionnées de l'EPIC → +5,8% sous l'effet de la renégociation de la convention Transilien ou de la réévaluation des conventions INFRA et TET,
- activités non conventionnées de l'EPIC → +1,7% sous l'effet impact SA 2012 et Travaux réseaux,
- filiales → +7,1% portés par Kéolis, Géodis et activité Internationale

Kéolis apparaît dans cette construction budgétaire comme le principal vecteur de croissance du Chiffre d'Affaire (soit plus du ¼ du CA du groupe) qui profite notamment des attermolements du principal concurrent Veolia Transport / Transdev.

Il apparaît toutefois des sources d'incertitudes sur les hypothèses de construction du budget prévisionnel.

En effet, rien ne garantit qu'une issue favorable sur les négociations des conventions en cours puisse être trouvée, rien ne garantit que l'Infra puisse faire face à son carnet de commande et enfin rien ne garantit que SNCF Voyages et le transport de marchandises ne soient pas impactés, défavorablement, par la conjoncture.

De plus, il est à déplorer que la croissance attendue des activités de transports de voyageurs soit intégralement « mangée » par la hausse des charges.

...EN REDÉPLOYANT LE MODÈLE ÉCONOMIQUE

La dépréciation des actifs TGV pour un montant compris entre 700M€ et 1 milliard d'€ marque un tournant dans le modèle économique de la grande vitesse qui ne dégage plus assez de cash pour financer ses actifs, rongé par l'augmentation exponentielle des charges exogènes. Cela est inquiétant et doit amener l'Entreprise mais aussi la Tutelle à réfléchir aux conséquences de l'absence de financement du ferroviaire et du choix suicidaire de l'autofinancement.

Le modèle économique du ferroviaire a atteint ses limites, il n'est plus possible de continuer ce jeu de dupe entre la SNCF et les Pouvoirs Publics qui consiste, d'un côté à répercuter systématiquement la hausse des charges et de l'autre à exiger systématiquement une réduction des coûts du transport.

Les Assises du Ferroviaire ont commencé à apporter des éléments de réponse sur ce sujet avec notamment la réunification des activités de gestionnaire d'infrastructure et de gestionnaire d'infrastructure délégué de RFF, de la DCF et de l'INFRA SNCF.

Pour en revenir au budget prévisionnel 2012, celui-ci porte un objectif de Cash Flow libre (Capacité d'autofinancement - investissements) à l'équilibre pour toutes les branches et activités à l'exception de Fret SNCF à qui on ne peut décemment pas imposer les mêmes objectifs, compte tenu de sa situation financière.

Le budget de Geodis table sur des hypothèses de croissance d'activité qui sont particulièrement ambitieuses au vu de la conjoncture économique et la réduction du déficit de Fret SNCF apparaît très incertaine dans le contexte conjoncturel de 2012. Il est à noter que la recherche de l'équilibre financier par la seule restructuration a atteint ses limites et que les efforts de réduction du déficit sont pour moitié consommés

par l'augmentation du coût de la dette. Le budget de SNCF Voyages est prudent et table sur une légère augmentation de son CA en dépit de l'offre supplémentaire liée à l'ouverture de la LGV Rhin-Rhône et d'une revalorisation tarifaire. Il est à noter que la hausse continue du poids des charges externes et notamment des péages ne peut plus être absorbée par les seuls gains d'efficacité interne ou de croissance du trafic.

L'impact de la mise en œuvre du SA 2012 sur les comptes de la SNCF est évalué à plus de 140 M€ assumés entièrement par la SNCF.

La CFDT dénonce l'augmentation du coût « outil » qui, en poste de charge, progresse le plus ces 2 dernières années, ceci étant dû notamment à l'augmentation significative des charges de location facturées par Akiem et Ermewa pour d'obscures raisons d'équité concurrentielle et de coût du marché.

EN RÉDUISANT LES SALAIRES ET L'EMPLOI

Avec une volonté de limiter l'augmentation des charges de personnel en 2012 à 2,3% et en y intégrant comme à l'accoutumée le GVT, il ne reste que peu de marge pour une revalorisation générale des salaires et cela n'augure pas d'une négociation salariale à la hauteur des attentes des cheminots.

Concernant la politique de l'emploi et la tendance lourde d'érosion des effectifs, il

n'y a pas de surprise et il y aura encore moins de cheminots en 2012 qu'en 2011 même si l'on peut considérer que cette baisse devrait être moins importante que les années passées.

Pour autant et de manière récurrente, Fret SNCF est le principal contributeur, à la baisse des effectifs ; avec pratiquement 15% en moins de salariés prévus au budget 2012 que ne vient pas compenser le renforcement des effectifs de la DCF et de la Surveillance Générale.

Le volume de recrutement ne couvrira pas les départs et encore moins les besoins.

De plus, l'affichage de certaines branches ou domaines de leur volonté d'embaucher des salariés expérimentés âgés entre 35 et 45 ans, donc hors statut, est une véritable provocation.

La CFDT ne peut cautionner un budget prévisionnel qui valide de telles orientations où le salarié est considéré comme un coût et donc devient une variable d'ajustement à la maîtrise des charges d'exploitation.

Aujourd'hui, il n'est plus possible de continuer dans cette voie faute d'être dans l'incapacité à faire face aux enjeux de demain. Pour le Fret, il est peut-être déjà trop tard !



De l'AGECIF à l'UNAGECIF

La loi du 24 novembre 2009 portant réforme de la Formation Professionnelle Continue découle de l'Accord National Interprofessionnel négocié entre les partenaires sociaux le 7 janvier 2009.

Cette réforme entraîne une modification importante dans le paysage des Organismes Paritaires Collecteurs Agréés (OPA) et des Organismes Paritaires Agréés de gestion des Congés Individuels de Formation (OPACIF) chargés de piloter une partie des fonds attribués à la formation.

L'AGECIF SNCF (OPACIF), gérant paritairement les fonds dévolus aux Congés Individuels de Formation (CIF) des agents au statut, en CDI et en CDD, a été obligée de se mettre en mouvement pour ne pas disparaître en étant absorbée par le collectif FONGECIF Ile de France (OPACIF régional gérant les CIF des salariés).

En effet, des critères de fonctionnement ont été imposés par le législateur afin de réduire le nombre d'OPCA et d'OPACIF et d'en assurer un contrôle plus rigoureux.

Le financement des CIF est toujours assuré par la contribution de l'employeur à hauteur de 0,2% de la masse salariale disponible.

C'est ainsi que quatre AGECEF d'entreprises, ou de secteurs d'activité, ont décidé de s'unir afin d'obtenir un agrément ministériel, délivré à la fin de l'année 2012, leur permettant de continuer à attribuer des CIF aux salariés d'entreprises publiques.

Il s'agit de :

- la SNCF
- la RATP
- la Banque de France
- IEG (Industrie Electrique et Gazière : EDF et GDF SUEZ)

Une nouvelle structure juridique a donc vu le jour baptisée UNAGECIF (Union Nationale des AGECEF).

Une nouvelle composition paritaire a été mise en place avec un conseil d'administration et des Commissions Paritaires Professionnelles (CPP) chargées de suivre les dossiers propres à chaque entreprise.

Des actions prioritaires, des règles de gestion et des critères de sélection pour la recevabilité, le traitement et l'acceptation des dossiers ont été élaborés en tenant compte des cultures pratiquées dans chaque structure.

Une équipe technique issue des différents secteurs s'est constituée et pourra travailler dans de nouveaux locaux dès le début de février 2012 au 48, boulevard des Batignolles à Paris.



L'UNAGECIF doit gérer une enveloppe budgétaire de 30 millions d'euros correspondant à la collecte globale.

Pour les agents SNCF, cette évolution n'amènera pas de changement sur le principe de fonctionnement du CIF tel que pratiqué auparavant.

La période de transition de l'ancienne à la nouvelle structure, de janvier à avril 2012, s'effectuera en essayant de maintenir, autant que faire se peut, la « continuité » de service.

Il est malheureusement à redouter que les contraintes imposées par

permettra de maintenir un haut niveau de qualité dans la prise en compte des dossiers CIF pour les années à venir.

Quelques chiffres AGECEF SNCF pour 2010 :

- demandes déposées : 1 252
- dossiers accordés : 796 dont :
 - 37 CIF CDD (agents en contrat à durée déterminée)
 - 428 CIF CDI (agents en contrat à durée indéterminée)
 - 249 BDC (bilan de compétences)
 - 59 VAE (validation des acquis de l'expérience)
 - 23 CEX (congé examen)

QUELS SONT LES OBJECTIFS DU CONGÉ INDIVIDUEL DE FORMATION ?

- Le CIF permet à tout travailleur, au cours de sa vie professionnelle, de suivre à son initiative et à titre individuel, des actions de formation, indépendamment de sa participation aux stages compris dans le plan de formation de l'entreprise.

Un nouveau site internet est mis à votre disposition : unagecif.com



- Sauf accord sur une durée plus longue, l'absence ne peut être supérieure à un an pour un stage à temps plein ou à 1 200 heures pour un stage à temps partiel.
- Ce congé permet également de préparer et de passer un examen.

QUI PEUT BÉNÉFICIER D'UN CONGÉ INDIVIDUEL DE FORMATION ?

- Tout salarié peut accéder à un congé individuel de formation, quel que soit l'effectif de l'entreprise et la nature de son contrat de travail.
- Une condition d'ancienneté est nécessaire : 24 mois consécutifs ou non en tant que salarié dont 12 mois dans l'entreprise (36 mois dans les entreprises artisanales de moins de 10 salariés).
- Un délai de franchise entre deux CIF doit être respecté. Sa durée, qui dépend de celle du précédent congé individuel de formation, ne peut être inférieure à 6 mois ni supérieure à 6 ans.

Déménagement du siège : ce sera Saint Denis !



L'évolution du schéma directeur tertiaire a fait l'objet d'une présentation au CCE du 24 janvier, et au CA du 26 janvier. Dans le même temps, la Direction organisait des réunions d'information pour les agents concernés. Les choses s'accélérent donc. La CFDT dénonce ce projet qui n'est ni construit ni motivé.

Motifs invoqués :

La Direction affirme qu'en « 15 ans, le siège de la rue du Commandant Mouchotte a vieilli et qu'il ne répond plus aux exigences du groupe international et multimodal qu'est devenu la SNCF ». Repositionner le siège, serait aussi l'occasion de rassembler des entités disséminées dans Paris.

L'aspect économique entre bien sûr en ligne de compte, puisqu'il est prévu de faire 68 M€ d'économies sur 20 ans, en tenant compte des mesures d'accompagnement social, bien évidemment ! Pour la CFDT, l'intérêt financier semble absurde. La politique immobilière de l'Entreprise ne peut se résumer à des transactions qui vont dégager de faibles plus values sur un très court terme, nous laissant ainsi à la merci des fluctuations indécentes du marché.

Et en matière d'image et de visibilité il y aurait bien d'autres choses à faire qu'envisager un déménagement en périphérie de Paris, qui nécessite des mesures de prévention et de sécurité pour mettre en qualité les prestations immobilières qu'il peut offrir.

Quelles implantations?

Deux implantations « alternatives et complémentaires » (sic) de 20 000 m² chacune :

Immeuble INNOVATIS 2, (RER D) dans la ZAC Landy à St Denis (disponible dès le début 2013) et le LENDIT Justice, pas très loin du premier, libre en 2014. Le déménagement se ferait donc en deux phases.

Les échéances :

Déménagement à St Denis en 2 vagues : la première début 2013, la seconde courant 2014.

L'option d'achat sur l'immeuble Mouchotte serait levée, les immeubles du 44, rue de Rome et du 45, rue de Londres seraient vendus courant 2013.

Les baux des immeubles Tour Paris Lyon, Budapest, Alésia et Ledru-Rollin iraient jusqu'à leur terme, courant 2014.

Qui est concerné ?

Les effectifs touchés par le déménagement seraient les suivants :

Mouchotte	750
Budapest	700
Alesia	50
Rome	200
Londres	200
Tour Paris Lyon	580
Ledru Rollin	100
DI	120
TOTAL	2 600 salariés

Commentaires et interrogations de la CFDT :

La quasi-totalité des salariés concernés est réticente, pour ne pas dire opposée, à la perspective d'un déménagement vers le site visé. Les angoisses des agents sont réelles, quant à l'équilibre de leur vie personnelle et leur vie professionnelle. Beaucoup des agents que nous avons rencontrés ne souhaitent pas s'inscrire dans le projet annoncé. La CFDT Cheminots regrette vivement que l'Entreprise ait fait un tel choix amenant à prendre le risque de perdre les connaissances et compétences indispensables.

Malheureusement, et comme souvent, ce projet en plusieurs phases manque cruellement de vision globale sur le long terme. La partie concernant le projet Lyonnais démontre clairement que le sujet concerne, dans un premier temps, exclusivement le déménagement du siège vers St Denis. Sur les personnels concernés par le déménagement, la présentation est trop vague et le scénario de sortie comporte de nombreux amalgames. Ainsi, on comprend mal l'avenir du personnel de la tour Traversière et

il semble qu'il y a confusion avec le personnel de la tour Paris Lyon. Les données sont floues et ne permettent pas de définir de manière objective qui va où et à quelle échéance. Quoiqu'il en soit, aucune exception ne sera comprise ni admise par les salariés et l'allusion à des locaux ad hoc pour les membres du COMEX suscite déjà de vives réactions d'incompréhension.

Mais c'est sur le plan social que la présentation du projet perd toute sa crédibilité. En effet, à moins qu'il ne s'agisse d'un plan de réduction des effectifs déguisé, nous constatons qu'aucune analyse ni appréciation sérieuse du dossier n'ont été réalisées pour déterminer l'incidence du déménagement du siège vers la plaine St Denis. De fait, on voit bien que les considérations économiques et stratégiques priment sur les questions sociales.

Rien n'est proposé pour répondre aux problèmes d'allongement du temps de trajet, de garde d'enfants, de fatigue et de stress que cela va engendrer pour les agents : on verra après !

Ainsi, les conditions d'accessibilité du site sont limitées à la ligne D du RER et la complémentarité de l'offre (prolongement de la ligne 14 et tramway) ne verra pas le jour avant 2020.

On a bien compris qu'en réponse à l'allongement des temps de trajet, l'entreprise favorisera l'accès au télétravail. Si le télétravail peut répondre à certaines situations individuelles ou à des besoins ponctuels, il ne peut constituer la solution unique et pérenne à cette problématique. Et les télétravailleurs garderont-ils un bureau personnel comme c'est le cas actuellement, ou va-t-on économiser des mètres carrés en attribuant des bureaux de passage multi-utilisateurs ?

En ce qui concerne les surfaces de bureau, la diminution de 20% par rapport à la situation actuelle est justifiée par une mauvaise utilisation, notamment au 10 place de Budapest. Mais on peut légitimement soupçonner la Direction de vouloir réduire ses effectifs en sachant très bien que la totalité du personnel ne voudra pas suivre...

La question de la restauration collective est posée sans qu'aucune réponse concrète ne soit apportée. Est-ce vraiment un sujet secondaire ? Notons qu'en lançant récemment l'opération « plus saine la vie », le Président rappelait l'importance d'une bonne alimentation.

Rien n'est prévu en matière de logement, d'accueil des jeunes enfants, de tout ce qui facilite l'intégration des salariés dans leur environnement quotidien. Il serait enfin temps que l'entreprise s'engage à créer des crèches d'entreprise.

Enfin, le déménagement à Saint-Denis s'effectuant en deux phases, 2013 et 2014, comment sera géré le fonctionnement transitoire qui durera un an, compte tenu des inévitables problèmes générés par la distance entre les deux sites ?

Alors qu'INEXIA quitte le site de St Denis pour des raisons d'insécurité, que les salariés d'Orange subissent des vols avec violences et doivent désormais répondre à des exigences en matière de sécurité qui limitent leurs déplacements et raccourcissent leur temps de présence au sein de l'entreprise, la Direction propose d'établir le siège de la SNCF sur ce site ! A-t-on bien pris la mesure de l'impact que le sentiment d'insécurité va avoir aussi bien sur les cheminots que sur leurs visiteurs ?

L'affaire IBM a mis en lumière une hypothèse jusque-là taboue : nos dirigeants n'ont plus la maîtrise des projets qu'ils mènent et sont donc susceptibles de nous mener droit dans le mur. Ce dossier a profondément altéré la confiance des cheminots envers leur Direction. Il marque un tournant dans les relations entre la tête de l'Entreprise et son encadrement. Le projet du déménagement est un sujet hautement sensible qui intervient dans des circonstances qui appellent à beaucoup de prudence.

Création d'une société de travaux au sein de la Branche INFRA. Pas de pause dans le chantier de démantèlement de l'EPIC

A la fin du mois de septembre 2011, la CFDT est informée, de la volonté de la direction INFRA V de créer une filiale Travaux.

En prenant comme modèle l'évolution de l'Ingénierie (Inexia), SNCF Infra pense que la création dans le groupe SNCF, d'une société proposant des prestations travaux est le moyen le plus pertinent de capter l'augmentation des marchés tout en répondant aux besoins de production de l'EPIC.

Son chiffre d'affaires envisagé à l'horizon 2015 serait de 55 M€ à rapporter au chiffre d'affaires de SNCF INFRA de 2500 M€.

SNCF Infra fonde son argumentation sur plusieurs critères :

- des gestionnaires d'Infrastructures (PPP, Ports, Collectivités territoriales, RATP, ...)

- qui vont accroître la demande de travaux d'infrastructures,

- un accroissement important du volume des travaux sur RFN (+600 M€ en 5 ans),

- la volonté de RFF de faire évoluer le périmètre des marchés travaux confiés aux entreprises (protection des chantiers, perchage des caténaires, gestion de bases travaux, mis à disposition de locs ou de TTX),

- les récents échecs de SNCF INFRA, lors d'appels d'offres ou de refus de certains partenaires potentiels de s'associer pour soumissionner, amène l'Entreprise à considérer que son positionnement sur le marché est fragile et doit être revu. La multiplicité de ses missions (GID et Entreprise pouvant répondre à appels d'offres) fait en effet craindre à certains que les conditions concurrentielles peuvent s'en trouver faussées et génère

ainsi des recours juridiques de la part de concurrents non retenus.

Il est donc envisagé de créer une SAS (Société par Actions Simplifiée) au capital de 1,5 M€ avec comme actionnaire unique, la SNCF.

Cette société aurait pour objet :

- de répondre aux appels d'offres concernant certaines prestations (annonces des circulations humaines et automatiques, protection électrique, maintenance, travaux caténaires, fournitures des chantiers et gestion des bases travaux),

- de répondre à la demande de sous-traitance de SNCF INFRA (annonces des circulations humaines et automatiques, protection électrique, maintenance).

Cette société serait composée d'un président et d'un directeur général avec une gouvernance organisée autour d'un comité stratégique et d'un comité des engagements.

Elle serait structurée en 3 grandes directions (Administrative / Commerciale / Production) et un pôle RH.

A noter que le management de la sécurité serait placé sous la responsabilité de la direction de la Production.

La société fonctionnerait en autonomie pour assurer la couverture des marchés qu'elle remporterait. Toutefois, la société pourrait faire appel à SCNF INFRA, pour valoriser des ressources internes à l'EPIC sans avoir vocation à prendre d'activité à SNCF INFRA.

Concernant le volet Social, les effectifs évolueront selon les prévisions suivantes :

- 2012 : 130 salariés - 2013 : 290

salariés - 2014 : 360 salariés - 2015 : 415 salariés.

A noter que tout le personnel d'encadrement (une quinzaine environ !) serait des salariés issus de l'EPIC dans le cadre des dispositions du RH 0337 (mise à disposition des personnels).

Tous les autres salariés seraient embauchés en CDI sous le régime du code du travail et gérés selon la Convention Collective « Travaux Publics ».

L'ensemble des personnels de la société serait soumis à une mobilité couvrant l'ensemble du territoire national.

Le 24 janvier 2012, les 4 organisations syndicales représentatives ont organisé un grand rassemblement devant le siège de la SNCF, au moment même où le CCE était consulté sur le projet de filiale.

Plusieurs centaines de cheminots se sont ainsi rassemblés pour dire « NON » au projet de filiale et exiger son retrait.

La CFDT a, dès le départ, condamné la volonté d'externaliser tout ou partie de la maintenance du Réseau Ferré Nationale et le siphonage du savoir-faire des cheminots de l'infrastructure vers des structures de droit privé.

Tout le monde sait que l'argument d'appels d'offres perdus, ou la crainte du conseil de la concurrence (jurisprudence de 1994 à l'encontre d'EDF) ou encore l'intime conviction de certains supposant que les maîtres d'ouvrages ne veulent pas ou plus travailler avec la SNCF, ne sont que prétexte à contester la légitimité et le savoir faire de la Branche SNCF Infra. Et qui peut vraiment croire qu'une filiale à 100% SNCF, chargée de se positionner sur



le marché concurrentiel sera totalement indépendant de l'EPIC SNCF ? Est-ce que cela écartera tout risque juridique d'être contesté par ceux qui auraient perdu le marché, tout en sachant que les parts de marché de sous-traitance ainsi captés pourront être ré attribués, en tout ou partie, à l'opérateur historique sous forme de gré à gré ou qu'à aucun moment le conseil de la concurrence n'y trouve à redire ? La CFDT est plus que dubitative.

Le scénario annoncé visant à vider dans un premier temps les ressources de SNCF Infra, puis celle de la filiale et en dernier lieu à couvrir les besoins par des ressources externes ne nous rassure pas et nous laisse de sérieux doutes sur les volontés de l'entreprise.

Pour autant, nous constatons, que les besoins de SNCF INFRA ne sont pas couverts aujourd'hui et correspondent pratiquement aux ressources mises en œuvre dans cette nouvelle filiale. Avec cette baisse programmée de ses moyens de production, il va donc être de plus en plus facile de légitimer le recours à la filiale.

Le siphonnage des ressources et du savoir-faire de SNCF Infra, pour alimenter la filiale, n'en est que plus flagrant et la CFDT dénonce le modèle mis en œuvre aujourd'hui.

La CFDT s'interroge également sur la pertinence de présenter un dossier où 90% des salariés d'une filiale SNCF seraient gérés par la convention collective « Travaux publics » alors même que le Président PEPY prône la mise en place d'un cadre social harmonisé par la création d'une convention collective ferroviaire couvrant un large domaine y compris celui de l'INFRA.

La CFDT relève que le niveau d'études requis pour les agents de sécurité (Bac +2) et les annonceurs (Bac) semble irréaliste et irréalisable compte tenu des difficultés que rencontre SNCF Infra pour recruter ses propres agents sous statut SNCF.

De plus, la CFDT émet les plus grandes réserves quant à la volonté de faire tenir des postes d'annonceurs à de jeunes embauchés qui n'auront bénéficié en tout et pour tout que de 5 jours de formation et à qui il manquera cruellement l'expérience du terrain. On

réunit tous les ingrédients pour qu'un drame se produise.

N'oublions pas que ce poste requiert une grande vigilance et porte la pleine et entière responsabilité de la sécurité des équipes engagées sur le terrain.

Que ce soit sur les conditions de mise à disposition des personnels SNCF (avenant au contrat de travail, Convention Cadre de mise à disposition d'agents SNCF auprès de la filiale), sur les conditions d'emploi et de rémunération des salariés de la filiale... aucune réponse n'a été apportée à ce jour.

La CFDT ne peut s'inscrire dans cette démarche qui consiste à externaliser des charges de l'EPIC SNCF vers des filiales à moindre coût social.

Fini la complémentarité et la synergie de groupe, place au démantèlement et à l'externalisation et tant pis si certains fondamentaux sont malmenés.

Les cheminots rassemblés devant le siège de la SNCF sont venus exprimer leur opposition à cette vision. La CFDT a quitté la séance du CCE pour les rejoindre et soutenir leurs revendications.

Le verdict des assises du ferroviaire

➔ Lancées par la ministre de l'écologie et des transports le 15 septembre 2011, les assises du ferroviaire avaient deux mois pour mettre en examen le système ferroviaire français. Le 15 décembre, le verdict est tombé. Le ferroviaire est l'enfant chéri de la nation et des Français, mais il est trop coûteux en deniers publics, pas assez performant en matière de régularité des trains et de qualité des services, donc pas assez compétitif et attractif dans l'Europe ouverte à la concurrence intra et intermodale. Les commissions ayant instruit le dossier ont donc remis leurs recommandations au gouvernement qui en a retenu certaines pour une mise en œuvre dès 2012.

Ainsi, la commission chargée du thème de l'ouverture à la concurrence et de ses conséquences sociales recommande « le principe de l'ouverture progressive et maîtrisée du transport ferroviaire de voyageurs à la concurrence, et dans cette perspective propose :

- La préparation d'une loi fondatrice permettant aux Autorités Organisatrices de Transports (AOT) qui le souhaitent
- les Régions pour les TER et l'Etat pour les TET
- de mettre en concurrence une ou plusieurs de leurs lignes ;
- L'élaboration d'un cadre social harmonisé pour tous les salariés du ferroviaire afin que la concurrence s'exerce équitablement entre les opérateurs, mission confiée au conseil d'Etat ;
- L'ouverture de négociations entre partenaires sociaux en vue d'aboutir à une convention collective des salariés du transport ferroviaire de voyageurs ».

La CFDT, tout comme la fédération européenne des transports (ETF) à laquelle elle est affiliée, a rappelé qu'elle est opposée à l'ouverture à la concurrence du marché ferroviaire essentiellement pour des considérations de sécurité et d'équité d'accès des citoyens au service public.

D'ailleurs, les textes législatifs actuels français et européens n'imposent pas l'ouverture à la concurrence des transports voyageurs domestiques. Par conséquent, l'ouverture d'une négociation sociale n'est pas d'actualité.

L'échec de l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de marchandises mériterait un retour d'expérience, la CFDT le demande. Mise en œuvre dès 2003, cette

ouverture n'a pas permis de développer le fret ferroviaire en France. Elle n'a conduit qu'au partage du gâteau SNCF avec les nouveaux entrants. Aujourd'hui, entre compétitivité et désengagement de l'Etat, le ferroviaire SNCF est englué dans la spirale du productivisme conduisant à l'abandon progressif de trafics (environ 55 milliards de TK en 2000, 25 milliards de TK aujourd'hui). C'est à un transfert du mode ferroviaire vers le mode routier auquel on assiste, donc tout le contraire des objectifs du Grenelle de l'environnement. Parallèlement, nous constatons une généralisation des pratiques de dumping social dans les entreprises ferroviaires. Le non respect de la réglementation du travail applicable aux salariés des entreprises privées — décret n° 404-2010 — est devenu un mode normal de management.

Malgré cela, la politique de libéralisation des transports européenne continue d'ériger l'ouverture à la concurrence en remède miracle au déclin du ferroviaire. Ainsi la prochaine ouverture pourrait se faire dès 2014 sur des trains d'équilibre du territoire (TET), dont l'Etat est l'autorité organisatrice, ainsi que sur certaines lignes TER de régions volontaires.

Dès lors, il devient urgent d'élaborer un cadre social harmonisé pour l'ensemble des salariés du secteur et de créer une branche professionnelle du transport ferroviaire. Les conditions sociales applicables seront déterminantes quant à la qualité de la sécurité de l'exploitation. C'est pour cette raison que la CFDT exigera que ce futur cadre social soit de haut niveau, à l'instar de ce qui s'est fait dans la branche des industries électriques et gazières (IEG).

Le socle social de cette future branche devra être celui de l'opérateur ferroviaire historique dont les règles ont démontré leur efficacité en termes de sécurité.

Le périmètre de la branche ferroviaire devra couvrir l'ensemble des salariés du secteur ferroviaire. Ceux concourant à l'exploitation ferroviaire, à la maintenance des matériels et des infrastructures, aux activités de transports de fret et de voyageurs, mais aussi à la gestion de l'infrastructure, l'ensemble des services auxiliaires de transports, l'EPSF, l'ARAF... Et ce quelle que soit la nature de l'activité principale des entreprises ou établissements. L'Etat devra donc légiférer en adaptant le Code des Transport (ex. : suppression du monopole SNCF). La loi devra également traiter le transfert des contrats de travail des salariés repris par un nouvel opérateur, ainsi que le cadre des expérimentations d'ouverture à la concurrence.

Pour la CFDT, s'il y a expérimentation, la règle devra être la mise à disposition des cheminots SNCF sur la base du volontariat, eu égard au caractère de réversibilité attaché à l'expérimentation.

Le transfert des Personnels SNCF, en cas de reprise d'un marché par un nouvel opérateur, devra garantir le maintien du statut, et du régime spécial de prévoyance et de retraite.

Mais la loi devra également graver le socle intangible de protection sociale commun à l'ensemble des salariés de la branche : statut, retraite, les nouveaux salariés devant être affiliés à la Caisse de Prévoyance et de Retraite des Personnels (CPRP) devenue autonome. Ce socle devra également définir la réglementation du travail qui protégera des atteintes à l'équilibre vie professionnelle/vie privée, aux limites physiologiques des personnels exerçant des fonctions de sécurité et soumis aux contraintes particulières de l'exploitation ferroviaire.

Concernant la gouvernance du système ferroviaire, il a déjà été décidé que « les services de l'Etat, la SNCF et RFF devront remettre au gouvernement pour le printemps 2012 un projet opérationnel d'unification du Gestionnaire du Réseau Ferré National (RFN), rassemblant tout ou partie des fonctions exercées actuellement par RFF, l'ensemble de la Direction des Circulations Ferroviaires (DCF) et de SNCF Infra. Ce



projet sera soumis pour concertation aux entreprises ferroviaires, aux AOT, à l'ARAF et sera le modèle que défendra la France à Bruxelles au printemps prochain dans le cadre de la préparation d'une nouvelle directive européenne ouvrant le transport ferroviaire à la concurrence ».

Il s'agit en fait d'inventer le modèle français, eurocompatible, de gouvernance du système ferroviaire. Il y aurait donc deux solutions. La première est l'exemple anglais qui consacre le modèle éclaté : la Direction de la Circulation Ferroviaire, l'infra Equipement, Gares & Connexions, ainsi que les « fonctions essentielles » (fourniture de carburant, d'électricité...) partent de la SNCF pour rejoindre RFF, la SNCF étant réduite à son rôle de transporteur.

La deuxième solution est l'exemple allemand, rendu eurocompatible, avec l'intégration des « fonctions essentielles » au sein d'un « New RFF » qui rejoint la SNCF transformée en groupe pivot (holding). C'est cette deuxième solution qui est préférée par la commission car elle permet de réaliser l'ambition de l'ensemble des acteurs des Assises du ferroviaire : faire de la SNCF le « Champion national », pivot de la filière ferroviaire française.

La position exprimée par la CFDT est que nous sommes arrivés aux limites de la réforme de 1997, qui a conduit à l'éclatement des responsabilités entre la SNCF et RFF, ainsi qu'à un doisolement des compétences induisant une complexité et une fragilisation sans précédent du système. Il est désormais indispensable d'unifier la gestion de l'infrastructure, y compris dans son exploitation, en l'insérant dans un système ferroviaire recouvrant une gouvernance cohérente de ses différentes activités : infrastructure, gestion des circulations, gares, transporteurs. Cette future configuration exige au préalable la construction d'un cadre social de haut niveau commun à l'ensemble des acteurs du système.

Concernant le financement du système ferroviaire, la Commission préconise entre autres : « Pour mettre fin au déséquilibre financier du système qui s'élève à plus d'un milliard d'euros annuel, de repenser l'offre ferroviaire de manière à rendre plus complémentaires les offres TGV, TET, TER, Autocars, selon leur domaine de pertinence économique et écologique.

Puis, de donner la priorité absolue à la rénovation du Réseau Ferré National (RFN), les grands projets ferroviaires du Schéma National des Infrastructures Terrestres (SNIT) devront faire l'objet d'une hiérarchisation compatible avec les finances publiques.

Enfin, d'aider la SNCF et les grands industriels à rester des champions nationaux et internationaux du ferroviaire, en soutenant l'amélioration de leur productivité, créant les conditions de la croissance ».

Dans ces bonnes intentions, la CFDT voit poindre à nouveau le risque de substitution de dessertes autocars à des dessertes ferroviaires sur des liaisons régionales de moindre fréquentation, ce qui à terme pourrait causer la suppression de milliers de km de lignes ferroviaires secondaires. Alors qu'il existe des alternatives de type automoteur léger, par exemple. De même, l'idée de remplacer les dessertes terminales TGV par des TER serait dommageable en terme de service client et de saturation du graphique de circulation causée par l'adjonction de TER en correspondance. Il y a également un risque que les autocars « grandes lignes », récemment autorisés par le gouvernement, remplacent des trains ayant la même vocation, particulièrement des TET. Ces mesures contribueraient à un nouveau report de voyageurs du rail vers la route, alors que l'affichage politique prône l'inverse.

Quant à la productivité de l'entreprise historique, elle se traduit chaque année par des milliers de suppressions d'emplois et ce, depuis plusieurs décennies (environ 272 000 cheminots en 1973, 152 000 en 2011). Cette productivité-là a aujourd'hui atteint ses limites, elle est en grande partie responsable de la non qualité des services et de l'irrégularité des trains. Est-il encore nécessaire de préciser que les entreprises ferroviaires sont des entreprises de services à forte main d'œuvre. Il est vraiment nécessaire de dépasser la représentation de l'emploi comme un coût et de le considérer comme un investissement dans la qualité, la régularité, et la sécurité de

l'exploitation et des services ferroviaires. Il y a effectivement une insuffisance de ressources annuelles estimée à plus d'un milliard d'euros. Le poids de la dette du système, environ 36 milliards d'euros, supporté par les deux EPIC, contribue fortement à cette insuffisance de ressources et fragilise fortement leurs missions de service public. Il faut rappeler que conformément à la directive européenne 91-440, l'Etat aurait dû désendetter le système avant sa libéralisation. Ce qu'il n'a pas fait, et ce qui a été fait en Allemagne, souvent citée en exemple. Au regard des objectifs politiques affichés, notamment dans le cadre du Grenelle de l'environnement, le financement du ferroviaire appelle à de nouvelles ressources dont la fiscalité environnementale (Ecotaxe, taxe carbone) pourrait assurer les produits.

Le système ferroviaire français n'a que trop souffert de décennies de sous-investissement dans la rénovation des infrastructures et des matériels roulants. Il n'a que trop souffert d'une insuffisante coopération européenne en matière d'interopérabilité technique et humaine entre les réseaux, permettant d'effacer les frontières pour créer de véritables corridors ferroviaires voyageurs et fret internationaux.

Cette situation résulte de l'absence d'une véritable politique française des transports permettant de développer un maillage territorial associant tous les modes de transports pleinement dans leur domaine respectif de pertinence. La CFDT appelle à la réalisation d'une véritable politique multimodale des transports, respectueuse de l'environnement dans laquelle s'affiche la vérité des coûts de chaque mode intégrant les coûts externes (pollution, accidentologie...).

Nulle part en Europe, les systèmes ferroviaires ne s'autofinancent et ne se passent de contributions publiques. Aussi, il est grand temps de désendetter le système ferroviaire français, afin qu'il puisse investir dans son développement futur. A défaut, c'est la poursuite du fonctionnement actuel, dans lequel le ferroviaire n'est qu'un outil utilisé à la marge dans la chaîne de transport et de logistique, au profit essentiellement du mode routier. Nous aurions alors manqué l'urgent rendez-vous de la préservation de l'environnement, donc de la planète et des générations futures.

Vente : le grand chambardement !

Un constat

Selon les statistiques de la Direction, la forte croissance des ventes internet est une réalité. Au 1^{er} semestre 2011, 40% des ventes étaient réalisées par le canal d'internet et moins d'un tiers (29%) par les guichets classiques et les boutiques SNCF. Le reste était le résultat des agences de voyages et autres points de vente hors réseau SNCF (21%), les centres Ligne Directe réalisant un modeste 3% (face aux 7% des bornes libre-service).

La Direction projette un résultat de 50% des ventes internet dans le courant 2012. Tout en agitant la menace d'une concurrence pourtant extrêmement limitée sur le transport voyageurs longue distance, la Direction s'est engagée depuis 2010 dans le projet « Vision 2015 ».

Affichage et omissions...

La Direction Voyages (en coopération avec Proximité et Gares&Connexion) a lancé des études visant à développer la visibilité et la productivité des agents commerciaux (Vente, Escale et Trains).

L'objectif est d'afficher une qualité de service permettant à la SNCF d'être efficace et innovante auprès de ses voyageurs et des clients que sont les autorités organisatrices des transports (Conseils Régionaux et STIF en région IDF).

Pour la CFDT, derrière la proclamation d'un changement nécessaire, c'est la réduction des coûts qui est l'essence de « Vision 2015 ».

Une vente transformée

...
La CFDT a évoqué le sujet de la « diversification des tâches » au travers des difficultés rencontrées par les Centres Ligne Directe. Avec une baisse d'activité importante ces dernières années et un manque de solution technique ne permettant pas, (pour l'instant), une meilleure répartition des appels téléphoniques sur tout le territoire, notre syndicat n'a cessé d'interpeller la Direction sur les tâches qui pourraient être confiées aux collègues des C.L.D.

La CFDT a proposé que les tâches à transférer soient des nouveaux services téléphoniques et de communication électronique en défendant le principe de maintien du nombre actuel de sites. Pour la CFDT, la revendication essentielle «

vivre et travailler au pays » est moderne, garde tout son sens et nécessite une vraie négociation.

Nouveaux concepts, mais anciennes recettes

Côté vente par les guichets, la CFDT considère que la Direction minore volontairement (ou par manque d'outils de mesure fiables) le temps consacré par les vendeurs à renseigner les voyageurs lors d'achats par internet ou téléphone.

Mais l'évolution la plus importante est matérialisée par le « nouveau concept des points de vente » précisé le 24 janvier aux organisations syndicales.

Le concept ordonne manifestement une nouvelle organisation du travail et une évolution substantielle des missions et de la mobilité des agents.

Les évolutions projetées dans les métiers commerciaux seraient importantes même si la Direction s'empresse de préciser qu'elle ne changerait pas les trois « familles » de métiers (Escale, Vente et Trains).

Les « missions » de l'animateur espace de vente (AEV) ont fait l'objet d'interventions fortes de la CFDT auprès de la Direction. Cette dernière a d'abord indiqué que la mission d'AEV serait une fonction de « chef d'orchestre » combinant un rôle « d'interlocuteur privilégié du client » (accueil à l'entrée du point de vente, orientation vers canal approprié, information et pédagogie) mais aussi celui de « supervision opérationnelle du service rendu » notamment à travers la gestion des flux et fluidité de l'attente, la priorité des passages (nécessitant diplomatie et explication aux voyageurs), une adaptation de l'organisation (spécialisation d'un guichet)...

Vu les responsabilités importantes contenues dans la mission de l'AEV, la CFDT s'est empressée d'indiquer qu'il était indispensable de créer des postes de qualification D (ACM) comportant cette mission.

Quelle ne fut pas notre surprise d'entendre la réaction de la Direction répondant qu'elle allait modifier cette mission en supprimant la seconde partie de « supervision » pour rester à la fonction actuelle de « conseiller clientèle » !

En quelques minutes, et pour refuser d'octroyer la reconnaissance légitime de nouvelles compétences professionnelles

et de flexibilité accrue (mobilité et poly compétence) par la qualification correspondante (D), la Direction change un élément humain majeur à la fois de l'évolution du métier et du nouveau concept d'espaces de vente.

Ce qui prouve que sa seule priorité actuelle est la réduction des coûts salariaux, avec plus de flexibilité et plus de compétences sans aucune contrepartie pour les agents. Bref, pour la Direction, il faudrait travailler différemment, avec des tâches diversifiées donc plus complexes, en étant toujours plus mobile, sans évolution salariale ni amélioration de déroulement de carrière et en omettant les nouveaux risques professionnels.

Pour la CFDT, il s'agit là d'un grand chambardement qui porte en gêne une forte conflictualité, venant s'ajouter à celles provoquées par les des dossiers « pénibilité » et seconde partie de carrière.

Pour une conduite du changement comprise car négociée !

Tout comme elle entend participer à l'encadrement social de l'accueil embarquement et celui des « équipes mobiles » en Ile-de-France et en province, la CFDT entend revendiquer et négocier une conduite du changement rendue nécessaire par les demandes des voyageurs. Pour autant, nous dénonçons à la fois, un calendrier serré dont l'élaboration pourrait ressembler à un passage en force s'il n'était pas détendu. La CFDT exige que ce calendrier intègre des négociations sur les contreparties indispensables aux évolutions des tâches des agents commerciaux.

La CFDT refuse toute confusion et interprétation locale ou régionale qui provoqueraient une inégalité de traitement entre les agents selon leur affectation même si les réponses en offre de services sont forcément adaptées géographiquement.

La CFDT considère que la Direction doit engager une véritable négociation encadrant et limitant la flexibilité du temps de travail et d'emploi sur une journée et une grande période de travail pour supprimer tout risque professionnel et ne pas transformer le vendeur en « super agent commercial apte à tout » remercié par la seule gratitude de la Direction.

Elections Eurostar, la CFDT sur de bons rails



Le 24 novembre 2011, les salariés d'Eurostar International Limited et les salariés d'Eurostar SAS, réunis au sein d'une même Unité Economique et Sociale, ont voté pour leurs représentants CE et DP. Ces élections avaient une consonance particulière dans le sens où elles venaient conclure un long cycle de discussions et de négociations entamées au 1^{er} semestre 2009 avec la seule CFDT; les autres OS ayant refusé ou ignoré l'ensemble du processus sous prétexte de désaccord sur le projet d'externalisation de la charge Eurostar de l'EPIC vers une filiale. Il convient dès lors de remonter le temps. Le 14 octobre 1994 est créée, une

entreprise ferroviaire de droit britannique, dénommée, Eurostar Limited, en charge d'exploiter les trains à grande vitesse reliant Paris et Bruxelles à Londres, via Lille et Calais, en empruntant le Tunnel sous la Manche.

Eurostar a été organisé sous le modèle de la coopération ferroviaire internationale entre la SNCF (35%), la SNCB (15%) et EUKL (50%) où chaque décision doit être prise à l'unanimité des partenaires.

La complexité de ce mode de gouvernance a amené les partenaires à envisager une modification de la structure existante pour la faire évoluer en une entreprise ferroviaire de plein exercice, disposant de l'ensemble de ses actifs, contrats et moyens nécessaires à l'exploitation de l'activité Eurostar. La SNCF détiendra 55%, la SNCB 5% et LCR (Ex- EUKL) 45%.

En juillet 2009, le CCE et le CA de la SNCF sont donc consultés dans le cadre de la création d'une entreprise ferroviaire de droits privés détenue majoritairement par la SNCF, dénommée Eurostar EIL.

Dans le même temps, une filiale de droit français en charge de la gestion des cheminots mis à disposition par l'EPIC et dénommée Eurostar SAS, est créée.

Lors du vote au CCE du 07 juillet 2009, toutes les OS ont voté « contre » l'externalisation de la charge Eurostar dans une filiale mais la CFDT a été la seule OS à défendre tout au long du processus de concertation, l'intérêt des cheminots d'Eurostar qu'ils soient volontaires ou non volontaires pour intégrer la nouvelle filiale. Ces négociations menées avec âpreté, ont permis à ces cheminots mis à disposition de conserver l'ensemble des droits de l'EPIC

et d'obtenir des améliorations substantielles de rémunération.

Enfin pour ceux qui ont souhaité rester dans l'EPIC, ils ont bénéficié de mesures d'accompagnement qui ont préservé leurs droits et leurs intérêts.

Le 1^{er} septembre 2010, Eurostar devenait donc une entreprise ferroviaire à part entière.

Le 24 novembre 2011 sont organisées les premières élections à Eurostar.

Les Effectifs d'Eurostar (environ 530 salariés) ont ceci de particulier qu'ils sont composés en majorité des salariés mis à disposition (90%) et ne sont donc pas éligibles aux élections du Comité d'Entreprise.

Or la représentativité des OS se juge sur le résultat des élections CE titulaires, donc sur un petit quota d'effectifs éligibles et pour autant qu'il y ait des candidats dans les 3 collèges désignatifs.

La campagne électorale fut intense et nos équipes CFDT n'ont pas ménagé leurs efforts pour convaincre les salariés de voter pour nos listes.

Jeunes adhérents, militants expérimentés, cheminots mis à disposition et salariés d'EIL, tous rassemblés autour d'un même objectif : gagner les élections professionnelles. Le résultat fut, sans conteste, une réussite puisqu'il permet à la CFDT de gagner sa représentativité, d'avoir 4 élus au CE (2T +2 S) et d'obtenir 6 élus DP (3T +3 S). Nonobstant, la confirmation de la confiance accordée par les salariés d'Eurostar aux équipes CFDT, ce résultat vient conforter encore un peu plus notre représentativité dans la branche ferroviaire et notre place de 1^{ère} OS.

Bravo et continuons comme cela.

Assemblée Générale de Bordeaux : Un bon cru !

Le 06 janvier 2012 s'est tenue l'Assemblée Générale du syndicat régional CFDT des salariés du rail et activités complémentaires de la région SNCF de Bordeaux.

En présence de 2 représentants nationaux de la Fédération des Cheminots et des délégués des sections, les débats ont porté sur le rapport d'activité, le rapport financier et les orientations.

Les mandatés ont élu la commission exécutive du syndicat régional :

- Gregory Gaudel, Secrétaire régional
- Marc Bouyou, Secrétaire régional adjoint
- Charles Lefevre, Trésorier
- Karine Piet, Trésorière Adjoint
- Stéphane Maillart, Trésorier Adjoint
- Céline Berthonneau, Membre du Bureau
- David Alos, Membre du Bureau

Le nouveau bureau s'engage dans une volonté de stabiliser l'équipe animatrice, de développer le syndicat régional et de renforcer sa représentativité.

Souhaitons leur bonne chance et tous nos vœux de réussite pour ce challenge.

Retrouvez tous les tracts sur le site internet :

www.cfdtcheminots.org



- 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

BIENVENUE à la CFDT



Nouveau !



Comment accéder au site internet de la CFDT Cheminots avec votre téléphone Iphone, Smartphone ...

Il suffit de télécharger une application telle que Neoreader ou I-Nigma. Ce logiciel vous permettra de lire le Code QR qui vous dirigera directement vers le site correspondant



IDENTIFICATION

Identifiant

Mot de passe

Se souvenir de moi

CONNEXION

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

Recherche

RECHERCHER



SERVICES AUX ADHERENT

Caisse Action Syndicale

SAINT DU JOUR

Bonne fête aux Vincent de