

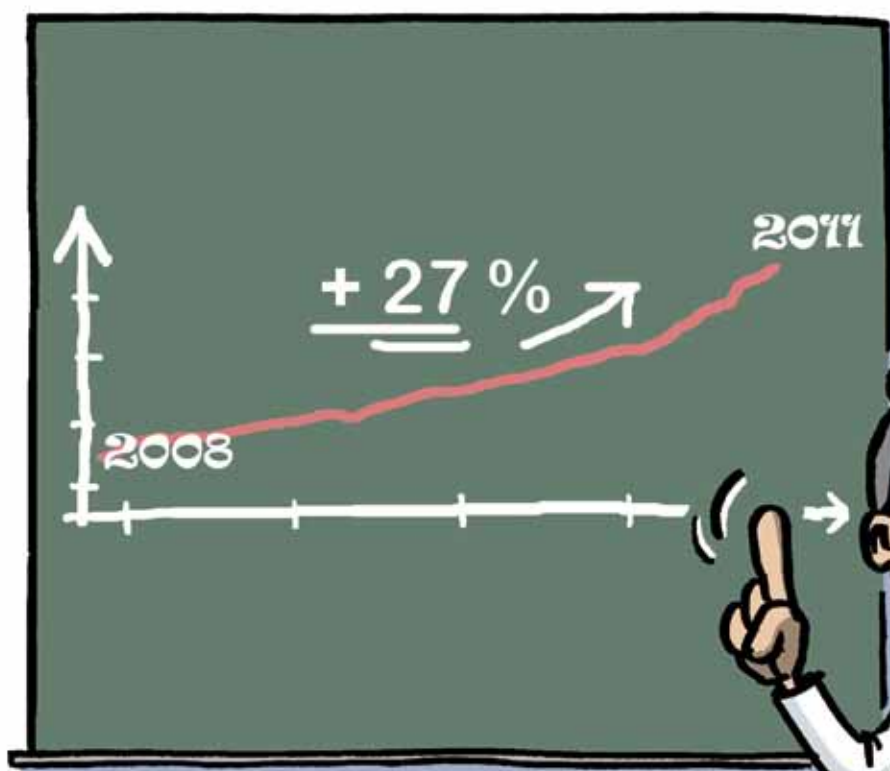
Le Cheminot de France

Nouvelle édition

N° 31 - Juillet - août - septembre 2012 (1,60 €)

Journal de l'Union Fédérale des Cheminots et Activités Complémentaires

La CFDT
progresses
en nombre
d'adhérents



La suite de l'odyssée sans
Ulysse



Bilan social SNCF
2011



Bataille du rail : la refonte
du 1^{er} paquet ferroviaire est
passée



Fgte
CFDT
Cheminots

Sommaire

• Edito

- Projet de création d'une structure juridique RATP/SNCF pour l'exploitation de la Ligne B du RER... Le cheval de Troie ?
- La suite de l'odyssée... Sans Ulysse
- Europe : la CFDT, seule OS française présente à Schengen !
- Inaptitude sécurité - recours (L'exemple de la région de Paris Sud Est)
- La bataille du rail : la « refonte » du 1^{er} paquet ferroviaire est passée !
- Égalité professionnelle
- ACCORD d'interopérabilité transfrontalier dans le secteur ferroviaire ETF/CER
- BILAN SOCIAL SNCF pour l'année 2011 : zoom sur l'emploi
- Maladie professionnelle et IPP : Pas facile de se faire reconnaître !

- 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



Au revoir Monsieur le Président !

Ce n'est pas sans une certaine émotion que je rédige cet éditorial. Il devrait être l'un de mes derniers écrits en tant que Directeur de la Publication.

Comme annoncé, je suis appelé, fin septembre, à remplacer Michel GIRAUDON notre représentant au Conseil d'Administration.

Je tiens aujourd'hui à exprimer toute ma gratitude et mes remerciements, au nom de la CFDT Cheminots, à Michel GIRAUDON pour son travail et sa disponibilité, avant et pendant l'exercice de son mandat.

La CFDT Cheminots qui avait été spoliée de son siège en 2003, a su, grâce à un bon travail de terrain et derrière une équipe unie autour de sa tête de liste, regagner par les urnes en 2008 son poste au sein du Conseil d'Administration.

Je souhaite que pour les prochaines élections CA de février 2013, la CFDT Cheminots saura en faire de même et engranger une dynamique positive pour les élections professionnelles de mars 2014.

Cette dynamique devra être trouvée autour d'une nouvelle équipe fortement renouvelée lors de notre Assemblée Générale de décembre prochain.

J'invite donc l'ensemble des adhérents à s'impliquer dans la préparation de cette Assemblée Générale en débattant dans leurs structures respectives et en enrichissant notre future feuille de route que sera la Résolution Générale.

Cette faculté à débattre et à décider collectivement des positions de la CFDT Cheminots est très certainement un des éléments qui incitent de plus en plus de salariés issus de différentes entreprises du domaine ferroviaire à nous rejoindre et venir ainsi grossir nos rangs.

La clôture des cotisations 2011 fait, une nouvelle fois, apparaître une progression et cela dans un contexte de contraction de personnel et d'un fort renouvellement générationnel.

Depuis 2008, nous connaissons une progression de 27 % en nombre d'adhérents. C'est de bon augure pour améliorer et amplifier notre représentativité dans toutes les entreprises du monde ferroviaire.

Bravo à tous et continuons sur cette lancée !

Arnaud Morvan

Projet de création d'une structure juridique RATP/SNCF pour l'exploitation de la Ligne B du RER...



Le cheval de Troie ?

La problématique du RER B a fait l'objet d'engagement spécifique dans le nouveau contrat STIF. En effet, régulièrement, les médias se font l'écho des dysfonctionnements de l'exploitation du réseau RER. Régulièrement les OS en général et la CFDT en particulier, dénoncent le manque de moyens humains et matériels ainsi que le défaut de financement de nouvelles infrastructures pour désengorger les lignes existantes. Comme première réponse et avant même que le rapport d'enquête parlementaire relatif aux modalités, au financement et à l'impact sur l'environnement du projet de rénovation du Réseau Express Régional d'Ile de France ne rende ses conclusions et ses propositions, la SNCF et la RATP ont décidé de s'attaquer à la ligne B du RER en proposant de placer l'exploitation de la ligne sous l'autorité d'une entité juridique commune.

L'idée du groupement d'intérêt économique (GIE) était née et deviendra quelques semaines après, groupement d'intérêt public (GIP).

Sous prétexte d'amélioration de la qualité de service mais aussi en filigrane avec une réelle volonté de diminuer les coûts d'exploitation,

les 2 entreprises s'engagent sur une organisation cible partagée à l'issue du calendrier suivant:

-D'ici à l'été 2012, par la création d'un GI commun SNCF/RATP chargé de la direction de la ligne B

-A fin 2012, regroupement des acteurs opérationnels en charge de la régulation (SNCF/RATP/RFF) au sein du Centre de Commandement Commun (CCU)

-A fin 2013, prise en charge opérationnelle de tous les moyens nécessaires à l'exploitation de la ligne (Détachement ou mis à disposition des agents travaillant pour la ligne B)

Au début de l'été, les OS représentatives des 2 entreprises RATP et SNCF ont été reçues à leur demande par le conseiller social du ministère puis par les 2 présidents. Très majoritairement, les OS ont objecté le fond et la forme du projet de mise en place d'une structure juridique unique de gestion de la ligne B du RER.

La CFDT reste persuadée qu'il n'y a pas d'amélioration possible de la qualité de service sans des investissements massifs dans de nouvelles infrastructures ferroviaires et notamment dans les parties centrales de la traversée de Paris. Toutes autres réponses ne sont que des palliatifs et des prétextes

pour casser l'équilibre entre 2 entreprises publiques qui n'ont plus à démontrer leur savoir faire, fort de quarante années d'exploitation du réseau express régional.

La CFDT ne s'accommodera pas de l'affichage mais exigera de vrais décisions qui sont de nature à améliorer significativement le sort des nombreux usages de cette ligne mais aussi de ceux qui au quotidien œuvrent au bon fonctionnement de celle-ci dans des conditions difficiles.

Face à l'action unitaire des OS, la direction a revu son scénario; le terme d'organisation unifiée est désormais privilégié et seules les ressources du pilotage (Issues du personnel mis à disposition par la RATP ou la SNCF), sous la responsabilité d'un directeur de ligne, seront dédiées

Pour autant, les inquiétudes ne sont pas totalement levées et sous couvert d'une nouvelle sémantique le germe de l'externalisation peut encore resurgir.

La CFDT exigera des garanties solides qu'aucune structure juridique ne sera créée avant de s'engager plus en avant dans ce dossier.

Rendez-vous à la rentrée pour connaître la suite de ce dossier...

Christophe DARD

La suite de l'odyssée... sans ULYSSE !



Le 2 avril 2012, de nouveau, les informaticiens dont ceux des ASTI (Agences Services Télécom Informatique) soit environ 2 200 Cheminots de la SNCF, étaient en grève. Quant aux prestataires (env. 2 000 Salariés), ils n'ont pas hésité, de leur côté, à soutenir ce mouvement de protestation.

Plus de 50% de la population concernée était en grève, soit des chiffres bien au-delà de ceux annoncés par la Direction de l'entreprise. Il faut également signaler que la population concernée est majoritairement issue de l'Encadrement.

Oui, les Informaticiens ont démontré une nouvelle fois leur attachement à leur métier, à l'entreprise publique intégrée et à l'emploi sur le territoire national !

Non, le seul critère financier ne peut être seulement pris en compte au mépris des salariés, de la qualité du service, des conditions d'exercice du métier et du sens du travail !

Le choix du « offshore », précédemment initié par le projet Ulysse, aux seuls objectifs financiers et politiques est, de fait, un choix condamnable socialement, politiquement. Ce choix est clairement positionné contre les intérêts stratégiques et fondamentaux de l'entreprise SNCF.



La Direction s'est obstinée trop longtemps à ne pas voir les risques engagés alors même que l'ensemble des Fédérations Cheminotes n'a eu de cesse de l'alerter sur les périls stratégiques liés à cette opération de co-entreprise.

L'entreprise porte l'entière responsabilité de ce malaise qui dure depuis plus de trois ans et elle ne peut d'une part passer sous pertes et profits le bilan désastreux de la co-entreprise et d'autre part continuer dans la stratégie de l'excès de sous-traitance avec l'initiation des Centres de Service « offshore ».

La Direction ne peut continuer à minimiser tous les risques de cette politique pour la SNCF, les cheminots qui la composent et les prestataires. La conduite des activités du Service Public, tenant compte de la situation et des difficultés de la situation économique présente, exige une véritable vision stratégique de l'ensemble de la problématique.

La Direction se doit d'apporter des garanties sur le maintien des Directions des Systèmes Informatiques (DSI), des ASTI et des centres d'exploitation informatiques au sein de l'EPIC SNCF.

Alors que la Direction de l'EPIC communique de plus en plus sur le Groupe SNCF, les filiales, elles, sous-traitent massivement leurs Systèmes Informatiques (SI).

Que faut-il comprendre, au travers de cette volonté avérée d'externaliser, quant au sujet du devenir de l'Informatique et de ses informaticiens ?...

La CFDT sait que depuis plus de deux ans des discussions sont menées sur le rapprochement ISI / RFF. Elle a interpellé régulièrement la Direction, sans obtenir de réponse ... et maintenant enfin admis dans le cadre du Gérant de l'Infra Unifié (GIU) ! ??? La CFDT exige que les personnels concernés soient rapidement informés des conséquences des décisions envisagées sur le périmètre et la gouvernance du GIU.

La dernière réunion unitaire du 01 Juillet, effectuée à notre demande, ne laisse aucun doute quant au cap, qui reste identique ...

Est-ce cela un véritable « échange social » ?

Seule info à noter: dette, conséquence du partenariat avec IBM, ne serait pas de 70 M d'€ mais bien de 100 M d'€ !

Il semblerait qu'une recapitalisation soit envisagée dans le but d'éponger cette dette.

En effet, on voit mal comment STELSIA pourrait gagner de l'argent avec une perte pareille, même en la lissant sur plusieurs années ...

Nous avons le sentiment que la Direction souhaite prendre



l'apparence d'une Direction pleine de bonne volonté dans la construction des échanges « en toute transparence »... Des faits... des faits, c'est ce que nous réclamons en la matière.

Néanmoins, la CFDT accepte -s'il est réalisé rapidement- de participer à un REx sur la mise en place d'un centre de service. La demande de la CFDT sur le respect des engagements concernant les recommandations relatives à la Responsabilité Sociale des Entreprises (RSE) : notamment en matière d'emploi, est également réitérée.

Quant aux questions de fond, elles demeurent.

Citons par exemple : le moratoire sur les centres de service et la réorganisation de PSI en attendant le REx, l'avenir des DSI et des ASTI au sein de l'EPIC SNCF, la sauvegarde du savoir-faire, le bilan financier de cet échec, le maintien de l'emploi en France dans un contexte économique difficile et le non recours à l'Offshore ...

Il faut être bien conscient que ce nouveau projet « Centres de Service + PSI » ne s'arrêtera pas là. C'est un projet ancré.

La Direction aurait pu choisir, avec son troisième changement de Directeur Informatique, d'ouvrir des discussions sur les choix organisationnels et stratégiques, garantissant l'efficacité de la Production Ferroviaire dans le domaine informatique, la qualité du Service offert à nos clients, la viabilité et l'avenir de l'Informatique à la SNCF, dans l'EPIC, dans le Groupe SNCF ...

En bref, elle aurait pu effectuer le choix d'établir un véritable dialogue social afin de ne pas réitérer les erreurs du passé.

La CFDT ne refuse pas les évolutions d'entreprise mais ne peut cautionner tout ce gâchis social, humain et financier ! Nous ne relâcherons pas nos efforts et nous mènerons les actions nécessaires en préservant l'unité syndicale.

Les Fédérations Syndicales de Cheminots ont unitairement dénoncé cette politique menée depuis plus de trois ans, à l'opposé du bon sens concernant les moyens humains et l'organisation du travail et qui ne permet pas aux cheminots des DSI et des ASTI de travailler correctement et en cohésion pour

assurer au mieux la mission de Service Public qui leur est confiée. Quid également de la Qualité de Vie au Travail très largement impactée ? ... Sujet cher, s'il en est, à notre Président.

La CFDT est convaincue qu'il faut une informatique structurante et structurée pour l'EPIC et le Groupe SNCF et que celle-ci trouve pleinement sa place « à l'intérieur de nos frontières historiques ».

On se doit de mesurer et d'établir les conditions d'une ré-internalisation des applications informatiques « cœur de métier » et ne pas se sentir dans l'obligation, imposée, de fournir un volume d'affaire prédéfini aux centres de service « offshore ».

NON, le changement, ce n'est pas pour maintenant !

1... 2... 3 directeurs se sont succédés et rien n'a changé : droit devant, cap maintenu pour la CFDT !

Europe : la CFDT, seule OS française



Afin de marquer la Journée d'action internationale des cheminots de 2012, plus de 500 cheminots et cheminotes de 13 pays européens se sont rassemblés à Schengen sous les drapeaux de l'union, volant sous de forts vents.

La Fédération européenne des Ouvriers du transport (ETF) a adopté le slogan « Organisons-nous mondialement - solidarité et transport durable » pour exprimer le soutien aux services publics de qualité et rejeter la libéralisation; pour des compagnies ferroviaires intégrées; pour des emplois et des conditions de travail justes pour les cheminots et pour la sécurité pour les travailleurs et les passagers. Avec une dizaine de syndicats cheminots de différents pays européens, la CFDT (seule organisation syndicale française présente) a réaffirmé, par la voix de ses représentants, un message fort, largement diffusé par les médias présents.

« La construction européenne est semée d'embûches, placée sous le dogme de la concurrence libre et

non faussée. Les services publics sont donc des exceptions. Oui, nous sommes des exceptions. Hier (il s'agissait du lendemain du 1^{er} tour des élections présidentielles en France), un vent s'est levé. Les citoyens français ont décidé de donner un avertissement à Sarkozy ? Hier Sarkozy, demain Merkel ! Car il est temps de réorienter la construction européenne, de ne plus considérer le service ferroviaire comme une exception, mais comme un droit, dans l'intérêt de tous les citoyens. »

Guy Grievelding (FNCTFEL Luxembourg) président de la section des cheminots de l'ITF, a souligné que les syndicats doivent empêcher la poursuite de la libéralisation des chemins de fer européens et le dumping social qui en résulte. Mac

Urata, au nom de l'ITF, a mentionné la collision ferroviaire qui avait eu lieu deux jours auparavant à Amsterdam et a déclaré que l'ITF défend la politique sans blâme, qui implique que les travailleurs ne devraient pas être les boucs émissaires lorsque des accidents se produisent, les efforts doivent porter sur l'enquête sur les causes afin que ces accidents ne se reproduisent pas.

« Le secteur du rail est fondamental pour l'avenir pérenne du transport en Europe », a ajouté Sabine TRIER, Secrétaire Générale ETF, « et l'approche néo libérale dogmatique de la Commission européenne, qui considère que l'ouverture du marché à la libre concurrence est la solution à tous les problèmes, doit être combattue. »

Inaptitude sécurité - recours (L'exemple de la région de Paris Sud Est)

Face à l'augmentation du nombre d'inaptitudes temporaires et définitives sécurité prononcées sur la région de Paris Sud-Est et devant le désarroi des agents, la CFDT a décidé de prendre en charge les agents subissant les conséquences de l'application néfaste de la loi du 30 juillet 2003 relative aux conditions d'aptitude physique et professionnelle et à la formation du personnel habilité à l'exercice de fonctions de sécurité sur le réseau ferré national. Cet accompagnement est fait sous la forme de soutien technique et humain dans l'élaboration des recours auprès de l'Inspection du Travail. La CFDT Cheminots de Paris Sud Est a engagé une démarche d'assistance auprès des agents qui ont été déclarés inaptes (temporaires ou définitifs) par les médecins d'aptitudes basés au cabinet médical du Charolais. Nous notons que l'entreprise SNCF, qui en avait la capacité, n'a pas daigné engager de procédure de recours afin de contester les avis rendus.



L'éclatement de la médecine d'aptitude répartie sur 5 points du territoire n'est pas sans créer des risques nouveaux, tant sur la santé des agents, que sur la qualité des résultats des dites aptitudes sécurité. Les conséquences tant physiques que psychologiques sont en nette augmentation depuis la séparation de la médecine du travail et la médecine d'aptitude sécurité. Ces problèmes deviennent récurrents et les interventions des délégués en réunions de délégués du personnel reçoivent des fins de non recevoir de la part de la direction. Comment encore faire confiance à une entreprise qui oublie ses agents devenus inaptes et se contente de les renvoyer vers les EME sans autre forme de prise en charge.

La CFDT cheminots s'interroge également sur les points suivants :

- Comment l'entreprise informe t'elle

le médecin du travail, qui n'est plus dans la boucle des suivis d'aptitudes, pour qu'il œuvre au reclassement des agents devenus inaptes définitifs?

- Pourquoi les médecins d'aptitude n'ont-ils pas intégré dans les procédures de visite la prise en charge des agents lorsqu'ils rendent un avis d'inaptitude ?
- Pourquoi l'agent doit-il provoquer et financer les analyses complémentaires afin que le médecin se prononce pour réduire la durée de son inaptitude ?

Sur la région de Paris Sud Est, la nouvelle organisation impose aux agents de l'Yonne de se rendre au

Travail qui reconnaît que ces tâches font parties intégrante de son travail tout en considérant qu'il s'agit d'un problème «SNCF» et que l'entreprise doit trouver rapidement des solutions. Du point de vue de la SNCF, c'est l'encéphalogramme plat :

- Pas de recours engagés qui pourraient montrer aux agents que l'entreprise est solidaire de ce qui leur arrive...
- Pas de modification du document unique malgré les interventions en DP;
- Des médecins du travail souvent mis en marge des dossiers,
- Une liaison médecin d'aptitude / médecin du travail inexistante;
 - Une liaison médecin d'aptitude / CHSCT inexistante;
 - Pas de recherche d'adaptation de postes;
 - Une hiérarchie pas ou peu formée, incapable de prendre en charge ces agents en souffrance;
 - Des réponses administratives à ces inaptitudes sécurité est d'ordre avec la création de formulaires de retrait de la production plutôt que la mise en place de mesures humaines.

Pour conclure, les agents rencontrent des difficultés que l'entreprise peine à reconnaître. C'est pour cela que la CFDT de Paris Sud Est a décidé d'engager des mesures pour assister les agents dans leurs démarches de recours auprès de l'Inspection du Travail.

À ce jour, sur 2 dossiers défendus, 2 ont été gagnés et l'inaptitude levée.



C'est sur le ton d'une réclame pour lessive des années 60 que s'est déployée la communication sur le passage de la révision du

1^{er} paquet ferroviaire européen. Non seulement « les opérateurs historiques et les nouveaux concurrents sont sur un pied d'égalité » mais c'est aussi « la modernisation des trains et le développement du réseau ». Les libéraux européens en rêvaient, la Commission, le Conseil et le Parlement Européen l'ont fait !



La bataille du rail : la « refonte » du 1^{er} paquet ferroviaire est passée !

Derrière cette autosatisfaction fort habituelle au siège de la Commission, rappelons sa chronologie et tentons d'examiner les principaux éléments de ce texte. Cette proposition initiale de la Commission Européenne date de septembre 2010. Le Parlement Européen arrêta sa position en 1^{ère} lecture le 16 novembre 2011, le Conseil adoptant sa position le 8 mars 2012. Un texte de compromis ayant été formulé par les États le 19 juin 2012, le Parlement adopta définitivement le sujet le 3 juillet 2012.

Cette « refonte » regroupe les trois directives du 1^{er} paquet ferroviaire qui concernent le développement des chemins de fer européens, les licences des entreprises ferroviaires et la gestion de l'infrastructure (DIR. 2001/12/CE, 2011/13/CE et 2001/14/CE) qui a ouvert le secteur à la concurrence au niveau européen. Tout cela sous le signe de la « performance »...

Sur la majeure partie de la négociation depuis septembre 2010, seuls l'Autriche et le Luxembourg s'opposèrent à certaines parties du

texte. Au final, le Luxembourg n'a pas donné son accord le 19 juin 2012.

Les motivations des autrichiens et luxembourgeois furent géographiquement logiques. Pays de transit par excellence, à la superficie relativement modeste, ils ont exprimé les dangers d'une libéralisation qui devrait conduire à la division des entreprises historiques.

Cela provoquerait, dans le cas du Grand Duché du Luxembourg, des difficultés dans la gestion quotidienne du réseau et des surcoûts plus importants que pour des pays plus dense et plus grand.

La rapporteuse Debora SERRACCHIANI, benjamine du groupe S&D (« socialiste et démocrate ») au Parlement Européen (de tendance sociale-libérale) n'a pas hésité à commenter le résultat à l'issue de « deux ans de négociations difficiles... pour garantir une meilleure concurrence et jeter les bases solides d'un financement des infrastructures ».

Le Commissaire Européen Siim

KALLAS s'est empressé de saluer le vote du Parlement Européen y voyant là « une avancée tout à fait considérable ».

Différents acteurs comme des entreprises privées et publiques ferroviaires, des financiers, des élus ainsi que les organisations syndicales sont intervenues tout au long de la procédure pour faire valoir leurs points de vue comme à l'habitude dur l'élaboration de textes européens. De forts antagonismes se sont exprimés.

Quels sont les éléments majeurs de cette « refonte » ?

- Accélération de la concurrence par une plus grande transparence pour l'accès au réseau et l'amélioration de l'accès aux services tels que les gares, les terminaux et installations d'entretien (stations essence, etc.). Cela suppose aussi que le propriétaire de ces installations dispose de comptes séparés et d'une indépendance organisationnelle et décisionnelle (sans l'obligation d'une structure juridique distincte).
- L'indépendance des organismes

de contrôle nationaux et leurs pouvoirs d'imposer sanctions et audits (ARAF en France). Sans omettre la coopération sur les questions transfrontalières.

- Planification des investissements à plus long terme offrant une plus grande sécurité aux investisseurs.
- On notera que le compromis entre les États a porté pour l'essentiel sur l'indépendance des organismes de contrôle, les redevances différenciées pour l'utilisation des corridors ferroviaires pour favoriser les système européen de contrôle des trains (ETCS), et la date de transposition en droit national fixé à 30 mois après l'entrée en vigueur de ce texte (ce qui porterait la date limite à déc. 2014/janvier 2015).

C'est évidemment un accélérateur de libéralisation du secteur même si elle est habillée par la vertu de la transparence en ce qui concerne l'indépendance des organismes de contrôle et l'utilisation des fonds publics. Il existe une volonté farouche de procéder à un démantèlement progressif des entreprises publiques historiques, notamment à travers les installations de services et l'utilisation de financement public. Bien entendu, il est logique de contrôler le financement public mais

la concurrence n'est plus équilibrée lorsque l'actionnaire public est soumis à plus de contraintes que l'investisseur privé. Les aventuriers de la finance pourront donc se concentrer sur les segments les plus rentables. Ainsi les partenariats Publics Privés sont encouragés avec ce texte.

La séparation est programmée avec la déclaration de la Commission qui indique qu'elle proposera d'ici décembre 2012 « une législation ouvrant la voie à la libéralisation du transport de passagers sur les réseaux intérieurs ».

Quels seraient les points acceptables par toutes les parties ?

Sans doute l'idée que les contrats pour le financement par les autorités publiques aient une durée minimale de 5 ans, ce qui est encore fort peu pour le système ferroviaire. Et que le régulateur doit avoir des possibilités de sanctionner les opérateurs ferroviaires peu scrupuleux.

La question de la séparation complète entre réseau et services a été écartée. Mais elle reviendra dans la proposition de la Commission en fin d'année 2012.

A noter une victoire des syndicats et non des moindres : celle de la disparition de la notion de « service

minimum » qui aurait comporté une restriction de l'utilisation du droit de grève par les cheminots. Selon les dispositions européennes actuelles (et notamment les traités), ce sujet social est du ressort de chaque état.

Cette question essentielle et celle du dumping social entre salariés du ferroviaire vont bientôt être remises sur la table des discussions. Les salariés des entreprises publiques ferroviaires pourront voir remises en cause leurs organisations du travail et leurs conditions contractuelles.

L'eurodéputée italienne Debora SERRACCHIANI a déjà sa réponse à cette question. Et son opinion semble partagée par certains dirigeants politiques et patronaux hexagonaux. Elle a déclaré : « ce ne sont pas les statuts de la SNCF qui devraient être transférés aux concurrents, mais ceux des concurrents qui devraient s'appliquer à la SNCF... ».

Les syndicats exigent toujours un retour d'expérience portant sur les trois paquets ferroviaires qui ont libéralisé le secteur. Quoi de plus logique avant de poursuivre sur une évolution pour le moins contrastée voire négative. Force est de constater que le résultat est très différent selon les pays et que ce n'est pas la libéralisation qui a stimulé la croissance (ou la forte baisse) du trafic.

On sait toutefois ce qui a freiné et fait baisser le développement du ferroviaire et qui pourrait réduire la superficie du réseau européen : manque d'investissement public dans l'infrastructure, tarifs des péages, désorganisation par multiplication des organismes et sociétés sans oublier la formidable perte du sens du travail très mal vécue par les salariés du ferroviaire.

Mais cela n'est pas dans la « refonte » du 1^{er} paquet ferroviaire...

Une difficulté pour conjuguer le dogme de la « concurrence libre et non faussée », le système ferroviaire et le progrès social sans doute !

Rémi AUFRERE



Égalité professionnelle : des progrès pour chacun d'entre nous, dans notre vie privée comme professionnelle grâce à la CFDT.

Négociation et signature du nouvel Accord en faveur de l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes et de la mixité : la CFDT réalise des avancées essentielles !

La CFDT a négocié et signé le nouvel Accord RH0881 en faveur de l'égalité professionnelle et de la mixité. La signature a été réalisée le 25 juillet 2012 avec la mention suivante : « la CFDT signe cet accord et sera très vigilante sur l'attribution des congés supplémentaires pour soins. »

En effet, c'est, notamment, sur ce domaine que la CFDT a obtenu un progrès social fondamental : désormais, il ne pourra plus être opposé de refus de demande de congés pour soins s'il reste des congés ou repos disponibles, que ce soit pour les mères ou les pères, y compris dans les cas où l'agent dispose encore de congés ou de repos disponibles. Et ce quel que soit le solde des compteurs GU de congés et repos (RP, RU, RM, RQ)

De plus, le caractère de gravité de la maladie pour attribution des congés pour soins est supprimé. Le seul certificat médical attestant de la présence continue auprès du malade sera dorénavant suffisant. Cette disposition indispensable sera actée lors de la prochaine Commission Mixte (CMS) du Statut qui se tiendra avant la fin de l'année 2012.

Nota Bene : il ne sera pas réalisé d'effet rétroactif pour les congés pour soins ayant été actés entre mars 2012 (date de fin de l'accord précédent) et la date de la CMS, cette pratique étant trop complexe et lourde à gérer au niveau des établissements. En revanche, il a été acté avec la Direction qu'une lettre de cadrage sera réalisé d'ici la rentrée de septembre 2012 à chaque Correspondant Égalité Professionnelle / Mixité de chaque Région afin d'engager chaque dirigeant à acter d'ores et déjà la mise en application de l'Accord, sachant la mise en application dès la CMS avant fin 2012 (la date n'est pas encore connue à ce jour).

En additif de cet élément, voici une synthèse des avancées obtenues dans ce nouvel Accord :

Indemnité Journalière Temporaire prénatale :

« L'entreprise garantit aux femmes agents dont une inaptitude temporaire sur leur poste de travail est prescrite médicalement au cours de la période prénatale et qui

se voient placées sur un autre poste, les éléments suivants : 1. Le paiement de la prime de travail correspondant à l'activité précédente habituelle; 2. Le paiement d'une indemnité journalière temporaire prénatale, dont le montant est calculé à l'identique de l'indemnité journalière temporaire de parentalité »



Indemnité de frais de garde pour formation :

L'indemnité de frais de garde lors de formation à l'initiative de l'entreprise est étendue à toute la famille et non plus seulement aux mères monoparentales, pour un plafond d'un montant de 40€/jour (contre 30€ initialement)

Harcèlement :

L'entreprise s'engage à sanctionner tout acte de harcèlement sexuel ou moral qui interviendrait envers une femme ou un homme, et ce quel que soit le lien hiérarchique.

Budget CHSCT augmenté à conscience d'un million d'euros :

Ainsi, les membres CHSCT CFDT auront à cœur d'agir et de prévenir par leurs actions de prévention pour l'amélioration des conditions de travail des femmes. A ce titre, ils puiseront volontiers dans ce nouveau budget annuel d'1 million d'€ visant à subventionner des réalisations en établissement qui n'ont pu être financées par d'autres budgets et qui ne relèvent pas des obligations légales afin d'améliorer les conditions de travail des femmes.

Poste pour femmes enceintes : les postes pouvant être tenus par les femmes enceintes seront recensés dans chaque établissement.

Parcours professionnel :

Aucune référence liée à la maternité ne pourra être faite ni constituer un frein dans les parcours professionnels et les

déroulements de carrière. De même, le congé de maternité ou d'adoption ne doit en aucun cas avoir une influence sur la rémunération, y compris les GIR ou la Prime sauf veto dûment motivé.

De plus, l'entreprise favorisera la construction des projets professionnels sur l'ensemble des métiers pour les hommes et pour les femmes sans stéréotype lié au sexe.

Avant le retour d'une longue absence liée à la parentalité, un entretien individuel (entretien de ré-accueil) sera proposé après pour préparer les besoins en formation. Il est rappelé qu'à la fin du congé maternité la salariée doit retrouver l'emploi qu'elle occupait avant son départ en congé ou l'emploi équivalent dans son établissement d'origine, avec la même rémunération; tout en gardant une vision humaine.

Recrutement :

Afin de répondre à la difficulté d'embaucher des femmes dans les filières à dominante technique, l'EPIC SNCF s'engage à recruter chaque année sur chaque métier des collègues exécution et maîtrise marqué par un déséquilibre structurel au détriment des femmes, une part de femmes reflétant au minimum la part des candidatures de femmes reçues.

Lutte contre les stéréotypes : articulation Vie privée / Vie professionnelle

La revendication CFDT, conformément aux revendications confédérales et également au niveau européen, de remplacer la notion de Vie Familiale par Vie privée a été entendue et actée dans le nouvel Accord. En parallèle à la vie professionnelle, la notion de Vie familiale réduisait et contribuait à véhiculer culturellement la place de la femme dans la société à celle de mère uniquement, sans notion de loisir et/ou vie culturelle.

Désormais, la notion de vie privée répare ce malencontreux stéréotype.

De plus, il est à souligner que cette notion prend encore plus son importance dans le contexte de l'utilisation de plus en plus envahissante des technologies numériques où l'on voit la frontière vie professionnelle/vie privée de plus en plus ténue. Vous pouvez retrouver quelques explications supplémentaires sur ce thème dans le dernier édito de « Cadres CFDT » (n°449 Juillet 2012).

ACCORD d'interopérabilité transfrontalier dans le secteur ferroviaire ETF/CER



Dans la continuité de l'accord du 27 janvier 2004 entre la Fédération Européenne des travailleurs des Transports (ETF) et la Communauté Européenne du rail (CER) concernant les conditions d'utilisation des travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontaliers dans le secteur ferroviaire, le 18 juillet 2005 le conseil a adopté la directive 2005/47/CE donnant ainsi force exécutoire à l'accord dans tous les états membres.

Le secteur du transport ferroviaire en Europe a subi en quelques années, de nombreux changements économiques, sociaux et réglementaires.

Trois « paquets ferroviaires » ont été adoptés par l'Union Européenne dont l'objectif est l'ouverture du marché du transport ferroviaire international de fret et du marché du transport de passagers et d'encourager la sécurité et l'interopérabilité entre les systèmes ferroviaires traditionnels.

La commission fera un rapport au parlement européen et au conseil, après consultations des partenaires sociaux. Afin d'établir ce rapport une étude est réalisée, sur la mise en œuvre de la directive avec trois objectifs :

1. Décrire et analyser les mesures législatives nationales prises pour transposer la directive 2005/47/ CE dans la législation nationale des états membres.

Il en ressort que tous les états membres ont transposé la directive en loi et cela avec la consultation des partenaires sociaux durant le processus, sauf la Lituanie. La transposition de la directive a conduit à un niveau plus élevé de la protection des travailleurs pour 14 états membres dont l'Allemagne, la Belgique, le Pays-Bas, le Royaume Uni, l'Italie et l'Espagne pour les pays frontaliers avec la France.



Pour 9 états membres, cela n'a pas changé le niveau de protection dont le Luxembourg et La France.

Dans la majorité des cas, les autorités ont copié les textes de l'accord en ce qui concerne les règles et les définitions. 7 états membres ont négocié une seconde période de repos hors de la résidence qui sont Hongrie, Roumanie, Slovaquie, Pays bas, Italie, Portugal et France.

2. Fournir une vue d'ensemble du développement des services d'interopérabilité transfrontalière dans le secteur ferroviaire au sein de l'Union Européenne.

Depuis 2001, trois paquets ferroviaires ont été adoptés servant de cadre législatif à l'ouverture du marché ferroviaire Européen. La politique ferroviaire de l'Union européenne vise à libéraliser le marché ferroviaire et à réduire les obstacles à l'interopérabilité des transports, un processus qui n'est pas encore achevé. Les services de transports internationaux de passagers sont toujours en nombre bien modestes par rapport aux services nationaux et la grande vitesse fait figure d'exception. Le secteur de transport international de fret est plus avancé, car le marché du transport de fret est plus ouvert que celui du transport de passagers.

Début 2007, le marché du transport de fret était entièrement ouvert dans l'Union Européenne. N'importe quelle entreprise de transport ferroviaire qui détient les certificats de sécurité requis, peut présenter une demande de volume et offrir des services de transport de fret au niveau national et international dans l'UE. Cela a permis l'entrée sur le marché de nouvelles entreprises avec des croissances de volumes qui ont considérablement baissé de 20 à 40% en 2009.

En 2011, le transport transfrontalier n'a eu lieu qu'à un nombre limité de passages de frontières. Sur les 37 frontières entre les états membres de l'UE, les conducteurs ne traversent que 21 frontières, représentant 17 états membres, la plupart étant situés en Europe occidentale, Europe centrale et en Europe du Nord. Les « nouveaux » états membres et les états membres situés à la périphérie sont moins représentés.

3. Évaluer l'impact économique et social de l'accord annexé à la directive sur les travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière.

L'impact économique de la directive dépend des différents modèles d'entreprises qu'utilisent les opérateurs et de l'importance du transport ferroviaire international, qui dépend à son tour du niveau de libéralisation du secteur ferroviaire.

En ce qui concerne les conditions de travail au niveau risque professionnel, la fatigue est un risque majeur dans le transport ferroviaire, car elle peut mener à un risque plus élevé d'accidents et à des effets négatifs sur la santé des travailleurs. En particulier pour les conducteurs, la combinaison de la nature du travail et des heures de travail provoque de la fatigue.

Les conducteurs de train sont davantage exposés aux vibrations, aux longues stations assises et aux mauvaises positions, tandis que les contrôleurs peuvent être exposés aux conflits et à la violence des passagers.

La Clause du repos hors de la résidence est la clause qui a le plus grand impact et a soulevé la plus grande controverse. La plupart des représentants du personnel ne sont pas favorables à l'augmentation du repos hors résidence car cette augmentation est considéré avoir un impact négatif entre la vie professionnelle et la vie privée en famille.

zoom sur l'emploi



Le bilan social n'est publié par la SNCF que lorsque l'exercice est clos et que l'ensemble des chiffres est analysé, ce qui explique qu'il faut attendre l'été 2012 pour disposer des tendances de l'année précédente.

Les effectifs :

Effectifs SNCF	2009	2010	2011	Écart 2009/2011
Agents au cadre permanent	150 945	147 117	146 088	- 4 857
Agents Contractuels	7 480	7 816	9 119	+ 1 639
Total	158 425	154 933	155 207	- 3 218

L'érosion de l'effectif global des années précédentes est enrayée pour 2011 en légère augmentation de 274 agents. Mais ce chiffre cache une autre vérité : le nombre d'agents au statut est en recul de 1029 alors que le nombre de contractuels progresse de 1303 entre 2010 et 2011.

La CFDT ne peut cautionner le nombre décroissant d'agents au statut, 60% soit 3/5 des embauches sont des contractuels.

Nombre d'agents en contrat à durée déterminée à la SNCF	2009	2010	2011
Total des Agents en CDD	1 884	2 062	2 410

La CFDT affirme que les « besoins ponctuels » mis en avant par l'entreprise pour justifier sa politique de recrutement des CDD sont en réalité des besoins réels d'embauche et des « besoins permanents ».

La CFDT condamne fermement cette politique et rappelle que les salariés ne doivent pas être pas des variables d'ajustement, mais des êtres humains.

Effectifs agents de + 55 ans à la SNCF	2009	2010	2011
Cadres supérieurs	269	284	310
Agents sédentaires	4 695	6 298	8 217
Agents de conduite + 50 ans	669	781	1 100
Agents Contractuels	1 510	1 542	1 561
Total	2 934	4 623	7 143

Le vieillissement de la population cheminote s'accroît, les effets de la réforme de notre régime de retraite en 2007 et celle de 2010 trouvent sa traduction dans le prolongement de l'activité des agents âgés de plus de 55 ans. En 2009, les salariés de plus de 55 ans représentaient plus de 4% de l'effectif, en 2011 ils représentent 6 % de l'effectif réel.

Nombre de cessations de fonctions	2009	2010	2011
Cadres Supérieurs	119	129	118
Agents au cadre permanent	4 775	6 376	6 300
Total	4 994	6 505	6 418

La CFDT Cheminots rappellera les engagements de l'entreprise sur l'accompagnement des seniors et le maintien des agents dans leur emploi.

Ce point est d'autant plus important que malgré le vieillissement de la population, le nombre de cessations de fonctions va être d'un niveau important au cours des prochaines années.

La réalité sociale à la SNCF c'est également des décès, des licenciements, des salariés congédiés par mesure disciplinaire, des radiations des cadres, des révocations et des démissions. Pour la CFDT Cheminots tous ces indicateurs sur les départs volontaires ou non de l'entreprise sont des éléments qui décrivent le durcissement du management à la SNCF. Mis en perspective avec la hausse de l'absentéisme nous ne pouvons que déplorer et combattre le principe que l'entrée à la SNCF est de plus en plus difficile et que d'y rester est également un parcours semé d'embûches.



Nombre de décès	2009	2010	2011
Agents au cadre permanent	206	202	209
Agents Contractuels	13	10	11
Total	219	212	220

Nombre de licenciements	2009	2010	2011
Licenciement agents à l'essai	205	114	208
Radiation révocation agents du cadre permanent	132	253	269
Contractuels	89	64	78
Total	426	431	555

Agents ayant démissionné	2009	2010	2011
Agents au cadre permanent	416	438	446
Agents Contractuels	103	74	82
Total	519	512	528

Départs en cours de la période d'essai			
Agents au cadre permanent	322	210	379
Agents Contractuels	35	23	56
Total	357	233	435

Départs volontaires	2009	2010	2011
Agents au cadre permanent	13	12	5
Agents Contractuels	23	11	0
Total	36	23	5

Fin de CDD Contrat à durée déterminée	2009	2010	2011
Total	14 202	14 524	16 391

Licenciement de contractuels pour motif économique	2009	2010	2011
	21	5	35

Pour la CFDT Cheminots la statistique sur la fin des contrats à durée déterminée illustre le recours au travail précaire dans l'entreprise et l'urgence de prendre en

charge tous ces salariés et définir des revendications spécifiques pour limiter et mieux encadrer l'utilisation du travail temporaire.

Concernant les agents en Contrat à Durée Déterminée, la CFDT Cheminots défend le principe que seul un contrat de travail à durée indéterminée doit être la forme normale pour tenir un emploi.

Nous devons nous opposer au développement du travail précaire et vérifier avec les salariés concernés que le recours à cette forme de contrat respecte les dispositions du code du travail et que chaque fois que cela est possible l'entreprise propose à ces agents un recrutement au statut.

L'égalité professionnelle :			
Effectifs SNCF répartition H/F	2009	2010	2011
Hommes	129 315	125 805	125 035
Femmes	29 110	29 128	29 902
Total	158 425	154 933	155 207

Le taux de féminisation de l'entreprise progresse puisque en 2011 la présence de salariées atteint 19,3% de l'effectif. Pour la CFDT Cheminots, cette évolution doit s'accompagner pour la SNCF de la prise en compte de revendications touchant à l'égalité professionnelle mais aussi au développement de droits spécifiques afin de permettre aux agents de concilier la vie familiale et privée avec leur activité professionnelle.

Salariés Handicapés en activité à la SNCF	2009	2010	2011
Agents au cadre permanent	4150	4384	4994
Agents Contractuels	323	369	372
Total	4 473	4 753	5 066

Personnels en situation de handicap à la SNCF, la CFDT Cheminots constate que selon les critères de la loi la SNCF devrait compter plus de 9000 salariés handicapés soit 6% de l'effectif et que l'entreprise n'a réalisé que 3,67% de l'objectif.

HABITATION ET ASSURANCE

Petit prix, couverture maxi

3 questions à Philippe Perrotin,
agent hospitalier, 2 enfants, propriétaire
d'une maison avec jardin à Rennes

DOMO PASS

Un prix avantageux, la souplesse en plus

Le contrat DOMO PASS, c'est :

- trois formules pour répondre aux besoins et budget de chacun : Eco pour des garanties essentielles, Confort pour une protection étendue, Confort + pour une protection optimale tout inclus
- une assurance sur mesure : la couverture ou non des objets de valeur, le choix du niveau de franchise, de nombreuses options en formule Confort pour les propriétaires de maison, la prise en compte de tous les modes d'habitation (résidence principale, secondaire, colocation, échange de domicile, maison de retraite, location saisonnière...)
- des garanties à prix malin : l'assurance des appareils nomades pour 7 euros par mois quel que soit le nombre d'appareils, et la garantie « panne électroménager » pour 5 euros par mois⁽²⁾ (garanties en inclusion en Confort +)
- « Avant'âge 30 » pour les jeunes : les locataires de moins de 30 ans bénéficient d'une réduction de 20% sur la formule Confort (pour un logement jusqu'à 3 pièces).

Etre bien protégé sans se ruiner, c'est possible ! Assurez votre maison malin grâce à la GMF, et profitez de services et de garanties qui vont vous simplifier la vie.

Pourquoi avoir souscrit à l'assurance DOMO PASS ? Après avoir trouvé la maison de mes rêves, j'ai aussi déniché le contrat multirisques habitation idéal ! J'ai choisi DOMO PASS formule Confort +, car toutes les garanties sont incluses à un prix vraiment avantageux. Pour à peine 250 euros par an⁽¹⁾, je suis indemnisé en valeur à neuf pour tous les biens sans limite d'âge suite à un

sinistre garanti ; le contenu des dépendances et mon jardin sont couverts : mobilier, outillage, arbres... Même les canalisations extérieures sont prises en charge : on m'envoie un prestataire agréé en cas de fuite, de rupture ou d'engorgement.

D'autres services vous ont-ils séduit ? La GMF a inventé des « plus » qui simplifient vraiment la vie. Avec la garantie

250€ par an
Cotisation
DOMO PASS Confort +⁽¹⁾

« panne électroménager », mes appareils⁽²⁾ de moins de 5 ans sont réparés par un prestataire envoyé à domicile, ou remplacés si la réparation est impossible, livraison et installation comprises. Nul besoin de m'en occuper !

Et la GMF a intégré les nouveaux modes de vie de toute la famille

Oui, c'est important, surtout lorsqu'on a des ados !

A la maison, nous avons deux ordinateurs portables, quatre téléphones mobiles, trois lecteurs MP3, une tablette multimédia, plusieurs appareils photo... La formule Confort + du contrat DOMO PASS couvre tous ces appareils nomades de moins de 5 ans (vol, dommage accidentel...) quel que soit leur nombre ou le lieu du sinistre. Je suis plus serein !

⁽¹⁾ pour une maison de 4 pièces avec jardin située à Rennes
⁽²⁾ appareils blancs ou bruns



Pour en savoir plus sur ce contrat de la GMF :
Appelez le 0 970 809 809 (numéro non surtaxé) ou connectez-vous sur www.gmf.fr

Maladie professionnelle et IPP : Pas facile de se faire reconnaître !

Sous évaluation des taux d'Incapacité Permanente Partielle (IPP) par la CPR ?

La CFDT avec vous !

Le 5 Juin, la CFDT a défendu les intérêts d'un adhérent qui contestait devant le Tribunal du Contentieux de l'incapacité de Rouen le taux d'IPP que lui avait attribué la CPR pour un problème d'épaule. (5 %) Avant de faire reconnaître cette maladie, notre adhérent avait été obligé de démontrer auprès de la SNCF et de la CPR que c'était bien les gestes liés à son travail dans un technicentre qui lui avait causé cette maladie professionnelle.

Le 05 juin, le médecin expert auprès du tribunal, a réévalué le taux médical de cette maladie pro pour passer de 5 % à 10 %.

Pas suffisant à nos yeux, au regard de tous les tracas de la vie quotidienne qu'entraîne cette pathologie à notre adhérent. Nous avons laissé le soin au tribunal d'augmenter ce taux. Réponse le 26 juin.

Passant de 5 % à 10 % voir plus, ce n'est plus un capital qui va être versé par la CPR, mais une rente qui sera servie tous les trois mois en réparation du préjudice.

Nous vous conseillons de déclarer en maladie professionnelle, dès lors que vous avez l'impression que c'est bien le travail, les gestes du travail qui a engendré la maladie ou des dommages

Nous vous conseillons de contester systématiquement les taux d'IPP proposés par la CPR aussi bien pour les maladies professionnelles, que pour les accidents du travail.

Adhérent CFDT, la caisse nationale d'action syndicale (la CNAS) prend ces contentieux en compte et vous avez dès lors la possibilité de vous faire assister par un défenseur agréé par la confédération CFDT. Contacter votre syndicat pour être aidé dans vos démarches.

NESTOUR Patrick



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

CHÈQUES VACANCES

- Chèques Vacances

DISPOSITIONS FIN CARRIERE

- CPA
- CET

VIOLENCE AU TRAVAIL

- Harcelement

EGALITE PROFESSIONNELLE

- Mixité
- Manifestations
- Discriminations

SNCF

- Restauration
- Manutention
- CHSCT

cfdt cheminots

CONGES POUR SOINS LA CFDT OBTIENT DES AVANCEES!!!



Le 27 juin 2012, lors de la négociation sur le nouvel Accord Collectif RH0881 en faveur de l'Égalité Professionnelle entre les femmes et les hommes (mixité), ont été obtenus les éléments suivants grâce à l'action de la délégation CFDT :
CONGES SUPPLEMENTAIRES AVEC SOLDE :

- CONGES POUR SOINS A ENFANT,
- CONJOINT, ASCENDANT SOUS LE MÊME TOIT

1. Désormais, il ne pourra plus vous être opposé de refus de votre demande de CONGES POUR SOINS s'il vous reste des congés ou repos disponibles.

En effet, la CFDT a mis en exergue auprès de la Direction l'extrême difficulté à obtenir des congés pour soins dans les cas où l'agent dispose encore de congés ou de repos disponibles.

[LIRE LA SUITE...](#)

COMMUNIQUE COMMUN CFDT RATP – CFDT CHEMINOTS

NON !

LA CREATION D'UNE STRUCTURE JURIDIQUE TYPE GIE OU GIP

N'EST PAS LA SOLUTION AUX DYSFONCTIONNEMENTS DES LIGNES DE

RER A, B ET D

OUI DE VRAIES SOLUTIONS EXISTENT !

Le 18 juin 2012, la CFDT RATP et CFDT CHEMINOTS ont rencontré le conseiller social du Ministère des transports, puis les Présidents de la SNCF et de la RATP.

Les directions de la RATP et de la SNCF ont réaffirmé leur souhait de créer rapidement, une structure juridique de gestion de la ligne B du RER, demandé par les parlementaires. Le représentant du ministère reconnaissant que la création d'un GIP dans la précipitation n'est pas souhaitable et ne doit pas forcément être le point d'entrée pour résoudre les difficultés, entre autre du RER B.

Sur les 30 propositions formulées par la Commission d'Enquête Parlementaire, dont certaines rejoignent des revendications portées de longue date par les OS, il est uniquement donné priorité à la création d'un GIP.

IDENTIFICATION

Identifiant

Mot de passe

Se souvenir de moi

CONNEXION

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

Recherche

RECHERCHE

PUBLICATION CFDT

Publication CFDT



TRACTS ELECTIONS

