

Le Cheminot de France

Nouvelle édition

N° 32 - Octobre - novembre - décembre 2012 (1,60 €)

Journal de l'Union Fédérale des Cheminots et Activités Complémentaires



ELU CFDT : UN REGARD SOCIAL AU CONSEIL D'ADMINISTRATION !

ENCORE UN EMPÊCHEUR
DE TOUCHER DES RONDS ...

Élection
des représentants
des salariés au CA
« AGIR AUTREMENT »
2013



Le 5 février **Votez CFDT**

IV^{ème} paquet ferroviaire :
la commission dévoile ses
priorités



Quel GIU pour l'ensemble des
travailleurs du rail ?



AG UFCAC-CFDT du 11 au 13
décembre 2012 à Erdevin



fcte
Cfdt
Cheminots

Sommaire

• Edito

- La CFDT obtient l'alignement des codes primes pour les cheminots sédentaires !
- ASPARTAM ? - TGV LOW COST ? - TGV ECO ? - OUIGO ?
- Quel GIU pour l'ensemble des travailleurs du Rail ?
- Négociation du Nouvel Accord Formation à la SNCF
- Équipes mobiles : besoins et confusions...
- Élection des représentants des salariés au CA 2013 « Agir autrement »
- CFDT Encadrement
- AG UFCAC-CFDT du 11 au 13 décembre 2012 à ERDEVEN (56)
- IV^{ème} paquet ferroviaire : la Commission dévoile ses priorités
- Contractuels à la SNCF : des cheminots à part entière

- CHEMINOT DE FRANCE -
Directeur de la publication: Arnaud Morvan
Rédacteur en chef: Christophe Dard
N° CPPAP: 1014 S 07026
Mis en page au siège de la FGTE.
Dépôt légal n° 808/99 novembre 2012.

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



Ça y est : la réforme de la réforme est lancée !

En février 1997, le gouvernement français a décidé, en allant au-delà des directives européennes, de séparer l'infrastructure de l'exploitation en créant RFF.

Mais contrairement à l'Allemagne notamment, l'État ne prend pas en charge l'endettement historique du système ferroviaire mais le répartit entre la SNCF et RFF.

Le manque d'investissement et le lourd endettement feront que cette séparation engendrera une dégradation continue des finances des deux entreprises et de l'état du réseau.

Il faudra un audit en 2005 de l'École Polytechnique de Lausanne pour que des mesures soient prises afin d'assurer les premiers travaux nécessaires à l'amélioration du réseau.

Lors des Assises du Ferroviaire en fin d'année 2011, la question de la réunification du Gestionnaire de l'Infrastructure a fait consensus.

Le nouveau gouvernement, en la personne de son Ministre des Transports, Frédéric CUVILLIER, le 30 octobre dernier lors de l'événement « les 75 ans de la SNCF », a dévoilé son choix :

Regrouper RFF, SNCF Infra et DCF dans un pôle public ferroviaire au sein de l'exploitant historique, la SNCF.

Au-delà de l'effet d'annonce, nous devons veiller à ce que ce rapprochement ne se traduise pas par des réductions d'effectifs au sein des structures respectives et qu'il se fasse sans esprit revanchard vis-à-vis de nos collègues de RFF qui ne sont aucunement responsables des décisions de nos politiques.

Le Ministre a également annoncé l'évolution de la branche professionnelle avec un cadre commun à toutes les entreprises de la branche ferroviaire. Pour lui, le statut des cheminots doit être la référence mais des adaptations doivent être envisagées pour aboutir à un cadre social unifié.

Pour mener à bien cette réforme, le Ministre a confié une mission de consultation et de présentation à Jean-Louis BIANCO.

Dans les prochains mois, nous serons fortement sollicités sur le modèle de l'intégration de RFF, sur le périmètre de la branche ferroviaire et sur le cadre social.

L'enjeu est de taille si nous voulons que l'ensemble des salariés d'entreprises ferroviaires puisse bénéficier de nouveaux acquis sociaux et tout cela sans dégrader les acquis actuels des cheminots « à statut ».

Je tiens aujourd'hui à remercier toutes celles et tous ceux que j'ai croisé et avec qui nous avons, tous ensemble, œuvré au développement de la CFDT Cheminots.

Au revoir et merci !

Arnaud Morvan

La CFDT obtient l'alignement des codes primes pour les cheminots sédentaires !



Cela se traduit par une augmentation :

- De 10 % pour les codes primes de travail 1 et 2,
- De 5 % pour les codes primes 11 et 42,
- De 3 % pour les codes primes 4, 52, 62 et 72.

Cette mesure s'applique au 1^{er} janvier 2013 et sera suivie, au 1^{er} janvier 2014, de l'alignement sur le montant du code prime de travail 33.



L'accord salarial 2011 intégrait une ancienne et légitime revendication de la CFDT.

L'alignement de tous les codes primes sur celui le plus élevé, soit celui du matériel dénommé 33. Ceci devait se faire progressivement en trois ans 1/2, entre le 1^{er} juillet 2011 et le 1^{er} janvier 2015.

Depuis la signature par la CFDT de l'accord salarial 2011, vos représentants ont bataillé avec la Direction pour réduire ce délai que nous jugions trop long.

La pugnacité de la CFDT a payé ! Le Comité de Suivi de l'accord sur la convergence des primes de travail des agents sédentaires a décidé d'augmenter les codes prime de travail au 1^{er} janvier 2013 et d'avancer le délai d'accostage du code prime 33 au 1^{er} janvier 2014 en lieu et place du 1^{er} janvier 2015.

Les cheminots sédentaires obtiendront donc un véritable 13^{ème} mois mais la CFDT n'oublie pas les roulants et revendique pour eux

aussi le bénéfice d'un véritable 13^{ème} mois

Une mesure d'adaptation va être mise en place pour les contractuels (RH0254) car la prime de travail est incorporée dans le salaire de ces agents en CDI. La CFDT sera particulièrement vigilante quant à son application. En outre, nous vous rappelons que la prime de travail est liquidable dans le calcul de votre pension de retraite.

Dans le tableau ci-joint, une simulation d'augmentation des codes primes 1 & 2 (administratifs) où les écarts sont les plus importants avec le montant du code prime 33.

A été pris en compte, l'augmentation générale de 0,5% au 1/09/2012 et les mesures de 5 euros pour les PR jusqu'à 12 et dégressive jusqu'à 16.

Rejoignez la CFDT pour défendre vos conditions de vie et de travail, nos idées progressistes en phase avec vos aspirations d'aujourd'hui et de demain.

Didier Aubert

Valeur brute théorique mensuelle

PR	Augmentation de 10% au 1 ^{er} janvier 2013	Augmentation pour accoster au montant du code prime de travail 33 au 1 ^{er} janvier 2014
7	18,11 €	8,35 €
8	18,19 €	8,27 €
9	18,36 €	8,80 €
10	18,54 €	9,34 €
11	18,70 €	9,84 €
12	18,87 €	10,36 €
13	18,50 €	48,56 €
14	18,63 €	48,43 €
15	18,77 €	48,29 €
16	18,92 €	48,21 €
17	19,39 €	44,51 €
18	19,87 €	40,73 €
19	20,64 €	34,76 €
20	21,47 €	28,23 €
21	22,35 €	24,41 €
22	23,23 €	24,47 €
23	24,10 €	23,90 €
24	24,84 €	24,58 €
25	25,61 €	24,63 €
26	26,65 €	24,69 €
27	27,74 €	24,77 €
28	28,77 €	24,85 €
29	29,85 €	24,91 €
30	30,95 €	24,99 €
31	32,20 €	25,07 €
32	33,50 €	25,15 €
33	34,72 €	25,23 €
34	35,66 €	25,30 €
35	36,64 €	25,35 €

ASPARTAM ? - TGV LOW COST ? - TGV ECO ? - OUIGO ?



Depuis l'annonce, en mars 2012, de la création de trains « low cost », la CFDT n'a cessé d'apporter son point de vue et ses revendications sur ce dossier. Notre positionnement lors du vote au CCE, a permis de légitimer un dialogue social constructif.

Pour autant, il n'est pas question de cautionner tout et n'importe quoi comme le laisse entendre certains.



La CFDT agit en tant qu'organisation syndicale responsable, soucieuse de rechercher, à chaque fois que cela est possible, une solution concertée qui amène une véritable plus-value aux cheminots concernés, tout en s'assurant que les intérêts collectifs ne soient pas remis en cause. Le dossier du TGV « low cost » n'est pas soumis à l'approbation des partenaires sociaux, mais seulement à la concertation. En clair, on a le choix de laisser faire la Direction (position retenue par les 3 autres OS) et laisser ainsi le soin aux salariés volontaires de se débrouiller seuls pour obtenir de meilleures conditions sociales ou de travailler à l'amélioration du dossier. C'est la solution choisie par la CFDT !

La Direction, n'a eu dans ce dossier, qu'un seul interlocuteur : la CFDT, qui depuis 8 mois, a rencontré à de nombreuses reprises la Direction de SNCF Voyages pour travailler et faire des propositions, des modifications et des améliorations sur le dossier. Pendant que la CFDT obtenait des résultats pour les agents, les autres OS représentatives à la SNCF exprimaient un NON dogmatique, sans chercher d'ailleurs à faire de véritables propositions dans le cadre du projet de transport, ni à rencontrer la Direction.

La CFDT refuse les réponses d'un autre âge, les dénigrements stériles ou le vide revendicatif et considère que le recours systématique au refus du dialogue et de la concertation n'a pas démontré aujourd'hui son efficacité, faute de résultats probants. Mais une chose est certaine, l'Entreprise avance et en avril 2013, les

premiers TGV « low cost » rouleront. En tout état de cause, le principe de réalisme nous laisse à penser qu'avec l'arrivée de la concurrence et en l'absence de positionnement de SNCF Voyages sur ce concept, les nouveaux entrants ne se priveront pas de venir prendre des parts de marché et cela au détriment d'emplois au statut de cheminots.

Pour la CFDT, dans une Europe ferroviaire qui se développe sur le mode concurrentiel et non pas sur l'affirmation et l'amélioration du service public, il convient avant tout de défendre le statut, l'emploi, la charge de travail, la rémunération et les conditions de travail des cheminots contractuels et au statut.

La CFDT est pour une offre ferroviaire qui se doit d'évoluer et de s'adapter tout en garantissant un haut niveau de qualité en termes de sécurité ferroviaire et de services rendus à l'ensemble de la population.

Le modèle sociétal et économique que nous défendons s'oppose naturellement aux dangers induits par la mise en place d'une politique ferroviaire prônant « le tout libéral ».

Patrick Sapet

Du point de vue des agents de trains :

La SNCF casse les prix des billets, pas les agents du Service Commercial Trains, tel pourrait être le slogan du Groupe Technique National Trains. En effet, depuis le début du projet, la CFDT n'a cessé d'apporter son analyse et ses propositions pour préserver les fondamentaux du métier de contrôleurs.

Tout en avançant sur les différents métiers notamment sur le centre de relation à distance de Valence (RCAD), celui des contrôleurs est le plus impacté dans ce concept. Avec la création de 2 résidences nouvelles sur l'ECT de Lyon (Lyon St Exupéry et Marne La Vallée) et une entité dédiée à 100 % au produit suscitent nombreuses interrogations. L'utilisation exclusive de cheminots de l'EPIC préserve l'application de la réglementation, bien que la tentation de départ de l'Entreprise fût d'innover sur la production et c'est devant la pugnacité de la CFDT que la Direction a été forcée de faire marche arrière. La suppression des coupures à bord des TGV, l'augmentation de l'effectif de cette entité qui représente aujourd'hui 89 emplois, des garanties sur le rendu des éléments variables de soldes, et de nombreuses améliorations des conditions de travail ont été obtenues par la CFDT.

Aujourd'hui, nous pouvons dire que les discussions plus fines sur le périmètre local des CHSCT pourront stabiliser de bien meilleures fondations qu'à l'origine du projet.

La CFDT continuera, dans l'intérêt de tous les agents, à porter leurs revendications. La CFDT a le courage de participer à l'élaboration d'un modèle économique fragile au sein de l'EPIC SNCF.



Quel GIU pour l'ensemble des travailleurs du Rail ?

UN CONSTAT PARTAGÉ PAR TOUS ...

La création d'un Gestionnaire d'Infrastructure Unifié (GIU) est un élément indiscutable de progrès. Cet élément doit intégrer les deux projets gouvernementaux que sont l'aménagement du territoire (y compris la décentralisation) et les thèmes retenus lors de la conférence environnementale. L'intermodalité est un autre élément à intégrer dans ces réflexions. Il sera nécessaire de créer des plates-formes multi modales à proximité des ports. Le raisonnement « franco-français » atteindra vite ses limites dans une Europe aux connexions internationales de réseaux de plus en plus nombreuses.

La CFDT défend un Gestionnaire d'Infrastructure Public de plein exercice assumant des missions de service public avec un vrai gage de qualité du réseau ferré national et une vraie volonté politique d'aménagement du territoire. Le maintien et le développement du réseau sont, pour la CFDT, des enjeux essentiels pour un transport ferroviaire d'avenir !

LA NATURE JURIDIQUE DU GIU.

Son modèle économique, structurellement déficitaire en raison de la responsabilité d'aménageur du territoire supportée pendant toutes ces années, ne peut donc se passer de subventions et de concours publics tant en termes d'investissements que d'exploitation.

Pour les salariés de RFF comme pour ceux de la SNCF, quel que soit leur statut, le point crucial n'est pas celui de tel ou tel rattachement, mais celui de la nature juridique publique du futur GIU. Ces salariés aiment leur métier, mais s'interrogent sur le devenir du GIU et, par là même, de leur propre devenir. Le GIU doit assurer la cohérence décisionnelle sur l'ensemble de ses compétences. Ce principe de cohérence est primordial pour éviter des erreurs en termes d'investissements.

La CFDT défend l'idée de créer un Gestionnaire d'Infrastructure Public de plein exercice, qui répondrait à ces attentes. Ce GIP permettrait d'assumer des missions



de service public avec un gage de qualité du réseau ferré national et une volonté politique d'aménagement du territoire. Il définirait la stratégie de son réseau, la mise en place d'une planification pluriannuelle pour sa politique d'investissements et sa politique de maintenance et de rénovation du réseau, la détermination des péages, la gestion des capacités, la gestion des circulations.

L'ÉCONOMIE DE CONTRIBUTION PUBLIQUE : INCONTOURNABLE, INTÉGRANT UNE SÉCURITÉ INDISCUTABLE !

La gestion du réseau ferré national est structurellement déficitaire : une dette qui dépasse 31 milliards d'€, héritage de la collectivité pour construire son réseau ferroviaire, et dont au moins la moitié est non amortissable, et un déficit annuel d'un peu plus de 1,5 milliards d'€. Cette dette est donc, en grande partie, une dette publique. L'équation du système ferroviaire doit être trouvée dans un cadre équilibré d'intervention de la puissance publique : fixation au GIU d'un plan d'objectifs et de moyens équitablement répartis entre le contribuable, l'usager et la productivité au travail. Dans ce cadre, la classification des voies UIC ne doit pas être qu'un argument économique. La sécurité du transport des biens et des marchandises, tout comme celui des voyageurs et des personnels, est incontournable : c'est la clé de voûte même du système ferroviaire français ! Cette sécu-

rité a un prix. Celle-ci doit intégrer la formation continue des personnels et leurs habilitations nécessaires, dans un cadre normatif. Pour la CFDT, le financement public du système ferroviaire français est indissociable des ambitions fixées par l'État et les collectivités en matière de transport. Pour la CFDT, les questions d'aménagement et de cohésion sociale du territoire ne peuvent être absentes de la redéfinition du modèle économique du système ferroviaire. La CFDT y rajoute des critères sociaux, environnementaux et de qualité de service pour alimenter les appels d'offres lancés par les collectivités locales.

ET LE SOCIAL DANS TOUT CELA ? ...

Pour la CFDT, l'adhésion des personnels est incontournable pour la réussite d'un projet aussi ambitieux. Expliquer que la séparation justifiée il y a plus de quinze ans entre le gestionnaire de l'infrastructure et celui délégué doit passer aujourd'hui par une réunification ne pourra se faire qu'à cette condition ! Dès lors, l'impératif est celui d'un véritable dialogue afin que la mise en place d'un cadre social de haut niveau soit assurée, avec un nouveau modèle économique et institutionnel du système ferroviaire. La CFDT revendique un temps de concertation afin de définir ce que doit être le futur système ferroviaire. La réforme du système doit s'organiser en deux étapes distinctes liant concertation et négociation. S'en affranchir conduirait inévitablement à l'échec.

Pour la CFDT, la pierre angulaire du maintien d'un haut niveau des conditions sociales des salariés passe par la mise en place d'un axe fort articulant décret - convention collective de Branche - accords d'entreprises. Ce décret doit entériner le maintien du statut des cheminots ! Le cadre conventionnel de la branche ferroviaire doit inclure les activités fixées dans le décret, avec comme base le RH0077. Les accords d'entreprises négociés devront nécessairement reprendre la durée du temps de travail actuel sans être dérogoire à l'accord de branche.

Pour la CFDT, toutes ces conditions doivent être réunies pour réussir une réforme du système ferroviaire.

Eric Chollet / Sébastien Mariani / Céline Pierre / Daniel Siguret



Nous allons vous raconter une longue histoire. Il était une fois une direction d'entreprise très au fait des nouvelles méthodes managériales qui souhaitait négocier de front l'accord formation et l'accord GPEC. La négociation sur la GPEC a été abandonnée car il était impossible de mener les négociations des deux accords de front.

Négociation du Nouvel Accord Formation à la SNCF

Il y a de cela environ un peu plus d'un an, l'entreprise invitait les organisations syndicales signataires du précédent accord formation à venir signer un avenant afin de prolonger celui-ci au-delà de la date limite de validité prévue à fin 2011. Petite remarque au passage, au cas où certains auraient des remords vis-à-vis de l'unité syndicale, les trois signataires ont éjecté du débat la délégation CFDT qui n'était pas signataire. Pourtant nous avions quelques éléments qui nous donnaient raison de ne pas avoir signé. Ne souhaitaient-ils pas alors que l'on sache qu'ils avaient donné leur signature un peu trop vite à l'époque? Les responsables des ressources humaines chargés de mener la négociation avançaient comme argument qu'il fallait attendre la fin des négociations du volet formation de la convention collective nationale FRET afin de ne pas avoir d'éléments contradictoires avec l'accord formation de l'EPIC SNCF, en particulier concernant les contractuels relevant du RH 0254.

À ce stade nous aurions dû sérieusement nous interroger, car lorsque, enfin, les organisations syndicales représentatives à la SNCF commencèrent les négociations notre surprise fut grande.

Nos super négociateurs n'ont rien de trouver de mieux que de mélanger tous les chapitres et leurs articles du texte de l'ancien accord, en y incorporant

des morceaux de la CCN, des rappels au code du travail et surtout, en y regardant de plus près, en supprimant certains articles ou certaines précisions qui modifiaient ou annihilaient l'esprit du texte. La CFDT l'a trouvé à l'époque insuffisamment volontariste et manquant à l'évidence de références aux moyens à mettre en œuvre pour une application digne de ce nom. Alors, après ce grand chamboulement introductif, il était difficile d'y retrouver ses petits. Cette méthode, quelque peu cavalière, et malgré de nombreuses bilatérales entre la direction RH et chaque organisation syndicale, a provoqué la colère de tous les négociateurs OS et, en particulier, ceux de la CFDT.

Après plusieurs séances de travail très difficiles et des courriers unitaires à la Direction, nous avons pu enfin entrer dans le vif du sujet. Ainsi, après plus d'une année de travail, nous devrions très prochainement avoir l'occasion d'étudier les derniers ajustements proposés par l'entreprise avant relecture du texte et proposition de soumission à la signature des OS.

La CFDT cheminot, avec les autres organisations syndicales, a obtenu que cet accord concerne tous les cheminots de l'EPIC soumis au statut ou contractuel, ce qui, vu le contexte de départ, était très important pour nous. Nous avons également œuvré pour que cet accord

reste transverse et piloté par la ligne RH de l'entreprise et non pas par les activités et domaines. Car il y avait une volonté manifeste de la direction de vouloir donner plus de liberté aux branches pour s'emparer de l'environnement formation et se soustraire ainsi à l'attention des OS. Les signataires de l'accord auront un droit de regard sur les référentiels de formation des branches.

Mais, pour la CFDT, cela n'est pas suffisant. Il nous semble important qu'en tant qu'OS potentiellement signataire de cet accord, et donc responsable de son application, nous soyons consultés pour élaborer ces documents.

En effet, que ce soit pour les formations initiales, pour les formations de promotion interne-acces à la qualification E en particulier ou pour tout dispositif particulier mis en place au sein des activités et domaine, il apparaît logique que la maîtrise et surtout la cohérence des leviers d'action de la formation soient assurées par ceux qui ont négocié, dans un certain état d'esprit, les dits leviers ! Nous éviterons ainsi d'avoir à intervenir sur des référentiels d'activités ou domaines qui dérogent ou contredisent les documents de base des négociations. Dans un autre ordre d'idées, mais non moins significatif, chacun a pu constater qu'il est très difficile d'utiliser son temps de DIF car les conditions d'utilisation sont trop importantes et trop contraintes.

Après plus d'un an de négociations nous arrivons au terme de la construction de ce nouvel accord formation.

Dans ce dernier, la CFDT cheminot a été constamment soucieuse de pouvoir toujours plus sécuriser les parcours professionnels des agents à l'aide de tous les dispositifs formation mis en place au sein de l'EPIC SNCF.

Avec l'autonomie croissante des branches, y compris dans l'environnement formation qui devient de plus en plus un enjeu financier, ce pari est loin d'être gagné !

Mais la CFDT saura prendre ses responsabilités dans un domaine qui lui est cher et ce sont les syndicats qui décideront de la crédibilité de cet accord.

Nous vous proposerons, signature ou non, de reprendre en détails les termes de cet accord lors d'un prochain numéro.

Jean-Louis Princet

Équipes mobiles : besoins et confusions...

Depuis deux ans, la Direction de l'entreprise s'est engagée à une nouvelle offre de présence sur certaines lignes et gares (Paris Rive Gauche par exemple), par des équipes de plusieurs cheminots commerciaux sédentaires accompagnés parfois d'agents du service des trains et/ou de la SUGE. La Direction Transilien est en pointe mais d'autres régions (comme Rouen) sont concernées.



QUELLE EST LA JUSTIFICATION ?

Selon la Direction, il s'agit de répondre aux nouvelles demandes des autorités organisatrices (STIF en Région Parisienne et conseils régionaux en province). Elle se justifie aussi par les raisons suivantes :

-Enquête clients et Demande du STIF 3 points majeurs pour les clients :

Être autonomes dans leurs voyages au quotidien et si situation perturbée, avoir une Info efficiente et être pris en charge. En IDF, le STIF a décidé 170 recrutements supplémentaires en 2012 pour cela. Dans les gares et sur les lignes retenues, la CFDT constate une réduction d'effectifs importante. La Direction réplique qu'en 2013, les effectifs seront en évolution positive. La CFDT a soutenu toutes les initiatives locales des cheminots pour s'opposer à un double langage consistant à afficher de nouvelles embauches tout en constatant des réductions de postes

et l'augmentation des postes non tenus. La CFDT, avec ses Groupes Techniques Commercial et Transilien, a décidé d'élaborer un cahier revendicatif.

Un cahier revendicatif CFDT consultant et partagé (Consultable sur le site Internet de la CFDT cheminots www.cfdtcheminots.org)

Si les équipes mobiles paraissent de nature à satisfaire aux autorités organisatrices des transports (STIF et Conseils Régionaux), elles instaurent deux confusions majeures qui sont aussi des dangers sans cadrage national de haut niveau. La première des confusions est celle du respect du dictionnaire des filières et des missions des différents collègues. Un agent commercial sédentaire n'est pas, par définition et principe, « mobile ». Dès lors, une activité dans un train en circulation permet la confusion avec les ASCT dont c'est la mission principale. En outre, le positionnement de l'agent sédentaire commercial derrière un guichet est plus sécurisant que la situation à proximité immédiate de voyageurs qui peuvent être exaspérés par les difficultés quotidiennes du réseau régional francilien.

La seconde des confusions est celle de l'utilisation (organisation du temps de travail) des vendeurs. Il peut leur être demandé de remplacer des agents en absence de dernière minute, mais le risque est important de voir les effectifs de réserve non compensés voire supprimés à terme. Promouvoir des missions de « vendeurs voltigeurs » sur une ligne ne semble pas respectueux de leur métier. Enfin, alors que les différentes directions Voyages, Proximité, Transilien proclament leur fidélité aux trois grands piliers vente-escale-trains, force est de reconnaître qu'une vraie perméabilité s'opère avec l'escale, réduisant cette mission de facto et mettant à mal les efforts de professionnalisation des agents d'escale. Quand à la question de la pénibilité, elle est oubliée.

Côté rémunération, une partie importante des agents plus ou moins « volontaires »

qui travaillaient avec certains EVS dûs à des horaires particuliers (Extrême soirée, matinée) ont vu leur salaire réduit.

À l'initiative de la seule CFDT, une DCI nationale a eu lieu en septembre dernier.

La CFDT a exigé clarté et sincérité sur les questions et revendications qu'elle a posé à la Direction. La situation actuelle n'est pas admissible et le prétexte du niveau local ne peut pas être utilisé lorsqu'il met en cause les missions et rôles de tous les agents concernés. Sur le fond, la CFDT est défavorable au principe des équipes mobiles formées par des agents commerciaux sédentaires.

Côté points de convergence, on notera :

- Un agent seul ne peut assurer les missions de l'EML / Une EML n'est pas une réserve déguisée / Les agents en EML ne font pas du contrôle type ASCT / Accord pour négocier en partant du cahier revendicatif.

Côté désaccords, on notera :

- Composition des équipes mobiles : 3 agents au minimum / Périmètre géographique d'intervention à cadrer /DPX dédié est une possibilité mais pas une obligation.

La CFDT continuera d'exiger des avancées concrètes sur Les conditions de travail, le déroulement de carrière et la rémunération. Tout cela par un vrai dialogue social et sortir par le haut des conflits actuels. Elle invite la Direction à négocier pour trouver des convergences acceptables sur la base du cahier revendicatif CFDT. La CFDT agit pour obtenir des garanties et avancées pour les cheminots du CP et contractuels.

S'il n'y a pas de contrepartie sociale sérieuse, il n'y aura pas d'atteinte des objectifs du contrat entre la SNCF et l'autorité organisatrice (STIF ou autre AOT). La réponse aux besoins des voyageurs et aux demandes spécifiques des autorités ne peut pas passer par la confusion, le dumping social et la mise en danger des cheminots.

Rémi Aufrère

Élection des représentants des salariés au CA 2013

« Agir autrement »



Les candidats présentés par la CFDT

LANZILLOTTI	Pascal	SNCF	Directions Centrales Paris
PUECH	Marilyne	SNCF	Lyon
LABELLE	Jacky	SMTR Calberson	Le Mans
BENAZIZA	Naziha	KEOLIS	Lyon
BOISSOU	Olivier	SNCF	Paris
COUFFIN	Julie	SNCF	Nantes
HUGON	Eric	KEOLIS	Bordeaux
SIBAN	Todine	ICF La Sablière	Paris
AUBERT	Didier	SNCF	Dijon



LA COMPOSITION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Le Conseil d'Administration de la SNCF comprend dix-huit membres dont :

- 7 administrateurs représentants de l'État,
- 5 administrateurs choisis en raison de leur compétence,
- 6 administrateurs représentant les salariés, de la SNCF et de ses filiales, dont un siège réservé aux cadres. (Élus pour 5 ans).



LES PRINCIPALES MISSIONS SONT :

- le vote du budget, l'arrêté et la consolidation des comptes du Groupe,
- la définition de la politique générale de la SNCF et les orientations du Groupe,
- la validation du plan d'entreprise de la SNCF, des programmes généraux d'activité et d'investissement du Groupe,
- l'autorisation de la signature des contrats, conventions et marchés.

Il se réunit au moins dix fois par an.

Pourquoi voter pour la liste CFDT ?

L'administrateur CFDT représentant les salariés, une vision différente :

- L'administrateur CFDT est la voix des salariés au sein de l'organe de décision du Groupe.
- Administrateur à part entière, il contribue aux prises de décisions du Conseil en veillant à la pérennité et au développement des activités du Groupe.
- Il intervient pour que la dimension sociale soit prise en compte dans le choix des objectifs du Groupe.

L'administrateur CFDT, C'EST :



UNE AUTRE LOGIQUE :

- L'administrateur CFDT porte un intérêt prioritaire sur la pérennité de l'EPIC et la complémentarité avec le Groupe, sa priorité demeure l'emploi.
- Il est le gardien de la bonne gouvernance humaine et sociétale. Il est le promoteur de la responsabilité sociale dans l'EPIC et dans le Groupe.
- Il exprime le point de vue des salariés sur les orientations et décisions du Conseil. Il est destinataire des informations qui convergent vers le Conseil d'Administration. Enfin, il assure le lien avec les équipes syndicales.



UNE AUTRE VISION :

- L'administrateur CFDT a une vision à long terme.
- Dans cette période, marquée par la volonté de réformer le système ferroviaire en France, et par l'entrée en lice de la concurrence, il est important de ne pas se borner à une vision à court terme.
- Il est nécessaire d'être en capacité d'apporter des propositions concrètes et réalistes, en s'appuyant sur la bonne connaissance du milieu ferroviaire et sur les contacts en lien direct avec les salariés du « terrain ».
- Il exerce une surveillance active et efficace de la direction de l'entreprise.



TRANSPARENCE ET INDÉPENDANCE :

- L'administrateur CFDT sera à l'écoute permanente des attentes et des interrogations des personnels, sa mission sera de transmettre au plus haut niveau, les messages, afin d'éviter les dérives, les inégalités, et toute déviance dans les pratiques managériales et/ou de gouvernance.
- Pour cela, il rendra compte de sa mission en toute transparence et en toute indépendance.



POUR UN AUTRE AVENIR :

- Nous traversons une grave crise qui frappe l'économie mondiale.
- La rentabilité, le profit, mais aussi la productivité et la compétitivité règnent en maître absolu, et sont des facteurs de dégradation graves des conditions de travail.
- L'administrateur CFDT mettra en garde la Direction sur ces dérives potentielles, et mettra en avant la plus grande richesse du groupe SNCF : les femmes et les hommes qui le font vivre jour et nuit, 24 h sur 24, 7 jours sur 7.
- Il aura à cœur de préserver les acquis sociaux, mais avec les équipes syndicales CFDT, il travaillera à en conquérir de nouveaux, en tentant d'estomper les inégalités rencontrées dans l'ensemble du groupe.

Les dates à retenir :

Candidatures CA, réception au plus tard le :	31 décembre 2012
Affichage listes électorales définitives	10 Janvier 2013
Affichage relevés de candidature	15 Janvier 2013
Affichage des agents votant par correspondance	21 Janvier 2013
Ouverture de la campagne officielle	21 Janvier 2013
Envoi du matériel de vote aux électeurs votant par correspondance	23 Janvier 2013
Jour de l'élection	5 Février 2013 jusqu'à 17 h
Attribution des sièges	8 Février 2013

Pour toutes ces raisons, votez pour la liste de candidats présentée par la CFDT !

Avec la CFDT, vous choisirez une grande confédération représentative au niveau de l'EPIC SNCF, mais également dans le transport routier de marchandises et de voyageurs.

Voter CFDT, c'est l'assurance d'être entendu au plus haut niveau du Groupe, et de l'État.

Voter CFDT, c'est voter pour des valeurs de solidarité, de démocratie, d'indépendance, et d'autonomie.

Nos priorités : l'emploi, l'égalité professionnelle, la formation, l'insertion des travailleurs handicapés...

CFDT Encadrement

Gestion Optimisée ?

Les préconisations de L.M. Nogue de privilégier des embauches des personnels de PSA, au sein de l'entreprise, dans des postes adaptés, ne peuvent que satisfaire notre organisation syndicale à condition toutefois de respecter les personnes en place et susceptible de réaliser les missions demandées dans l'offre de poste.

En effet, il serait difficilement concevable d'écarter le personnel en place et de soustraire à un parcours pro-

fessionnel, un cheminot ayant les compétences requises.

Reste à connaître le statut précis auquel ces salariés seront embauchés. La CFDT réfute l'idée de donner des espoirs sous couvert d'un simple CDD.

Sur la région des Pays de la Loire, le DET de l'INFRAPOLE n'a pas jugé bon de renouveler le CDD d'un Ingénieur, licencié de chez Philips, pour le déploiement du réseau GSMR sur la région des Pays de la Loire. A la fin août 2012, bien que la mission fut loin d'être terminée, son contrat

n'a pas été renouvelé. En conséquence, le DET a dû faire appel aux filiales du groupe pour couvrir la mission. Pour la petite histoire, cet ingénieur a été embauché par cette filiale. Il fait exactement le même travail. Les seules différences : il travaille dans un

bungalow à côté de son ancien bureau et il est mieux rémunéré. Le seul problème c'est qu'il coûte 2,5 fois plus cher qu'avant. Eh oui, les filiales ne sont pas gratuites.

C'est ce que l'on appelle « la gestion optimisée ».

Expérience

Comme quoi, cela existe !

En dépit d'excellentes appréciations, une contractuelle a été remerciée après avoir cumulé des contrats à durée déterminée. Cette personne n'est pas la seule dans ce cas-là, mais elle vit sa situation ubuesque comme une nouvelle forme de discrimination à l'embauche.

Ce n'est pas une question d'orientation sexuelle, ni de couleur de peau mais de... diplôme. Non pas qu'elle en manque mais elle en a trop, dixit son employeur depuis 8 ans. Détentrice d'un master II (Bac +5), elle espérait être titularisée au poste qu'elle occupait depuis 2003.

D'abord en emploi saisonnier, puis en CDD pendant 2 ans. « J'avais la culture d'entreprise, mon CV intéressait mon chef de service, je pensais avoir fait mes preuves comme en attestent mes fiches d'appréciation » rappelle la jeune femme de 27 ans. Durant toutes ces années, elle a poursuivi son cursus de sociologie et a obtenu son diplôme. Grave erreur, car au moment de demander sa titularisation (par courrier, avec lettre de motivation et CV à jour, comme l'exige la procédure SNCF), on exige d'elle qu'elle renonce à ses diplômes ! C'est inacceptable et scandaleux ! Alors qu'elle est en congés, elle reçoit une première mauvaise nouvelle : - Votre titularisation ne va pas être possible car vous êtes trop qualifiée pour le poste.

Christian Guilloteau



AG UFCAC-CFDT du 11 au 13 décembre 2012 à ERDEVEN (56)

Entre Vannes et Lorient, dans le charmant département du Morbihan, l'Union Fédérale CFDT des cheminots et des activités complémentaires va organiser son Assemblée Générale quadriennale.

Ordre du jour de l'A.G.

- Accueil des participants
- Intervention des invités
- Rapport commission des mandats
- Élection de la commission de contrôle
- Rapport d'activité
- Résolution Générale
- Rapport financier
- Règlement Intérieur
- Élections au Bureau National
- Discours de clôture



Conformément aux statuts de l'UFCAC-CFDT, tous les 4 ans, les délégués des syndicats, adhérents de l'Union, sont convoqués à une Assemblée générale.

L'AG à tous les pouvoirs dans le respect des statuts et du règlement intérieur.

- Elle vote le rapport d'activité et le rapport financier.
- Elle détermine et vote la résolution générale
- Elle peut modifier les statuts
- Elle vote le règlement intérieur
- Elle élit les membres du Bureau National et les membres de la commission de contrôle

L'AG de l'UFCAC-CFDT se déroulera du 11 au 13 décembre 2012 à Erdeven. Près de 150 responsables des structures cheminotes et des activités complémentaires débattront non seulement de l'activité de l'UFCAC depuis l'AG de Bordeaux, mais aussi des orientations pour les quatre prochaines années. La présentation du rapport d'activité et financier permettra à l'équipe en place de présenter à l'assemblée l'ensemble des actions qu'elle a mené en conformité avec le mandat qui lui avait été confié à l'AG précédente. L'approbation d'une nouvelle résolution et le renouvellement du Bureau National doit impulser une nouvelle dynamique qui doit permettre de répondre aux enjeux de la représentativité, de développement mais aussi de faire face aux grands dossiers initiés par la réforme du ferroviaire avec notamment la mise en place du Gestionnaire d'Infrastructure Unifié et la négociation de la future convention collective de la branche ferroviaire.





IV^{ème} paquet ferroviaire : La Commission dévoile ses priorités

QUELS OBJECTIFS ?

Améliorer la compétitivité du rail et développer l'espace ferroviaire unique sont le credo.

Le IV^{ème} paquet ferroviaire a comme objectifs spécifiques :
D'ouvrir le transport ferroviaire de voyageurs domestique (national et local),
D'améliorer le rendement-coût des services,
Créer les conditions identiques pour tous les opérateurs.

QUELLES OPTIONS ?

La Commission veut généraliser un accès ouvert (« open access ») avec toutefois la possibilité de limiter l'accès lorsque « l'équilibre économique » du service public contractuel est compromis (par amendement de la directive de refonte du I^{er} paquet ferroviaire adoptée en juillet 2012). Cette option de limitation d'accès semble marquée du sceau du bon sens mais est remise en cause par une autre option préférentielle qui est un vrai recul : la soumission obligatoire des marchés de service public à la procédure d'appel d'offres. Il s'agit tout simplement de la remise en cause d'une disposition majeure du Règlement Obligations de Service Public qui permet aux autorités publiques de faire son « libre choix » sans passer par un appel d'offre contraignant et coûteux.

Cette proposition de la Commission modifierait le règlement 1370/2007 par des changements portant sur la sélection des marchés de service public à définir selon les principes généraux du Traité Européen, la définition de seuil pour le volume du contrat, l'établissement de seuils minimaux pour attribution de bonus, l'établissement de phasages lors

des procédures d'appels d'offre pour les contrats existants. Autre sujet longuement abordé par la CFDT est la conservation de l'effet réseau.

La Commission propose « d'encourager les États membres, les autorités compétentes, les entreprises ferroviaires à mettre en place au niveau national des procédures de ventes et mettre en place des conditions de non-discrimination pour l'usage des installations « essentielles » (stations de carburants, gares, ateliers ...) ».

Toujours dans le « cadre préférentiel » défini par la Commission, celle-ci veut obliger les États membres à prendre les mesures pour assurer l'accès non discriminatoire aux matériels roulants, selon les conditions du marché, pour les entreprises fournissant des services dans le cadre du marché de service public.

À contrario, la Commission se contente de vouloir « encourager les États membres, les autorités compétentes à user des dispositions existantes lors de transfert des personnels considérés comme nécessaires ». Il s'agit d'un sujet de négociation et de conflictualité essentiel pour la CFDT comme pour l'ensemble des organisations syndicales cheminotes adhérentes à la Fédération Européenne des Transports (ETF).

QUID DU GESTIONNAIRE D'INFRASTRUCTURE IDÉAL ?

Depuis l'ouverture de ce débat, il y a déjà quelques années, la CFDT a toujours défendu le principe de gestionnaire d'infrastructure intégré au groupe ferroviaire public SNCF.

Plus qu'une défense naturelle des droits des cheminots, c'est surtout par l'observation attentive de l'histoire ferroviaire récente, qui a renforcé cette détermination syndicale. Nombreux sont les pays qui ont tenté l'expérience funeste de la séparation voire de la privatisation tant de l'exploitation que de l'infrastructure. La Nouvelle-Zélande, l'Estonie et la Grande-Bretagne sont des exemples différents d'un retour progressif à un plus grand contrôle de l'État sur le réseau ferroviaire. Les politiques libérales ont toutes échouées.

Selon la technocratie bruxelloise, les constats sur l'efficacité sont ceux-ci : L'infrastructure ferroviaire est un monopole naturel.

La gouvernance actuelle ne fournit pas des garanties suffisantes pour les besoins, Pas de motivation pour une coopération européenne et intermodale, La législation actuelle de l'UE préconisant une répartition des fonctions ne permet pas au gérant d'infrastructure d'accomplir ses missions telles que l'attribution des sillons pour la maintenance, le développement, et les imputations budgétaires.

Pour la CFDT, l'infrastructure est un monopole public naturel.

Sur l'égalité d'accès, la Commission considère que :

- Les exigences actuelles de séparation n'empêchent pas les conflits d'intérêts,
- Il demeure des discriminations de fonctions non définies (fonctions essentielles),
- Il existe des avantages compétitifs découlant de l'information « asymétrique »,
- Il demeure un risque de subdivisions croisées sans transparence financière complète.

La Commission précise sans ambages que « s'il est correctement conçu, il n'y a aucune preuve que le modèle de structure séparé ne soit plus cher que le modèle intégré ». Sur cet avis, l'honnêteté intellectuelle voudrait aussi que l'on indique que le contraire peut être efficace (gestionnaire unifié public) tant les dysfonctionnements quotidiens ont été visibles et concrets depuis une décennie dans toutes les entreprises publiques ferroviaires en Europe (la SNCF avec sa Gestion Par Activité n'étant pas en reste !).

QUELS OBJECTIFS POUR LA COMMISSION (GESTIONNAIRE D'INFRASTRUCTURE) ?

Au titre de l'efficacité, elle propose « d'encourager la coopération appropriée

entre G.I. et transporteurs, mais sur une base équitable » et « d'assurer que le G.I. dispose de toutes les fonctions nécessaires afin d'exploiter de manière optimisée et non-discriminatoire les infrastructures ». Pour l'égalité d'accès, la Commission veut « définir le degré minimum approprié de séparation de gestionnaire d'infrastructure des opérateurs ferroviaires » et « s'assurer que toutes les activités de gestionnaire qui pourraient être des sources potentielles de conflits d'intérêts soient soumises aux exigences de la stricte séparation ».

Quelles sont les options de la Commission ?

- Création de règles communes pour une gouvernance structurée des G.I. (traitement égalitaire de toutes les entreprises ferroviaires, implication des autorités publiques et de tous les utilisateurs, établissement d'un organe de coordination avec transporteur, clients, utilisateurs et autorités publiques...),
- Promotion de la coopération entre les G.I.,
- Mettre en place des critères économiques de mesure de la motivation et des critères de performance.

Concernant les « fonctions » des G.I., la Commission liste celles-ci :

- Développement d'infrastructures (planification, financement, et bâtiments),
- Utilisation, commercialisation des infrastructures (détermination et collecte des péages, relations avec les clients),
- Opérations d'infrastructure (attribution de sillons, prévision, gestion de trafic, contrôle des commandes et signalisation et services d'informations du trafic),
- Entretien d'infrastructure (mise à niveau, rénovation, gestion de patrimoine).

QUEL AVENIR POUR L'AGENCE FERROVIAIRE EUROPÉENNE (E.R.A.) ?

L'objectif général est « d'éliminer les barrières administratives et techniques existantes en développant plus loin l'espace ferroviaire unique européen et ainsi contribuer à accroître la compétitivité du secteur ferroviaire vis-à-vis d'autres modes de transport ».

Les « objectifs spécifiques » de l'ERA et la Commission sont éclairants. Il s'agit de « faciliter l'entrée de nouveaux opérateurs dans le marché » et de « réduire les coûts administratifs des entreprises de transports ferroviaires ».

Si le second objectif est synonyme d'effi-

cacité, le premier pose la question des missions de l'ERA.

Pour la CFDT, l'ERA ne doit absolument pas être un outil de libéralisation du secteur mais se concentrer sur les évolutions techniques permettant l'interopérabilité et d'assurer le plus haut niveau de sécurité du système ferroviaire en Europe.

La volonté dogmatique de la Commission de développer à tout prix l'ouverture à la concurrence par de nouveaux opérateurs est en contradiction avec l'impératif historique et culturel des cheminots pour la sécurité ferroviaire qui s'est construite par les nombreux retours d'expériences et un cadre d'organisation du travail la permettant.



Dès lors, lorsque l'ERA indique que parmi les problèmes principaux du système, il y a celui de la discrimination contre de nouveaux entrants, les syndicats ne peuvent être qu'en opposition à cette vision.

L'ERA dénonce avec « des procédures longues et coûteuses, un fonctionnement inefficace et un patchwork de régimes des régulateurs et des règles différentes ». Et cite le prix d'un certificat de sécurité pour un type de véhicule (entre 0 euro et 70 000 euros, et pour un véhicule supplémentaire entre 900 000 euros et 2 millions d'euros).

L'agence souligne aussi que « des agences de sécurité ferroviaire nationale sont même à court de personnel ». Et que dans quelques autorités nationales, « une grande partie du personnel (comme pour l'EPSF française) est détachée d'opérateurs ferroviaires d'où un risque accru de discrimination ».

Plusieurs options ont été évaluées par l'ERA et la Commission en terme de coûts et avantages notamment en posant les questions sur :

- Le rôle accru de l'ERA en matière des certifications de sécurité
- La « migration vers l'autorisation de circulation de véhicule (wagon isolé) et l'instauration d'un passeport européen pour les véhicules,

- Le contrôle renforcé de l'ERA sur le fonctionnement des Agences Nationales de Sécurité Ferroviaire et des agences de certifications qualité (AFNOR, CertiFer, AFAQ...).

Parmi les options, l'option 4 (préférée) préconise que l'ERA et les autorités nationales de sécurité ferroviaire se répartissent les compétences identifiées de la manière la plus avantageuse. Dans cette option, la décision finale est prise par l'ERA en concertation avec les autorités nationales de sécurité. Il s'agit là d'un nouveau contrôle qui doit être précisé dans son contenu.

UN PROJET DE IV^{ÈME} PAQUET À DISCUTER ET COMBATTRE ...

Les propositions générales de la Commission Européenne ne permettent pas de réorienter une politique européenne ferroviaire toujours obsédée par la « concurrence libre et non faussée » hydre dangereuse car moyen et objectif non dépassable par la technocratie bruxelloise, soutenu par des gouvernements aux budgets en fort déficit et des parlementaires européens toujours suivi par le mensonge « libéralisation = prix en baisse = plus de services = plus d'efficacité ».

Si l'on peut se féliciter des propositions favorisant l'interopérabilité et des investissements dans la recherche et le développement de nouvelles techniques pour un meilleur niveau de sécurité, force est de constater que la remise en cause du Règlement Obligations de Service Public et l'absence complète de prise en compte de la sécurité des personnels, des conditions sociales et de l'effet réseau, est de très mauvaise augure pour le chemin de fer en Europe.

Rémi Aufrère



Une assurance bien de son temps



Qu'il s'agisse de mobilité, d'environnement ou de services pratiques, la nouvelle assurance habitation de la GMF innove pour tenir compte de l'évolution des modes de vie.

Ecouter de la musique grâce à son lecteur MP3, envoyer un email de son Smartphone, occuper son trajet en train en regardant un film sur son ordinateur portable... La sphère privée tend aujourd'hui à se déplacer de la maison vers l'espace public : les cafés, les transports en commun, la rue... A l'écoute de ses assurés, la GMF

performance énergétique ⁽¹⁾ ? Vous bénéficiez alors d'une réduction de 5% pendant 5 ans sur votre contrat. Sans oublier une assurance sans majoration de toutes vos installations faisant appel aux énergies renouvelables (photovoltaïque, éolien, géothermie...). Enfin, vous pouvez faire appel à nos experts pour profiter d'un avis technique sur tout devis de travaux d'économie d'énergie (isolation, chauffage) de votre habitation. Bien pratique en cas de doute !

⁽¹⁾ doté d'un diagnostic de performance énergétique avec une étiquette énergie A, B, C.

Valérie Cohen, Directrice technique de la GMF « Un contrat en phase avec les attentes actuelles »

« La GMF a conçu son nouveau contrat DOMO PASS en concertation étroite avec ses sociétaires, dans la lignée de la démarche qualitative initiée avec AUTO PASS en 2008 et SANTÉ PASS en 2010. Notre objectif consiste à apporter à nos assurés des réponses adaptées, en phase avec leurs attentes actuelles, leur mode de vie, leurs besoins et leur budget. DOMO PASS, solution innovante proposée à un prix avantageux, nous permet ainsi de conserver un temps d'avance en termes de qualité et de compétitivité sur le marché ».

a conçu DOMO PASS, une assurance multirisques habitation comportant de nombreuses garanties innovantes. Ainsi, pour 7 euros par mois (ou en inclusion dans la formule Confort +), DOMO PASS couvre tous vos appareils nomades en cas de vol ou de casse, et ce quel que soit le lieu de survenue du sinistre.

UN CONTRAT QUI SE MET AU VERT

Parce que les enjeux liés à l'environnement sont de plus en plus présents, DOMO PASS comporte en outre plusieurs garanties et avantages en tenant compte. Votre logement fait preuve d'une bonne

UNE ASSURANCE SANS SOUCI

Le contrat DOMO PASS, c'est aussi de nombreux « plus » destinés à faciliter votre quotidien :

- un service SOS Domicile accessible 24 H/24, 7j/7 pour les urgences de serrurerie et de plomberie – mais aussi pour le chauffage, le gaz et l'électricité – avec la prise en charge des frais de déplacement et de la première heure de main d'œuvre du prestataire agréé GMF

- une garantie « panne électroménager » pour tous les appareils de moins de 5 ans, blancs ou bruns, pour 5 euros par mois (ou en inclusion, selon la formule choisie), comprenant les réparations, ou la livraison et l'installation d'un appareil de remplacement.
- un service de mise en relation avec tous les corps de métiers pour trouver rapidement des professionnels agréés : maçon, plombier, électricien...



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

Contractuels à la SNCF, des Cheminots à part entière !

Pour l'opinion publique, les cheminots travaillant à la SNCF sont des agents bénéficiant tous d'un même statut particulier. Pourtant au sein de ces quelques 150 000 hommes et femmes, un peu plus de 6% d'entre-eux ne sont pas régis par le sacro-saint Statut. En interne, ils sont identifiés comme « contractuels ».

Ces cheminots sont embauchés en CDI ou CDD, à temps complet ou partiel. La croissance constante de leur effectif est liée au creux démographique des quadragénaires et aux profondes mutations en cours de l'EPIC, et au-delà, du groupe SNCF.

Ce statut intermédiaire entre celui du cadre permanent et les contrats de base du Code du Travail, est défini par le RH 0254 (ex PS 25). Certains d'entre-nous utilisent d'ailleurs encore le terme désuet de PS25 pour les nommer...

Ce recrutement de Cheminots est principalement justifié par la Direction pour deux raisons :

- tenir des emplois non prévus aux tableaux des filières, donc embaucher des collaborateurs disposant de compétences spécifiques et/ou d'une solide expérience (10 ans actuellement demandés)
- tenir des emplois prévus aux tableaux des filières, pour les candidats ayant dépassé les 30 ans, et ne pouvant plus dès

lors bénéficier du statut de CP (« Cadre Permanent »).

Fait nouveau, SNCF Voyages annonce officiellement depuis quelques mois le recrutement de contractuels de moins de 30 ans... sur la base du volontariat ! Même si cela concerne pour l'heure exclusivement l'Annexe C et dans ce cas les cadres, cela confirme s'il était besoin, cette tendance de fond au sein de l'entreprise.

Bien qu'en dehors du Statut, les contractuels sont, en théorie, gérés par des textes réglementaires spécifiques. Théoriquement car le fait est que la hiérarchie ignore, en grande majorité, le contenu spécifique et précis de cette réglementation, notamment dans sa prise en compte au moment des EIA et de la négociation salariale annuelle.

Les principales divergences existantes entre les contractuels et leurs collègues du CP sont :

- l'âge de la retraite en premier lieu : les contractuels sont soumis au Régime Général
- la non-affiliation à la Caisse Maladie de la SNCF : ils sont donc affiliés au régime général de la Sécurité Sociale, et ne bénéficient pas d'une mutuelle d'entreprise. Ainsi en cas de maladie, ils subissent un délai de carence. Par ailleurs la subrogation

engendre parfois des situations particulières, voire des pertes sèches dans leur rémunération.

- un taux de cotisations de charges sociales du salarié plus élevé (environ 23 à 25 % contre 17%)
- un taux de cotisations de charges patronales plus bas (environ 48% contre 67%)
- un déroulement de carrière différent des agents du CP, souvent « opaque »
- des facilités de circulations généralement octroyées de la même façon que dans le cas des agents du CP (à quelques exceptions près) sauf à la cessation d'activité

Ces quelques différences existent et il convient de les réduire ou compenser au mieux. Au-delà de celles-ci, les contractuels sont des Cheminots à part entière qui apportent leurs expériences, leurs compétences et leurs spécificités à la SNCF.

La CFDT suit, soutient et défend l'ensemble des salariés. Dans l'EPIC, comme dans le Groupe SNCF, il s'agit de tenir compte des spécificités de tous : Agents au CP, Contractuels, Droit Privé issus du Groupe (avec des conventions particulières) ou pas.

Jean-Marc Robier / Loïc Pianfetti / Eric Chollet



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



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

MENU PRINCIPAL

ACCUEIL
LIENS CFDT
NEWS
COMMUNIQUE DE PRESSE

CHÈQUES VACANCES

Chèques Vacances

DISPOSITIONS FIN CARRIÈRE

CPA
CET

VIOLENCE AU TRAVAIL

Harcelement

ÉGALITÉ PROFESSIONNELLE

Mixité
Manifestations
Discriminations

SNCF

Restauration
Manutention
CHSCT

cfdt cheminots

RENOUVELLEMENT DE VOS REPRESENTANTS AU CONSEIL D'ADMINISTRATION GROUPE SNCF.



« AGIR AUTREMENT »

Le 5 février 2013

RENOUVELLEMENT DE VOS REPRESENTANTS AU CONSEIL D'ADMINISTRATION GROUPE SNCF.



Edito

Le 5 février prochain, vous serez appelés à élire vos représentants au conseil d'administration du groupe SNCF.

Même si cette instance vous semble très éloignée de vos préoccupations quotidiennes, et c'est compréhensible, il est important que vous participiez à ce suffrage. C'est au Conseil d'Administration que se prennent toutes les grandes décisions d'orientation politiques et stratégiques à moyen et long terme. Dans le contexte actuel, ces décisions auront forcément des répercussions sur vos organisations et

conditions de travail, sur l'emploi, sur les masses financières, et donc, sur votre pouvoir d'achat... Il est nécessaire que la voix des représentants des salariés soit entendue au plus haut niveau, pour que les aspects sociaux ne soit pas négligés.

Toute la force et la légitimité du représentant élu viennent de vos suffrages, ils doivent donc être très nombreux ! Faites reculer l'abstention.

Le vote CFDT, c'est un vote pour Agir Autrement, agir par la concertation et le dialogue, agir par des propositions constructives qui prennent en considération la complémentarité des activités de notre groupe, et sa principale force, ses salariés.

Les candidates et les candidats CFDT, forts de leur expérience dans les instances nationales (CCE, Comité de groupe...) auront à cœur de remplir cette mission.

Le vote CFDT, c'est un vote pour une grande organisation syndicale confédérale, représentative dans l'EPIC SNCF, mais également dans toutes les entreprises du groupe. C'est donc l'assurance d'un relai pérenne sur le terrain.

Le 5 février, pour Agir Autrement, votez CFDT.

Pascal Lanzillotti

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

Le Cheminot de France

Le CFDT progresse en nombre d'adhérents

+27%

Le CFDT progresse en nombre d'adhérents

Le CFDT progresse en nombre d'adhérents

Le CFDT progresse en nombre d'adhérents

Le CFDT progresse en nombre d'adhérents

Le CFDT progresse en nombre d'adhérents

Le CFDT progresse en nombre d'adhérents

Le CFDT progresse en nombre d'adhérents

Le CFDT progresse en nombre d'adhérents

Le CFDT progresse en nombre d'adhérents

Le CFDT progresse en nombre d'adhérents

Le CFDT progresse en nombre d'adhérents

Le CFDT progresse en nombre d'adhérents

Le CFDT progresse en nombre d'adhérents

Le CFDT progresse en nombre d'adhérents

Le CFDT progresse en nombre d'adhérents

Le CFDT progresse en nombre d'adhérents

Le CFDT progresse en nombre d'adhérents

Le CFDT progresse en nombre d'adhérents

Le CFDT progresse en nombre d'adhérents

Le CFDT progresse en nombre d'adhérents