

Le Cheminot de France

Nouvelle édition

N° 30 - Avril - mai - juin 2012 (1,60 €)

Journal de l'Union Fédérale des Cheminots et Activités Complémentaires

Dividende salarial :



400 € obtenus par la CFDT !

Quelle politique salariale à la SNCF ?



CA SNCF Bilan de l'administrateur CFDT



Transfert des ABE : où en sommes nous ?



Sommaire

• Edito

- Nom de code : SPEED...
- Quelle politique salariale à la SNCF ?
- Transfert des ABE (Agence Bâtiments Energie) de l'Infra à Gares & Connexions : où en sommes-nous ?
- Le conseil d'administration SNCF, c'est quoi ?
- Bilan de la mandature CA SNCF
- « Nouvelles Bonifications TrACTION ...La CGT déboutée et condamnée »
- Restauration ferroviaire : CREMONINI TCV - Élections professionnelles de février 2012 Les salariés confirment leur confiance en la CFDT et ses candidats.
- « La CFDT s'oppose au licenciement d'un travailleur handicapé, la SNCF prise en flagrant délit d'insuffisance...! »
- Jour de carence
- Aide au logement des cheminots : vers un nouvel accord ?
- SERNAM 1970 - 2012

P 2

P 3

P 4-5

P 6-7

P 8-9

P 10

P 11

P 12

P 13

P 14

P 15



Au revoir Monsieur le Président !

Le 6 mai, les français ont fait leur choix : celui de tourner une page !

Les salariés ont fait le leur : celui de « limoger l'actuel président » !

A force de contre-vérités, de promesses non tenues, de mépris envers le monde des travailleurs, de tentatives de clivage et de stigmatisation, le Président sortant a récolté le désaveu.

Les « corps intermédiaires » et notamment le mouvement syndical, contribuent à la cohésion de la société et méritent plus de considération. Ne pas reconnaître l'intérêt et la valeur d'un véritable dialogue social entre les pouvoirs publics, le patronat et les représentants syndicaux comme en Allemagne (pourtant souvent citée en exemple) est une grave erreur.

Tous les syndicalistes ne sont pas encartés dans un parti politique. A la CFDT, nous avons toujours veillé à une neutralité dans les périodes électorales. Neutralité ne veut pas dire bienveillance ou attentisme, c'est pour cela que nous sommes actifs et que nous interpellons et interrogeons les candidats sur leur programme.

Le 1^{er} mai, nous avons défilé pour célébrer la Fête du Travail, en mémoire de tous ceux qui se sont battus pour que les droits élémentaires des salariés (protection sociale, temps de travail, salaires, conditions de travail, retraite,...) soient garantis et améliorés.

Quant au « vrai travail », combien de chômeurs, aujourd'hui, attendent qu'effectivement on puisse leur en proposer un ?

La CFDT n'a jamais été adepte du slogan « Travailler plus pour gagner plus ». Au contraire, nous avons combattu la défiscalisation des heures supplémentaires et sommes favorables au partage du travail. Exclure du monde du travail, des jeunes parce qu'ils n'ont pas d'expérience et des seniors parce qu'ils ne sont plus assez compétitifs, n'est plus acceptable dans une société comme la nôtre.

Si porter cette revendication, c'est faire de la politique, alors oui je fais de la politique mais certainement pas de la façon caricaturale du Président sortant ; « coincé entre la faucille et le marteau et sous les drapeaux rouges ».

Une page est donc tournée, maintenant regardons vers l'avenir.

Dès maintenant, nous, syndicalistes, allons continuer à nous battre pour que l'intérêt de l'ensemble des salariés soit pris en compte.

Le monde ferroviaire va connaître de fortes évolutions dans les prochains mois (cadre social, gouvernance), les salariés du rail avec la CFDT Cheminots seront actifs et présents pour que ces évolutions se fassent avec eux et non contre eux.

Alors, messieurs les dirigeants, Monsieur le nouveau Président ne nous décevez pas !

Arnaud Morvan

Nom de code : SPEED

Mission : contrer l'évolution d'Eurolines et de Mégabus

Coach : Barbara Dalibard, Directrice Générale de la branche voyages

Au sein du 34 rue du Commandant Mouchotte, une organisation temporaire a été créée afin de réfléchir à la création d'un réseau d'autocars de longue distance qui relieraient entre elles des cités européennes et pourraient desservir des villes françaises comme le font déjà Eurolines et Mégabus.

«Speed» se doit d'obtenir l'autorisation du Ministère des Transports après une étude d'impact sur les lignes ferroviaires subventionnées.

L'Entreprise a annoncé l'ouverture d'une offre de liaisons en autocar à destination des grandes capitales européennes, comme Londres, Bruxelles et Amsterdam. Elle devrait installer son hub à Lille. En tout, près de 50 autocars seraient en service dès juillet à des prix attractifs.

La SNCF recruterait une centaine de conducteurs expérimentés, formés aux métiers d'accueil et de sécurité, sous convention collective du personnel autocar. Sur le plan social, le constat est clair : une énième filiale et sans cheminots !

Les JO de Londres débutent le 27 juillet 2012 ... une fois de plus, la réactivité de l'Entreprise laisse à désirer, et il est à craindre qu'elle n'ait déjà... un bus de retard !

PANORAMA DE LA CONCURRENCE

EUROLINES

En 1985, le regroupement de 32 compagnies de cars indépendantes donne naissance à Eurolines. En 1993, le GIE Eurolines se dote d'une gare routière internationale à Paris Gallieni ; en 1995 elle se transforme en Société Anonyme et implante son siège social près de la gare routière.

En 2000, Eurolines France est détenue, à parts égales, par deux actionnaires (Kéolis et Veolia Transport). En 2005, Veolia Transport devient l'actionnaire unique.

Les points forts

- Central téléphonique.
- Billets sur site internet et dans 25 bureaux répartis en France.
- 1 000 agences de voyage agréées.

- Départs et arrivées aux centres des villes.

Avec 500 destinations proposées en Europe et au Maroc, Eurolines se lance dans les cars interrégionaux avec 6 relations dans l'hexagone.

Ces **six liaisons** sont : Rouen-Paris, Caen-Paris, Rennes-Paris, Rennes-Rouen, Nantes-Paris et Angers-Paris. Une loi sur les transports votée en 2010 permet à Eurolines de proposer des dessertes interrégionales, faisant ainsi **concurrence** à la SNCF.

STAGECOACH

Stagecoach n°2 des transports britanniques, exploitant des réseaux de bus express, des trains ainsi que des tramways, a lancé, le 12 avril, une ligne régulière d'autocars au départ de Londres desservant Paris, Bruxelles et Amsterdam. Le processus de libéralisation des lignes régulières internationales, puis nationales, et la perspective des JO de Londres aiguissent l'appétit du transporteur. Stagecoach a d'ores et déjà déboursé 2,5 millions de livres pour l'acquisition de dix nouveaux autocars.

MEGABUS, filiale low cost de Stagecoach

Né en 2003 en Grande-Bretagne, Mégabus a développé un vaste réseau de liaisons low cost par autocar, desservant quotidiennement 92 destinations et transportant plus de trois millions de voyageurs par an.

C'est une première pour Mégabus UK qui s'expatrie au-delà du Royaume-Uni. À partir du lundi 16 avril 2012, Mégabus a engagé des relations entre Amsterdam, Boulogne, Bruxelles et Paris à raison de deux déplacements par jour dans chaque direction. Deux voyages supplémentaires par jour sont prévus dans chaque trajet entre Paris, Bruxelles et Amsterdam.



- 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 mai 2012.

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

Quelle politique salariale à la SNCF ?



L'accord salarial 2011, paraphé par la CFDT et l'UNSA a permis d'éviter que la situation financière des cheminots ne se dégrade, puisqu'en cas d'absence d'accord la Direction ne proposait en tout et pour tout que +0,50% d'augmentation générale.

Grâce à notre signature, l'augmentation a été portée à +0,90% et la revalorisation de la gratification de vacances pour une valeur de +0,10% a été actée, soit pour l'ensemble des cheminots +1%.

Il faut également ajouter pour

38.000 cheminots, le bénéfice de la majoration résidentielle et pour près de 44.700 cheminots, l'augmentation de la prime de travail dans le cadre de la convergence des primes de travail des agents sédentaires.

D'ailleurs, cet accord pluriannuel, sur la convergence des primes a permis à près de 100.000 cheminots de bénéficier au 1^{er} janvier 2012 d'une majoration de leur prime de travail.

Donc 2011 a préservé l'essentiel, comment sera 2012 ?

A ce jour, aucune rencontre n'est programmée. La Direction

a clairement annoncé qu'elle souhaitait avoir une meilleure visibilité sur l'évolution de l'inflation début 2012 avant d'entamer des discussions sur la question salariale. Peut-être attend-elle aussi de connaître la ligne directrice du nouveau gouvernement ?

Les cheminots, eux, ne peuvent plus attendre. Rien que sur le 1^{er} trimestre 2012, l'inflation atteint presque 1% d'augmentation.

Pour la CFDT Cheminots, il est clair qu'une dégradation du pouvoir d'achat n'est pas acceptable, dans un contexte où la SNCF affiche de bons résultats financiers.

Il n'y a donc pas d'amalgame possible entre des mesures générales d'augmentation salariale et des mesures ponctuelles de reconnaissance du travail accompli.

En clair, le dividende salarial n'est pas une mesure salariale.

La CFDT Cheminots revendique un accord d'Intéressement et la mise en place négociée de la Participation. Ainsi, le versement d'un dividende ne serait plus aléatoire et son montant variable selon le bon vouloir de la Direction.

Alors, comme ni l'Intéressement ni la Participation ne sont possibles, aujourd'hui, à la SNCF de par le refus dogmatique de certaines organisations syndicales pour l'Intéressement, et l'absence de volonté du gouvernement de décréter la SNCF éligible à la Participation, la CFDT a agi dès le 22 août 2011 pour réclamer une mesure de reconnaissance salariale au regard des bons résultats du 1^{er} semestre 2011.

En l'absence de réponses concrètes, le 3 janvier 2012, la CFDT a interpellé à nouveau le Président Pépy sur le même sujet.

Fort de ces 2 interventions, la CFDT a obtenu, qu'en marge du comité de suivi salarial, le sujet du versement et du niveau d'un dividende salarial soit négocié.

Chose qui a été faite lors de la 2^{ème} réunion du 23 février 2012.

Alors qu'une certaine OS s'offusque de la vérité des prix et que d'autres dénoncent le dividende, la CFDT Cheminots regarde le résultat final : 400€.

Consciente que les règles d'attribution de ce dividende posent certains problèmes (agents partis en retraite avant le versement, retenues

suivant le type d'absence...), la CFDT Cheminots a interpellé la Direction sur ce sujet et vous tiendra informé de l'évolution de ce dossier.

Pour la CFDT Cheminots, rien n'est acquis, rien n'est parfait mais notre travail consiste à défendre et à améliorer le quotidien de l'ensemble des cheminots.



Union Fédérale CFDT des Cheminots et Activités Complémentaires

(Fédération Générale des Transports et de l'Équipement)

47/49, avenue Simon Bolivar - 75019 PARIS

Tél. : 01 56 41 56 70 - Fax : 01 56 41 56 71

cfdt.sncf@wanadoo.fr - cfdt.cheminots.fgte@wanadoo.fr

M. Guillaume PEPY
Président de la SNCF
34, rue du Cdt Mouchotte
75699 PARIS Cedex 14

Paris, le 03 janvier 2012

Réf. : AM 01-2012

Objet : Performance de l'Entreprise.

Monsieur le Président,

Dans une lettre du 22 août 2011, la CFDT vous a écrit concernant la performance de l'Entreprise et vous interpellait sur 2 sujets : l'emploi et la reconnaissance salariale.

Nous n'avez pas voulu à ce moment répondre favorablement sur le sujet de la reconnaissance salariale. Or, les annonces médiatiques autour du budget 2012 sur le versement d'un dividende à notre actionnaire unique, l'Etat, d'un montant de 230 millions d'euros nous interpellent doublement.

Sur le principe du versement d'un dividende, il n'existe aucune garantie que cet argent soit réinvesti dans le financement du système ferroviaire, alors que l'une des conclusions des Assises du Ferroviaire met en avant ce manque de moyens financiers.

Ensuite, il nous semble que tous les cheminots, de par leurs efforts quotidiens, participent activement à la bonne santé financière de leur Entreprise.

L'entêtement de certaines Organisations Syndicales n'a pas permis de valider un Accord d'Intéressement au sein de notre Entreprise. De même, notre Entreprise n'est pas éligible à un Accord de Participation. Malgré un accord salarial 2011 validé mais insuffisant au regard de l'évolution du pouvoir d'achat, les cheminots devront-ils devoir encore se serrer la ceinture et être les exclus de la croissance économique de leur Entreprise.

La CFDT ne pourrait admettre cette situation, c'est pourquoi nous vous demandons qu'une mesure de reconnaissance négociée soit prise rapidement.

Nous nous tenons à votre disposition pour en discuter.

Dans cette attente, nous vous prions de recevoir, Monsieur le Président, l'expression de nos respectueuses salutations.

Le Secrétaire Général,

Arnaud MORVAN

Transfert des ABE (Agence Bâtiments Energie) de l'Infra à Gares & Connexions : où en sommes-nous ?



Fin Octobre 2011, la Direction dévoilait aux Organisations Syndicales son objectif de regrouper des entités liées aux bâtiments, le but étant de fournir des projets «clés en mains» à des élus en quête d'un unique interlocuteur pour les 3 061 gares du RFN (Réseau Ferré national) : soit 2 millions de m²

de bâtiments.

La DSG (Direction des Services Généraux) et la DI (Direction Immobilière) sont de fait concernées, mais aussi d'autres entités comme la Direction du Matériel et celle du Transilien.

Ainsi, on nous promet de regrouper tous les acteurs du Bâtiment, dont ceux de la maintenance, au sein de cette structure transférée et modifiée.

En son temps, la même promesse nous a été faite sur les études Bâtiments quand l'Ingénierie Bâtiments (PRI BA) a été transférée de l'Infra pour créer Gares & Connexions. Et depuis, constat est fait que d'autres entités de l'EPIC, voire du Groupe SNCF, font de la conception Bâtiment ...

Il est vrai que cette décision d'Entreprise de transférer les ABE à Gares & Connexions répond à une «certaine logique» dont nous avons pris connaissance dès 2006 de la part de l'ex DAAB (Direction Architecture Aménagement Bâtiments) : aujourd'hui une des deux composantes de Gares & Connexions (avec l'ex DDG : Direction Déléguée des Gares), dont les ABE dépendent financièrement.

Concrètement la Direction souhaite «transférer en bloc» toutes les ABE dans deux établissements nationaux pour les 18 ABE de Province : Tours et Lyon, et dans un établissement Bassin Parisien pour les 5 ABE d'Île de France situées sur la Région Paris Sud-Est.

Ces établissements regrouperont au

siège les pôles RH, GEF, Achat et QS. Des pôles d'appui seront positionnés en interface avec les 8 Agences Gares actuelles. Le maillage actuel sera conservé en transformant chaque ABE en UP. La Direction assure que le transfert n'aura aucun impact pour les équipes territoriales dans chaque Région, mais les promesses n'engagent que ceux qui y croient ...

Ce projet a été lancé alors même que le décret Gares n'était pas encore sorti ...

Il est enfin sorti le 20 Janvier 2012 et «modifie l'organisation de la branche Gares & Connexions».

Il précise effectivement et notamment que Gares & Connexions est au sein de l'EPIC et que son Directeur sera nommé par le Conseil d'Administration, où nous le rappelons, les représentants des Salariés n'ont une majorité.

Ce décret demande une autonomie, avec un accès transparent et non discriminatoire sur un périmètre bien plus étendu que les seules gares de voyageurs.

On y voit apparaître la notion de quais, propriété actuelle de RFF, avec tous les services et prestations liés. A ce propos la renégociation de la convention de gestion des quais permettra une augmentation de charge de travail pour les ABE.

Nous comprenons d'ores et déjà que le périmètre de Gares & Connexions est appelé à s'étendre en (nous citons) «direction autonome, dotée de comptes distincts des autres activités» ...

Et dans cet optique, le rattachement des ABE paraît logique ... mais quid des prestations Bâtiments autres que les gares ?

En effet, ce qui est primordial pour la **CFDT**, c'est le devenir des ABE et de la totalité de son Personnel : plus de 1 500 agents !

Compte tenu du projet de la DI avec son projet «VRP 2014», qui doit conduire à la suppression fin 2013 des prestations actuellement réalisées pour elle par les ABE ... compte tenu des réflexions menées par la DGS, la Direction du Matériel et celle du Transilien qui ne sont restées (nous dit-on) qu'en l'état et qui désirent collaborer pleinement avec Gares & Connexions. Ne s'oriente-t-on pas vers des ABE bis : des ABE DIMO, pour s'occuper de la maintenance de l'ensemble des Bâtiments hors gares, comme le cherche la DI qui recrute déjà en ce sens ?

Ne s'oriente-t-on pas indirectement vers une Branche de plus en plus autonome qui se construit avec ses propres moyens ?

Pour réflexion, la part Bâtiments autre que gares des ABE est d'environ 50 % ...

Devant ces fortes interrogations et ce qui semble être une incohérence de stratégie globale, la **CFDT** a écrit une lettre ouverte au Président de la SNCF le 2 Février 2012.

Nous y reprenons notre interrogation de fond : ce projet de rattachement des ABE à Gares & Connexions, engage-t-il toute l'Entreprise ou



n'est-ce qu'une action de lobbying d'une nouvelle Activité parmi d'autres pour récupérer du chiffre d'affaire ? La réponse de Guillaume PEPY, datée du 29 Février, peut se résumer à la phrase extraite suivante : «Je serai attentif à ce que cette démarche ne se traduise pas par une baisse non maîtrisée du plan de charge des ABE générant des sureffectifs dans les équipes».

Pour la **CFDT**, il n'y a donc aucune garantie «gravée dans le marbre». Et par conséquent, nos interrogations restent fondées.

Comment pourrions-nous suivre des engagements ? Dans quelle instance ?

Même si la SNCF doit évoluer dans un contexte concurrentiel et les branches s'adapter à ce nouvel environnement, il n'est pas question de privilégier arbitrairement le recours à des ressources externes, alors que l'organisation des 23 ABE et des 1 500 Agents qui les constituent donnent satisfaction.

La **CFDT** n'est pas opposée aux réorganisations. Si par principe réformer, c'est changer pour améliorer !

Or les ABE, dans leur état actuel, donnent des résultats qui progressent (tout n'est pas encore parfait !) après quelques années d'existence. Mais qu'en sera-t-il exactement avec ce transfert ?

Bien que le dialogue ait été de qualité notamment par des dossiers bien étayés suite aux interrogations de l'ensemble de partenaires sociaux, devant les impératifs imposés par le calendrier : mise en place au 01 Janvier 2013, la **CFDT** a jugé prématuré la consultation au CCE du 22 Mars 2012 et a voté CONTRE, devant ces incertitudes et dans ces conditions.

Le 25 Avril, la **CFDT** a écrit à Sophie BOISSARD, encore Directrice de Gares & Connexions pour lui expliquer les motivations de notre vote. L'absence de Dossier de Justification de la Sécurité (DJS) alors même que les représentants de la Direction de Gares & Connexions lors de ce CCE nous garantissaient que ce DJS national était validé par la Direction de la Sécurité.

Compte tenu des récents événements tragiques d'accidents en service et en application du principe de précaution pour la défense des intérêts des Agents, nous avons jugé qu'en l'absence de présentation de ce document, nous ne pouvions nous prononcer positivement sur cette démarche.

Nous souhaitons recevoir ce DJS ainsi que la confirmation de sa validation par la Direction de la Sécurité.

Nous y précisons que nous souhaitons poursuivre le dialogue sur ce dossier dans l'intérêt de l'ensemble des Agents concernés.

La **CFDT** réaffirme qu'il faut travailler pour que l'ensemble des métiers du Bâtiment soient reconnus dans une organisation pérenne au sein de la SNCF.

La **CFDT** revendique le développement de cette activité, car les besoins sont importants et nécessiteront un recrutement de qualité et suffisant en quantité au vu des départs massifs à court terme : l'anticipation et la formation sont donc absolument nécessaires.

L'accueil des alternants doit pouvoir déboucher sur des recrutements, et l'acquisition de compétences nouvelles doivent répondre aux normes en vigueur.

Les parcours professionnels doivent être garantis et améliorés.

L'acquisition de nouvelles compétences doit déboucher sur la revalorisation des postes de travail.

Si la Direction (les Directions dans notre cas) veut mener à bien son projet, elle oublie trop que pour sa réussite il faut au moins l'adhésion des Personnels concernés et en premier lieu celui de l'Encadrement !

Le conseil d'administration SNCF, c'est quoi ?

Il trace la politique de l'entreprise SNCF et travaille en petits comités sur des sujets clés.

Comité d'Audit des Comptes et des Risques, Comité Stratégique, Comité des Marchés, Comité Fret, Comité Voyageurs et Comité de Cohérence Économique et Sociale.

Il est composé de **18** membres dont :

- 7 représentants de l'État ;
- 5 membres choisis en raison de leur compétence ;
- **6 membres dont 1 représentant des cadres élus par les salariés** de l'EPIC SNCF et de ses filiales ayant un effectif au moins égal à 200 et détenues à plus de 50% par la SNCF.

La durée du mandat est de 5 ans (pas plus de trois mandats successifs)
Le conseil se réunit en séance ordinaire au moins 10 fois par an.

L'ADMINISTRATEUR SALARIÉ

L'administrateur est issu de la CFTD et siège avec voix délibérative au Conseil d'Administration, il représente les salariés. Il participe à l'élaboration et à la mise en œuvre de la stratégie industrielle et commerciale à long terme dans l'EPIC et ses filiales. **Ce système donne à la participation de l'administrateur salarié une dimension de responsabilité partagée, mais également l'accès à l'information et au « contrôle » des décisions prises par les dirigeants.**

C'est en 1983 que le législateur a rendu obligatoire la création des postes d'administrateurs salariés, cette nouvelle gouvernance de l'Entreprise doit permettre un meilleur équilibre dans les modes d'organisations internes conciliant performance et paix sociale. **Les administrateurs salariés siègent au Conseil d'Administration de leur entreprise à la suite d'un processus électoral.**

QUELLE EST LA VALEUR AJOUTÉE DE L'ADMINISTRATEUR SALARIÉ

- L'administrateur est élu sur une liste parrainée par l'organisation syndicale. L'administrateur amène la vision des salariés, au cœur du système.
- Il siège dans l'organe de décision de l'Entreprise.
- Il y assure une veille économique et technologique et détermine les éventuelles conséquences sociales sur le personnel et l'Entreprise. Il porte au Conseil le vécu et les aspirations des salariés et l'analyse stratégique de l'organisation syndicale.
- Il agit en fonction de l'intérêt à long terme pour préserver le corps social de l'Entreprise, même si le CA n'est pas le lieu d'expression des revendications. Il amène au Conseil la perception qu'ont les salariés des évolutions et du développement de l'Entreprise.
- Il assure une veille sociale grâce à sa connaissance interne de l'EPIC et de ses filiales, les administrateurs externes ne sont pas imprégnés par l'ambiance, le management et les problèmes du Groupe. L'administrateur salarié est porteur de la vie interne de l'Entreprise, du vécu des salariés, de la connaissance des métiers mais également des valeurs syndicales.
- L'administrateur salarié n'a pas un rôle spécifique face aux autres administrateurs, il porte un regard différent avec une autre sensibilité. Il met en avant le potentiel humain.

L'ACTION DE L'ADMINISTRATEUR SALARIÉ

- Il a un rôle central dans l'Entreprise, il prend part à la définition de la politique générale de la SNCF et

UN REPRÉSENTANT DU PERSONNEL AU CONSEIL D'ADMINISTRATION !

M'SIEURS DAMES...
CONTRÔLE DES BILLETTS !



participe à la détermination des orientations du Groupe

- Mise en œuvre de la feuille de route passée entre l'EPIC et l'État
- Programmes d'investissement de la SNCF et du Groupe
- Budgets de la SNCF
- Comptes de la SNCF, comptes consolidés du Groupe
- Prise et cession de participations financières, création de filiales
- Orientations tarifaires de la SNCF dans le cadre de son cahier des charges
- Conventions avec les collectivités territoriales
- Conclusion d'emprunts, acquisitions et aliénations d'immeubles.

Les décisions du Conseil d'Administration sont exécutoires et mises en œuvre par le président du CA.

Le CA est une instance collégiale qui agit

dans l'intérêt de l'Entreprise, chaque membre doit agir avec indépendance, loyauté et professionnalisme en respectant la confidentialité des débats et des décisions.

LES OBJECTIFS DE LA

CFDT POUR L'ÉLECTION AU CA

- Agir afin que la dimension sociale soit mieux prise en compte dans les orientations et les objectifs économiques du groupe SNCF. **Mettre l'accent sur la responsabilité sociale du Groupe SNCF**
- Intégrer le développement du rail en Europe dans le cadre de **coopérations ;**
- **Faire bénéficier les salariés des performances du Groupe SNCF**
- Consolider la position du Groupe SNCF dans les missions de service public, dans le cadre d'une politique du groupe basée sur la complémentarité et les synergies nécessaires et possibles tournant le dos à la concurrence entre les filiales et la SNCF ;
- accentuer la politique industrielle du Groupe SNCF en s'appuyant sur notre maîtrise des métiers du ferroviaire. **Agir sur l'emploi ;**
- Mettre en avant les avantages du ferroviaire dans une politique de développement durable ;
- **Améliorer l'accès au**

logement pour les salariés du Groupe SNCF ;

- Obtenir le désendettement et le financement du système ferroviaire, maintenir l'unicité de la SNCF ;
- **poursuivre les recrutements** au statut en nombre suffisant ;
- **maintenir et améliorer notre système de protection sociale ;**
- **revaloriser les salaires et pensions.**

Qui vote ?

- **Les 150 000 cheminots** âgés de 18 ans au moins et ayant au moins 3 mois d'ancienneté à la SNCF ;
- **les salariés des filiales, 87 000 salariés en 2011,** groupe Géodis, groupe KEOLIS – EFFIA, et autres filiales...

Le renouvellement des administrateurs se déroulera le mardi 5 février 2013



Résultats du scrutin du 05 février 2008

	INSCRITS	Valablement exprimés	CFDT	CGT	CGT-FO	CFTC	CFE-CGC	SUD-Rail	UNSA
Total SNCF	168 616	101 472 60,17%	10180 10,03%	43 134 42,50%	6706 6,60%	5665 5,58%	2870 2,82%	18930 18,65%	13987 13,78%
Total SNCF + Filiales	174 139	103 685 59,54%	11252 10,85%	43 628 42,07%	6869 6,62%	5761 5,55%	2989 2,88%	19121 18,44%	14065 13,56%
Nombres de sièges		6 à pourvoir	1	3				1	1

Bilan de la mandature CA SNCF



Sans nul doute le fait marquant de ce mandat aura été la crise financière de 2009 qui s'est prolongée par une crise économique toujours très prégnante. Cela a eu pour première conséquence de rendre obsolète très rapidement le projet de l'Entreprise « Destination 2012 » et force est de constater que depuis maintenant près de trois ans l'Entreprise est « orpheline » de projet.

La CFDT avait choisi, en 2007, de faire campagne sur le thème de « concilier l'économique et le social », dans notre esprit il s'agissait de faire en sorte que le progrès économique ambitionné par l'entreprise se traduise par une nouvelle forme de partage de la valeur au bénéfice de l'ensemble des salariés du Groupe. En cela, nous pouvons considérer -et le mettre au profit de la CFDT- que l'instauration d'un dividende salarial pour les salariés de l'EPIC a en partie répondu à nos attentes. Mais dans le même temps il faut aussi prendre acte de la forte tendance impulsée par la Direction

de l'Entreprise pour « sortir » de l'EPIC une part significative de ses activités et en transférant vers des filiales et en l'alignant ainsi sur le droit commun du travail. Il est évident sur cette question que, si le chantier du cadre social humanisé du secteur ferroviaire ne permettait pas de rehausser le niveau social de certaines filiales, cela serait un échec pour les organisations syndicales et les salariés du secteur. Sur le registre des satisfactions de ce mandat, nous devons bien sûr rappeler l'OPA sur Géodis et l'apport d'Effia à Kéolis qui ont permis à la SNCF de prendre le contrôle de ces deux acteurs majeurs du transport. Nous devons aussi mettre à l'actif de la représentation des salariés au CA le rôle qu'ils ont joué dans le dossier Ulysse et qui a conduit la SNCF à rompre avec IBM ; un partenariat dont les effets néfastes étaient évidents.

S'il y a un dossier par contre où le rôle du CA s'est vraiment limité à une « chambre d'enregistrement » c'est bien celui de la réforme des retraites. En effet, sur une

décision unilatérale de son unique actionnaire l'État, la SNCF a dû conduire une négociation avec les partenaires sociaux et en supporter seule toutes les conséquences financières. La dérobade de l'État a d'ailleurs contraint certaines régions à accepter la prise en charge de cet impact dans les nouvelles conventions. Aujourd'hui encore notamment dans les négociations sur le prolongement de la convention de gestion de l'Infrastructure avec RFF, l'État continue de se dérober sur le financement des charges supplémentaires liées à cette réforme.

S'il fallait résumer en quelques mots le bilan du mandat qui va s'achever, nous pourrions dire que le CA a marqué son attention aux questions sociales (la création du Comité de Cohérence Économique et Sociale -sur proposition de la CFDT- l'atteste) mais que dans le même temps il a impulsé des objectifs et exigences économiques et financières d'un tel niveau que ceux-ci ont en partie « inhibé » la marge de manœuvre sociale.

« Nouvelles Bonifications Traction... ...La CGT déboutée et condamnée »



Après plus d'un an de procédure judiciaire, la justice a rendu son verdict dans l'affaire qui opposait la CGT à la FGAAC-CFDT, concernant le caractère illicite du dispositif de compensation des anciennes bonifications de traction des conducteurs de trains de la SNCF.

La CGT est déboutée de ses demandes, condamnée aux dépens et à verser à la FGAAC-CFDT la somme de 2000 €.

Un peu d'histoire s'impose pour comprendre la genèse de ce dossier.



Le 10 octobre 2007, au travers de son document d'orientation, le gouvernement affirmait sa volonté de voir supprimer tous systèmes de bonifications. La FGAAC-CFDT s'est immédiatement opposée à cette réforme et par son action de grève illimitée a contraint la SNCF et le gouvernement à négocier des mesures de compensation.

Parmi celles-ci, elle a obtenu la préservation du système de bonifications en vigueur pour tous les agents embauchés dans un emploi de conduite des trains avant le 1^{er} janvier 2009 et l'instauration d'un régime de retraite supplémentaire à cotisations définies pour ceux embauchés après.

Ce nouveau système a été étudié pour compenser l'ancien système de bonifications et porte sur 2 leviers :

- une cotisation à 100% par l'employeur de 4,6% du salaire liquidable sur un compte rémunéré
- un avenant au Compte Épargne Temps (CET) abondé par l'entreprise

C'est donc ce dispositif qui, après avoir été dénoncé une 1^{ère} fois dans l'Entreprise par la CGT, et remis en place à l'initiative de la SNCF (conformément à l'accord passé avec la FGAAC-CFDT) a été cette fois dénoncé devant le Tribunal de Grande Instance de Paris.

La CGT fonde sa légitimité à ester en justice en se basant sur la réflexion suivante :

- elle préférerait l'ancien système de bonifications,
- elle n'est pas à l'origine du nouveau système de bonifications

Fort de cette position dogmatique, certains responsables de cette OS ont donc décidé de demander à la justice d'annuler tout système de compensation sans aucune garantie de pouvoir négocier un quelconque système de substitution plus favorable que ce qui existe

aujourd'hui et qu'ils condamnent.

Comment peut-on faire prendre un tel risque aux jeunes ADC embauchés depuis 2009 ?

Il est vrai que ceux qui portent ce combat ne sont pas concernés par ces enjeux car ils sont assurés de bénéficier du système de compensation existant.

Fort heureusement la justice en a décidé autrement et motive sa décision en rappelant :

- Que le recours à une décision unilatérale pour maintenir son projet de création d'un régime de retraite supplémentaire pour les conducteurs de trains s'inscrit dans les dispositions de l'article L.911-1 du code de la sécurité sociale.
- Que l'accord sur le Compte Épargne Temps (CET) daté du 06 juin 2008 et son avenant du 30 septembre 2008 n'ont jamais été contestés par la CGT et qu'ils s'appliquent à la SNCF.
- Que lors de la réforme, l'état a confirmé que certaines professions, compte tenu de leurs spécificités puissent bénéficier d'un régime dérogatoire.
- Que les ADC qui seront soumis au nouveau régime ne seront pas dans une situation identique à celle des anciens ADC tout en ayant un régime plus favorable que celui prévu par la loi.
- Que les ADC ont la possibilité d'épargner au plus 7 jours par an et non l'obligation.
- Que le nouveau système ne remet pas en cause l'accord 35h.
- Que le dispositif ne constitue pas une mesure discriminatoire.
- Que les éléments soulevés concernant le risque financier liés au recours à un organisme de financement boursier ne sont étayés par aucune preuve.

La FGAAC-CFDT est satisfaite de la décision du tribunal qui dans sa grande sagesse a acté un certain nombre de grands principes qui ont prévalu lors de la négociation de ce régime supplémentaire de retraite.

Pour autant, il nous faut rester vigilants et ce dispositif doit évoluer pour préserver les droits acquis et en acquérir de nouveaux.

Restauration ferroviaire : CREMONINI TGV

Élections professionnelles de février 2012 : les salariés confirment leur confiance en la CFDT et ses candidats



Cette élection est marquée par :

- Un taux de participation important : 82%. Face à un employeur qui refuse le dialogue social les salariés ont répondu par une participation toujours aussi forte.
- Une « prime » aux sortants : FO gérait les CE de Gare de Lyon et de Montparnasse, la CFDT celui de l'établissement « Province », chacun progressant de 25 voix sur son établissement.
- Une majorité plus qu'absolue des équipes CFDT de Lille, Lyon et Marseille — établissements « Province » - avec 60 % des voix !
- Un statu quo sur la Gare de Lyon mais un retour au CE (une élue suppléante).
- Un recul sur Montparnasse mais la prise en main du CE en coopération avec Sud (secrétaire CFDT, trésorier Sud) qui nous donne une perspective.

Après trois ans de CREMONINI la défiance des salariés à l'égard du



paient le prix fort d'un appel d'offres où la SNCF est la seule gagnante (baisse du prix de la prestation) mais au prix d'une réelle dégradation de son image auprès de ses voyageurs. **Tous les signaux sociaux sont au rouge : absentéisme à 16 %, accidents du travail. (La sécurité sociale va doubler la cotisation A.T.), démotivation etc...**

Dans un tel contexte les équipes CFDT retroussent leurs manches, se battent et veulent que, demain, la SNCF tire les leçons de l'épisode CREMONINI et parie aussi sur le professionnalisme des salariés pour gagner la bataille de la concurrence à venir. La SNCF doit admettre qu'il est impossible de réussir sans l'adhésion des salariés et doit intégrer cette donnée au futur cahier des charges de l'appel d'offres à venir. La CFDT Cheminots doit être le relais, porte parole privilégié des salariés de la restauration ferroviaire auprès des décideurs SNCF.

prestataire voulu par la SNCF est totale : dégradation de l'organisation du travail et de l'offre à bord, hold up sur le produit de la baisse de la TVA et recul du pouvoir d'achat. Les salariés

CE	Inscrits	Votants		CFDT	
		nombre	%	voix	élus
CE GDL 31-janv-12					
1er collège	315	249	79,05%	42	
2ème collège	51	47	92,16%	4	
3ème collège	49	43	87,76%	6	
	415	339	81,69%	52	
				15,95%	
CE PMP 31-janv-12					
1er collège	350	281	80,29%	43	1
2ème collège	84	76	90,48%	4	
	434	357	82,26%	47	1
				13,62%	
CE PROVINCE 31-janv-12					
1er collège	356	299	83,99%	173	3
2ème collège	56	48	85,71%	27	1
	412	347	84,22%	200	4
				59,52%	
	1261	1043	82,71%	299	28,66%

POUR UNE VRAIE PRISE EN COMPTE DU HANDICAP À LA SNCF ...



Après plusieurs mois d'une lutte acharnée, la CFDT a gagné le combat de la raison et du respect des engagements pris. La procédure de licenciement engagée à l'encontre d'un travailleur handicapé a été abandonnée et l'agent titularisé.

Lorsqu'il a été recruté en mars 2011, cet agent ne pensait pas devenir quelques mois plus tard, un enjeu national entre la SNCF et la CFDT Cheminots sur le respect des engagements pris au travers d'un accord national TH (RH 0393) et paraphé quelques semaines plus tôt par les 2 parties.

Cet agent a été embauché comme attaché TS, au titre de l'accord travailleur handicapé, dans un CMGA d'IDF. Atteint d'un déficit visuel sévère, il aurait dû bénéficier d'aménagement de sa charge et de son poste de travail, ce qui n'a pas été le cas.

Or très vite, il est apparu de la part de sa hiérarchie, une sous-estimation du handicap et une absence de respect des protocoles d'intégrations qu'ils soient liés au handicap ou au cursus d'attachés TS.

L'accueil et l'intégration des travailleurs handicapés font pourtant partie des éléments essentiels du dispositif et sont repris spécifiquement dans les textes réglementaires conformément aux demandes exprimées par la CFDT notamment, consciente que cela ne devait pas être soumis à des interprétations ou errements possibles.

Et pourtant, les principales anomalies ont porté sur :

- Les circuits de transmission et le suivi des informations concernant la nature du handicap de l'agent et sur les attendus professionnels fixés par la hiérarchie;
- L'absence d'adaptation du poste de travail car non préconisée par la médecine du travail;

« La CFDT s'oppose au licenciement d'un travailleur handicapé, la SNCF prise en flagrant délit d'insuffisance... ! »

- Les attendus professionnels fixés par la hiérarchie mal définis;
- La non sensibilisation du collectif de travail, des dirigeants de proximité et de tous ceux qui participent à l'insertion;
- Le non fonctionnement du dispositif de vigilance particulière censée s'assurer de la bonne mise en œuvre des dispositions d'intégration.

Force est de constater que sur ces points précis l'Entreprise n'a pas respecté les textes pourtant contractualisés par un accord d'entreprise à l'encre pas encore sèche !

Devant un tel échec programmé, la réaction de la hiérarchie nous a fait bondir.

« La responsabilité de l'agent doit être recherchée et en aucune façon celle de l'Entreprise ne peut être évoquée ».

L'agent va donc être reconnu rapidement et unilatéralement comme seul responsable de son échec et coupable :

- d'insuffisance professionnelle;
- de ne pas avoir informé suffisamment l'Entreprise de la teneur de son handicap et ainsi de ne pas avoir été identifié par la médecine du travail comme devant bénéficier d'une adaptation au poste de travail.

Très rapidement, la procédure de licenciement est enclenchée et plus rien ne semble pouvoir l'arrêter.

Pourtant, l'action de la CFDT va être déterminante dans ce dossier et elle va utiliser tous les moyens à sa disposition pour obtenir satisfaction.

Pendant plusieurs semaines, la CFDT multiplie les démarches : interpellation

des acteurs régionaux puis nationaux et enfin du Président pour tenter d'enrayer la machine à licencier. Et pendant ce temps là on continue à mettre la pression sur l'agent :

- On lui demande de ne plus remettre les pieds à son attachement.
- On lui supprime son badge d'accès aux locaux.
- On l'informe que sa cessation de fonction est au 29 février au lieu du 29 mars.
- On lui demande de rendre ses facilités de circulation.

Puis enfin, à moins de 15 jours de la date de cessation de fonction, tombe la décision tant attendue, la CFDT reçoit une lettre de la présidence annonçant l'arrêt de la procédure de licenciement.

Notre acharnement a donc fini par payer et c'est donc avec la satisfaction du devoir accompli que nous avons pu annoncer la bonne nouvelle à l'agent concerné.

Pour autant, la CFDT ne compte pas en rester là, nous ne nous contenterons pas du classement de cette affaire et à travers cet exemple, nous exigerons de la part de l'Entreprise de nouveaux engagements dans le cadre du respect des accords passés.

En effet, il est intolérable, pour la CFDT d'apprendre que l'on procède à des licenciements de Travailleurs Handicapés sans que la mission TH et les OS en soient informées et donc sans que l'on soit en mesure de comprendre les raisons pour lesquelles l'intégration a échoué.

La CFDT va redoubler de vigilance et veillera à ce que plus aucun cas similaire ne puisse se reproduire et appelle nos responsables régionaux et locaux à informer la fédération si un cas similaire se présentait.

Jour de carence

Par lettre du 30 janvier 2012, la CFDT a contesté l'application à la SNCF d'une journée de carence. La CFDT relevait également que la déclinaison de l'article 105 de la loi de finance 2011 instaurant cette journée de carence, conduisait à modifier le Statut en violation de la procédure imposée par le décret du 1^{er} juin 1950 donnant compétence à la Commission Mixte du Statut. Nous avons rappelé que le « maintien de la rémunération » est garanti par les articles 2 § 3^o, 3 et 4 du Chapitre 12 du Statut des relations collectives entre la SNCF et



son personnel. D'autre part, l'article 3 § 3 prévoit déjà une journée de carence sous la forme de retenue du quart de solde pendant les quatre premiers jours d'interruption de service.

La CFDT Cheminots a donc saisi la justice, et sa requête était examinée le 10 mai par le juge des référés du Tribunal Administratif de Paris.

La position de la SNCF était simple : elle n'a décidé de rien. La Loi s'applique directement sans qu'il soit nécessaire de modifier le Statut et d'en débattre lors d'une réunion de la Commission Mixte du Statut. Circulez ! Il est urgent de ne rien faire...

La CFDT, par son avocat, a quant à elle demandé la suspension du dispositif mis en place par la SNCF depuis le 1^{er} février, et ce dans l'attente d'une

convocation et d'un débat au sein de la Commission Mixte du Statut. Notre avocat a souligné que la SNCF ne s'est pas bornée à décliner la loi, mais a bien pris une ou plusieurs décisions pour en adapter ladite déclinaison en fonction de ses propres contraintes de gestion.

Par ordonnance rendue le jour même, le juge des référés du Tribunal Administratif de Paris a estimé infondées toutes les objections formulées par l'avocat de la SNCF à l'examen du recours de la CFDT Cheminots.

Après examen des arguments des parties, il a estimé que la SNCF ne s'était pas bornée à appliquer la Loi à la lettre mais à en organiser sa propre déclinaison.

Mais retenant que la décision de l'entreprise a valeur réglementaire, et que seul le Conseil d'Etat est compétent pour apprécier de la légalité ou pas d'un acte réglementaire, il a déclaré le recours de la CFDT Cheminots irrecevable devant le Tribunal Administratif, nous renvoyant à saisir le juge des référés du Conseil d'Etat.

Aide au logement des cheminots : vers un nouvel accord ?

→ *L'accord relatif à l'amélioration de la politique d'aide au logement des cheminots (RH 934) signé en janvier 2009 pour une durée de 3 ans est venu à échéance. L'entreprise a donc souhaité ouvrir un processus de négociation d'un nouvel accord.*

Dans ses interventions, la CFDT a insisté sur le fait que l'entreprise devait agir sur les zones tendues, là où la demande de logement est forte. Et que les politiques d'entreprises en matière de localisation des services devaient intégrer la composante logement. La SNCF doit en effet garder une politique de logement forte et ne pas s'orienter exclusivement vers une politique d'aide aux locataires.

Les négociations ont permis quelques avancées significatives :

- **Pour aider les nouveaux embauchés dans leur accès au logement en Ile de France et dans certaines communes de province, le montant de l'aide est revalorisé et le dispositif s'étendra sur une 4^{ème} année. L'aide maximale sera donc de 180 euros mensuel contre 150 euros auparavant.**
- **Le dispositif est étendu aux communes de la zone dite « BI » dépendant des départements de l'Ain, des Alpes Maritimes, des Bouches du Rhône, du Rhône, de la Haute Savoie et du Var.**

- **L'aide sur quittance destinée aux cheminots en situation financière difficile est également relevée et passe de 100 à 160 euros mensuel.**

Enfin, partant du constat qu'un certain nombre de demandes non satisfaites en région parisienne concerne des célibataires, le département logement mènera des expérimentations en matière de colocation.

Tout en gardant à l'esprit que cet accord ne peut prétendre à résoudre l'ensemble des difficultés en matière de logement, la CFDT qui a activement participé à ces négociations, apprécie positivement les mesures qui en sont issues. Elles entreront en vigueur au 1^{er} juillet 2012.

SERNAM 1970 — 2012



Malgré ou à cause des différentes thérapies appliquées (filialisation, privatisation, cure d'amincissement d'effectifs, amputations d'Établissements...), c'est à 52 ans que le SERNAM a quitté ce monde cruel et hyper concurrentiel du transport.

52 ans, c'est trop jeune pour mourir ! Le 9 avril 1974, lorsque j'ai été embauché contractuel (PS21) à l'agence SERNAM de Saint Brieu, je ne savais pas que j'étais alors entré dans la grande famille des Cheminots.

En effet, le SERNAM, qui avait été créé en 1970 était considéré comme un service à part. Et pourtant, le SERNAM était, au regard de l'organigramme de la SNCF, un service à part...entière au même titre que l'équipement, le matériel, les voyageurs.

En adhérant à la CFDT, dès mon embauche, militant quelques temps après, me donnant ainsi accès à des informations, j'ai vite découvert des choses qui me semblaient bizarres dont celles-ci :

- Sur le même quai étaient installés le SERNAM et CALBERSON et c'était Calberson qui livrait les colis du SERNAM (à l'époque, on disait qu'on mettait le loup dans la bergerie)
- Calberson et le SERNAM recevaient chaque jour un wagon de Paris Batignolles. Le tarif facturé par la SNCF à Calberson était bien inférieur à celui du SERNAM

S'agissant de la gestion des ressources humaines et du déroulement de carrière, le SERNAM faisait un peu bande à part : Pas de cadre d'organisation, mais un cadre autorisé, une prime d'intéressement SERNAM MENSUELLE. On avait un peu l'impression que le SERNAM servait de laboratoire d'expérience au sein de la SNCF.

À l'époque, il y avait 185 agences, 45 succursales et plus de 12 000

cheminots et la CFDT n'était pas majoritaire.

Au fil du temps, avec l'arrivée de la concurrence, des intégrateurs, avec les mauvais investissements ou le manque d'investissements, restructurations après restructurations, des sites ont été fermés, les effectifs ont fondu, et petit à petit, le SERNAM a accumulé les déficits (le SERNAM avait une comptabilité propre). Mais, les déficits étaient comblés, chaque année, par la SNCF jusqu'au jour où « on » a considéré que cette pratique devait être assimilée comme relevant d'une concurrence déloyale vis-à-vis des autres transporteurs.

C'est alors que le SERNAM qui ne comptait plus que 90 sites et 4000 cheminots a été filialisé.

La CFDT, qui était devenu majoritaire, a participé activement à la négociation du protocole social de changement de statut juridique du SERNAM qui laissait le choix aux cheminots de rester, ou pas, dans la filiale et donnait des garanties et des mesures d'accompagnement pour tous.

Lors de la filialisation, plus de la moitié de l'effectif a réintégré la SNCF. Pour permettre la continuité de l'activité, le départ des cheminots a été compensé, en partie, par des embauches, mais alors, à statut privé.

Dès la première année de la filialisation, la CFDT, qui avait obtenu 80% des suffrages a négocié un statut social des salariés privés du SERNAM (13^{ème} mois, mutuelle, RTT...).

Avec la filialisation, les résultats économiques du SERNAM sont restés déficitaires et chaque fin d'année, l'unique actionnaire (la SNCF) comblait les déficits.

En 2005, suite à la plainte déposée par

des transporteurs concurrents auprès de la commission de Bruxelles, le SERNAM a été privatisé et « acheté » par des cadres de l'entreprise. Une année plus tard, c'est un fonds d'investissements (BCP-Butler Capital Partners) qui en est devenu l'actionnaire principal.

Fin 2011, alors que les résultats du SERNAM continuaient d'être déficitaires, le fonds d'investissements Butler a décidé de « jeter l'éponge », de se désengager du SERNAM et de déposer le bilan. Le SERNAM comptait alors une cinquantaine de sites et 1 600 salariés dont... 21 cheminots.

Dès lors, plusieurs solutions s'avéraient possible :

- La liquidation pure et simple avec 1 600 licenciements
- La reprise de tout ou partie de l'activité et tout ou partie des salariés

C'est cette seconde solution qui a été adoptée puisque GEODIS, filiale à 100 % de la SNCF, après de nombreuses tergiversations, a accepté de reprendre l'activité du SERNAM ainsi que 816 salariés. La CFDT qui s'est beaucoup impliquée pour qu'une solution économique et sociale soit trouvée pour le dossier SERNAM (manifestations, rencontre des responsables du gouvernement, de GEODIS et de la SNCF) a ainsi évité la liquidation, pure et simple, qui aurait été vécue comme un drame insupportable pour ses 1 600 salariés.

C'est donc la fin d'une belle histoire dont le scénario était sûrement écrit d'avance, mais qui nous interpelle à plus d'un titre, et tout particulièrement sur le rôle que jouera la SNCF dans les années à venir.

Retrouvez tous les tracts sur le site internet :

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

- DÉVELOPPEMENT DURABLE**
- Engagements FRET RAIL

- ÉGALITÉ 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