

Le Cheminot de France

Nouvelle édition

N° 34 - Avril / juin 2013 (1,60 €)

Journal de l'Union Fédérale des Cheminots et Activités Complémentaires

18 juin 2013 journée débat : Le pacte social au cœur de la réforme



Commercial voyageur : Une négociation fructueuse sur le périmètre SNCF Voyages !



ECR : un dumping social trop persistant !

Négociation prévoyance et mutuelle santé des Contractuels :



Cfdt:

**FGTE
CHEMINOTS**

Sommaire

• Edito

- ECR : un dumping social trop persistant !
- Projet d'accord sur la Qualité de Vie au Travail (QVT) : Où en sommes-nous ?
- Des nouvelles de SNCF INFRA, la CFDT force de propositions !
- Négociation prévoyance et mutuelle santé des Contractuels : Où en sommes-nous ?
- Commercial voyageur : Une négociation fructueuse sur le périmètre SNCF Voyages !
- Rapport Bianco
- Rapport Auxiette
- Refonte de la grille des salaires C.C. Manutention ferroviaire : La mésentente patronale freine les négociations !
- Suicides au travail : prévenir le mal-être !
- Conflits de génération : mieux vivre ensemble !
- Brèves du CCE
- Trains d'Équilibre du Territoire (TET), un enjeu de service public...

P 2

P 3

P 4

P 5

P 6

P 7

P 8-9

P 9

P 10

P 11

P 12

P 13

P 14



La SNCF a fêté ses 75 ans ! Chronique d'une mort annoncée ?

La SNCF est issue de la réunification des différentes compagnies privées en 1938. En 1983, elle passe du statut de SA en EPIC. En 1997, création de RFF afin de régler le financement du rail en France et se mettre en conformité avec la directive européenne 91.440. Un Grenelle de l'environnement, des assises du ferroviaire, trois paquets ferroviaires Bruxellois, plus tard, arrive un nouveau projet de réforme du ferroviaire. La SNCF que nous connaissons aurait-elle fait son temps ? Je vous passe la définition du dictionnaire « réformer ; c'est changer en mieux ! ». Qui voudrait réformer pour faire moins bien ? Personne bien entendu. Pourtant, où veut nous emmener le Ministre des Transports ?

Deux rapports (Bianco et Auxiette) vont donner le « la » à une nouvelle partition qui vise à ordonnancer un système qui serait à bout de souffle. L'ouverture à la Concurrence pour le Fret issue du dogme libéral a eu des conséquences dramatiques pour l'opérateur historique. Pour quel résultat ? Une crise économique et 3000 emplois supprimés plus tard, nombre de nouveaux opérateurs ont jeté l'éponge et ceux qui subsistent ont bien du mal à être rentables malgré le recours aux entorses régulières à la réglementation du travail. Nous ne comptons plus les procédures à l'initiative de la CFDT et les condamnations à l'encontre d'ECR principal concurrent de Fret SNCF et Filiale de DB SCHENKER.

Malgré l'échec de l'ouverture à la concurrence du FRET ferroviaire, les libéraux de Bruxelles souhaitent poursuivre leur œuvre pour le trafic voyageur. Déjà ouvert à l'international, les nouveaux opérateurs lorgnent sur le juteux trafic régional garanti par une subvention d'équilibre où le risque industriel est quasi nul.

Pour sauver le soldat ferroviaire, Il faut **réformer, réformer encore réformer**. C'est pour notre bien nous dit-on, pour le bien de la Nation. C'est bon pour le Rail.

Trois réformes majeures sont ainsi annoncées :

La réunification du système : une équation mathématique très simple : 2 EPIC = 3 EPIC

SNCF + RFF = Le Pôle Public Ferroviaire (PPF)

Les cheminots du nouvel ensemble public devront contribuer à la maîtrise de l'endettement du système ferroviaire en concédant 500 Md'€ à la réduction du déficit chaque année et cela pour le futur GIU et l'opérateur de transport public.

L'harmonisation sociale : Il faut combattre le Dumping social ! Il faut harmoniser, sur le mieux disant, les différents cadres sociaux des salariés du secteur ferroviaire. C'est ce que propose la CFDT ! Reste à convaincre le Ministère, qui ne souhaite pas décourager la concurrence et ses actionnaires et abaisser le coût du transport.

Une nouvelle réforme des retraites ?

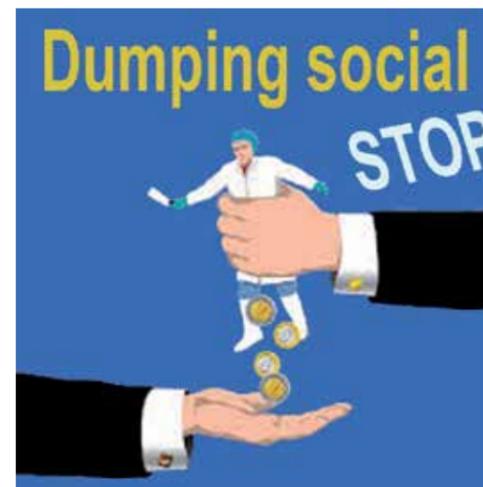
Comme si deux réformes ne suffisaient pas, le gouvernement engage une nouvelle réforme des retraites. Ne serait-ce pas la réforme de trop, à moins que, comme le revendique la CFDT, le régime spécial des cheminots fasse partie du pacte social à préserver.

La CFDT décide donc, en préalable à toute ouverture de négociation sur la réforme du ferroviaire, de demander la sanctuarisation des droits des cheminots du futur pôle public. Le pacte social devra être le cœur de la réforme du futur Pôle Public Ferroviaire.

C'est à cette condition que la réforme du ferroviaire se fera... ou pas.

Enfin ne manquez pas de participer à notre journée débat sur la réforme du système ferroviaire, le 18 juin 2013, au 66 rue Pelleport, Paris 20^{ème}. Venez nombreux !

Didier AUBERT
Secrétaire Général



ECR :

un dumping social trop persistant !

En mai 2008, la Direction d'ECR et les Représentants CFDT et FGAAC-CFDT, ont signé un accord important confirmant que le temps de déplacement d'un chantier à un autre doit être considéré comme du temps de travail effectif à 100 %.

À ce jour, l'accord n'est plus respecté puisque les responsables de la région et de la production Sud-est, commandent des pauses dans les trajets voyageurs trains et taxis.

Les salariés amenés à se déplacer d'un chantier à un autre, pour les besoins de l'entreprise, sous l'autorité de leur employeur ne peuvent vaquer à leurs occupations, ils ne peuvent donc être considérés comme étant en pause. Seul but : réduire les temps de travail effectifs tout en augmentant considérablement l'amplitude et la disponibilité des salariés.



Idem lorsque les salariés se voient imposer des pauses lors des arrêts circulations, dans les cabines de conduite ou encore les véhicules de service. En favorisant un état de somnolence, ces planifications sont contraire aux règles élémentaires de

sécurité. Cette attitude défavorisant l'état de veille (y compris durant les périodes de stationnement) est contraire à l'instruction de référence ainsi qu'à la sécurité des circulations.

De plus, sur ordre des responsables locaux, le service administratif modifie les bulletins de service sans l'accord des salariés, alors que ces documents nominatifs constituent des pièces « juridiques » en cas de contestation. En « rectifiant » (« falsifiant » ?) un document après validation par le salarié, on altère la vérité dans le but de ne pas prendre en compte certaines réalités (illégales ?) de la mission ! Même si la falsification d'un tel document peut être répréhensible...

Dans le même ordre d'idée, nous avons appris qu'une mission de « 33 heures consécutives » aurait été dernièrement effectuée sur le secteur Sud-Est. À la suite de cette journée « marathon », un responsable aurait demandé au conducteur de fractionner en trois journées de service la « mission » afin que celle-ci se révèle plus « normale » aux yeux de tous. Une autre journée, de 17 heures celle-là, s'est transformée en un BS de 10 heures parce que « ça passe pas » d'un point de vue légal.

Les organisations syndicales responsables (CFDT et FGAAC-CFDT) demandent avec insistance que les journées réellement effectuées et inscrites aux bulletins de service des salariés soient intégralement reprises

comme telles dans la base informatique servant au décompte des salaires et des temps de travail.

Cette organisation du travail « casse-cou », voire carrément « kamikaze », ne doit jamais plus se reproduire afin de protéger les salariés des risques encourus, et bien sûr l'entreprise elle-même. Un comble !...

Ainsi la CFDT et la FGAAC-CFDT ont demandé que ces faits graves fassent l'objet d'une enquête en interne en y associant l'Inspection du Travail et les délégués du personnel afin que la vérité soit clairement établie.

Dans le décret du 27 avril 2010 relatif au régime de la durée du travail du personnel de certaines entreprises de transport ferroviaire, il est dit que les bulletins de service contenant les heures de début et de fin de chaque période de travail doivent être tenus à la disposition des inspecteurs et contrôleurs du travail ainsi que des délégués du personnel.

Il nous est désagréable de dénoncer ces infractions, mais tant que la Direction d'ECR persistera à organiser le travail de façon dangereuse, notre devoir sera de nous opposer fermement à toute forme de pressions qui mette en péril l'état de santé physique et psychologique des salariés et hypothèque l'avenir de l'entreprise.

**GTN Entreprises
Ferroviaires Privées
Avec l'équipe syndicale
CFDT FGAAC-CFDT ECR**

- CHEMINOT DE FRANCE -
Directeur de la publication: Didier Aubert
Rédacteur en chef: Christophe Dard
N° CPPAP: 1014 S 07026
Mis en page au siège de la FGTE.
Dépôt légal n° 808/99 mai 2013.

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

Projet d'accord sur la Qualité de Vie au Travail (QVT) : Où en sommes-nous ?



En amont de la dernière table ronde du 15 mai 2013 s'est déroulée une bilatérale. Ce travail préparatoire a permis à la négociation de réellement démarrer même si rien n'est encore réglé sur le fond de ce dossier. Pour la CFDT Cheminots, la prévention et la lutte contre le Harcèlement et la Violence au Travail (HVT) n'ont rien à faire dans cet accord. La CFDT Cheminots demande de retirer ce point du projet d'accord QVT, c'est un préalable à la poursuite des négociations.

La qualité de vie au travail est devenue un élément central de négociation au moment même où l'organisation du travail devient de plus en plus prépondérante, pour les cheminots, quant à son influence sur leur santé, leur bien être et leur motivation. Les femmes sont de plus en plus nombreuses dans l'entreprise et ne doivent plus être pénalisées durant leur carrière professionnelle et sur leur niveau de pension, pour des raisons de maternité ou d'exercice de la parentalité.

Rappelons que la qualité de vie au travail et l'égalité professionnelle sont vecteurs de développement économique et de croissance.

La CFDT Cheminots souhaite de nouveaux droits pour tous les cheminots qui portent notamment sur :

- Leur expression sur l'organisation du travail;
- L'accompagnement de l'encadrement;
- la conciliation des temps;

Il est nécessaire d'établir un diagnostic préalable en s'appuyant sur des indicateurs de suivi, spécifiques à l'Entreprise relevant des domaines suivants :

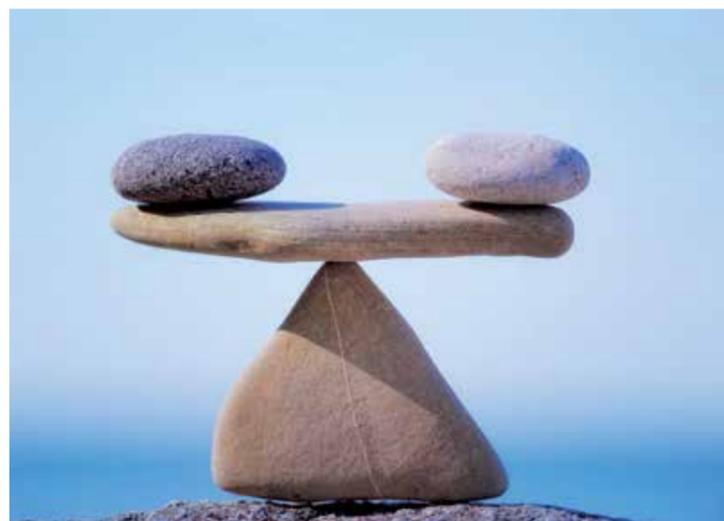
- les relations sociales et de travail;
- le contenu et la qualité du travail;
- l'environnement physique de travail;
- l'organisation du travail;
- la réalisation et le développement professionnels;
- la conciliation entre vie professionnelle et vie personnelle;
- la mixité des emplois.

Ce projet d'accord doit permettre d'obtenir une négociation d'entreprise obligatoire actant une négociation pluriannuelle (tous les 3 ans sur la qualité de vie au travail et l'égalité de vie professionnelle).

La CFDT Cheminots demande un rôle renforcé des représentants du personnel en les associant à l'ensemble des phases de la démarche Qualité de Vie au Travail.

La CFDT Cheminots demande d'intégrer la question dans toute négociation en s'appuyant notamment sur les instances nationales pour l'Emploi et la Formation Professionnelle. Elle doit aussi intégrer l'objectif d'incitation au partage des responsabilités familiales. La CFDT Cheminots proposera, en interfédérale, la nécessité de traiter de l'organisation du travail et de définir un cadre de négociation obligatoire dans l'Entreprise.

**Anne BAZE – Eric CHOLLET
– Patrick NESTOUR –
Patrick GOUGEON et
André FERMIS**



Des nouvelles de SNCF infra, la CFDT force de propositions !

L'organisation de certains chantiers en Ile de France nécessite des renforts d'agents sur d'autres secteurs que leur secteur de production.

Compte-tenu de leur utilisation, les agents de l'INFRA M&T sont ils encore des agents sédentaires (OUI, au titre du RH0077) mais dans la réalité qu'en est-il ? Le seul volontariat répond-il au besoin de l'INFRA compte-tenu de l'organisation des chantiers ? Comment répondre au besoin de mobilité et vers quel type de mobilité nous dirige t'on ? Comment doit-on organiser cette nouvelle sujétion imposée aux agents ? (Meilleure indemnisation, revalorisation des allocations de déplacement, prise en charge de l'hébergement, compensation en temps).

La CFDT revendique :

- que l'indemnité journalière Travaux IDF soit au taux b et cela dès la première journée de service assurée;
- pour 1 semaine de déplacement l'octroi de 1 repos compensateur;
- l'application de l'IN 2974 à tous les agents en mobilité:
 - dans les EIV;
 - en phase préparatoire travaux voir projet;
- l'indemnité de sujétion liée à la mobilité géographique, notamment de nuit.

Sur demande de la CFDT, l'Infra a contractualisé une prestation de recherche et d'hébergement avec ORFEA. Le contrat est actif depuis le 1^{er} janvier 2013. En fonction de l'expression des besoins de SNCF Infra, ORFEA propose, au moyen de 2 centrales de réservation dédiées, des solutions d'hébergement :

- dans ses résidences : ORFEA dispose de 80 résidences d'un niveau de confort hôtelier 2*;
- ou auprès d'un réseau de plus de 300 Hôtels répartis sur l'ensemble du territoire.

Concernant l'Impact des mesures faisant suite au contrôle URSSAF des exercices 2008 et 2009, il a été exigé de l'entreprise une mise en conformité avec le Code de la Sécurité Sociale sur plusieurs points qui sont la suppression de l'exonération de l'allocation de panier des brigades des grands centres, la modification des conditions de versement de la participation de l'entreprise aux frais d'utilisation d'un téléphone fixe personnel pour les besoins

de service et la suppression de l'exonération des allocations de déplacement du régime général lorsqu'une réduction pour couchage est appliquée.

Ainsi, l'URSSAF ne reconnaît pas le caractère de grand déplacement lorsqu'il est fait application d'une réduction pour couchage (cas d'hébergement dans une structure appartenant à l'entreprise, tels les trains-parcs ou les foyers) car le déplacement n'engendre pas pour le salarié dans cette situation des frais supplémentaires pour le découcher.

SNCF Infra souhaite que les salariés continuent de percevoir une indemnisation lorsque les conditions de déplacement leur imposent d'être hébergés dans une installation mise à disposition gratuitement par la SNCF a donc créé une **nouvelle indemnité « de contrainte d'hébergement »** dont les montants tiennent compte des niveaux de confort possibles.

Les équipes trains-parcs et assimilées constituent le personnel principalement concerné par l'impact des « mesures URSSAF ». Ces équipes, représentant environ 900 agents, bénéficiaient d'allocations partielles de découcher avec une réduction pour couchage d'un montant approximatif de 30€.

La CFDT Cheminots n'accepte pas les mesures insuffisantes prises par l'entreprise suite au contrôle URSSAF et agira pour obtenir de nouvelles dispositions compensant intégralement le préjudice subi en lien avec l'impact des mesures URSSAF sur le niveau d'imposition et sur le revenu final des ménages hors impôt.

Le 25 mai 2012, SNCF Infra avait mis en place une première mesure de compensation en temps du travail de nuit ; ainsi il était alloué à partir de 65 nuits, et pour chaque tranche de 10 nuits au-delà, une compensation supplémentaire, faisant passer la compensation horaire totale de 9 à 10 minutes, puis de 10 à 11 et ainsi de suite, pour chaque heure de nuit effectuée dans la période 0h00 / 4h00.

SNCF Infra propose de nouvelles mesures d'accompagnement liées au travail de nuit doublant le temps supplémentaire compensé. Ainsi, à partir de 65 nuits, et pour chaque tranche de 10 nuits au-delà, l'agent concerné se verrait attribuer une compensation supplémentaire, faisant passer la compensation horaire totale

de 9 à 11 minutes, puis de 10 à 12 minutes et ainsi de suite, pour chaque heure de nuit effectuée dans la période 0h00 / 4h00.

La CFDT Cheminots revendique et rappelle :

- une nouvelle organisation des travaux en limitant à 4 nuits par semaine (ce qui laissera la possibilité de travailler en 7 nuits (4 en semaine + 3 le week-end));
- la mise en place du statut de travailleur de nuit à partir de 330 heures annuelles et non plus 455 heures;
- la prise en compte, dans le calcul de la compensation, la période 21h00/6h00 et non 0h00/4h00 (comme aujourd'hui);
- L'application des 132 repos à tous les agents dès la première nuit effectuée encadrement compris.

En janvier, SNCF Infra annonçait à la CFDT Cheminots en off l'embauche de plus de 1 900 personnes en 2013. Aux 1 400 recrutements notifiés début 2013, l'Infra ajoute 300 recrutements supplémentaires portant les autorisations de l'année à 1 700 recrutements. Les 300 recrutements supplémentaires concernent l'Ile de France pour 120 et la Province pour 80. Ils se décomposent en :

100 Opérateurs Signalisation, 30 CREQ, 20 surveillants travaux, 10 opérateurs en ESTI 20 en EIV, 50 Encadrants techniques (Att TS et JC), 70 autres définis selon les priorités de chaque TP.

Les recrutements annoncés, lors de cette table ronde, ne permettront pas à faire face aux nombreux travaux et régénérations de ces prochaines années et demande qu'il soit mise en place une véritable politique de GPEC et de recrutements afin d'anticiper le volume de personnel nécessaire à l'augmentation de la charge de travail de ces prochaines années.

La CFDT Cheminots propose et comme lors de la dernière table ronde, l'ouverture de négociations portant sur le contenu de l'ensemble de nos métiers de l'Équipement, de l'emploi à l'organisation du travail, de l'organisation de l'astreinte pour garantir un haut niveau de qualité de service public de proximité. Le déroulement de carrière des agents ainsi que la partie rémunération doit être en adéquation avec l'ensemble des efforts demandés aux agents tant du niveau technique qu'organisationnel.

André Fermis

Négociation prévoyance et mutuelle santé des Contractuels :



Dans le cadre des échanges sur la rénovation de la protection sociale des Cheminots Contractuels engagés le 20 Février dernier, une série de rencontres a été programmée dont certaines ont été annulées du fait du « boycott » pur et simple des autres Organisations Syndicales représentatives pour protester contre les embauches de plus en plus importantes au régime des Contractuels.

Où en sommes-nous ?

LA CFDT N'OPPOSE PAS LES SALARIÉS ENTRE EUX !

La CFDT rappelle qu'elle reste très attachée à l'emploi au Statut et exige que tous les salariés qui remplissent les conditions statutaires pour être embauchés au Cadre Permanent doivent se voir proposer ce type de contrat par l'Entreprise ! Il n'est pas acceptable que certains salariés cumulent des CDD parfois pendant plusieurs années pour qu'ils ne remplissent plus les conditions d'âge au CP lors de leur recrutement...

questions de rémunération, parcours professionnels, facilités de circulations, d'allocation familiale supplémentaire... des Cheminots Contractuels fassent aussi l'objet d'une négociation. Ce sont des sujets sur lesquels il existe des différences de traitement injustes.

APRÈS UN BOYCOTT DE QUELQUES SEMAINES, LES AUTRES O.S DE RETOUR À LA TABLE DES NÉGOCIATIONS !

La CFDT a pris acte du retour à la Table Ronde du 17 Avril, dite « de négociation », des quatre Fédérations représentatives à la SNCF lors de la première consacrée principalement à l'examen du projet d'accord collectif sur le maintien du salaire. Le « boycott » qui a duré presque un mois sur les discussions en cours sur la refonte de la protection sociale complémentaire des Contractuels est donc terminé...

La CFDT souhaite que cette nouvelle série de discussions se poursuive dans un esprit apaisé, consciente des progrès sociaux incontestables de tels accords qui améliorent les dispositifs existants.

LE NOUVEL ACCORD ALIGNE DONC LES AUTRES CONTRACTUELS SUR LES PRESTATIONS LES PLUS HAUTES.

Les Contractuels étaient jusqu'alors divisés en trois catégories qui avaient leur propre prévoyance et

mutuelle : les médecins, les cadres supérieurs et cadres dirigeants et les autres contractuels. **Le nouvel accord aligne donc les autres contractuels sur les prestations les plus hautes.**

Le coût financier s'en trouve minoré par le rapatriement du volet « maintien de salaire », qui avait un certain coût, dans l'Entreprise mais aussi par la part de cotisation employeur qui passe de 80 % à 60 %... mais avec, en parallèle, de meilleures prestations notamment sur le volet santé et les rubriques frais dentaires et hospitalisation...

La possibilité d'intégrer les retraités et les conditions d'obtention dans cette prévoyance est également importante.

Le maillage géographique sera apprécié. Une attention particulière sera portée sur les réassureurs (motif d'exclusion du marché en cours d'élaboration). La mise en place de cette mutuelle santé est prévue au 01/01/2014. Il sera possible d'aller jusqu'au 10 Juillet 2014 pour négocier le volet prévoyance, si nécessaire.

Elle sera obligatoire, sauf pour les ayants droits d'un système collectif de mutuelle qui le souhaiteraient. Une ouverture des couvertures aux entités du Groupe SNCF est prévue par l'Entreprise.

Eric Chollet

Commercial voyageur : Une négociation fructueuse sur le périmètre SNCF Voyages !

Depuis bientôt deux ans, SNCF Voyages tente de faire évoluer les métiers du commercial (gares et boutiques) ; sans succès jusqu'à alors, malgré un grand nombre de réunions. Ce dossier, pourtant d'importance, ne nécessitait pas un accord. Hormis la CFDT, les autres organisations syndicales, ont préféré jouer « le pourrissement » malgré le risque évident que la branche d'activité finisse par se lasser de « ce jeu stérile » et entérine sans améliorations, ni modifications, sa VO d'application. La CFDT a su réagir efficacement afin d'ouvrir de véritables négociations au profit des salariés concernés. Ces négociations se sont traduites par un certain nombre de rencontres avec l'entreprise au cours du deuxième trimestre 2012 et du premier trimestre 2013, puis par le dépôt d'une DCI CFDT, le 18 mars 2013.

Les négociations ont été fructueuses et ont permis d'aboutir à un consensus de bon niveau :

- **Déroulement de carrière :** Aujourd'hui, il y a 888 postes à la qualification B (38%) et 1453 postes à la qualification C (62%).
➢ D'ici 2015, il y aura 75% des postes à C et 25% à B. Aujourd'hui, il y a 658 postes à la qualification D (21,9% du total B, C et D).
➢ D'ici 2015, il y aura 758 postes à D, soit 100 postes de plus, pour dépasser les 25%.

- **Rémunération :** L'indemnité de sujétion technique à la vente (31 centimes/heure) et l'indemnité de saisie (46 centimes/heure) sont remplacées par la

ENSEMBLE, MODERNISONS LE SYNDICALISME !



- création d'une indemnité horaire de vente (ces deux indemnités n'étaient pas cumulables).
- 0,46 euro pour les vendeurs conseil, guichets et boutiques,
- 0,92 euro pour les vendeurs zone express, AEV, superviseurs et Embarquement TGV,
- 1,38 euros pour les vendeurs moniteurs.

- **Conditions de travail :** Les séquences d'Embarquement TGV seront programmées à l'OTS, les agents en roulement pourront ainsi les connaître à l'avance.
- Il n'y aura pas plus de 2 missions par journée de service.
- Entre 2 missions, un temps « de respiration » sera alloué (négocié dans les CHSCT locaux).
- La dotation des tenues sera revue à la hausse pour s'adapter aux nouvelles missions (fourniture de parka par exemple).
- Les postes de travail seront adaptés pour permettre d'être tenus par des salariés en situation de handicap.

- **Les suites de cette DCI :** La CFDT obtient la mise en place rapide de réunions de travail sur l'évolution de l'Escalier, la RCAD (Relation Clients à Distance) ainsi que les missions et rémunération des Assistants DPX. La même démarche sera menée auprès de Proximité.

Après la belle victoire CFDT sur le dossier OUIGO (TGV Low Cost), notre collectif a su se monter à la hauteur des enjeux. Preuve est faite, que notre représentativité nationale de 13,76% n'est pas un frein à l'obtention de nouveaux acquis négociés pour tous les cheminots. Voilà une belle démonstration de la compétence de nos militants. Soyons intuitifs et continuons à être force de propositions dans l'ensemble des métiers pour le plus grand profit des salariés que nous représentons et qui nous font confiance.

Eric FERNANDEZ

Rapport Bianco

L'ancien ministre socialiste des Transports et secrétaire général de l'Elysée Jean-Louis Bianco, chargé d'une mission de concertation par l'actuel gouvernement, a rendu son rapport à Jean-Marc Ayrault et à Frédéric Cuvillier le 22 avril 2013.

A l'issue de 200 auditions, il recommande de réunifier la famille cheminote qui depuis 1997 avait été divisée entre Réseau ferroviaire français (RFF) d'un côté, la SNCF de l'autre, ceci préfigure la réforme du système ferroviaire français.

Les raisons qui ont amené cette proposition de réforme ?

Selon Jean Louis Bianco, la réforme de 1997 portant sur la séparation de la RFF et de la SNCF a été une mauvaise réponse. Une « séparation artificielle qui a entraîné de l'opacité, de la bureaucratie, de la paperasse, et surtout, à travers ces dysfonctionnements, un inacceptable gaspillage du travail humain et un coût élevé », écrit l'ancien ministre de l'Équipement et des Transports.

De quelle manière serait opérée cette réunification ?

Cette réunification de « la famille ferroviaire » s'opérerait par la création de trois entités, sous forme d'EPIC, et qui formeraient le pôle public ferroviaire :

- le **Gestionnaire d'infrastructure unifié (GIU)** composé de RFF (1 500 salariés), de la Direction de la Circulation Ferroviaire (DCF) et de SNCF Infra. Soit au total, 50 000 personnes.

➤ Objectif en créant ce GIU : permettre de faire plus de travaux sur le réseau ferré vieillissant, « plus vite et à un coût plus réduit », faire des gains de productivité (1 milliard d'euros d'économie estimée), endiguer la dérive financière du gestionnaire d'infrastructures dont la dette gonfle de 1,5 milliard d'euros chaque année pour atteindre près de 33 milliards d'euros fin 2013. Le GIU conserverait la propriété du réseau ferré et la dette afférente.

- le « **Transporteur** » (la SNCF).
- un « **établissement-mère** », structure qui coifferait la SNCF et le GIU.

Quelle serait la réforme d'autorité entre le transporteur (SNCF) et le GIU ?

Un système ferroviaire sous forme de holding comme en Allemagne est dans le collimateur de la commission européenne qui a réaffirmé dans le quatrième paquet ferroviaire adopté début 2013, l'obligation d'étanchéité totale entre le gestionnaire d'infrastructures et les opérateurs. Alors qui aurait l'autorité sur les rails français ? La réponse n'est pas clairement tranchée selon le rapport qui prévoit « des fonctions limitatives définies par la loi ».

L'Autorité de régulation ferroviaire (Araf)

Pour garantir l'impartialité et l'indépendance de la gestion des infrastructures, il est proposé la création d'un Haut comité qui réunira l'ensemble des transporteurs ferroviaires et le GIU.

Il sera chargé de préciser les règles d'attribution des capacités, les règles de priorité et la gestion opérationnelle entre les différents trafics (grandes lignes, grande vitesse, TER, TET, fret).

Pour quel(s) objectif(s) ?

Garantir aux nouvelles entreprises ferroviaires entrantes l'équité d'accès aux infrastructures ferroviaires, au moment où la concurrence sera ouverte pour les transports de voyageurs en France (pas avant 2019).

La stabilisation de la dette : vers un État stratège ?

D'après ce rapport, « Le plan de retour à l'équilibre sera défini par deux contrats décennaux de performance (actualisés tous les trois ans) négociés et conclus avec l'État, le GIU et le Transporteur ». Sous contrôle du Parlement et de l'Araf, la réforme doit renforcer le pilotage du rail par la puissance publique pour stabiliser la dette du gestionnaire du réseau.

Le choix des grands investissements doit aussi être du ressort de l'État. L'ère de la grande vitesse aux dépens des trains du quotidien serait révolue : « La priorité doit

Notre analyse

La CFDT Cheminots fait le constat amer qu'aucun des 2 rapports ne traite le problème de fond qu'est celui du désendettement du système ferroviaire. Pire, on n'envisage qu'un simple retour à l'équilibre et à la stabilisation de la dette aux alentours de 50 Mrds d'€.

Les cheminots sont priés de contribuer à cette performance économique et les préconisations sont loin de les rassurer.

Le rapport Bianco préconise :

- La contribution de RFF et de la SNCF à la réduction du déficit annuel pour un montant de 500 M€ chacun d'ici 5 ans,
- La réduction des investissements à la portion congrue pour permettre la stabilisation de la dette et le retour à l'équilibre,
- La confiscation des excédents du transporteur (SNCF) pour réduire la dette du GIU sans qu'il

soit fait référence à une quelconque contribution des autres opérateurs privés.

La CFDT Cheminots déplore que ces mesures fassent supporter l'essentiel des efforts financiers aux seuls salariés, sans qu'à aucun moment, l'État Français n'ait le courage politique d'assumer sa responsabilité vis-à-vis de cette dette.

La CFDT Cheminots continuera d'agir pour sauvegarder l'emploi, les conditions de travail, et le pouvoir d'achat des cheminots et des salariés de RFF.

La CFDT Cheminots continuera de revendiquer un cadre social de haut niveau pour tous les salariés de la branche ferroviaire, gage de sécurité et de qualité du service public; fondamentaux exigés pour répondre aux attentes des besoins de déplacements collectifs de l'ensemble de la population.

être donnée à la rénovation du réseau pour améliorer la qualité de service, en premier lieu pour les trains du quotidien ».

« Pendant cette période de retour à l'équilibre, nous proposons que le pôle public ferroviaire soit autorisé par la loi à utiliser les excédents réalisés par le Transporteur pour réduire la dette portée par le GIU. La contribution de l'État au retour à l'équilibre prendrait donc la forme d'une affectation temporaire au GIU des impôts et dividendes dus à l'État par la SNCF (338 millions d'euros en 2012, ndlr) ».

• Le statut cheminot maintenu... Mais pour combien de temps ?

Dans un premier temps les embauches au statut cheminot pour la SNCF comme pour le GIU seraient maintenues. Mais il est indiqué ceci « il faut amorcer des négociations sociales sur une convention collective de la branche ferroviaire (...) afin de diminuer les coûts de production du service ».

Les règles communes en matière de sécurité ferroviaire seront déclinées dans un « décret-sode ». Une convention collective de branche serait ensuite adoptée pour toutes les entreprises opérant dans l'ensemble des activités ferroviaires (fret, transport de voyageurs, gestion de l'infrastructure).

À ce décret-sode viendrait s'ajouter une convention collective nationale négociée entre l'Union des transports publics et ferroviaires (UTP) et les syndicats cheminots et qui s'appliquerait à toutes les entreprises ferroviaires, y compris la SNCF et le GIU. « Cette convention pourra être complétée par des accords d'entreprise », précise le rapport Bianco. Le statut des cheminots de la SNCF paraît donc maintenu.

Sources : Mobilicités, Synthèse rapport Bianco et Auxiette.

Rapport Auxiette : Les régions avec l'état copilotes de la stratégie ferroviaire française.

Missionné par le gouvernement sur la réforme ferroviaire, Jacques Auxiette a remis son rapport au gouvernement le 22 Avril 2013. Complémentaire du rapport de Jean Louis Bianco remis le même jour, il propose « une loi d'orientation et de programmation ferroviaire ».

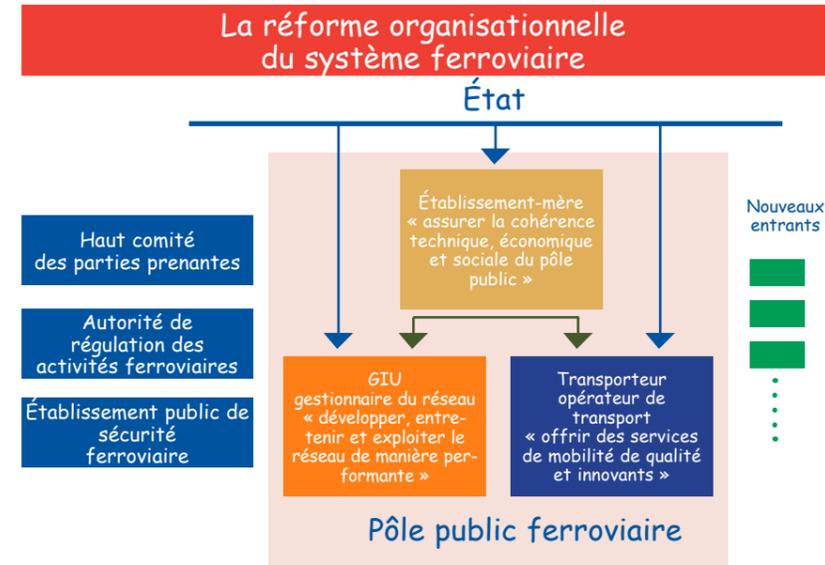
Sous forme de 42 propositions, les textes préconisent la création d'un pôle public intégré, réhabilitant la fonction de « l'État stratège » dans le domaine du ferroviaire.

• Vers un nouveau modèle de pilotage ?

Le pôle public serait composé de trois entités ayant un statut d'EPIC (Établissement public à caractère industriel et commercial). L'établissement mère aura un rôle de pilotage : il s'assurera de l'absence de doublons entre les deux autres EPIC de cette holding publique, la SNCF et le gestionnaire d'infrastructure unifié, qui regroupera en son sein les activités aujourd'hui menées par RFF, SNCF Infra et la DCF (direction de la circulation ferroviaire, qui dépend de la SNCF). Il est préconisé de renforcer le rôle de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires (Araf). Un super gendarme du rail qui devra notamment vérifier que les comptabilités de la SNCF et du futur GIU sont totalement étanches. Une étanchéité comptable qui répond au préalable européen indispensable à toute organisation ferroviaire d'un pays membre.

• Vers un modèle économique vertueux ?

Le gestionnaire d'infrastructures conservera la dette de RFF (31,5 milliards d'euros en



Rapport Auxiette : Les régions avec l'état copilotes de la stratégie ferroviaire française.

Missionné par le gouvernement sur la réforme ferroviaire, Jacques Auxiette a remis son rapport au gouvernement le 22 Avril 2013. Complémentaire du rapport de Jean Louis Bianco remis le même jour, il propose « une loi d'orientation et de programmation ferroviaire ».

Sous forme de 42 propositions, les textes préconisent la création d'un pôle public intégré, réhabilitant la fonction de « l'État stratège » dans le domaine du ferroviaire.

• Régions

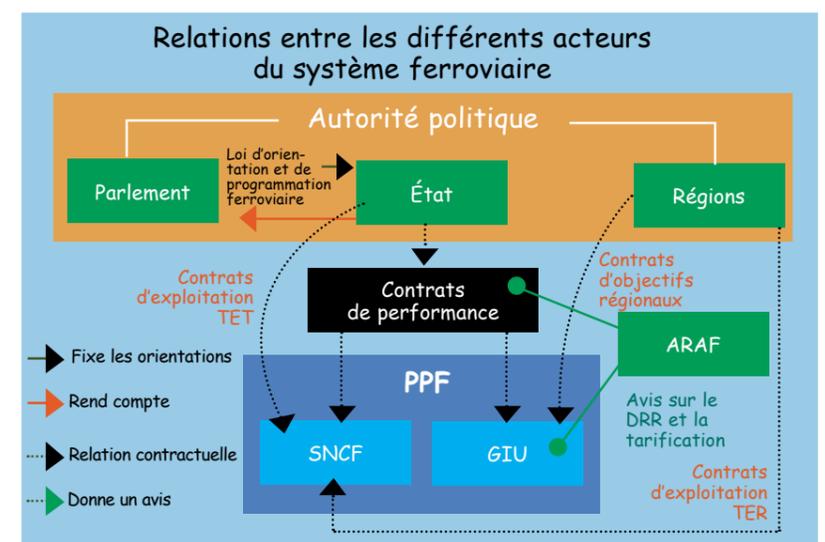
Le rôle des Régions est réaffirmé en tant qu'autorités organisatrices des TER. Cette responsabilité passe par leur capacité à déterminer la politique tarifaire (en lieu et place de la SNCF et du ministère des Transports) tout en étant propriétaires du matériel roulant qu'elles achètent. Il est proposé de doter les régions d'un

« versement transport régional et de nouvelles ressources fiscales notamment écologiques ».

Un besoin de transparence dans les relations entre les régions et les deux opérateurs que sont la SNCF et le futur Gestionnaire d'infrastructures unifié (GIU) : les régions veulent « imposer comme règle les pratiques de transparence financière » dans le cadre des contrats avec la SNCF. Un objectif qui doit être atteint « avant la fin de la présente législature » et qui permettra « d'assiner les relations entre la SNCF et les Régions ».

• Agenda

Présentation d'un projet de loi dans les prochaines semaines en vue d'un vote du Parlement avant la fin de l'année. Le Pôle public ferroviaire devait être opérationnel au 1^{er} janvier 2015.



Sources : Mobilicités, Synthèse rapport Bianco et Auxiette.

Refonte de la grille des salaires C.C. Manutention ferroviaire :

La mésentente patronale freine les négociations !

Depuis maintenant cinq ans, la chambre patronale (SAMERA) a proposé l'ouverture d'une négociation sur la refonte globale de la rémunération des salariés du nettoyage et de la manutention ferroviaire. Le projet d'accord porte sur plusieurs points. Il doit permettre de redéfinir les métiers induits par les dernières évolutions dans le secteur d'activité. Un groupe de travail paritaire a également été créé. Il a eu pour objectif d'initier deux référentiels de branche. Le premier sur les emplois repères et le second sur la création de deux certificats de qualification professionnelle (CQP). Les CQP « agent de nettoyage ferroviaire » et « chef d'équipe » permettront d'uniformiser les formations dispensées et de reconnaître un niveau d'étude à chaque salarié. Après cette longue période, la négociation arrive dans sa dernière phase avec la modification des grilles de rémunération. La chambre patronale a, dans un premier temps, proposé une grille de rémunération. Cette dernière était construite par statut – niveaux – échelons et positions.

STATUT	NIVEAUX	ÉCHELONS	POSITIONS
OUVRIER	1 (caractéristiques communes aux catégories d'emplois)	1 (10 ans)	1
		2 (20 ans)	2
		3 (30 ans)	3
	2	1 (10 ans)	4
		2 (20 ans)	5
		3 (30 ans)	6
	3	1	7
	4	1 (10 ans)	8
		2 (20 ans)	9
		3 (30 ans)	10

La proposition de la chambre patronale a été refusée par l'intégralité des organisations syndicales. Par cette organisation, les salariés ne pouvaient avoir un déroulement de carrière que de deux manières : soit tous les dix ans en prenant un échelon supplémentaire, soit en étant promu à un emploi dont les caractéristiques permettent le passage à un niveau supérieur. Pourtant il existe un véritable enjeu

et la CFDT attendait beaucoup de cette refonte de la rémunération. Les grilles de rémunération pour les ouvriers travaillant pour la SNCF et la RATP datent de 1991. Pour celles des agents administratifs et des catégories socioprofessionnelles maîtrises et cadres de 1975. Les grilles pour les ouvriers et les administratifs ne permettent qu'une augmentation maximum possible de 10 % dans une carrière complète (Différence entre le premier et le dernier coefficient de rémunération). Pour les salariés Maîtrises et Cadres le ratio n'est que de 18 %. Il n'existe pas de majoration de la rémunération après 18 ans d'ancienneté. Pour rappel, la chambre patronale n'a pas souhaité que la négociation débute par la modification des grilles. Elle craignait que les organisations syndicales soient focalisées sur les salaires et négligent les parties « métier » et « formation ». Aujourd'hui, c'est la deuxième fois que la chambre patronale reporte la réunion de négociation sur la rémunération. Les différentes entreprises n'arrivant pas à obtenir un consensus entrent elles pour faire de nouvelles propositions aux syndicats. Il faut croire que le blocage n'est pas venu de là où on l'attendait !

Aujourd'hui, la CFDT forte de sa représentativité dans la branche (23,88 % en poids relatif) entend faire aboutir cette négociation. La CFDT mettra tout en œuvre pour obtenir satisfaction sur les revendications suivantes :

- Une prise en compte de l'ancienneté pour la nouvelle grille afin de garantir un déroulement de carrière sans changer de niveau.
- Une meilleure gestion de la formation professionnelle pour permettre un déroulement de carrière aux salariés et faciliter l'accès aux Certificats de Qualification Professionnelle.
- La mise en place d'une nouvelle grille à coût constant.
- La mise en place d'un comité de suivi pour vérifier l'application de l'accord et traiter les cas particuliers.
- Le classement des salariés bénéficiant

MANUTENTION		COEF.	
OUVRIER	< 1 an	156	
	≥ 1 an et < 2 ans	157	
	≥ 2 ans et < 3 ans	158	
	≥ 3 ans et < 5 ans	159	
	≥ 5 ans et < 7 ans	160	
	≥ 7 ans et < 9 ans	161	
	≥ 9 ans et < 11 ans	162	
	≥ 11 ans et < 12 ans	163	
	≥ 12 ans et < 13 ans	164	
	≥ 13 ans et < 18 ans	165	
	≥ 18 ans	166	
	OUVRIER SPÉCIALISÉ	< 1 an	167
		≥ 1 an et < 2 ans	168
≥ 2 ans et < 3 ans		169	
≥ 3 ans et < 5 ans		170	
≥ 5 ans et < 7 ans		171	
≥ 7 ans et < 9 ans		172	
≥ 9 ans et < 11 ans		173	
≥ 11 ans et < 12 ans		174	
≥ 12 ans et < 13 ans		175	
≥ 13 ans et < 18 ans		176	
OUVRIER QUALIFIÉ	< 1 an	177	
	≥ 1 an et < 2 ans	178	
	≥ 2 ans et < 3 ans	179	
	≥ 3 ans et < 5 ans	180	
	≥ 5 ans et < 7 ans	181	
	≥ 7 ans et < 9 ans	182	
	≥ 9 ans et < 11 ans	183	
	≥ 11 ans et < 12 ans	184	
	≥ 12 ans et < 13 ans	185	
	≥ 13 ans et < 18 ans	186	
OUVRIER D'ENCADREMENT	< 1 an	187	
	≥ 1 an et < 2 ans	188	
	≥ 2 ans et < 3 ans	189	
	≥ 3 ans et < 5 ans	190	
	≥ 5 ans et < 7 ans	191	
	≥ 7 ans et < 9 ans	192	
	≥ 9 ans et < 11 ans	193	
	≥ 11 ans et < 12 ans	194	
	≥ 12 ans et < 13 ans	195	
	≥ 13 ans et < 18 ans	196	

- d'accords locaux plus favorables aux niveaux ou classes supérieures pour garantir leurs augmentations générales des salaires pour les futures négociations.
- La mise en place d'une grille qui garantit un déroulement de carrière sur toute la période de travail (et non sur 18 ans).
- La reconnaissance de la formation tuteur pour l'obtention du niveau 3.
- L'augmentation de la rémunération pour les classes les plus basses afin de garantir un salaire supérieur au SMIC.
- Un élargissement de la grille pour un vrai déroulement de carrière à l'ancienneté.

Guillaume Picaud



Suicides au travail : prévenir le mal être !

Nous faisons le choix d'informer les cheminots et pour citer notre ancien secrétaire général confédéral : « Nous devons dénoncer ces situations inacceptables. Notre tort serait de nous taire ».

En 3 mois, deux de nos collègues de la SUGE se sont suicidés. L'UFCAC-CFDT et moi-même tenons à exprimer toutes nos condoléances à leurs familles, amis et collègues.

Le 30 janvier 2013, la SUGE était en deuil, suite au décès d'un de ces collègues de Nancy qui avait mis fin à ses jours sur son lieu de travail avec son arme de service.

Il y a quelques semaines, la SUGE a encore perdu l'un des siens dans des circonstances aussi dramatiques, même si l'agent ne s'est pas donné la mort avec son arme de service sur son lieu de travail. Un agent de la DZS Ouest (site de Brest), a mis fin à ses jours le mardi 26 mars à l'âge de 51 ans. Il était marié et père de deux enfants.

Malheureusement, cet acte ultime ne

touche pas que les agents SUGE et ni même les cheminots. Chaque année, le nombre de suicides en France est évalué à 11 000. Entre 300 et 400 salariés se suicideraient en France chaque année sur leur lieu de travail. Une prise de conscience de l'existence d'une réelle souffrance au travail a aussi émergé.

La cause première du mal-être ou du suicide est d'abord rapportée à un « problème psychologique », en général lié à des problèmes familiaux. Or, les différentes enquêtes attribuent de plus en plus clairement les responsabilités de leur malaise au travail, à l'organisation du travail, à ses impératifs et ses contraintes, voire au management.

La question de la culture d'entreprise et l'attachement des salariés à celle-ci est également pointée dans les causes probables.

Mais il ne faut pas réduire à une seule cause, fût-ce le travail. Il revêt une dimension multifactorielle et donc, sa prévention également. Toutes les actions visant à améliorer les conditions de travail, de logement,

l'éducation et l'environnement sont de nature à prévenir les risques. Elles permettent d'atteindre l'objectif de santé publique qui vise à garantir à chaque citoyen une intégrité physique et psychique le plus longtemps possible par la prévention.

Aujourd'hui, la SNCF et l'intégralité de ses salariés font face à l'ouverture de la concurrence, de futures négociations pour une convention collective sont en cours, avec en perspective une refonte du système ferroviaire français. C'est pourquoi, la CFDT exige que l'Entreprise SNCF prenne d'urgence ses responsabilités dans ce domaine afin de ne pas reproduire le cas France Télécom.

Pour la CFDT, il est nécessaire d'effectuer, au-delà des actions légitimes d'accompagnement des agents après ces tragédies, de mettre en œuvre une gestion plus humaine et moins « ressources » des entreprises !

Guillaume Picaud

Conflits de génération : mieux vivre ensemble !



Si il est une problématique qui ne doit pas être ignorée à la SNCF, c'est bien la question liée aux conflits de génération. La SNCF a la richesse d'avoir dans ses effectifs plusieurs générations permettant de conserver et valoriser un esprit cheminot. Pragmatiques, adeptes du donnant-donnant, les jeunes générations abordent la vie professionnelle avec une autre approche que leurs aînés.

Dynamiques, mobiles, adaptables, ils souhaitent multiplier les expériences, développer leurs compétences et progresser vite, tout en préservant leur vie personnelle, quitte à troquer leur employeur contre un autre, au gré des opportunités. Une approche qui peut désorienter les « anciens » plus attachés aux valeurs de l'entreprise. Ces derniers ont, quant à eux, longtemps fait les frais des « mesures d'âge », dévalorisant, aux yeux de tous, leur valeur ajoutée pour l'entreprise. Ce constat est fréquent lors des traditionnels entretiens d'évaluation. N'est-il pas courant de constater des différences entre hiérarchiques qui freinent une évolution sous prétexte d'une méthode différente d'interprétation et de décision ? Si certains surinvestissent leur emploi, beaucoup lâchent alors

prise à l'approche de la retraite. Le retournement de conjoncture vers 2016 à la SNCF dû notamment au départ en retraite des baby-boomers, va remettre ces groupes hétérogènes sur le devant de la scène. À tous les niveaux, penser les relations intergénérationnelles au travail ou simplement les vivre au quotidien implique d'aller au-delà des stéréotypes que peuvent suggérer les idées de « jeunesse » ou de « vieillesse » et invite plutôt à prêter attention aux situations personnelles de chacun afin de réussir le mieux vivre ensemble. Cela ne peut que contribuer à un meilleur dialogue social auquel la CFDT est force de proposition.

Christian Guilloteau



Brèves du CCE



Logement

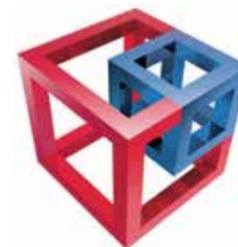
La participation de l'employeur en matière de logement (PEEC) est calculée sur la base de 0.45% de la masse salariale de l'année précédente ; ainsi en 2013, il est de 25.826 M€.

Cette somme sert à des opérations d'acquisitions, de réhabilitations ou de réservations de logements.

55,3%	Cheminots propriétaires
19,5%	Cheminots logés par l'entreprise
25,2%	Cheminots logés par eux-mêmes

Quelques points clés :

- La diminution du Patrimoine depuis 10 ans passant de 69 500 logements en 2002 à 45 833 logements en 2012 malgré un ralentissement dans les cessions de logements. Les pertes sont essentiellement sur le parc SNCF.
- Le parc ICF (Novedis et parc social) est lui en augmentation.
- Le pourcentage d'agents propriétaires est en légère baisse (-0.5%) en 2012.
- Les prêts immobiliers consentis à l'exception des prêts complémentaires sont en diminution, il en est de même pour les cautions accordées.



La CFDT rappelle que les salariés qui souhaitent acquérir leur résidence principale peuvent demander à l'entreprise de se porter caution auprès de la plupart des organismes financeurs.

L'emploi en 2012

Quelques chiffres clés :

- L'EPIC SNCF accuse une perte de 1204 emplois pour l'année 2012.
- 23 ruptures conventionnelles
- 29 départs volontaires signés.
- 344 licenciements
- 71 contractuels auraient été licenciés pour motif économique.
- 560 alternants ont bénéficié d'une insertion pour 3000 sorties estimées soit seulement 18%.
- Le Nombre de CDD explose en particulier dans l'activité commerciale Voyageurs. (+ ??)



La CFDT relève que la SNCF dispose d'une marge de manœuvre sur l'emploi, qui va très largement au-delà des départs en retraite et des décès et s'en inquiète. La politique de recrutements est un échec compte tenu du nombre de démissions et de licenciements.

La CFDT reste très préoccupée par la politique R.H menée par la direction en 2012 et attend une vraie politique en matière de gestion prévisionnelle.

FRET : Droit d'alerte économique

Le 21 mai 2013, les élus du CCE réunis en séance extraordinaire, ont décidé dans le cadre d'une procédure de droit d'alerte économique, de saisir le Conseil d'Administration de la SNCF sur la situation préoccupante du FRET. 20 recommandations pour sortir FRET SNCF de l'impasse ont ainsi été rédigées et seront présentées au CA de fin juin.



Linda Chikhi



Trains d'Équilibre du Territoire (TET), un enjeu de service public...

La convention avec l'État signée en 2010, pour le financement des TET, arrive à son terme à la fin 2013. Ces trains, dont le nom commercial est Intercités, constituent un maillage indispensable à l'aménagement du territoire avec 330 villes sont desservies, dans 21 régions transportant 100 000 voyageurs, pour un Chiffre d'Affaire de 1,15 Milliards d'euros par an, avec une contribution de l'AO (État) de 325 M€.

La contribution de l'État se décompose en 3 parties :

- La Taxe d'aménagement du territoire (TAT), financée par les autoroutes : 35 M€
- La Contribution Solidarité Territoriale (CST) financée par les TGV : 90 M€
- La Taxe sur le résultat net des Entreprises ferroviaires (TREF), versée à ce jour, par la seule SNCF : 200 M€

En clair, la SNCF autofinance, par le biais de taxes reversées à l'État, près de 90% de cette contribution ! Pour la poursuite de cette offre de service public par nature, deux problèmes majeurs se posent :

1) LE FINANCEMENT DE LA CONVENTION :

Suite à l'augmentation des péages, il va manquer 86 M€ pour financer la convention en 2014. En tant qu'Autorité Organisatrice, l'État doit prendre ses responsabilités. Soit il continue à financer cette activité en prenant en compte cette hausse, soit il conserve la même contribution, et dans ce cas, l'offre de desserte sera réduite, soit il transfère cette charge aux régions, qui n'ont plus de recettes fiscales propres, et sont déjà étranglées financièrement.

Pour la CFDT, il est clair que c'est la 1ère solution qui doit être privilégiée, en cohérence avec le Grenelle de l'Environnement, dans un souci de désenclaver les territoires, avec des conditions économiques et d'émission de CO2 durables. Le rapport Bianco va d'ailleurs dans ce sens en proposant sur ce « une nouvelle offre de transport, s'articulant autour de trains circulant à 200 km/h, utilisant... les voies existantes et offrant un niveau de service de très bonne qualité ».

2) LE REMPLACEMENT DU MATÉRIEL VIEILLISSANT :

Le matériel assurant ces trains est à bout de souffle. Pour conserver une offre identique, il faut prévoir un investissement minimal de 700M€. Pour assurer les trains de nuits (Lunéa), il est envisagé de récupérer les engins BB75000 excédentaires au Fret...

MAIS POUR LE RESTE ?

À ce jour, l'Agence de Financement des transports de France (AFTF), s'est engagée sur une contribution de 400 M€, qui doit être approuvée par l'État, mais pour les sommes manquantes, qui va payer ? En réduisant le nombre de fréquence des dessertes, et en se basant sur du matériel Régional amélioré, la Direction table sur un budget revu à la baisse de 484 M€.

Cette solution est inacceptable, et s'affiche en totale contradiction avec les préconisations du rapport Bianco.

Pascal Lanzillotti.

Retrouvez tous les tracts sur le site internet : www.cfdtcheminots.org



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



cfdt cheminots

REFORME DU SYSTEME FERROVIAIRE

MENU PRINCIPAL
ACCUEIL
LIENS CFDT
NEWS
COMMUNIQUE DE PRESSE

CHÈQUES VACANCES
Chèques Vacances

VIOLENCE AU TRAVAIL
Harcelement

DISPOSITIONS FIN CARRIERE
CPA
CET

EGALITÉ PROFESSIONNELLE
Mixité
Manifestations
Discriminations



INVITATION

La CFDT, en partenariat avec le cabinet SYNDEX, vous invite à une journée de débat sur la REFORME DU SYSTEME FERROVIAIRE

Le 18 juin 2013 de 10h00 à 17h00, au « 66 PELLEPORT », 66 rue Pelleport, Paris 20e

Intervenants sollicités :
Ministère des Transports ;
Conseiller Développement Durable

et Territoires à la Présidence de la République ; Roland RIES, Président du GART ; Jacques AUXIETTE et Jean-Louis BIANCO, Auteurs des rapports ferroviaires ; Guillaume PEPY, Président de SNCF ; Jacques RAPPOPORT, Président de RFF ; Assemblée des Régions de France ; Assemblée des Départements de France ; Mairie de Paris ; Union des Transports Publics Ferroviaires (UTP), Union des Ports Français (UPF), FNE, Association d'usagers. Des tables rondes permettront le débat avec la salle.

Nous vous invitons à venir nombreux et à préparer cette journée-débat

Une restauration est prévue sur place.

CFDT TRANSPORTS ENVIRONNEMENT. 47-49 Avenue Simon Bolivar, 75950 Paris Cedex 19 - France

IDENTIFICATION

Identifiant
Mot de passe

Se souvenir de moi

CONNEXION

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

Recherche

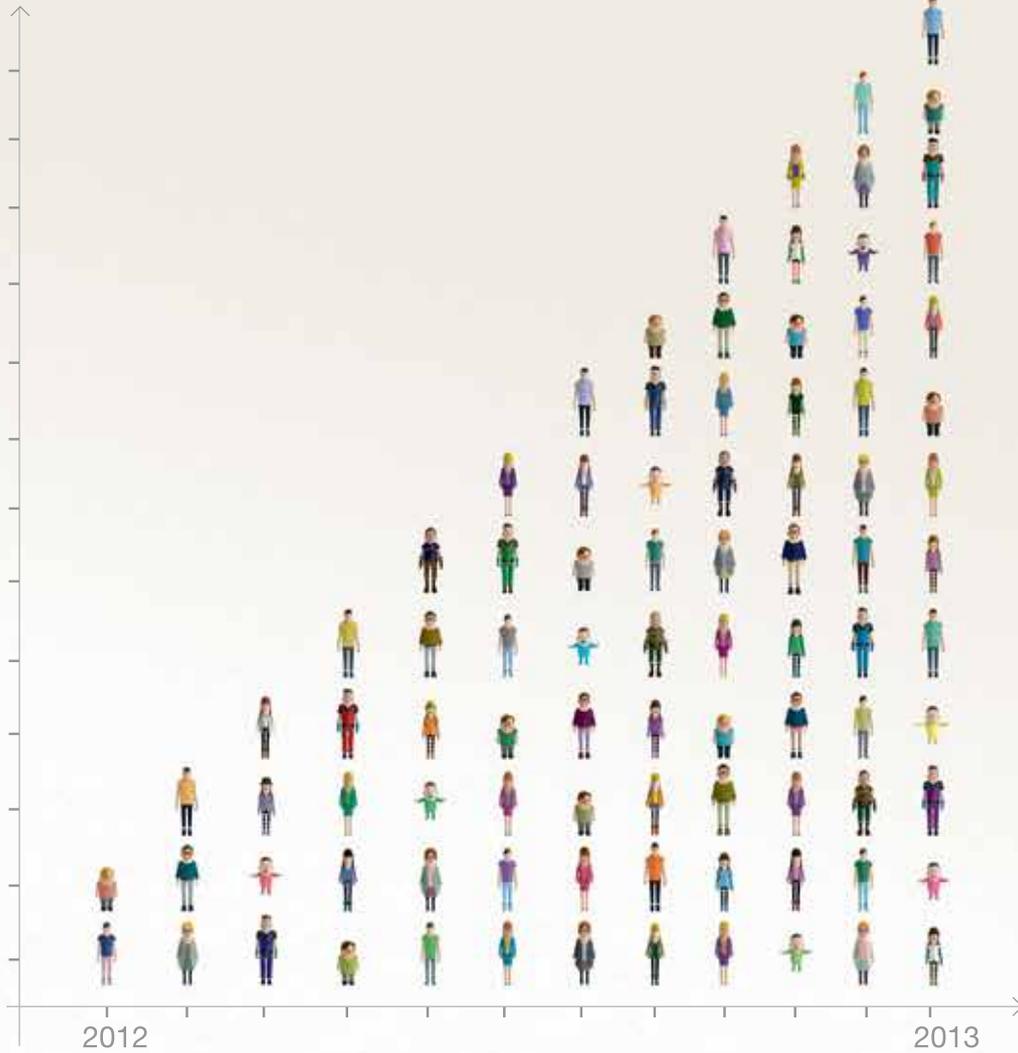
RECHERCHE

PUBLICATION CFDT

Publication CFDT



Nombre d'adhérents



150 nouveaux adhérents GMF chaque jour, qu'attendez-vous pour les rejoindre ?

Sur le terrain de la compétition, la GMF est fière de ses performances et affiche ses résultats : des adhérents toujours plus nombreux et satisfaits. Pas de formule magique, juste une éthique : être pour chacun de nos clients, toujours plus performant et innovant afin de garantir à tous une solution sur mesure. Cet engagement, vous pouvez le vérifier en comparant votre assurance, vos produits d'épargne ou de prévoyance lors d'un bilan conseil personnalisé avec l'un de nos conseillers. Une rencontre où nous prendrons d'abord le temps de vous écouter. C'est ça une bonne assurance.

Renseignez-vous au **0 970 809 809** (numéro non surtaxé)
ou sur **www.gmf.fr**



Assurément Humain