

N° 41 ◊ JANVIER-MARS 2015 ◊ 1,60 €

le cheminot Cfdt: de France

MAGAZINE DE L'UNION FÉDÉRALE DES CHEMINOTS
ET ACTIVITÉS COMPLÉMENTAIRES



➤ AVIS DU CCE SUR LA RÉFORME DU FERROVIAIRE

LA CFDT MAÎTRISE SON SUJET !

Le 10 mars, le CCE a été consulté sur la réforme ferroviaire. ●●

3 SÉCURITÉ FERROVIAIRE
➔ Restitution de l'enquête
Sécurité Voie Libre 2014

4 CCN
➔ Le champ d'application
consolidé grâce à la CFDT

6 RÉSULTATS CFDT GPF
➔ 15,07 % : La nouvelle
représentativité CFDT

7 ACTIVITÉS SOCIALES
➔ « Funky CEGI »

8 DOSSIER SPÉCIAL
➔ Réforme ferroviaire

10 CFDT GROUPE JEUNES
➔ Enquête sur les alternants
à la SNCF

11 AUDIT RESTAURATION
➔ 77 % des restaurants
d'entreprise de la SNCF
sont gérés par les CE

12 NEWREST
➔ Un conflit exemplaire qui
démontre toute la capacité
d'action de la CFDT

15 ENCADREMENT
➔ Plan d'action sur la sécurité
de l'exploitation ferroviaire



édito

NÉGOCIATIONS SOCIALES : UNE NOUVELLE PAGE D'HISTOIRE À ÉCRIRE !

Le 10 mars, le Comité d'Entreprise SNCF Réseau (ex-R.F.F.) et le Comité Central d'Entreprise ont rendu leur avis sur la réforme ferroviaire. Le « top départ » d'une nouvelle page de l'histoire du chemin de fer.

Le CE Réseau a émis un seul et unique avis commun à toutes les délégations le composant (CFDT, UNSA, CFE-CGC). Mais plusieurs avis, différents jusqu'à diverger, se sont exprimés du côté du CCE SNCF. La réforme est loin de tout résoudre. Mais elle était nécessaire pour donner une chance à la dernière grande entreprise nationale de service public. Il est maintenant urgent de révolutionner le dialogue social et d'en finir avec l'obscurantisme qui continue de sévir !

Des Délégués Syndicaux Centraux vont être désignés au sein du Groupe Public Ferroviaire (les trois établissements publics) pour engager les négociations.

Le nouveau Groupe Public SNCF issu de la réforme serait-il encore plus fragile que dans son organisation précédente ? Certains le rabâchent à longueur de journée à toutes les tribunes. Et combattent toute prise de position contraire.

C'est avec conviction que la CFDT affirme qu'en consolidant le pacte social des cheminots par

la loi portant réforme du ferroviaire, elle a mis les cheminots en position favorable pour discuter des évolutions et les négocier.

Car, par cette réforme, le gouvernement a bien fait le choix de confirmer le rôle central de la SNCF dans l'organisation des transports ferroviaires en France. Reste à la CFDT et aux cheminots de répondre présents face aux défis majeurs qui ne manqueront pas de venir.

Les notions de service public évoluent, les attentes des clients et usagers en termes de qualité, de sécurité, d'offre, de modernisation mais aussi de prix sont connues. La concurrence qui se positionne les connaît aussi.

Un État stratège est plus que jamais nécessaire. C'est à cette condition que les cheminots professionnellement et socialement mobilisés écriront collectivement une nouvelle page de l'histoire de la SNCF. ●●


Didier AUBERT,
SECRÉTAIRE GÉNÉRAL
DE LA CFDT CHEMINOTS

Cfdt: FGTE
CHEMINOTS

47-49 av. Simon Bolivar, 75019 PARIS
01 56 41 56 70
www.cfdtcheminots.org
contact@cfdtcheminots.org
CFDT-Cheminots-Officiel
@cfdtcheminots



LE CHEMINOT DE FRANCE
N° 41
JANVIER-MARS 2015

N° CPPAP : 1014 S 07026
Dépôt légal n° 808 / 99

Directeur de la publication
DIDIER AUBERT

Rédacteur en chef
CHRISTOPHE DARD

Rédacteur en chef adjoint
ALI BENHADJBA

Ont collaboré à ce numéro
ANDRÉ FERMIS
PATRICK BOMME
DAVID ALOS
ERIC DHÉNIN
STÉPHANE VACHET
PATRICK LE ROLLAND

Concept & mise en page
BERNARD TUDOR

Crédits photo
CFDT & FREEPIK

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



7 RESTITUTION DE L'ENQUÊTE

SÉCURITÉ

VOIE LIBRE 2014

Le 22 janvier 2015, la CFDT a rencontré Pierre IZARD lors d'une bilatérale ayant pour sujet la restitution de l'enquête voie libre. Après une présentation rapide des résultats de l'enquête par Pierre IZARD, la CFDT a pris la parole et a fait un grand nombre de propositions pour améliorer la sécurité du personnel et des circulations sur le réseau ferroviaire français. ✎ André FERMIS

VOICI LES 12 PROPOSITIONS CFDT POUR UN RÉSEAU FERROVIAIRE MIEUX SÉCURISÉ :

➔ **Simplifier les procédures** pour qu'elles soient faciles à appliquer, faciles à retenir, comprises de tous en respectant le principe *une procédure de sécurité est bien appliquée si elle est simple et comprise de celui qui doit l'appliquer*.

➔ **Simplifier les nouveaux règlements** et s'inspirer de ce qui marchait bien avant dans ce règlement.

➔ **Améliorer la gestion des interfaces réglementaires** : c'est au seuil de deux réglementations que se situent les problèmes, les risques, et les écarts de vocabulaire entre des métiers et des opérateurs souvent différents.

➔ **Améliorer ou créer les outils informatiques** (plan de prévention, création de contrats travaux...), c'est-à-dire développer des outils facilitant l'application des procédures et documents de sécurité.

➔ **Fiabiliser la programmation des chantiers** pour supprimer de nombreux risques d'incompréhension, sur le terrain, dans les postes d'aiguillage, les ateliers...



© ANTONIO FERRARIO TUDOR



La CFDT s'illustre en démontrant sa capacité de proposition pour garantir une meilleure sécurité au réseau ferroviaire.

➔ **Simplifier les référentiels de sécurité**, faciliter leur accès, notamment avec un moteur de recherche plus performant dans SYSPRE,

➔ **Améliorer les conditions de travail de nuit** en généralisant le travail en quatre nuits maxi.

➔ **Améliorer le retour d'expérience** en créant un champ REX dans SYSPRE, créer des REX vidéos, créer une vraie

base de données REX accessible à tous et facile d'approche.

➔ **Limiter la sous-traitance** en arrêtant d'externaliser notre savoir, mieux contrôler la sous-traitance, limiter les missions de sous-traitance à des postes non sécuritaires.

➔ **Améliorer la formation des nouveaux embauchés en :**

- ✦ **augmentant** les durées des recouvrements de postes,
- ✦ **évitant** de mettre des attachés dans des postes stratégiques de production,
- ✦ **créant** des binômes *1 jeune avec 1 ancien*,
- ✦ **rationnalisant** le nombre de formations à l'embauche et en se limitant à l'essentiel.

➔ **Créer une section lobby dans l'entreprise** pour intervenir en amont dans les nouveaux décrets, afin d'éviter les « usines à gaz » et se positionner comme de vrais spécialistes du monde du travail en général, et du monde ferroviaire en particulier.

➔ **Revenir à une véritable politique d'embauche durable**, en évitant les emplois précaires / intérimaires et en valorisant les parcours qualifiants (alternance, emplois d'avenir, etc.). ●●

7 CONVENTION COLLECTIVE NATIONALE DU FERROVIAIRE

LE CHAMP D'APPLICATION D'ORES ET DÉJÀ CONSOLIDÉ À LA DEMANDE DE LA CFDT

Lors de la Commission Mixte Paritaire Nationale du 19 février, la CFDT regrettait l'insuffisance de garanties apportées par le champ d'application de la future convention collective de la Branche ferroviaire. ✍ **Christophe DARD**



Sur proposition constante de la partie patronale après plusieurs mois de négociation, nombre de prestataires et de sous-traitants des principaux opérateurs ferroviaires allaient pouvoir se soustraire à la convention. À commencer par les mandats

des établissements du groupe public ferroviaire ! Dans ces conditions, la CFDT a fait savoir qu'elle ne signerait pas en l'état un accord sur le champ d'application, jugeant déjà inacceptable la présence d'opérateurs ferroviaires exerçant leurs activités sur le réseau ferré national sans titre de sécurité.

LA GESTION DE L'INFRASTRUCTURE

Le décret 2015-140 (article 14) et le décret 2015-143 (article 1^{er}), publiés le 10 février 2015, ont tous deux consacré les propositions d'amendements portées par la CFDT. Dorénavant, tout prestataire de gestion d'infrastructure qui se verrait confier des missions de sécurité devra détenir en propre un agrément de sécurité délivré par l'Établissement Public de Sécurité Ferroviaire.



Les interventions de la CFDT ont enfin permis de faire bouger les lignes sur cette problématique qui est un pré-requis pour la convention collective nationale.

LES ACTIVITÉS DE TRANSPORT

La CFDT a encore récemment interpellé le secrétaire d'État aux transports en lui demandant solennellement de mettre un terme à des pratiques antérieures qui toléraient l'exercice d'activités ferroviaires sous couvert d'un titre détenu par un tiers. En réponse à cette demande, le secrétaire d'État a af-

firmé son attachement à la sécurité des circulations ferroviaires et à la bonne application des règles en vigueur, et a confirmé l'obligation de détention d'un titre de sécurité pour toutes les entreprises ferroviaires qui exercent une activité de transport de voyageurs ou de marchandises et pour

toutes celles dont l'activité est caractérisée par l'assemblage de moyens en vue d'effectuer un transport ferroviaire.

Le secrétaire d'État a également assuré qu'il avait demandé à l'EPSF de se rapprocher des entreprises concernées afin que leur situation soit régularisée dans les meilleurs délais.



La CFDT réexaminera dans ses instances fédérales la position qu'elle adoptera pour la validation du champ d'application.

Au-delà de ces engagements, la CFDT réaffirme que les entreprises de travaux intervenant sur des chantiers concernant des lignes sous exploitation doivent entrer dans la définition de la tâche de *mainteneur* définie notamment dans l'arrêté du 30 juillet 2003. ●●

PARUTION DES DÉCRETS D'APPLICATION

La CFDT, entendue sur la gestion de l'infrastructure. Le décret 2015-140 (article 14) et le décret 2015-143 (article 1^{er}) publiés le 10 février 2015 ont tous deux consacré nos propositions d'amendements selon lesquelles tout prestataire de gestion d'infrastructure qui se verrait confier des missions de sécurité devrait détenir en propre un agrément de sécurité délivré par l'EPSF. ●●

LA CFDT INTERPELLE LE SECRÉTAIRE D'ÉTAT

Didier Aubert, secrétaire général de la CFDT Cheminots, adresse une lettre au secrétaire d'état pour imposer l'obligation aux opérateurs ferroviaires de détenir en leur nom propre le certificat de sécurité ferroviaire. ●●

CONSULTATION SUR LA VALIDATION DU CHAMP D'APPLICATION DE LA CONVENTION COLLECTIVE DU FERROVIAIRE

La CFDT consultera ses instances fédérales et prendra une position définitive sur ce sujet. ●●

15
janvier
2015

10
février
2015

19
février
2015

20
février
2015

11
mars
2015

Avril
2015

LA CFDT RENCONTRE ALAIN VIDALIES, SECRÉTAIRE D'ÉTAT CHARGÉ DES TRANSPORTS

La CFDT attire l'attention sur l'importance de l'habilitation de sécurité pour toute circulation ferroviaire sur le réseau ferré national. ●●

REFUS DE LA CFDT DE SIGNER EN L'ÉTAT LORS DE LA COMMISSION MIXTE PARITAIRE

Lors de la Commission Mixte Paritaire Nationale du 19 février, la CFDT regrette l'insuffisance de garanties sur les habilitations de sécurité pour les entreprises intervenant sous couvert d'une autre. Elle refuse de signer en l'état et demande à l'Etat de mettre fin à ces situations inacceptables. ●●

LA CFDT EST ENTENDUE PAR LE SECRÉTAIRE D'ÉTAT

La lettre du secrétaire d'état confirme son attachement à la sécurité des circulations ferroviaires sur le réseau ferré national. Il est demandé à l'EPSF de se rapprocher de toutes les entreprises intervenant sur le réseau pour leur imposer de se mettre en conformité et de fournir une habilitation dans les meilleurs délais. ●●

➤ GROUPE PUBLIC FERROVIAIRE (GPF)

15,07 %

LA NOUVELLE REPRÉSENTATIVITÉ CFDT CHEMINOTS



En articulant le Groupe Public Ferroviaire SNCF autour de trois établissements, la loi sur la réforme ferroviaire a également pour effet de redessiner le paysage syndical. ✎ **ALI BENHADJBA**

L'intégration des résultats des élections professionnelles de l'ex-RFF consolide ainsi la place de la **CFDT Cheminots**. C'est l'effet de l'apport de voix des salariés de RFF, où la CFDT était majoritaire.

UNE REPRÉSENTATIVITÉ RENFORCÉE POUR LA CFDT

Au niveau du GPF réuni, la CFDT sort donc de ce calcul avec 15,07 % des voix. Un atout supplémentaire pour confirmer encore davantage sa place d'organisation syndicale incontournable



La CFDT Cheminots est la première organisation à SNCF Réseau.

nable dans le dialogue social. Dans le calendrier social important de 2015 et des années à venir, c'est une nouvelle opportunité pour nos équipes de démontrer la plus value qu'apporte une CFDT de poids auprès des cheminots. ●●

➤ OS REPRÉSENTATIVES : CFDT, CGT, UNSA, SUD-RAIL

RÉSULTATS	SVE	CFDT		CGT		UNSA		SUD-RAIL		FO		CFTC		CFE-CGC	
		SVE	%	SVE	%	SVE	%	SVE	%	SVE	%	SVE	%	SVE	%
SNCF	111 318	16 366	14,70 %	39 670	35,64 %	25 579	22,98 %	18 916	16,99 %	10 464	9,40 %	323	0,29 %	0	0,00 %
RFF	1 092	577	52,84 %	0	0,00 %	324	29,67 %	0	0,00 %	0	0,00 %	0	0,00 %	191	17,49 %
GPF	112 410	16 943	15,07 %	39 670	35,29 %	25 903	23,04 %	18 916	16,83 %	10 464	9,31 %	323	0,29 %	191	0,17 %

LES ORGANISATIONS SYNDICALES REPRÉSENTATIVES DANS LE NOUVEAU GROUPE PUBLIC FERROVIAIRE (PAR ORDRE D'IMPORTANCE ET DE REPRÉSENTATIVITÉ) :

SNCF MOBILITÉS

CGT, UNSA, SUD-RAIL, CFDT

La CFDT a besoin d'une autre organisation syndicale pour valider un accord, mais il reste possible aux autres syndicats d'exercer leur droit d'opposition.

SNCF RÉSEAU

CFDT, UNSA, CFE-CGC

Avec 53 % de représentativité jusqu'aux prochaines élections, la CFDT est en capacité de valider un accord sans risque d'opposition légale des autres organisations.

SNCF EPIC DE TÊTE

UNSA, CFDT, CGT, FO

La CFDT Cheminots a besoin du concours d'une autre organisation pour valider un accord mais aucune ne pourrait exercer seul un droit d'opposition. ●●

➤ OS REPRÉSENTATIVES : CFDT, CGT, UNSA, SUD-RAIL

RÉSULTATS	SVE	CFDT		CGT		UNSA		SUD-RAIL		FO		CFTC		CFE-CGC	
		SVE	%	SVE	%	SVE	%	SVE	%	SVE	%	SVE	%	SVE	%
SNCF MOBILITÉS	111 318	16 366	14,70 %	39 670	35,64 %	25 579	22,98 %	18 916	16,99 %	10 464	9,40 %	323	0,29 %	0	0,00 %
SNCF RÉSEAU	1 092	577	52,84 %	0	0,00 %	324	29,67 %	0	0,00 %	0	0,00 %	0	0,00 %	191	17,49 %
EPIC SNCF	2 993	749	25,03 %	649	21,68 %	916	30,60 %	233	7,45 %	456	15,24 %	0	0,00 %	0	0,00 %

➤ POUR UNE VRAIE POLITIQUE DES ACTIVITÉS SOCIALES



« FUNKY CEGI »

La CFDT, aux manettes du Comité d'Établissement du Gérant de l'Infrastructure (CEGI) depuis 10 mois, offre plus de nouveautés et de pouvoir d'achat aux agents SNCF que la majorité sortante en dix ans d'une gestion « pépère » qui sentait bon la naphthaline. ✂ **Patrick BOMME, secrétaire du CEGI**

Dès son arrivée, l'équipe de jeunes élus CFDT du CEGI a donné un grand coup de pied dans la fourmilière pour mettre en place une politique des Activités Sociales innovante et attractive à destination du plus grand nombre d'agents.

Les révolutionnaires du statu quo ont été déconcertés et déboussolés par tant de nouveautés proposées aux agents en si peu de temps. En panne d'idées, les opposants de la CFDT, par un mariage de la carpe et du lapin soit dit en passant, se sont alors lancés dans une campagne diffamatoire afin de jeter l'opprobre sur les élus CFDT.

Pour bloquer le fonctionnement du CEGI, ils n'hésitent pas à faire d'obstruction quitte à pénaliser in fine les agents. Rien ne rapproche ces élus du passé, aujourd'hui minoritaires, sur la politique des Activités Sociales, mais pourtant ils votent systématiquement ensemble des motions en séance plénière du CEGI contre les propositions innovantes de la CFDT.

Pour les élus CFDT, un CE doit pratiquer une politique keynésienne en redistribuant un maximum de pouvoir d'achat aux agents sous la forme de prestations sociales de qualité.

Deux mois seulement après sa prise de fonction, le Président de la Commission Sport, jeune cadre CFDT, a équipé de la tête aux pieds trois équipes de foot-



© ANTONIO BERNARD TUDOR

ball de cheminots, programmé l'ouverture d'une salle de sport high-tech à la Direction de la Circulation Ferroviaire, construit avec les agents un weekend de sport pour 50 personnes à Montdidier, subventionné la course à pied *La Parisienne*, ouvert une autre salle de sport à Saint-Denis. Il a fixé la subvention des licences sportives à 40 € par agent et ayant-droit.

LA JEUNE MAÎTRISE CFDT

Responsable des Activités Sociales du CEGI, d'emblée elle a augmenté le montant des chèques-vacances à 450 € en faisant passer le subventionnement de 30 % à 70 % en fonction du quotient familial, fixé le prix de places de cinéma à 4 €. Elle a mul-



Ces exemples ne représentent qu'une infime partie des actions menées par les élu(e)s CFDT.

tiplié les offres de voyages familiaux : à la montagne pour les fêtes de fin d'année, en Corse et en Sicile pour le printemps, au Mexique et aux États-Unis, des weekends à Londres, Lisbonne, des séjours enfants. Elle a proposé des abonnements à des revues à prix réduit, des bons d'achats multi-enseignes de 30 € par enfant pour l'Arbre de Noël...

EN CE QUI CONCERNE LA RESTAURATION

Nous négocions avec la Direction la mise en place d'un nouveau modèle économique de la pause déjeuner des agents : gestion des cantines par l'entreprise avec un repas à 3 € et si absence de cantine, mise en place du titre-restaurant. ●●

➔ CCN FERROVIAIRE : LA MISE EN ŒUVRE DE LA

RÉFORME FERROVIAIRE

Le 10 mars, le CCE a été consulté sur la réforme ferroviaire, malgré l'appel à la grève de la CGT le même jour qui a connu une faible mobilisation (moins de 10 %). ✂ **Christophe DARD**

UNE RÉFORME NÉGOCIÉE

Grace aux interventions, contributions et négociations, notamment de la CFDT, des garanties ont été obtenues. La loi a préservé le pacte social des cheminots. L'embauche au Statut est la norme. Les droits des contractuels préservés et inscrits dans une nouvelle construction sociale positive. Les parcours professionnels s'exerceront par la mobilité dans le périmètre des trois EPIC avec continuité contractuelle (y compris dans les filiales).

UN RISQUE ÉLOIGNÉ

La réforme éloigne le risque d'un 4^{ème} paquet ferroviaire européen non maîtrisé. Elle permet de garder la main sur un système ferroviaire « à la française ». L'Etat pose son rôle de stratège, octroie des pouvoirs et renforce la position des Régions. Si on compare à ce qui s'est fait pour d'autres services publics historiques (énergie, télécom, transport aérien, poste...), chacun devrait pouvoir se réjouir que la concertation ait permis de pérenniser le statut d'EPIC pour les trois entreprises du Groupe Public Ferroviaire.

LA QUESTION DE LA DETTE

La loi dégage des principes économiquement sains pour le ferroviaire, dont coût complet, règle d'or, intégration fiscale. Toutefois le traitement de la dette reste le grand absent de la réforme puisqu'aucune piste n'est tracée. À relever toutefois, l'objectif de la loi que la CFDT ne fait pas sien de réaliser 500 millions d'euros d'économie par an et par EPIC au titre de la productivité ! Une mesure forte incarnant l'Etat stratège aurait été la reprise et le cantonnement de la dette historique. En première intention, il serait nécessaire de veiller à réintégrer dans le système ferroviaire les externalités positives (les bénéfices qu'apportent le rail et les cheminots), afin de les retrancher du coût complet.



C'est la CFDT qui a rendu l'avis le plus complet, point par point (15 pages). Cet avis circonstancié de la CFDT était celui validé unanimement la veille devant le CE Réseau (CFDT majoritaire).

LA QUESTION DES TERRITOIRES

La CFDT maintient son exigence d'un échelon territorial fort et de plein exercice doté des leviers, des moyens et du rattachement nécessaires à l'exercice de ses missions. Il est impératif d'obtenir maintenant des engagements sur un rééquilibrage du fonctionnement entre activités, métiers et échelon territorial.

CONVERGENCE SOCIALE, VOLONTÉ D'UN CADRE SOCIAL DE HAUT NIVEAU

Pour réaliser l'intégration et aboutir à un cadre social de haut niveau, il faut aboutir sur plusieurs sujets tels l'intéressement, le traitement de la parentalité (grossesse, congés paternité, jours enfants malades), le Compte Epargne Temps, les titres-restaurant, les mesures spécifiques de fin de carrière, la création d'un véritable « RH 0254 + » (personnel contractuel).

Sans surprise, CGT et SUD se sont exprimées contre la réforme. Sur initiative de la CFDT envers l'UNSA, nos deux organisations ont motivé leur abstention dans une déclaration commune. Ces consultations sont le

point de départ du processus de mise en œuvre et de négociation de la réforme du ferroviaire et de ses conséquences organisationnelles et sociales au 1^{er} juillet 2015, date à laquelle les personnels seront officiellement transférés dans chacun de leurs EPIC respectifs. ●●

UNE COMMUNICATION MENSONGÈRE

En répétant dans leur communication que rien ne changerait, les directions de SNCF et de RFF ont fait le choix du mensonge à leurs agents. En effet, comment expliquer aujourd'hui les changements en cours quand a été clamé pendant si longtemps que rien ne changerait ? Ce déni a surtout privé les agents d'une participation à la construction de la réforme. Tout est encore à construire et les cheminots sont volontaires pour participer à ces évolutions nécessaires au système ferroviaire.

EPIC DE TÊTE ET UNITÉ SOCIALE

L'EPIC de tête est le garant de l'unité sociale pour l'ensemble du groupe, et c'est à ce niveau que la politique des ressources humaines doit être définie. La CFDT restera vigilante sur la mutualisation d'un certain nombre de fonctions supports (Ressources humaines, Comptabilité, Systèmes d'informations, Environnement de travail, Achats, Sécurité...). La présence de l'EPIC de tête au sein des territoires est pour la CFDT plus qu'indispensable. Les EIM devront piloter la gestion de l'emploi et les parcours professionnels. La mobilité tant fonctionnelle que géographique, qu'elle soit choisie ou subie, devra intégrer la notion de bassin d'emploi et réaffirmer le vivre et travailler au pays pour ceux qui le souhaitent.

SNCF RÉSEAU

La réunification a semé un grand nombre d'inquiétudes parmi les 50.000 cheminots de l'ex-branche Infra de la SNCF. Pour la CFDT, la dimension territoriale par un management de proximité transverse et intégré doit permettre un dialogue social de terrain, plus apte à contractualiser les évolutions qu'un système centralisé qui, dans l'exemple du Fret, a montré ses limites. Le défi constant de la sécurité ferroviaire, dans un contexte de chantiers importants, met en tension le système Infra dans son ensemble. Les ressources en moyens humains n'ont pas intégré ces besoins, ce qui conduit à des renoncements non compatibles avec les travaux que nécessite le réseau. La CFDT exige que le contrat d'objectif État / SNCF Réseau donne les moyens humains pour assurer cette mission.

SNCF MOBILITÉS

Les éléments fournis au CCE sont très succincts. Quelle organisation ? Quelle place pour les hommes et les femmes ? La politique de gestion par activité portée depuis maintenant près de 20 ans continue. Elle fait toutefois l'objet de quelques inflexions salutaires. Notamment, le regroupement de l'ensemble des activités voyageur sous une Direction unique. La CFDT rappelle que le ferroviaire impose un maximum d'intégration pour produire un maximum d'efficacité. Or, pendant plusieurs années, l'entreprise s'est satisfaite de la représentation de ses personnels auprès des Directeurs de région qui, dès qu'il s'agissait de questions liées à la gestion par activité, domaine ou branche n'avaient que de bien faibles prérogatives. Et souvent aucune capacité ni autonomie de décision ! La SNCF semble donc maintenant vouloir remettre de la cohérence dans son organisation. Pour la CFDT Cheminots, responsabilité des acteurs et efficacité des relations sociales vont de pair.



La CFDT est particulièrement fière d'avoir participé activement à l'écriture de cette nouvelle page de l'histoire de la SNCF, qui donne un avenir au ferroviaire et aux cheminots, tout en préservant leurs droits.

BRANCHES MÉTIERS

La CFDT Cheminots note la fin de la mutation des domaines Matériel et Traction en directions métiers. Nous rappelons notre attachement au pilotage des métiers traction et trains par des directions métiers fortes. La CFDT le rappelle : l'interlocuteur du dialogue social doit avoir tous les leviers décisionnels.

LE QUESTIONNAIRE 2014 SUR L'EMPLOI ET LA MOBILITÉ

ENQUÊTE SUR LES ALTERNANTS À LA SNCF

Ces salariés souvent oubliés et décriés méritaient que les faux-semblants soit levés. La première initiative de la CFDT a été de les consulter sous la forme du questionnaire. Près de 200 réponses ont été reçues.  David ALOS

Plus de
90 %



des alternants disent OUI à la SNCF pour une embauche définitive.

Cette enquête a ainsi permis de révéler que les préoccupations des alternants sont centrées en priorité sur l'emploi (56 %), sur la carrière ensuite (34 %), puis les problèmes de logement (24 %), suivis de près par les loisirs (20 %) et qu'ils placent en dernier lieu le pouvoir d'achat (22 %) et enfin la vie de famille (10 %).

Les alternants sont donc mobiles et ils sont peu nombreux à

ne pas souhaiter intégrer l'entreprise. Une synthèse des résultats a été restituée aux alternants sur l'adresse de messagerie qu'ils avaient été invités à communiquer.

Un retour qui a été fortement apprécié. Nous avons recueilli des témoignages de satisfaction au travers de nombreux réseaux sociaux (mail, Facebook, Twitter...).

Une adhésion a même été réalisée. ●●

Plus de
92 %



des alternants se déclarent favorables à la mobilité géographique.

Les réponses ont toutefois révélé que les alternants méconnaissent les syndicats

La CFDT va demander à rencontrer la direction SNCF pour lui restituer les préoccupations et les problèmes de cette population discrète et silencieuse mais pas moins inquiète de son avenir. L'ambition de la CFDT est de montrer aux alternants que la CFDT cheminots est à

leur écoute et sait les entendre. Au travers des contacts établis lors des tournées, des conseils et renseignements fournis, des aides apportées s'il y a lieu, c'est une image positive de notre type de syndicalisme qui doit être donnée à ces électeurs et électrices. ●●

Plus de
68 %



des alternants sont d'accord avec une mobilité nationale.

➤ LES AUDITEURS : BONNES PRESTATIONS, MAIS DÉFAILLANTES EN CUISINE

77 % DES RESTAURANTS D'ENTREPRISE DE LA SNCF SONT GÉRÉS DIRECTEMENT PAR LES COMITÉS D'ÉTABLISSEMENT

77 % des restaurants sont gérés en propre par les Comités d'Établissement, alors que le standard de la profession porte à environ 80 % l'exploitation des sites par des prestataires spécialisés. ✎ **Eric DHENIN**

Des intervenants dont c'est le cœur de métier alors que ça n'a jamais été celui des élus des CE. C'est dans ce cadre qu'un audit vient d'être réalisé. Cet examen porte notamment sur l'attractivité de l'offre alimentaire, la capacité d'attirer les convives, l'analyse des process, l'appui de la veille des évolutions réglementaires.



© MANDON ARCHITECTE

LE TABLEAU DRESSÉ EST ÉDIFIANT !

Les comparaisons aux critères normatifs de la profession font apparaître que :

- l'offre alimentaire est fort basique, très industrielle avec très peu de fait maison,

- les droits d'entrée sont rédhibitoires ; le coût moyen du plateau est en moyenne de 40 % supérieur à un coût moyen produit par la profession, les denrées étant par contre comparables,

- le taux de captation des convives potentiels est en moyenne très faible, autrement dit les cheminot(e) boudent largement l'offre de restauration d'entreprise même quand elle existe sur leur site,

- beaucoup de restaurants n'ont pas de méthodes de production cohérentes avec leur taille.

- la veille réglementaire apparaît correcte, malgré quelques cas de dérives dans le respect des normes en vigueur.

- la gestion technique est perfectible et les outils peuvent être sous ou sur dimensionnés.

C'est sur la gestion du personnel que se sont portées les plus vives inquiétudes de la **CFDT**. Comme il fallait s'y attendre à l'énoncé du constat ci-dessus, l'employeur et son management ont été souvent mis en défaut. Les auditeurs ont noté que les prestations sont bonnes face aux convives mais défectueuses en cuisine. Ils vont même jusqu'à affirmer que l'absence de vision stratégique amène certains salariés à être si déconnectés des attendus de la profession, qu'ils ne placent plus le client au centre de leur action ! Enfin, l'organisation du

travail vient elle aussi noircir le tableau. Son inefficacité amène un nombre important d'équivalents temps plein sous-utilisés en regard de la taille de l'outil de production. **La CFDT Cheminots** et ses équipes avaient déjà fait le constat de cette réalité sur la qualité de l'offre de restauration au personnel de la SNCF. ●●

➤ NOUS RÉAFFIRMONS NOS PROPOSITIONS

- Les Comités d'Établissement n'ont pas vocation à financer la restauration d'entreprise, cela relève de la SNCF.
- Les agents qui ne bénéficient pas de service de restauration à proximité ou d'allocations, doivent bénéficier d'une offre alternative sous la forme de titre-restaurant d'une valeur faciale de 9 € (5,33 € à la charge de l'entreprise, 3,67 € financés par l'agent)
- Pour ce qui est des personnels, nous rappelons notre attachement à l'employabilité et au maintien dans l'emploi des salariés des restaurants exploités aujourd'hui. L'ambition de la **CFDT** est le développement de leurs compétences et une véritable perspective professionnelle. ●●



La CFDT prendra ses responsabilités dans le dossier de la restauration qui constitue une part non négligeable des droits des cheminots en regard des exigences et des contraintes des métiers du rail.



© CFDT CHEMOTS

NEWREST

UN CONFLIT EXEMPLAIRE QUI DÉMONTRE TOUTE LA CAPACITÉ D'ACTION DE LA CFDT

Pendant une semaine, du 19 au 25 février, les salariés de la restauration ferroviaire étaient en grève pour dénoncer leurs conditions de travail. **ALI BENHADJBA**

Ce long conflit a aussi posé la question de l'intégration au sein de la SNCF des hôtesse et stewards de *Newrest-Wagons-Lits*, prestataire de SNCF Voyages pour la restauration à bord des trains.

Dès le premier jour, 80 % des commerciaux de bord étaient en grève. Une nécessité et une solidarité sans faille. *Si on les laisse faire, ils vont nous rouler dessus, (...) que des procédures, que des contrôles !, (...) alors que c'est le bordel à bord depuis l'arrivée de Newrest, nous sommes restés bras croisés durant ces*

quinze derniers mois !. Des commerciaux qui refusent de voir leur métier malmené et leur activité réduite à la fonction d'une simple tirelire pour le prestataire NEWREST puisqu'au final c'est la SNCF qui paie !

Si cela était encore nécessaire, Newrest a montré qu'elle n'avait guère sa place dans la restauration ferroviaire. Incapable même, en tant qu'employeur, de gérer ce conflit.

Et au final c'est la SNCF seule qui a en a payé le coût : pas de chiffre d'affaires de la restauration dans la période, clients malmenés, den-

rées détruites... Avec ses 400 adhérent(e)s, première organisation syndicale (30 % des suffrages aux dernières élections professionnelles, en progression de + 7 %), la CFDT a bien entendu été en pointe et un acteur majeur.

Conflit révélateur du malaise social et de la nécessité pour la SNCF d'envisager autrement la restauration ferroviaire.

Et, par leur conflit et leur solidarité, les salariés de Newrest ont souligné la nécessité que leur employeur respecte chacun d'eux. ●●



Dans l'immédiat, les salariés de NEWREST ont obtenu :

- ☞ une augmentation de salaire de 1,2 %
- ☞ une amélioration du planning des repos,
- ☞ le lancement d'une véritable réflexion et prise en compte de la pénibilité, sachant qu'il y a une question spécifique à ce sujet avec les Seniors.

➤ NOUS SOMMES EN TÊTE À EURO CARGO RAIL (ECR)

LA CFDT DEMEURE LA PREMIÈRE ORGANISATION SYNDICALE

Avec 30,12 %
des suffrages, la CFDT
est arrivée en tête
aux élections à Euro
Cargo Rail.  ALI BENHADJBA

Elle confirme ainsi sa place d'acteur incontournable de dialogue social au sein d'ECR et de la branche ferroviaire. Ce résultat permet à la CFDT de négocier et de valider seule des accords structurants pour les salariés.

La CFDT continuera au travers des négociations en cours sur la convention collective ferroviaire, à défendre le principe d'un cadre de haut niveau où les salariés d'ECR, comme tous les salariés du rail, auront toute leur place. ●●



Pour mémoire, la CFDT avait fait condamner ECR en 2013 pour infractions à la législation du travail (jugement de première instance sur la base de 200 infractions au temps de travail, à l'amplitude et aux repos).





VOIE LIBRE, MODERNISONS NOTRE SÉCURITÉ

PLAN D'ACTION SUR LA SÉCURITÉ DE L'EXPLOITATION FERROVIAIRE

La prise de conscience après les accidents de Brétigny et Denguin et l'analyse des précurseurs (audit, quasi-accidents) ont conduit la direction du groupe ferroviaire à proposer un plan d'action concernant la sécurité de l'exploitation ferroviaire.  **Eric DHENIN**

Celui-ci, en partie basé sur l'enquête sécurité *Voie libre, modernisons notre sécurité*, veut nous mettre en route vers l'excellence sécurité. Au-delà des effets de manche, ce nouveau cap porte des changements profonds dans notre approche de la sécurité. Il met en avant deux leviers qui nécessitent une appropriation par les cheminots : le développement d'un comportement proactif et le management par les risques de la sécurité. Cette profusion de néologismes ne facilite pas l'appropriation de la stratégie par tous.



La CFDT ne s'oppose pas aux stratégies qui visent à activer des ressources nouvelles, surtout lorsqu'elles ont pour but d'améliorer le niveau de sécurité de notre activité ferroviaire.

LE COMPORTEMENT PROACTIF : « L'HOMME ACTEUR »

Alain Paul Martin décrivait en 1983, dans son livre *La gestion proactive*, quatre réponses possibles face à une situation problématique : l'attentisme (ou laissez-faire), le conformisme (ou comment faire pour ne pas s'attirer d'ennuis), l'option active (élaborer une stratégie en adéquation avec une norme définie) ou l'option proactive. Une démarche proactive, c'est convertir une menace en opportunité favorable, prévenir un risque (un conflit ou une crise), créer des opportunités ou maximiser

les bénéfices et l'avantage compétitif, quelle que soit la situation. Faire bien mieux avec le moins de ressources possibles, voire changer les règles du jeu. Pendant longtemps, la SNCF et le ferroviaire ont privilégié l'option active. Les formations de base et les examens visent encore aujourd'hui à vérifier la conformité du savoir-faire par rapport à la norme.

Un changement de paradigme vers le proactif peut permettre d'obtenir une nouvelle avancée du niveau de sécurité. Mais il est nécessaire que les évolutions soient encadrées : chacun doit connaître ce que

l'on attend de lui et chaque acteur de la chaîne de valeur *sécurité* doit avoir le niveau de formation/compréhension lui permettant de mettre en œuvre la stratégie qui enferme l'action mise en œuvre dans un niveau de sécurité acceptable. Une démarche proactive implique notamment les droits à l'expérimentation, à la créativité et à l'erreur. Dans le domaine du ferroviaire, quelles limites donner à ces notions ?

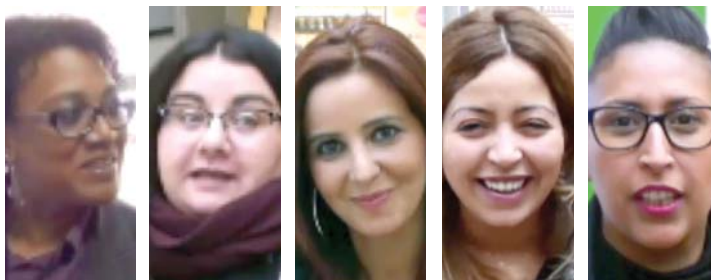
LE MANAGEMENT PAR LES RISQUES : LE RISQUE CALCULÉ, MAIS JUSQU'OU ?

Le libellé du plan d'action de SNCF décrit assez justement le management par les risques (étant entendu que chacun à son niveau fait partie du *tous experts*) : *tous experts, en développant un système d'analyse par les risques dans chaque entité pour identifier les actions prioritaires et la concentration des énergies.*

Dans un environnement de moyens contraints, il peut paraître louable d'affecter les ressources aux actions les plus prioritaires. Encore une fois, le jugement final repose sur les principes de management, leur application et l'implication de ceux qui les portent. La question récurrente est : quel risque est acceptable ? Chacun, en fonction de son cadre de référence, s'interrogera sur les choix arrêtés, ou qu'il devra faire. Les conflits de valeurs de ce type, constituent un terreau favorable aux risques psycho-sociaux destructeurs, voire ravageurs. Il n'en demeure pas moins que chaque changement, même ceux porteurs de progrès à priori, doivent s'accompagner d'une prise en compte des contraintes et des capacités des uns et des autres. Toute démarche vertueuse ne le devient réellement que lorsqu'elle permet aux salariés de développer de nouvelles compétences et de retirer une satisfaction quant à la qualité du travail accompli. ●●

8 MARS 2015

DONNER UN NOUVEAU SENS À LA JOURNÉE INTERNATIONALE DES DROITS DES FEMMES



L'équipe de communication de la CFDT Cheminots a suivi l'initiative régionale de l'UPR de Paris-Est. Tout commence en gare de Pantin. ✎ Stéphane VACHET

Nous sommes accueillis par quatre jeunes femmes dynamiques et souriantes. Après une rapide présentation et un briefing d'équipe, elles partent rejoindre les cheminots de la gare. Au menu, proposition sympathique de cupcakes aux couleurs de la CFDT. Moment d'échanges et de partage. Accueil souriant, parfois de l'étonnement, mais tous les contacts rencontrés apprécient l'attention.

Amina et son équipe enchainent avec la gare de Noisy-le-Sec. Même accueil, mêmes sourires et de nouveau de fructueux échanges. Rapidement, au travers des questions posées, nous sentons que cette démarche est vraiment appréciée et répond au besoin de proximité.

Une idée originale qui fut initiée dès 2010 au sein de l'UPR de Paris-Est sous la houlette de Véronique L'enfant, responsable régionale. Elle avait souhaité faire résonner différemment la Journée de la femme pour les cheminot(e)s. C'est au cours d'un brainstorming (tempête de cerveau) que fut trouvée cette accroche communicante autour de l'idée d'un cupcake. Victime de son succès et le cantonnement téléphonique fonctionnant bien, certains chantiers attendent le passage de notre équipe avec impatience. Budget, logistique, tout était

préparé et sponsorisé depuis plusieurs mois par la FGTE et la CFDT Cheminots.

L'établissement avait aussi cette année souhaité faire quelque chose avec la distribution d'un rouge à lèvres pour les femmes. Pas grand chose à voir, ni dans l'esprit, ni dans la forme, avec la démarche de la CFDT qui, quoique ludique, reste somme toute revendicative et sensibilisatrice. Au-delà du cupcake, c'est aussi l'occasion de remettre une brochure sur l'égalité entre les hommes et les femmes et de partager nos valeurs et nos revendications : égalité professionnelle, conciliation de la vie professionnelle et familiale, qualité de vie au travail, lutte contre les discriminations.

Après Noisy-le-Sec, nous laissons l'équipe d'Amina qui repart pour de nouvelles gares. Nous rejoignons l'équipe de Véronique à Magenta. Nouvel accueil chaleureux par les cheminot(e)s alors que l'équipe nationale est constituée de parfais inconnus sur l'établissement. Les cheminot(e)s se laissent volontiers filmer et interviewer avec une bonne humeur communicative. Dialogue, écoute, proximité. Déjà 13H00 et nous devons quitter Véronique et son équipe qui continuent sur les autres chantiers, nous laissant avec une vision d'une UPR dynamique et investie. Une belle journée. De beaux exemples des valeurs de la CFDT. ●●

BIENTÔT, ILS SERONT TOUS LES DEUX INSÉPARABLES...

CFDT CHEMINOTS

