

Le Cheminot de France

Nouvelle édition

N° 36 - Octobre / Décembre 2013 (1,60 €)

Journal de l'Union Fédérale des Cheminots et Activités Complémentaires



Joyeuses
★ Fêtes

L'UFCAC-CFDT vous souhaite de très bonnes fêtes de fin d'année et ses meilleurs vœux pour l'année 2014 !

Autoroutes ferroviaires :
une chance pour le fret
ferroviaire ?



La CFDT Cheminots
en Hongrie

Cfdt:

FGTE
CHEMINOTS

Sommaire

• Edito

- Buzz sur l'amélioration des conditions sociales des Cheminots Contractuels !
- Autoroutes ferroviaires : une chance pour le fret ferroviaire ?
- EXCELLENCE 2020 : Quels plans stratégiques pour le groupe SNCF ?
- Lorient : visite surprise de Laurent Berger venu soutenir les troupes CFDT en campagne !
- Journée évènement pour la CFDT à l'occasion du lancement de la campagne électorale en vue des élections CE/DP du 20 mars 2014.
- Intervention de Laurent Berger, lors de la journée de lancement de campagne des élections professionnelles à la SNCF, le 18 novembre 2013
- Zoom sur les emplois d'avenir
- SNCF lance un audit sur les cantines
- Les cheminots hongrois mobilisés !
- Conférence internationale sur le fret ferroviaire : Le Fret ferroviaire en alerte !
- Compte rendu de l'AG de Bordeaux du 3 octobre 2013
- Le nouveau site internet de la CFDT cheminots est en ligne

P 2

P 3

P 4-5

P 6

P 7

P 8-9

P 10

P 11

P 12

P 13

P 14

P 15



Nous voici repartis en campagne électorale dans un contexte très particulier. Tout d'abord un projet de réforme du ferroviaire avec la création d'un groupe public ferroviaire, la négociation d'une convention collective pour la future branche ferroviaire, le tout sur fond de 4^{ème} paquet ferroviaire (libéralisation du transport de voyageurs, évolutions de l'agence européenne ferroviaire, interopérabilité...) et de crise économique.

Le populisme et les expressions démagogiques qui l'accompagnent s'affirment partout et plus fortement. Certains citoyens déçus du Hollandisme et du Sarkozysme entendent trouver échos à leurs inquiétudes dans les discours primaires des extrêmes. La CFDT, par un positionnement constant, ne cède pas et ne cédera jamais aux discours faciles et réducteurs. Dans ces dossiers comme dans tous les autres, notre rôle est d'informer, de dénoncer, de préserver, de revendiquer, mais aussi d'obtenir des droits nouveaux. Il en est ainsi de nos choix et de nos actes.

Le bureau National a choisi de tenir bon ce cap, y compris dans cette période difficile pour les cheminots, mais aussi certainement pour leur entourage. En effet, les plans sociaux et une paupérisation croissante touchent nombre de salariés qui sont les victimes d'une mondialisation toujours plus prégnante et agressive.

Dans ces conditions, devrions-nous hurler avec les loups ou continuer de démontrer qu'il y a encore de la place pour améliorer les conditions des salariés ? Nous avons fait le choix du combat social par la revendication et la négociation, et nous avons commencé à montrer les preuves concrètes de cet engagement.

Ainsi l'accord prévoyance et mutuelle santé en faveur des contractuels de la SNCF, issu de l'accord national interprofessionnel (ANI) du mois de janvier) tant décrié par certains, a été soutenu et signé par la CFDT. Il permet aux cheminots contractuels de la SNCF de bénéficier d'une couverture collective en matière de santé, avec une participation de 60% de la SNCF sur la cotisation de base. Nous continuons à travailler pour que ce droit obtenu dès l'origine par la CFDT, soit ouvert à tous les cheminots du Cadre Permanent.

Concernant la réforme du ferroviaire, La CFDT cheminots est devant la responsabilité historique de construire cette réforme dans le cadre de l'unité sociale du groupe public ferroviaire en son sein, mais aussi dans le cadre d'une convention collective de haut niveau pour l'ensemble des cheminots de la nouvelle branche ferroviaire dont les contours sont encore à dessiner. L'écart social enregistré chez les salariés du FRET entre les Entreprises Ferroviaires Privées et l'opérateur historique démontre que le statu quo actuel serait catastrophique en cas d'ouverture à la concurrence dans le domaine voyageur mais aussi à l'Infra.

Notre Syndicalisme CFDT est à l'épreuve, nos militants, nos adhérents doivent se mobiliser pour que notre niveau de représentativité dans le ferroviaire approche celui obtenu dans l'interprofessionnel. Ne laissons pas les cheminots en proie aux nouveaux usurpateurs syndicaux de tout bord.

Le Secrétaire Général

Didier AUBERT

Buzz sur l'amélioration des conditions sociales des Cheminots Contractuels !

Le 8 Novembre 2013, la CFDT a signé les accords sur le maintien de salaire, la prévoyance et la santé des Cheminots Contractuels, suivie par les autres Fédérations cheminotes représentatives et cela après des mois de négociations où la CFDT s'est sentie parfois bien seule.

N'en déplaise aux détracteurs : ce droit nouveau est issu de la négociation sur l'accord sécurisation de l'emploi, que la CFDT a signé !

Pour les salariés les plus précaires, souvent Contractuels, c'est l'accès garanti à une complémentaire santé. La CFDT a assumé son rôle d'organisation syndicale responsable pour que l'égalité face aux soins soit une réalité. Et elle exige maintenant l'ouverture de négociations immédiates pour étendre ce droit aux cheminots au CP, avec des dispositions pour les ayant-droits.

La CFDT constate que l'appel d'offre, remporté par Humanis, intègre déjà cette extension aux 70 000 salariés des 1 000 filiales du Groupe SNCF.

En parallèle, les Directions SNCF et RFF ont demandé l'ouverture de Groupes de Travail sur le rapprochement des Contractuels SNCF et les salariés RFF de droit privé.

Trois accords ont été proposés à la signature :

ACCORD RELATIF AU MAINTIEN DE SALAIRE

Il s'agit d'un dispositif permettant au Cheminot Contractuel ayant au moins 30 jours d'ancienneté de bénéficier d'un maintien de salaire en cas de maladie, d'accident, de congé maternité, pathologique, de paternité, d'accueil d'enfant, d'adoption ou suite au décès de la conjointe lors d'un accouchement. Cette prestation est versée aujourd'hui dès le 1^{er} jour (donc sans jour de carence, alors qu'il y a encore quelques mois, le Contractuel avait trois jours de carence...) dans le cas d'un accident de travail, maladie professionnelle, de congé maternité, pathologique, de paternité, d'accueil d'enfant, d'adoption ou suite au décès de la conjointe à

l'occasion de son accouchement. Dans les autres cas, 1 jour de carence subsiste.

Cette prestation peut être versée jusqu'au 180^{ème} jour d'arrêt de travail, le régime de Prévoyance prenant le relais au 181^{ème} jour au sens de l'incapacité.

Contrairement au précédent dispositif, l'ancienneté a été ramenée de 45 à 30 jours.

À noter que ce dispositif sera financé à 100 % par la SNCF au 01/01/2014, donc sans aucune cotisation pour le Contractuel.



ACCORD SUR LA PRÉVOYANCE

Ce dispositif permet de verser des prestations aux Cheminots Contractuels pour les risques suivants : incapacité, invalidité et décès.

Ces prestations ont été améliorées au fil du temps notamment sur l'ancienneté et le niveau des indemnités, la disparition de la condition d'ancienneté pour les risques d'invalidité et de décès. Ces dispositions sont financées à 60% par l'employeur et à 40% par le Contractuel.

ACCORD RELATIF AUX FRAIS DE SANTÉ (MUTUELLE)

Cet accord met en place des prestations visant à rembourser des frais de santé en complément des remboursements du régime Général.

Ce dispositif instaure une «mutuelle d'entreprise» obligatoire pour l'ensemble des cheminots contractuels. Le niveau des prestations est important et permet une meilleure prise en charge des frais de santé avec aussi des prestations relatives à

des domaines tels que : l'ostéopathie, l'acupuncture, la psychologie...

Ces dispositions sont financées à 60% par l'employeur et à 40% par le Contractuel.

L'option (à la charge totale du Contractuel, sur la base de ce dont bénéficiaient les Cadres Supérieurs (CS), les Cadres Dirigeants (CD) et les Médecins) avec par exemple, un taux de remboursement de 600% pour une visite chez un généraliste... bien au-dessus de ce qui est constaté ailleurs...

Cette mutuelle obligatoire prend fin au départ à la retraite de l'agent et des discussions doivent avoir lieu dans le 1^{er} semestre 2014 à partir de la connaissance réelle de la population active couverte pour proposer une continuité de la couverture santé à des conditions qui restent à définir.

Pour la CFDT, les dispositions contenues dans les trois accords constitueront au 1^{er} Janvier 2014 une amélioration incontestable des conditions sociales des Contractuels.

Nous ne nous attarderons pas sur les mensonges, faux-semblants, demi-vérités... qui sont propagés par les «contre-tout ! »

Nous leur donnons juste rendez-vous à la fin 2014 pour un faire un premier bilan, lors des commissions nationales de suivi de ces accords.

Cette complémentaire santé permet de couvrir une famille entière et cela quelque soit le nombre d'enfants, sans supplément, et en fonction des conditions de ressources.

Et bien entendu, il y a possibilité de suivre ses remboursements en ligne, le tiers-payant, des services en conseils et accompagnement, un service d'assistance en cas d'immobilisation...

La CFDT a été déterminante dans ces négociations, qu'elle a menées entièrement en étroite collaboration avec des cheminots contractuels, l'un d'eux étant même cosignataire de ces trois accords.

Eric Chollet

- 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 décembre 2013.

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

Autoroutes ferroviaires : une chance pour le fret ferroviaire ?

Les premiers services d'autoroutes ferroviaires ont été conçus en Europe, dans les années 1970, surtout concentrés dans le massif alpin.

Le principe est de faire prendre le train à des semi-remorques, soit entiers, c'est-à-dire avec leur tracteur, soit remorque seule.

Les camions sont chargés ou déchargés sur les trains dans des terminaux spécialement conçus et équipés pour cela. Ce système nécessite également des wagons spéciaux, (Wagons LOHR) dont la partie qui supporte le camion pivote pour permettre le chargement depuis le quai. Il est ainsi possible de charger simultanément plusieurs remorques sur le train.

Ces wagons ont une plate-forme de chargement surbaissée pour permettre le passage au gabarit sur lignes classiques, mais l'exploitation nécessite tout de même parfois des adaptations de dégagement des gabarits hauts (tunnels et ponts routiers), et bas (quais, marchepieds...).

Les autoroutes ferroviaires se positionnent donc comme une alternative crédible à la route. Elles permettent un report modal facile d'accès, performant, générant une réduction importante de l'empreinte carbone, et dont le coût doit rester attractif pour les transporteurs routiers.

2 ITINÉRAIRES SONT DÉJÀ OPÉRATIONNELS EN FRANCE :

- Autoroute ferroviaire Alpine entre Bourgneuf- Aiton (Chambéry) et Orbassano (Turin). Sur un parcours de 175 km (3 heures), 5 allers retours quotidiens, ont permis de transporter 26 000 semi-remorques en 2012, générant ainsi une économie de 4 500 tonnes de CO2.
- Autoroute ferroviaire Perpignan –

Luxembourg, plus longue d'Europe avec ses 1 045 km, elle permet d'acheminer les remorques en 15h contre 18 pour la route. En 2012, 50.000 remorques ont été transportées pour une économie de 50 000 tonnes de CO2. Les trains sont passés d'une longueur de 750 à 850 m début 2012. Les autoroutes ferroviaires favorisent donc l'augmentation de la longueur des trains de fret.

UN PROJET À COURT TERME : L'AUTOROUTE FERROVIAIRE ATLANTIQUE

Le développement des échanges entre la péninsule ibérique et le Nord de l'Europe conduira forcément à un accroissement des transports de marchandises le long de la façade atlantique.

Un réseau d'autoroute ferroviaire à haute fréquence et de transport combiné doit être développé pour offrir une alternative performante aux transports routiers de longue distance.

Le gouvernement a confirmé son intérêt pour ce service ferroviaire par la voix de son premier Ministre le 9 juillet 2013.

Cette autoroute pourra être prolongée vers l'Espagne, quand ce pays aura réalisé les investissements nécessaires en termes d'infrastructure.

L'AUTOROUTE FERROVIAIRE ATLANTIQUE AURA LES CARACTÉRISTIQUES SUIVANTES :

- 2 terminaux à construire, à Dourges (Pas de Calais) et Tarnos (Landes) distants de 1 050 km, et reliés au réseau ferré national,
- 278 wagons Lohr à l'horizon 2020,
- Concession de 17 ans, dont 2 ans

d'études,

- Mise en service fin 2015/début 2016 avec 2 allers- retours quotidiens en trains de 750 m, pour arriver à une montée en puissance aboutissant à 4 AR quotidiens avec trains de 1050 m fin 2021, permettant de transporter 240 remorques par jour et par sens,
- Sur les 15 ans d'exploitation, plus de 1,2 Millions de tonnes de CO2 seront économisés.

ENJEUX ÉCONOMIQUES :

Le montant de l'investissement de ce projet est évalué à 288 M€ pour les travaux de construction et de mise au gabarit, et de 107 M€ pour le matériel ferroviaire. Ce financement est porté par l'État, les régions Aquitaine, Centre, IdF, Nord Pas de Calais, Poitou Charentes, RFF, et la SNCF.

L'autoroute ferroviaire est un modèle économique qui a démontré sa pertinence sur l'itinéraire Perpignan – Luxembourg, où l'équilibre a été atteint au bout de 5 ans.

Cette réalisation se traduit également par la création de 150 emplois durables.

Cependant, le succès économique de l'opération est intimement lié à :

- La possibilité de mettre en place des trains longs de 1050 m d'ici 2021,
- La qualité de la production, et particulièrement des sillons, pour permettre un taux de remplissage de 80 %,
- La possibilité d'emprunter l'itinéraire d'Angoulême, entièrement électrifié, à l'inverse de l'itinéraire de Niort, qui sera emprunté au début de l'exploitation, et qui oblige à changer deux fois la traction.

Ce projet contribue à l'intérêt général en permettant de délester



le réseau routier et autoroutier, même si les charges transportées ne représentent qu'environ 7% du trafic de poids lourds sur cet axe, soit environ 3 semaines de circulation par an !

Pour la CFDT, la simple volonté d'affichage politique est flagrante dans ce dossier. À l'heure où le gouvernement recule sur l'écotaxe et refuse d'honorer son engagement de 135 M€ de compensation pour

le fret ferroviaire, on cherche toujours où est la cohérence pour dans le domaine du transport de marchandises dans notre pays.

Et pourtant, Il est primordial qu'un tel système s'inscrive dans une politique générale du transport du fret, en y incluant la réflexion sur le transport combiné, et les éventuelles incitations législatives pour que les camions prennent le train.

Les autoroutes ferroviaires sont une réelle chance pour

le fret ferroviaire, à condition de mettre en œuvre une vraie politique gouvernementale, voire européenne, privilégiant les modes de transports non polluants, et moins accidentogènes.

Les derniers revirements du gouvernement en la matière nous font craindre que nous soyons encore très loin du compte.

Pascal Lanzillotti

EXCELLENCE 2020 :

Quels plans stratégiques pour le groupe SNCF ?

Le plan stratégique Excellence 2020 a été présenté aux différentes instances représentatives du personnel de la SNCF et de son Groupe.

Il s'agit en fait du projet industriel par activité pour les 6 prochaines années, sur fond de volet social axé sur le développement des compétences. La période est charnière pour le système ferroviaire français, et les cheminots ont le sentiment de perte de sens. Pour la CFDT, la volonté de donner un cap aux salariés à travers un projet ambitieux, dans un contexte économique difficile, n'est pas dénuée de sens.

Pour autant, nous ne sommes pas dupes sur le véritable enjeu d'Excellence 2020, qui a pour principal objectif de rassurer l'État actionnaire quant à la capacité de la SNCF à maîtriser ses coûts dans un contexte particulier de réforme du système ferroviaire, et d'une crise de confiance sécuritaire sur l'état du réseau.

EXCELLENCE 2020, CE SONT DES OBJECTIFS ÉCONOMIQUES ET FINANCIERS TRÈS AMBITIEUX POUR LE GROUPE :

- Autofinancement des investissements industriels,
- Croissance du Chiffre d'Affaire de 3% par an en moyenne,
- Taux de Marge Opérationnelle qui progresse de 2 points pour dépasser 10%,
- Réduction de la dette de plus de 2 Milliards d'€,
- Maintien du niveau des investissements à hauteur de 2 Milliards d'€ annuels.

Dans le contexte de marasme économique actuel, la question du désendettement du système ferroviaire s'impose sombrement. Cette exigence fait craindre une période de disette pour tous les cheminots en matière d'augmentation salariale.

POUR ATTEINDRE LES OBJECTIFS AFFICHÉS DU PLAN, L'ENTREPRISE SOUHAITE METTRE EN PLACE PLUSIEURS MESURES :

- Construire et déployer un outil de mesure systématique de la satisfaction client,
- Améliorer la qualité de nos services et notre efficacité collective, notamment en développant des projets comme OUIGO, et en poursuivant le plan d'économies de 700 Millions d'€,
- Responsabiliser et coopérer (responsabilisation pleine et entière des branches, tout en renforçant la coopération et la solidarité ...),
- Renouer avec une culture de l'innovation (en triplant nos efforts d'ici 2020).

Les branches devront coopérer tout en ayant des obligations de résultat individuelles très élevées. Pour la CFDT, l'équation va être difficile à résoudre... La recherche de l'innovation est une valeur sûre

LES 3 PRIORITÉS ANNONCÉES PAR L'ENTREPRISE :

- Transports du quotidien (Grand Paris, plan haut débit en zone dense, nouvelle génération de contrats intermodaux avec les



AOT). La CFDT se félicite de cette annonce : au vu de l'état critique de la situation actuelle, il y avait urgence...

- Développement à l'international pour atteindre 1/3 du Chiffre d'Affaire en 2020 (en s'appuyant sur le développement de Keolis, de Geodis, de VSC, et de la Grande Vitesse sur le Nord Est Européen)
- Développer les voyages personnalisés et connectés pour chacun de nos clients (passer du gare à gare au porte à porte).

Bien que ce plan affirme haut et fort que le développement humain est au cœur du projet, le volet social reste entièrement à construire. La CFDT a d'ores et déjà fait des propositions en termes de formations, de sécurisation des parcours, de GPEC, de management et de politique sociale au niveau du groupe. Un de nos regrets est que ce plan ne soit pas davantage le reflet de la volonté d'une unité sociale de haut niveau au sein du Groupe Public Ferroviaire, sur des prévisions de croissance économique externe du modèle ferroviaire français.

L'autre principale inquiétude concerne la branche SNCF GEODIS, et en particulier le fret ferroviaire qui, a force d'être dépecé de ses principaux moyens de production, risque de ne pas être en capacité de faire face à une éventuelle reprise des trafics.

Linda Chikhi

Lorient : visite surprise de Laurent Berger venu soutenir les troupes CFDT en campagne !

C'est une bonne surprise à laquelle ont eu droit le samedi 23 novembre 2013, les militants CFDT de la gare de Lorient, lorsqu'ils ont vu arriver dans leur établissement Laurent Berger, le secrétaire général de la CFDT.

Venu en marge d'une manifestation où la CFDT était présente, il a pris le temps d'échanger avec les salariés présents sur leur lieu de travail, notamment avec le secrétaire du CHSCT CFDT, Nathalie Gautier travaillant au guichet. Il faut dire que lors de la journée du lancement de campagne, Laurent Berger avait indiqué sa disponibilité pour venir soutenir ponctuellement les militants cheminots de la CFDT, c'est donc chose faite, pour le plaisir de tous !

Patrick Nestor...



Journée événement pour la CFDT à l'occasion du lancement de la campagne électorale en vue des élections CE/DP du 20 mars 2014



Plus de 250 militants s'étaient donné rendez-vous pour cette occasion, venus de toute la France pour soutenir leur syndicat.

Parmi les invités, on a pu entendre à la tribune Didier Aubert, Secrétaire Général de la CFDT Cheminots, le Secrétaire Général de la CFDT, Laurent Berger, venu soutenir les troupes, mais aussi Patrick Le Rolland, militant CFDT et auteur du livre très remarqué « 130 lettres à la SNCF » venu remettre le prix du 100^e « liker » à François Mahieu, gagnant du concours Facebook CFDT Cheminots.



Il faut dire que la surprise était de taille, puisque François Mahieu s'est vu remettre le Livre dédicacé de Patrick Le Rolland ainsi qu'une tablette numérique, pour ne plus rien rater de l'actualité de la CFDT Cheminots.

Les militants présents ont eu l'occasion d'échanger sur les sujets d'actualité comme l'enjeu de la réforme ferroviaire et le positionnement de la CFDT sur ce sujet d'importance. Ont notamment été pointés le risque du statut quo et l'absence de consensus, qui porteraient « le germe » d'un

démantèlement programmé du modèle ferroviaire français, imposé par la transcription en droit français de la directive européenne.

Il faut reconnaître que la concurrence est aujourd'hui une réalité, que ce soit au fret ou à l'infrastructure, et cela depuis quelques années. La CFDT n'a de cesse d'en combattre les effets néfastes, tel le dumping social et la concurrence sauvage, où les salariés sont toujours la variable d'ajustement et donc les grands perdants. Comme l'ont souligné de nombreux participants, l'enjeu est donc d'obtenir un cadre social pour le modèle ferroviaire français par une convention collective de haut niveau.

La CFDT a déjà intégré dans ses réflexions ce nouveau modèle, et s'est mise au travail pour valoriser des convergences, en témoigne la présence de Sébastien Mariani, délégué syndical CFDT à RFF (la CFDT est majoritaire à RFF à plus de 52%) présent lors de cette journée. A titre d'information, les chèques vacances et déjeuners sont une réalité à RFF, preuve s'il en est que

lorsque la CFDT est majoritaire, elle obtient des avancées concrètes pour tous les salariés.

Didier Aubert, Secrétaire Général de la CFDT Cheminots, et tous ceux qui se

sont succédés à l'auditorium, ont délivré un message de conquête à destination des militants, une CFDT ambitieuse au service de tous les cheminots.

Fort de son succès, grâce à la signature des accords contractuels

et prévoyance pour les contractuels, la CFDT n'entend pas s'arrêter là et compte bien dynamiser cette campagne par ses propositions novatrices.

Jugez-en par vous-mêmes : une mutuelle et prévoyance pour tous, des chèques déjeuners et chèques vacances sont les propositions emblématiques d'une CFDT résolument offensive.

Mais ce n'est pas tout. La CFDT souhaite également ouvrir le débat sur les activités sociales et culturelles dans tous les CER, en organisant les états généraux des CE, pour rendre la parole aux salariés afin de leur proposer des activités sociales qui leur ressemblent. (Frais de gardes d'enfants, voyages, chèques loisirs,...)

Ali Benhadjba



La campagne ne fait que commencer, Passez et faites passer à l'orange !

Intervention de Laurent Berger, lors de la journée de lancement de campagne des élections professionnelles à la SNCF, le 18 novembre 2014



« Les élections SNCF représentent un enjeu pour toute la CFDT ! »

C'est un Secrétaire Général conquérant qui est venu soutenir les troupes cheminotes lors de cette journée de lancement de campagne. Dressant un tableau sans concession de la situation économique et sociale difficile que traverse notre pays, Laurent Berger a indiqué tout l'intérêt que portait la CFDT aux élections professionnelles à la SNCF : « Un bon résultat aux élections professionnelles de la SNCF rejaillira sur toute la CFDT » a-t-il précisé devant un auditoire conquis.

UNE CFDT FIDÈLE À SES VALEURS ET CONQUÉRANTE !

Laurent Berger a tenu à rappeler la priorité pour l'emploi, par la mise en œuvre des mesures issues de l'accord sécurisation de l'emploi, sans oublier la préoccupation sur

le pouvoir d'achat, en particulier pour les ménages les plus modestes. L'actualité de la CFDT, c'est aussi un agenda social important avec entre autres : la négociation sur la formation professionnelle, l'assurance chômage, la concertation sur le financement de la protection sociale, et l'état des lieux sur la modernisation du dialogue social. « Sur tous ces dossiers, la CFDT a des propositions et veut obtenir des avancées pour les salariés » a indiqué Laurent Berger.

« LA SNCF, ET PLUS LARGEMENT LE FERROVIAIRE, ONT BESOIN DU SYNDICALISME DE LA CFDT ! »

Sur la réforme du ferroviaire, la position ambitieuse de la CFDT cheminots a été saluée par le Secrétaire Général : « votre secteur est confronté à des enjeux vitaux et je veux saluer ici la position des

cheminots CFDT qui font le choix de peser sur une réforme nécessaire, plutôt que de revendiquer un statut quo dangereux ! » ajoutant ceci : « À la CFDT, nous sommes convaincus qu'il faut un service public ferroviaire de qualité et accessible à tous. Et que cela passe par un pacte social de haut niveau ! ». Pour Laurent Berger « La SNCF, et plus largement le ferroviaire, ont besoin du syndicalisme de la CFDT ! »

« IL EST URGENT DE REDONNER ESPOIR PAR DES RÉSULTATS CONCRETS ! »

Laurent Berger a souligné l'importance des avancées sociales attendues par les salariés « Il est urgent de redonner l'espoir par des résultats concrets ! ». Il a tenu à saluer l'importance de l'accord prévoyance et mutuelle santé en faveur des contractuels SNCF, négocié et signé par la CFDT, et qui est « dans la droite ligne de l'accord du 11 Janvier 2013 ». Du concret, justement, les propositions de la CFDT Cheminots n'en manquent pas au vu des nouveaux droits que la CFDT souhaite conquérir pour tous les cheminots : mise en place de chèques déjeuners, de chèques vacances, d'une complémentaire santé à la SNCF pour tous les cheminots, des états généraux des C.E sont, entre autres, les propositions légitimes pour une entreprise de la dimension de la SNCF. C'est aussi tout le sens de notre campagne, des résultats concrets visibles et quantifiables pour tous les salariés, auquel Laurent Berger s'associe en ajoutant « Je vous apporte tout mon soutien dans cette démarche » et de conclure « je vous souhaite une très bonne campagne et bien sûr, de très bons résultats ! »

Eric de Chateaufort

Zoom sur les emplois d'avenir

Les emplois d'avenir sont issus d'une mesure gouvernementale qui a fait l'objet d'un engagement signé avec la SNCF en 2012, pour le recrutement d'au moins 500 emplois pour la période 2013/2014.

Après l'arrivée de 500 emplois d'avenir en 2013, SNCF annonce une nouvelle vague de recrutement de 250 jeunes pour 2014.

Ce dispositif est réservé à l'insertion de jeunes de moins de 25 ans (30 ans pour ceux en situation de handicap) sans qualification, en difficulté et issus de zones urbaines dites défavorisées. Les contrats sont conclus pour une durée de 18 mois renouvelables. Ils passent exclusivement par les missions locales ou Cap emploi, puis par le biais de conventions individuelles signées avec le salarié et l'établissement

concerné. Un suivi par un référent de l'organisme prescripteur devrait être assuré pendant la durée de la mission. À l'issue du ou des contrats, aucune promesse d'embauche n'est toutefois garantie.

Les salariés sont utilisés pour des postes qui ne relèvent pas des cadres d'organisation existants. Ils sont

placés sur le grade « AGCEAV » créé pour l'occasion.

La nature du contrat fait qu'il ne relève pas du droit commun. Il s'agit d'un contrat aidé qui prive le salarié de nombreux droits en particulier sur le plan financier. L'accès aux Facilités de circulation est accordé pour tout contrat supérieur à 3 mois.

La CFDT défend le droit à l'emploi et à la formation pour tous et soutient l'embauche de centaines de jeunes. Néanmoins, la SNCF dans son Statut, prévoit le recrutement de jeunes sans diplômes à la qualification A. Cette possibilité est malheureusement effacée au bénéfice des emplois d'avenir. La CFDT revendique que ces emplois bénéficient des mêmes droits que ceux accordés à l'ensemble des cheminots, sans aucune discrimination et exige que des passerelles d'embauche au Statut soient proposées à celles et ceux qui en feraient la demande.

SNCF lance un audit sur les cantines

À la demande des Secrétaires de CE, l'entreprise a accepté de financer un audit national sur 95 des 107 cantines réparties sur les 27 CE SNCF (9 cantines ne sont plus exploitées à ce jour). La région

Bretagne, qui a déjà bénéficié d'un audit pour ses 3 restaurants d'entreprise en 2012, ne rentrera pas dans le projet. À la veille d'une grande réforme du système ferroviaire, cet audit prépare

l'accompagnement de l'évolution de notre entreprise. Ironie du sort, alors que l'Organisation Syndicale majoritaire conteste le projet de réforme, c'est elle qui organise sa mise en œuvre sous couvert de l'entreprise. Au final, la subvention versée pour chaque repas servi risque d'être réévaluée, et SNCF ajustera l'offre de cantines pour ne pas avoir à répondre aux demandes des cheminots défendues par la CFDT. C'est à l'entreprise de gérer la restauration afin que chaque cheminot ait une offre en fonction de ses contraintes. Les chèques déjeuners doivent être proposés partout où les cheminots n'ont pas d'alternative. Le modèle économique actuel est déficitaire, c'est pourquoi il est porté par le budget des activités sociales au détriment d'une véritable offre d'activités pour les salariés. C'est injuste. Aujourd'hui, moins de 10% des effectifs utilisent les restaurants d'entreprise. Pis, dans ce pourcentage, il nous est impossible de dissocier les cheminots, des extérieurs. Pour la CFDT, nos cantines auront un avenir si elles s'organisent en restaurants interentreprises. À bon entendeur...

Linda Chikhi



Les cheminots hongrois mobilisés !

(Congrès du syndicat VDSS — Budapest 7 et 8 novembre 2013)



Invitée par le syndicat des cheminots hongrois VDSS pour leur VI^{ème} congrès, une délégation de la CFDT cheminots (D. AUBERT et R. AUFRERE) s'est rendue à Budapest. Il était important pour notre syndicat (seule organisation française présente) de participer à ce moment fort dans la vie de cette organisation syndicale cheminote et démocratique.

L'arrivée au pouvoir d'un gouvernement populiste et réactionnaire semble avoir accéléré les difficultés que connaissent les cheminots hongrois et leurs organisations syndicales.

Le président du syndicat a dénoncé la forte détérioration des conditions de travail des cheminots, la faiblesse de l'augmentation salariale (+1,7% sur un an) et depuis le 1er juillet 2011, un code du Travail moins favorable aux salariés (augmentation du temps de travail sans augmentation de salaire, ...). Dans le ferroviaire, il est important de procéder à une réduction du temps de travail pour réduire les risques sur la sécurité selon VDSS.

À cette remise en cause des conditions de travail se sont ajoutées des attaques contre les droits syndicaux, et la protection des délégués s'en est trouvée fragilisée.



Selon VDSS, l'emploi doit être impérativement maintenu et il manque 1000 cheminots pour assurer un service en sécurité. Le syndicat note toutefois parmi les très rares faits positifs, l'attribution récente d'une indemnité de 114 euros par cheminot.

On retiendra aussi l'intervention étonnante du Secrétaire d'État qui a tenté de positiver une situation largement négative avec la volonté de mieux faire progresser les salaires (+2,4% sur 2011 et 2012). Quand au DRH de la MAV, il a précisé vouloir « purifier » la structure de l'entreprise tout en annonçant le versement d'une prime de 120 euros pour chaque cheminot à verser en décembre 2013.

Au cours de ce congrès dynamique et chaleureux, la délégation a partagé ses expériences avec d'autres collègues autrichiens, slovénes, ukrainiens, anglais et slovaques.

La présence de cheminots japonais (syndicat JRU) a permis de mesurer la détresse de nos camarades devant la catastrophe nucléaire de Fukushima (20 000 victimes et de nombreux blessés). Nos collègues ont aussi exprimé leur

crainte devant l'arrivée du nouveau gouvernement libéral, qui pourrait amender la constitution pacifiste du Japon. Tout aussi inquiétant, il a noté que les attaques contre les cheminots japonais augmentent (agressions notamment) avec une crise économique qui s'aggrave.

Quant à la CFDT, sa délégation a rappelé l'absolue nécessité d'échanger des informations entre syndicats cheminots pour organiser actions et revendications communes, à l'image de son action européenne le 8 octobre dernier à la Gare du Nord (Paris) pour dénoncer les risques pesant sur le ferroviaire par le projet de IV^{ème} paquet européen. Nous avons confirmé notre méthode consistant à travailler concrètement à la défense de nos revendications, en définissant des amendements à ce projet, en dénonçant les dangers sur la sécurité ferroviaire et les conditions de travail, et en faisant remarquer la formidable opacité des informations relatives aux incidents et accidents en Europe.

Rémi AUFRERE

Conférence internationale sur le fret ferroviaire (Mannheim — Allemagne / 5 et 6 novembre 2013)

Le Fret ferroviaire en alerte !



C'est dans le cadre agréable de la ville de Mannheim que s'est déroulée la conférence internationale sur le fret ferroviaire, organisée à l'initiative du syndicat des cheminots allemands EVG avec lequel la CFDT entretient d'excellentes relations.

La preuve concrète de cette coopération syndicale renforcée fut l'intervention de Didier AUBERT, secrétaire général de la CFDT cheminots, au cours de la principale table ronde « sociale » relative aux « défis de la politique de l'emploi ».

C'est dans une atmosphère studieuse que Didier AUBERT a confirmé la ferme volonté de la CFDT de défendre des emplois durables, constitués de cheminots respectés dans leurs droits économiques et sociaux, et de s'opposer à la création de « travailleurs pauvres » dans le transport ferroviaire. Il ne peut y avoir de développement de l'emploi et une haute qualité de service avec un dumping social généralisé.

Le secrétaire général de la CFDT cheminots a rappelé que depuis

l'ouverture à la concurrence du fret ferroviaire, plus d'un tiers des emplois (toutes entreprises confondues) a disparu en France et que la part modale s'est réduite de 30% !

Pour autant, et en complète entente avec les collègues allemands, la CFDT cheminots entend ne pas baisser les bras sur le fret ferroviaire, qui mérite des moyens ici et maintenant.

L'exemple de la société Euro Cargo Rail (groupe DB Schenker) a permis de mettre en évidence le dumping social organisé par le groupe public allemand à travers le non respect quotidien des droits du travail et conventionnels en France.

Sabine TRIER secrétaire général adjointe de l'ETF (Fédération Européenne des Transports) ainsi que Guy GREIVELDING (Président de la section Fer ETF et dirigeant de la FNCTFEL — Luxembourg) s'empressèrent d'indiquer cette volonté concrète de combattre aux côtés de la CFDT, tous les éléments nuisibles contenus dans le projet de IV^{ème} paquet ferroviaire européen en cours de discussions.

Rejoignant l'appel d'Alexander KIRCHNER, Président d'EVG, à soutenir le fret ferroviaire, Didier AUBERT a noté les similitudes entre CFDT et EVG pour le choix d'une revendication argumentée forte et d'une négociation sincère, basée sur un dialogue social concret avec des conditions sociales et de sécurité respectées et de haut niveau.

Ce fut une façon de rappeler l'engagement de la CFDT dans le cadre d'un projet de réforme ferroviaire porté par le gouvernement français, avec une Convention Collective Nationale de haut niveau pour donner un avenir au fret hexagonal et européen.

Rémi AUFRERE

La délégation menée par D. AUBERT, fut constituée de D. AUBRY, Secrétaire Fédéral exécutif FGTE-CFDT et R. AUFRERE, Secrétaire adjoint UFCAC-CFDT.

L'intervention CFDT a été diffusée en langue allemande.

Le syndicalisme hongrois

11% de salariés syndiqués (420 000 adhérents pour 3,8 millions de travailleurs)

6 confédérations

Le syndicat cheminot VDSS est le regroupement de 5 syndicats. Il est affilié à la confédération libre LIGA, ETF et ITF. Il compte 12000 membres sur 40000 cheminots, soit 30%. Trois syndicats existent dans le ferroviaire (VDSS, MÖSz, VSz).

Les chemins de fer

Réseau de 8000 kilomètres (dont 2628 kms électrifiés)

Pour cause de difficultés financières, les sociétés privées sont presque toutes nationalisées à compter de la loi de 1876. Les fonctions de réseau et opérateur sont séparées depuis le début des années 1990.

Deux compagnies publiques : MAV et GySEV (voyageurs)

Le fret a été libéralisé et le principal opérateur privé, Rail Cargo Hungaria a été racheté par le groupe public ferroviaire autrichien OBB, ce qui semble limiter le dumping social entre l'Autriche et la Hongrie.

Les chemins de fer hongrois ont connu des difficultés depuis plus de deux décennies avec de fortes réductions d'effectifs (hérités de l'ancien régime communiste) et une nécessaire remise à niveau technique d'un réseau ferroviaire en mauvais état.

Dialogue social :

Présence de plusieurs accords d'entreprise mais absence de Convention Collective sectorielle (un comité de dialogue social du secteur a été créé en Décembre 2011).

Compte rendu de l'AG de Bordeaux du 3 octobre 2013



Après un accueil ponctué par un petit déjeuner très apprécié par tout le monde, les travaux ont débuté par une présentation de l'ensemble des intervenants. Voici le résumé des interventions.

Grégory GAUDEL, responsable régional de la CFDT Cheminots, a fait un bilan de la mandature écoulée.

Charles LEFEVRE, trésorier régional de la CFDT Cheminots, nous a présenté les 7 critères légaux cumulatifs pour être représentatif. Un des critères porte notamment sur la transparence des comptes et leur traçabilité. Dans ce cadre, il nous a présenté le bilan comptable, comprenant toutes les charges et produits de l'année écoulée. Après cette présentation, le bilan a été mis au vote et adopté à une très large majorité.

Par le développement de ses adhésions, la CFDT est plus forte et multiplie les actions de défense des droits des salariés.

Mme SAGNOL du cabinet SECAFI, nous a fait un point technique sur l'état d'avancée du projet de réforme ferroviaire, en expliquant les avantages et les inconvénients pour la SNCF.

Ensuite, Didier AUBERT, Secrétaire Général de la CFDT cheminots, a ouvert le débat et répondu aux différentes questions sur le projet de réforme du ferroviaire, l'impact social et les conséquences possibles pour les salariés.

La pause du midi a amené beaucoup de convivialité et de bonne humeur. Ce fut également un moment d'échanges qui a permis de parler des futures échéances mais aussi de découvrir les métiers et les personnes.



L'après-midi, nous avons abordé l'importance des élections des délégués du CE et DP 2014. Un des critères de représentativité est l'audience aux élections CE. Nous commençons notre travail de constitution de liste pour les échéances à venir.

Les objectifs pour l'année 2014 sont clairement affichés :
- Réaliser le score de 15 % aux prochaines élections professionnelles, et doubler le nombre de nos adhérents.

Grégory Gaudel



Le nouveau site internet de la CFDT cheminots est en ligne !

Vous y retrouvez nos dernières infos, news, articles, et vidéos.

Pour les adhérents CFDT, des identifiants vous permettront très prochainement d'accéder à votre espace sécurisé.

Ce site est aussi le vôtre, n'hésitez pas à nous faire parvenir vos remarques, avis et observations à l'adresse suivante :

reseaux.sociaux@cfdtcheminots.org

Vous souhaitez devenir correspondant de la CFDT en région, rendre compte par des articles de l'actualité de votre établissement, contactez nous à :

communication@cfdtcheminots.org

Très prochainement, une application mobile verra le jour, compatible Android et Appstore.

Bon surf à tous et n'oubliez pas :

« passez à l'orange ! »



Facebook : depuis son lancement cet été, notre audience grandit, vous êtes de plus en plus nombreux à nous suivre : Merci !

Cette page est l'endroit privilégié pour échanger sur l'actualité SNCF et les positions de la CFDT. « On connaît un afflux très important depuis que les propositions de la CFDT ont été dévoilées », reconnaît l'administrateur de la page, preuve s'il en est, que les propositions de la CFDT sont entendues. La force du réseau réside dans la complémentarité des UPR qui relayent nos positions, c'est cette convergence qui nous fait grandir.

Alors n'hésitez pas à faire partager cette page à vos collègues afin d'améliorer notre audience.

Pour aller sur notre site, scanner notre QR code.



UN DÉLÉGUÉ CFDT : PLUS QU'UN PORTE-VISX... UN PORTE-PAROLE!



Vous êtes ici : Accueil

Infos

Quand la SNCF dérape en comparant ses contrôleurs à

Tweets

- cfdtcheminots** @cfdtcheminots
La lettre de l'encadrement @cfdtcheminots décembre 2013
bit.ly/1ckqkE contact @GUILLOTEAUCHRIS
- cfdtcheminots** @cfdtcheminots
bit.ly/1bvBj4Z @cfdtcheminots ne participera pas à la grève préventive du 12 décembre 2013 communiqué de presse
Expand
Tweet to @cfdtcheminots

votre region



15 : 05
paris 10 °C
09.12.2013

Un chèque déjeuner pour tous les cheminots : bientôt une réalité ?



Vous êtes de plus en plus nombreux à soutenir la proposition de la CFDT pour la mise en place de chèques déjeuners à la SNCF.

Cette proposition n'a rien d'utopiste, bien au contraire elle est amenée à devenir une réalité très prochainement.

Cela dépendra de chacun d'entre nous, le débat doit avoir lieu sur votre lieu de travail.

Les chèques déjeuners contribueront à redonner du pouvoir d'achat aux cheminots et offriront un large choix de restauration plus adapté aux horaires de travail des cheminots.

Le transfert de la restauration actuellement à la charge des C.E (un comble !) vers une gestion assurée par l'entreprise permettra aux C.E de retrouver des marges de manœuvres financières importantes pour mieux répondre aux attentes en matière de loisirs et de culture des cheminots. (Chèques vacances, Voyages, frais de garde d'enfants, chèques loisirs, mise en place des Etats généraux des CE, etc..)

La question de la restauration est fondamentale et doit dépasser les clivages traditionnels et partisans à la SNCF, c'est une proposition juste et équitable portée par la CFDT.

Les cheminots ont plus que jamais besoin d'avancées concrètes, c'est tout le sens des propositions de la CFDT pour ces élections professionnelles.

Alors passez et faites passer à l'orange !

REFORME DU FERROVIAIRE

A l'heure où s'organisent les grandes manœuvres de mobilisation des cheminots contre le projet gouvernemental de réforme du ferroviaire, il apparaît nécessaire pour la compréhension de tous de rappeler certaines évidences sur les enjeux.

Une Réforme vitale!

L'ensemble des acteurs politiques, économiques et sociaux ont convenu qu'une réforme était indispensable!

Pour autant, les cheminots ne sont responsables en rien de la faillite du modèle économique et n'ont pas à assumer les erreurs des responsables politiques.

Le refus de la tutelle d'assumer la dette du ferroviaire, associé à des directives européennes coercitives, conduit à rechercher une nouvelle organisation du système ferroviaire.

Quand la Lire la suite : REFORME DU FERROVIAIRE, Un projet à combattre ou à débattre?

SNCF dérape en comparant ses contrôleurs à des animaux !

Sur le site internet <http://deplacementspro.com> -> déplacements pro, la SNCF a annoncé la suppression du poste de contrôleur sur le Paris-Beauvais en juillet 2014.

La CFDT a déjà réagi dans les leparisien.fr -> médias sur cette décision en indiquant qu'elle était contre ce principe au nom de la préservation de l'emploi et pour la sécurité des voyageurs.

Plus Lire la suite : Quand la SNCF dérape en comparant ses contrôleurs à des animaux ! d'articles...

- La CFDT cheminots s'est dévoilée hier pour le plaisir de tous !
- Le site interne de la CFDT fait pesu neuve

Page 1 sur 5

Retrouvez-nous sur Facebook

CFDT Cheminots Officiel

158 personnes aiment CFDT Cheminots Officiel.

PSG

Media social Facebook

Déc 2013

Lun	Mar	Mer	Jeu	Ven	Sam	Dim
25	26	27	28	29	30	1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	31	1	2	3	4	5

Identifiant

Mot de passe

Se souvenir de moi

Connexion

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

Aujourd'hui 38
Hier 46
Semaine 38
Mois 459
Tout 547792

Actuellement il ya 20 invités et pas de membres en ligne

Connexion