

le **cheminot** **Cfdt:**  
de France

N° 42 ◊ AVRIL-JUIN 2015 ◊ 1,60 €

MAGAZINE DE L'UNION FÉDÉRALE DES CHEMINOTS  
ET ACTIVITÉS COMPLÉMENTAIRES

# L'INTÉRESSEMENT AU SEIN DU GROUPE PUBLIC FERROVIAIRE



# CHRONIQUE

## D'UNE REVENDICATION

◊ PAGE 13

Scannez ce  
QR code pour  
vous connecter  
sur notre site  
internet





# édito

## 3 L'ACTU AU GPF

➔ La CFDT signe le Champ d'application de la Convention Collective Ferroviaire

## 5 L'AVENIR DES TET

➔ État-stratège ou stratégie d'État ?

## 6 BURN-OUT

➔ Un fléau sur la voie de la reconnaissance

## 7 MANUTENTION FERROVIAIRE

➔ Nos dispositions à mettre en œuvre

## 8 NOTRE INTERVIEW

➔ À la rencontre des militants RFF

## 9 19 NOVEMBRE 2015

➔ Élections des représentants dans les Conseils du GPF

## 11 LA CFDT AGIT

➔ Nous avons interpellé la Direction et obtenu des engagements

## 12 NOTRE ENQUÊTE

➔ Dans la tourmente de Romilly ?

## 14 NOS OUTILS INTERACTIFS

➔ La CFDT développe le e-militantisme

# LA CFDT RÉNOVE LE DIALOGUE SOCIAL

À l'instant où vous lirez ces lignes, la réforme du ferroviaire se sera concrétisée pour les cheminots. Au 1<sup>er</sup> juillet, sauf aléa ou contre-

temps majeur, chacun d'entre-nous aura rejoint son EPIC de destination au sein d'un Groupe Public Ferroviaire qui devra continuer sa mutation pour faire face aux défis. Cette réforme du ferroviaire public apporte de nouvelles perspectives au transport par rail pour notre pays. Les investissements sont là pour les régénérations de premier plan, mais l'inquiétude demeure pour le réseau capillaire qui, faute de fonds publics, pourrait une fois de plus être menacé. La loi Macron libéralisant le transport de voyageurs par autocar, l'auto-partage ou autre « blabla-car » proposent une baisse des prix sans précédent aux déplacements collectifs. Cette situation ne laissera pas indemne la SNCF. Les TET et TER risquent d'être frappés de plein fouet par cette concurrence non subventionnée. Ce ne sera pas pour déplaire aux Autorités Organisatrices qui pourront de ce fait baisser leur offre ferroviaire pour desserrer l'étau et résoudre en partie l'équation financière d'un transport ferroviaire onéreux.

La CFDT ne reste pas inerte dans la période. Le champ d'application de la Convention Collective Nationale adoptée, c'est le haut niveau social revendiqué par la CFDT Cheminots pour les salariés du rail qui reste à négocier. Au sein même du GPF, les négociations vont bon train face à ceux qui continuent à lutter en interne contre la mise en œuvre structurelle de la réforme mais aussi contre la révolution du dialogue social que la CFDT entend imposer. Vote électronique pour les élections professionnelles du 19



**DERNIÈRE MINUTE :  
CGT ET SUD DÉNONCENT  
L'ACCORD PÉRIODE  
TRANSITOIRE / IRP.**

novembre prochain, Comités d'Entreprises Régionaux par EPIC (Mobilités et Réseau) au plus proche des cheminots, présence confirmée de l'EPIC de Tête dans les bassins d'emploi... Toutes ces mesures portent la marque de la détermination de la CFDT.

La mise en œuvre de l'intéressement est une évolution historique au sein du GPF SNCF. Tout d'abord à Réseau, où la CFDT majoritaire aura permis d'éviter toute dénonciation de l'accord. Mais pour l'EPIC de Tête et SNCF Mobilités, le dogmatisme des deux organisations syndicales les plus conservatrices (avis négatif sur l'intéressement au CCE du 11 juin) arrivera-t-il à priver une fois de plus les cheminots de cette disposition bonne pour le pouvoir d'achat ? De nombreuses dispositions restent à négocier. Elles amélioreront le pouvoir d'achat des cheminots. Citons, la mutuelle obligatoire pour les salariés contractuels à étendre aux agents à statut. La CFDT aujourd'hui reste la seule à revendiquer cette avancée sociale bonne pour la couverture santé de toute la famille. Le titre repas pour tous les salariés privés de restaurants d'entreprises. Ce dispositif obtenu par accord au sein de RFF doit l'être maintenant au sein du GPF. En attendant une rentrée chargée avec des équipes CFDT qui resteront mobilisées tout l'été, il me reste à vous souhaiter de bonnes vacances. ●●

**Didier AUBERT,  
SECRÉTAIRE GÉNÉRAL  
DE LA CFDT CHEMINOTS**

**Cfdt:** FGTE  
CHEMINOTS

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



LE CHEMINOT DE FRANCE  
N° 42  
AVRIL-JUIN 2015

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

Directeur de la publication  
DIDIER AUBERT

Rédacteur en chef  
CHRISTOPHE DARD

Rédacteur en chef adjoint  
ALI BENHADJBA

Ont collaboré à ce numéro  
SABINE LE TOQUIN  
THOMAS CAVEL  
ÉRIC DHENIN  
ÉRIC FERNANDEZ  
ÉRIC CHOLLET  
PATRICK SAPET

PASCAL LANZILLOTTI  
PATRICK LE ROLLAND

Concept & mise en page  
BERNARD TUDOR

Crédits photo  
CFDT & FREEPIK

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



7 CONVENTION COLLECTIVE NATIONALE FERROVIAIRE

# LA CFDT SIGNE LE CHAMP D'APPLICATION ET DÉNONCE L'AMALGAME ENTRETENU PAR CERTAINS

La CFDT a signé le 4 mai le périmètre d'application de la future convention collective nationale ferroviaire. Cette signature n'est qu'une première étape et n'engage en rien les futures négociations sur les autres chapitres. ✂ **Christophe DARD & Ali BENHADJBA**



Les discours faisant croire aux salariés du rail que la régression sociale généralisée est en marche relèvent de la pure fiction. Ils n'honorent pas ceux qui préfèrent jouer sur les peurs et la crainte du changement. ●●

## LA RÉALITÉ : UN CHAMP D'APPLICATION PLUS SÉCURISÉ

En obtenant du ministère que toutes les entreprises intervenant sur le réseau ferré national soient titulaires d'un titre de sécurité, la **CFDT** a permis la réintégration de tous ces sous-traitants dans le champ d'application de la convention collective. ●●



## AGENTS DU MATÉRIEL **QU'EN EST-IL RÉELLEMENT POUR EUX ?**

**On a pu lire ici et là que les agents du Matériel sont exclus du champ d'application de la Convention collective. Faux !**

Les cheminots du Matériel (que ce soient ceux de la maintenance ou de la réparation) ne sauraient être exclus de la CCN du ferroviaire puisque leur employeur, la SNCF, relèvera de cette convention ! Il ne saurait y avoir plusieurs conventions au sein d'une entreprise. C'est le code APE (activité principale exercée) qui détermine le rattachement à une CCN. L'activité principale de la SNCF étant le transport ferroviaire de voyageurs (code APE 4910 Z), c'est la convention collective rattachée qui s'appliquera, quel que soit le métier, le domaine, la branche, l'activité...

Y compris donc pour la réparation et la maintenance du matériel.

Les constructeurs ferroviaires ne sont pas des transporteurs mais des métallurgistes et ont donc leur propre texte conventionnel. Ce n'est pas nouveau ! Il n'y a pas un avant et un après sur cette question sur laquelle, spécifiquement, rien n'a changé. La CGT n'a pas approuvé le champ d'application sans toutefois s'y opposer alors qu'elle était la seule à pouvoir le faire (avec le concours d'une autre organisation pour atteindre les 50 % légalement requis). ●●

## CEUX QUI S'OPPOSENT **SONT-ILS PRÊTS À EN ASSUMER TOUTES LES CONSÉQUENCES ?**

**Ont-ils la mémoire qui flanche pour avoir déjà oublié les conséquences sur le Fret ferroviaire ?**

En l'absence de convention collective, la réglementation socialement la plus basse pourrait être appliquée. Un dumping social s'installerait et engendrerait une grave atteinte aux conditions de travail de tous les travailleurs du rail. Les conséquences seraient désastreuses pour tous.

Lors d'appels d'offres, la course à la productivité deviendrait le leitmotiv des employeurs et le moins disant social serait la référence. ●●



**Agir pour que le champ d'application soit du plus haut niveau et protège tous les salariés, voilà une attitude responsable.**

## S'INVENTER UNE HISTOIRE, SE LA RÉPÉTER TROIS FOIS **ET SE PERSUADER QU'ELLE EST VRAIE...**

**Front du refus et surenchère**, stratégie d'immobilisme et goût pour les scénarios les plus catastrophiques et apocalyptiques, approche des prochaines élections professionnelles, conduisent certains à prendre quelques libertés avec la réalité des faits. ●●



**Les organisations syndicales SUD, CGT-FO et CGC ont dénoncé l'accord sur le champ d'application de la CCN.**

➤ RAPPORT DURON SUR LES TRAINS D'ÉQUILIBRE DU TERRITOIRE

# ÉTAT-STRATÈGE OU STRATÉGIE D'ÉTAT ?

Le 25 mai, la commission Duron a remis son rapport sur les Trains d'Équilibre du Territoire. Diagnostic de la situation actuelle et propositions d'évolution. En vue, la future convention d'exploitation de 2016. Ce rapport appelle les commentaires de la CFDT. ✍ **Christophe DARD**

Sous couvert d'anticiper l'entrée en vigueur du quatrième paquet ferroviaire, le rapport préconise d'ouvrir à la concurrence les TET par une expérimentation sur certaines lignes ciblées. Sans attendre l'harmonisation du cadre social, le rapport ne met en évidence que les avantages supposés d'une libéralisation anticipée. Ce sont les mêmes arguments que ceux qui ont conduit à la libéralisation du transport ferroviaire de marchandises. On sait ce qu'il en est au fret dont le volume transporté n'a pourtant cessé de reculer, la concurrence fuyant les trafics impécunieux. ●●

La proposition de substituer du mode ferroviaire par du mode routier ne va pas dans le sens de la loi du 4 août 2014 de donner un nouvel élan au système ferroviaire. Les enjeux énergétiques et environnementaux sont oubliés. Quelle cohérence gouvernementale en termes de développement durable, de réductions des émissions de CO<sub>2</sub> et de sécurité ? ●●



À l'heure où des milliards d'euro sont investis dans la régénération du réseau ferroviaire, il est pour le moins paradoxal de préconiser l'abandon de dessertes ferroviaires. Cela conduit à désertifier un réseau entièrement rénové et à le priver des ressources liées aux péages. C'est contraire à la politique d'aménagement du territoire. ●●

Le grand absent est sans surprise l'apport de solutions de financements alors que c'est un déterminant majeur dans la résolution du problème. La CFDT regrette ce manque de courage et de volonté politique. ●●

## LORS DE SON AUDITION DU 15 AVRIL 2015, LA CFDT AVAIT RAPPELÉ SES REVENDICATIONS

- **C'est à l'État d'assurer sa responsabilité contractuelle** et de garantir la qualité du service public ferroviaire offert à l'usager en assurant notamment la pérennité de certaines dessertes.
- **Les TET sont un maillon indispensable** pour irriguer les territoires, souvent les moins favorisés du pays.
- **La loi portant réforme ferroviaire** a pour ambition de donner un avenir au système ferroviaire.

- **Le modèle économique atypique** consistant à faire autofinancer à hauteur de 94 %, par la seule SNCF sans injection de ressources externes n'est pas viable économiquement et génère du déficit d'exploitation.
- **Les contraintes économiques** ne se poseraient pas en ces termes si le système ferroviaire n'avait pas accumulé des dettes qui sont de la responsabilité de la Nation toute entière.



**Il revient à l'État qui porte l'ambition de redevenir stratège dans le ferroviaire, de fixer un haut niveau de fréquence et de qualité de service, pour les TET.**

- **Cette situation est préjudiciable** au maintien de l'offre ferroviaire et ne permet pas d'envisager un renouvellement du matériel roulant vétuste.
- **Les reculades sur l'écotaxe**, la hausse de la TVA et l'ouverture à la concurrence des transports longue distance par autocar vont porter un nouveau coup dur.
- **C'est le manque d'engagement de l'État** qui risque de péjorer l'offre de service public. ●●

## LA CFDT REGRETTE DE NE PAS AVOIR ÉTÉ MIEUX ENTENDUE **LES PRÉCONISATIONS ACTUELLES N'APPORTENT PAS DES SOLUTIONS POUR DYNAMISER LE FERROVIAIRE**

- ➔ **Il faut trouver des dispositifs incitatifs** et une offre de transport en adéquation avec les besoins de déplacement afin de conquérir de nouveaux voyageurs.
- ➔ **Il faut privilégier la complémentarité des modes** plutôt que

de les mettre en concurrence frontale.  
Le recours à la substitution routière n'est pas une réponse de qualité de service, ni de sécurité mais uniquement un levier de productivité.

La **CFDT** reste favorable au maintien du principe de l'attribution directe par l'Autorité Organisatrice des Transports (ici l'État pour ce qui concerne les TET) afin de se concentrer sur la qualité et l'offre de service. ●●



**La CFDT défend le modèle ferroviaire français, pilier incontournable de la mobilité.**

### SYNDROME D'ÉPUISEMENT PROFESSIONNEL (BURN OUT)

## UN FLÉAU SUR LA VOIE DE LA RECONNAISSANCE

La progression des cas d'épuisement professionnel a amené la sphère politique à mettre cette affection au cœur du débat public. Le syndrome d'épuisement professionnel ou « burn out » est souvent l'attribut de l'encadrement. ✂ **Éric DHENIN**

**S**urinvestissement, stress, injonctions paradoxales, performance attendue, peur de l'avenir sont chacun des facteurs, isolés ou superposés, à l'origine de ce mal moderne. Les pathologies liées sont variées selon les docteurs FAASNACHT et REYMON, médecins au CERN.

Les conséquences dans le travail sont l'altération de la capacité de décision, une baisse de la performance, l'irritabilité... En dehors du travail, c'est l'équilibre entre la vie professionnelle et la vie personnelle qui est altéré : désocialisation, repli sur soi. À terme, les conséquences familiales sont presque toujours au rendez-vous.

Le transport ferroviaire génère ces cas d'épuisement et la SNCF, entreprise comme les autres, est loin d'être épargnée.

C'est en profitant de la future loi sur le dialogue social que le député Hamon tente de faire inscrire l'épuisement professionnel dans la liste des maladies professionnelles reconnues. Cette proposition a été rejetée au risque de *l'aggravation des dépenses publiques*. ●●



**Cette maladie est traitée comme une simple affection : pas de cadre protecteur, pas de réparation, moins de prévention.**



**Laurent Berger, le secrétaire général confédéral de la CFDT**, ne s'y est pas trompé et a jugé qu'il fallait « regarder avec intérêt ce que propose Benoît Hamon ». Hier, problématique syndicale portée entre autres par la **CFDT**, aujourd'hui tentative de prise en compte par la sphère politique. On peut espérer que demain ce sujet soit enfin traité. De nombreuses revendications mettent un temps long à cheminer. Nous ne devons jamais nous laisser abattre et continuer de manière déterminée. ●●

## QU'EN EST-IL DE CETTE RECONNAISSANCE ? **QUELS AVANTAGES PORTE T-ELLE ?**

**La reconnaissance d'une maladie professionnelle fait l'objet d'une procédure stricte.** L'affection doit être reprise sur une liste restrictive de tableaux ou reconnue par le CRRMP (Comité de reconnaissance des maladies professionnelles). Aujourd'hui, seules les maladies professionnelles qui relèvent de l'exposition d'un salarié à risque physique ou mécanique, risque chimique, risque biologique ou risque radiologique sont reconnues. La reconnaissance du caractère de maladie professionnelle implique la prise en charge et la réparation du préjudice su-

bi par le salarié. Elle impose des mesures de prévention plus systématiques. En dehors de ce cadre législatif, la reconnaissance de l'origine professionnelle d'une maladie est longue, compliquée et incertaine. En 2010, le burn-out qui n'a pas de définition médicale consensuelle a déjà été écarté des recommandations de reconnaissance des pathologies psychiques. Le statu quo actuel peut de nouveau sembler un échec. Toutefois, la proposition du député Benoît Hamon a permis d'apporter un éclairage spécifique sur la problématique posée. ●●

# NOS DISPOSITIONS À METTRE EN ŒUVRE

L'année 2015 est riche de négociations pour les équipes CFDT de la branche professionnelle de la manutention et du nettoyage ferroviaire et activités connexes. De nombreuses dispositions, issues des accords nationaux interprofessionnels (ANI) de 2008, 2009 et 2013, signés par la CFDT, sont à mettre en œuvre. ✂ **Éric FERNANDEZ**

## LA BANQUE DE DONNEES UNIQUES (BDU)

Issu de l'ANI de 2013, ce nouvel outil doit permettre aux élus du personnel de peser sur la stratégie de l'entreprise. Informations économiques, sociales, rémunérations, aides publiques, flux financiers... Un important dispositif de formation est déployé par la **CFDT** pour que ses équipes s'approprient le nouveau dispositif et ses impacts sur l'information, auparavant dispersée, donnée aux instances telles que DP, CE, CHSCT. ●●

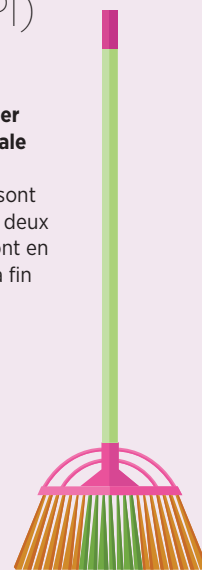


## LE COMPTE PERSONNEL DE FORMATION (CPF)

Egalement issue de l'ANI de 2013, la loi du 5 mars 2014 sur la formation professionnelle, l'emploi et la démocratie sociale, ouvre de nouveaux droits pour les salariés. Un droit à la formation est attaché à chacun tout au long de sa vie professionnelle. Ce CPF sert à financer des formations qualifiantes et se substitue au précédent Droit Individuel à la Formation (DIF). Il est alimenté à hauteur de 24 heures par année de travail à temps complet jusqu'à l'acquisition d'un crédit de 120 heures, puis ensuite de 12 heures par année jusqu'au plafond de 150 heures. Au prorata pour les salariés à temps partiel. ●●

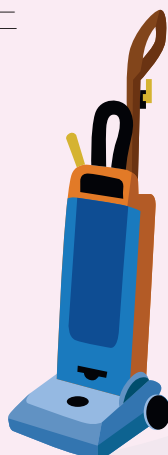
## LES CERTIFICATS DE QUALIFICATION INTERPROFESSIONNELLE INTERBRANCHE (CQPI)

Découlant de l'ANI de 2009, l'objectif est de créer un outil de reconnaissance et de promotion sociale pour les salariés de la manutention, nettoyage ferroviaire et activités connexes. Ces certificats sont transposables aux métiers d'autres branches. Les deux certificats propres à la manutention ferroviaire sont en cours de définition et devraient voir le jour d'ici la fin de l'année 2015. ●●



## LA COMPLEMENTAIRE SANTÉ

Encore une revendication **CFDT** (ANI de 2013) rendue obligatoire pour les entreprises le 1<sup>er</sup> janvier 2016. La **CFDT** agit pour un accord au niveau de la branche qui garantirait à l'identique la couverture des salariés de toutes les entreprises du champ d'application, grandes ou petites. La mutualisation des risques permet aussi d'éviter des différences et une majoration des coûts d'une entreprise à l'autre selon la pyramide des âges et l'état de santé des salariés. Avec une complémentaire santé (« mutuelle ») au niveau de la branche, le passage fréquent d'une entreprise à l'autre au gré des marchés est également sécurisé et ne provoque pas de rupture dans la prise en charge. ●●



## LE COMPTE PERSONNEL DE PREVENTION DE LA PENIBILITE

Entré en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2015, ce dispositif n'a de cesse d'être contesté par le patronat. Des points sont attribués en fonction du nombre de facteurs de pénibilité (travail de nuit, tâches répétitives...) et la durée d'exposition. Ce compte permet ensuite d'accéder notamment à une formation vers un métier moins pénible ou d'anticiper l'âge légal de départ en retraite. ●●



**Un agenda social riche. Des équipes CFDT qui tiennent bon et s'approprient les dossiers. C'est ce qui s'appelle être un acteur syndical efficace.**

ENTRETIEN AVEC SÉBASTIAN MARIANI ET THOMAS CAVEL

# À LA RENCONTRE DES MILITANTS RFF

Avant, il y avait la SNCF et RFF. Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2015, il y a un Groupe Public Ferroviaire. Une nouvelle structuration qui passe par la rencontre de cultures d'entreprise différentes. ✂ Ali BENHADJBA & Christophe DARD

C'est pour accompagner ce mouvement, dans l'intérêt de tous les cheminots, que l'instance politique nationale de la **CFDT Cheminots** a veillé à intégrer depuis 2013 deux militants de l'ex-RFF (dans SNCF Réseau aujourd'hui). Sébastien et Thomas répondent aux questions du *Cheminot de France*.

## POUVEZ-VOUS VOUS PRÉSENTER ?

**Thomas :** J'ai 37 ans. Je suis entré à RFF en 2002. J'occupe actuellement un poste de relations avec le régulateur (l'ARAF essentiellement). En 2004, j'ai été élu au Comité d'Entreprise de RFF. En 2010, j'ai été nommé Délégué Syndical. Mes mandats et l'exercice de mes fonctions professionnelles représentent une vraie richesse, même si l'équilibre est difficile à trouver.

**Sébastien :** J'ai 38 ans, je suis marié et j'ai deux petites filles. J'ai eu plusieurs expériences dans des établissements publics de l'État, avant d'être recruté par RFF au secrétariat général et au secrétariat du conseil d'administration, un bon poste d'observation de toute l'activité de l'entreprise. Depuis 2008, je suis responsable du service organisation et documentation nécessaire au fonctionnement interne de SNCF Réseau. J'ai commencé à militer à la **CFDT** en



THOMAS CAVEL



SEBASTIEN MARIANI

2007. C'est ainsi que je suis devenu délégué syndical dans une entreprise où le syndicalisme était à construire. Petit à petit un réseau de militants s'est mis en place.

## COMMENT ÇA A COMMENCÉ AVEC LA **CFDT** ?

**Thomas et Sébastien :** Il y avait des interrogations sur fond d'opposition historique et de conflits opérationnels entre SNCF et RFF, nos employeurs respectifs. Il a fallu faire avec les préjugés pour les dépasser au fur et à mesure que nous nous connaissions mieux. Rapidement, nous avons commencé à avancer ensemble vers la construction en nous retrouvant sur les valeurs communes de la **CFDT**. Le clivage RFF-SNCF, c'était celui des dirigeants de nos établissements publics. Ce ne devait pas être celui des salariés de SNCF et de RFF que nous représentons les uns et les autres. La **CFDT** est la première organisation à avoir été en

**52 % est la représentativité CFDT chez RFF. Un chiffre qui fait rêver ?**

**Sébastien :** Nous n'avons jamais visé un chiffre. 42 %, 49 % ensuite puis 52,8 %. C'est le résultat d'un engagement qui a fini par porter. Mais ce n'est pas forcément transposable et encore moins un modèle.

**Thomas :** Nos résultats ont sans doute tenu au fait que nous communiquons plus que les autres organisations syndicales. De l'engagement, de l'écoute, des solutions, de la méthode, de la contractualisation. Le bon terreau qui permet aux idées **CFDT** de progresser. ●●

capacité de prendre position sous le double logo de ses structures syndicales SNCF et RFF. Une longueur d'avance car cela ne se faisait pas à l'époque.

## COMMENT S'EST PASSÉE POUR VOUS LA NÉGOCIATION SUR LA RÉFORME FERROVIAIRE ?

**Thomas et Sébastien :** Nous avons été associés dès 2013 aux réflexions de l'Union Fédérale. Nous avons travaillé ensemble les amendements. Ce fut un travail d'équipe autour des parlementaires. La loi adoptée, nous sommes ensuite entrés dans le dur des négociations. Les sujets sont encore nombreux.

## VOTRE REGARD A-T-IL CHANGÉ SUR LES CHEMINOTS... DE SNCF (CAR VOUS EN ÊTES AUSSI, DES CHEMINOTS) ?

**Sébastien :** Comme tous les RFF « pur-jus », je suis parti d'idées générales, assez couramment répandues, jusqu'au cliché parfois. Une forte culture de service public. Une identité d'entreprise hors du commun. Une place à part dans l'histoire avec un grand H. Un socle social puissant, sans doute sans aucun autre équivalent. Des acquis bien sûr, à préserver. Mais en y regardant de plus près, des références réglementaires et sociales très peu progressistes, des clivages profonds entretenus entre cadres et non-cadres. Au sein de RFF, pourtant réputée plus libérale, le dialogue social a souvent produit plus de justice sociale.

**Thomas :** Moi aussi, j'ai perçu ce monde SNCF comme étant cohérent et porteur d'une culture très forte. Mais quelque peu rigide ! Renouvellement générationnel et égalité professionnelle me semblent être des sujets où c'est nous qui sommes en avance ! Le point commun de nos actions **CFDT** reste le courage à se remettre en question dans un environnement syndical qui ne s'y prête pas naturellement. ●●

JEUDI 19 NOVEMBRE 2015 : ÉLECTIONS DES REPRÉSENTANTS DES CHEMINOTS

# CONSEILS D'ADMINISTRATION DE SNCF RÉSEAU ET SNCF MOBILITÉS, **CONSEIL DE SURVEILLANCE DU GROUPE PUBLIC FERROVIAIRE,** COMITÉS D'ÉTABLISSEMENTS RÉGIONAUX, **DÉLÉGUÉS DU PERSONNEL**

La CFDT et l'UNSA  
ont signé un accord de  
gestion des IRP (Instances  
de Représentation du  
Personnel). Au programme,  
élections regroupées le  
même jour (19 novembre)  
et possibilité de vote  
électronique.

 **ALI BENHADJBA & PASCAL LANZILLOTTI**



## CONSEILS D'**ADMINISTRATION** ET CONSEIL DE **SURVEILLANCE**

**La réforme du 4 août 2014 a introduit** un nouveau mode de gouvernance, avec 2 Conseils d'Administration pour les EPIC Mobilités et Réseau, ainsi qu'un

Conseil de Surveillance au niveau de la SNCF (EPIC de Tête). Il s'agit bien entendu d'un mode de représentation des salariés dans ces instances livré « clés en mains » par

la loi. Un tiers des sièges de ces conseils sera destiné aux représentants des salariés selon la répartition ci-dessous :

### CONSEIL D'ADMINISTRATION SNCF RÉSEAU

**24 membres,  
dont 8 salariés élus**

### CONSEIL DE SURVEILLANCE SNCF

**24 membres,  
dont 8 salariés  
élus**

### CONSEIL D'ADMINISTRATION SNCF MOBILITÉS

**18 membres,  
dont 6 salariés élus**



Ces représentants des salariés sont élus au scrutin de liste, à la plus forte moyenne. Ce sont les Organisations Syndicales représentatives au niveau national interprofessionnel qui présentent des listes de candidats. Les autres Organisations syndicales, comme l'UNSA ou SUD Rail, doivent réunir les parrainages de 10 % des élus du personnel (CE et DP) pour pouvoir présenter leurs listes.

Pour la première fois, les listes doivent être à part égale composées d'hommes et de

femmes. Le nombre total de candidats doit être égal à une fois et demie le nombre de sièges à pourvoir. ●●



## UN ENJEU POUR LA CFDT

**160 000 cheminots sont appelés à voter pour désigner leurs représentants, soit au Conseil d'Administration de SNCF Réseau, soit à celui de SNCF Mobilités selon leur rattachement, ainsi que pour le Conseil de Surveillance.**

Seront électeurs également, quelques 40 000 collègues des filiales ayant atteint le seuil d'effectif de 200 sur les 24 derniers mois. Les salariés de l'EPIC de Tête ne sont pas concernés pour l'un ou l'autre des Conseils d'Administration, mais par le seul Conseil de Surveillance du Groupe Public Ferroviaire. Pour la **CFDT**, l'enjeu est important car il s'agit d'être représenté dans les trois EPIC afin d'avoir une coordination au sein du Groupe public. ●●

## LA REPRÉSENTATION DES PERSONNELS EN RÉGIONS ET EN ÉTABLISSEMENTS

**Au-delà des instances que sont les deux CA et le CS, la question du mode de représentation des salariés sur et autour de leur lieu de travail était soumise à la concertation et à la négociation.**

### IL RÉSULTE DE L'ACCORD PASSÉ

#### APRÈS DE DIFFICILES NÉGOCIATIONS :

- 39 Comités d'Établissement (au lieu de 28 actuellement) avec les moyens statutaires qui en découlent ;
  - maintien des CE actuels (sauf Alpes) côté SNCF Mobilités, soit 25 CER ;
  - mise en place de 13 CE territoriaux pour SNCF Réseau ;
  - mise en place de Commissions conventionnelles Inter-EPIC sur le périmètre des CE Mobilités d'aujourd'hui (Présidée par le Directeur des E.I.M.), remplaçant les Commissions Locales Multifonctionnelles actuelles (moyens en temps alloués conservés au même niveau) ;
  - maintien des Commissions Professionnelles en l'état.
- Pour les élections des Délégués du Personnel, rien de changé en établissement. Mandats fixés à trois ans. ●●

## CGT ET SUD S'OPPOSENT À CET ACCORD

**Avec la signature de la CFDT et de l'UNSA, l'accord recueille plus de 30 % des suffrages des organisations syndicales représentatives.**

CGT et Sud ont décidé de s'opposer. Cette décision est très grave. La SNCF avait annoncé qu'elle reviendrait sur des mesures essentielles. Or, son intention première était la mise en place de CE nationaux par métier. La **CFDT** n'a pas demandé à la CGT et à Sud de manger leur chapeau en signant cet accord, mais elle les a mis en garde contre les conséquences d'une dénonciation. La **CFDT** l'affirme. Cet accord était un bon compromis. Il fixait une période transitoire jusqu'au 31 décembre 2015 garantissant le fonctionnement des instances actuelles de représentation du personnel. En conservant 25 CE à Mobilités, il permettait la continuité de la gestion des activités sociales, et sécurisait le personnel CE / CCE. Il laissait enfin du temps au temps pour l'évolution de la gestion des activités sociales.

À la date du 19 juin, nous ne connaissons pas les conséquences de cette désastreuse dénonciation. ●●

RETARD DE PAIEMENT DES SALAIRES

# NOUS AVONS INTERPELLÉ LA DIRECTION ET OBTENU DES ENGAGEMENTS

La mise en place d'un nouveau logiciel dans une entreprise n'est pas un long fleuve tranquille, surtout quand il concerne plus de 170 000 salariés. ✂ AII BENHADJBA

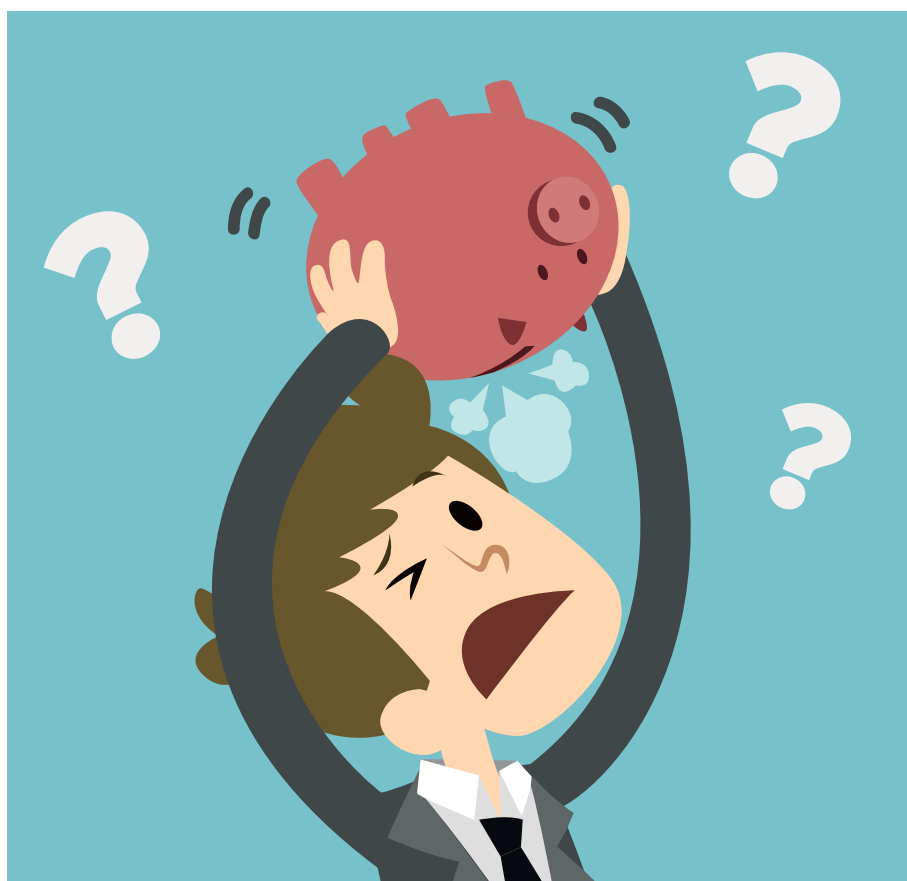
**M**algré de nombreux tests pendant de longs mois, il peut subsister des dysfonctionnements et des anomalies lors du déploiement. L'Entreprise tentera de minimiser, arguant du peu de cas par rapport à l'ensemble...

Les médias qui ont relayé cet incident informatique au sein de la SNCF n'ont d'ailleurs pas manqué de souligner les conséquences bancaires, familiales, matérielles sur la vie des quelques 2 000 cheminots impactés. Une empathie inhabituelle envers la corporation dont on aurait bien voulu se passer ! Même si le nombre de personnes touchées peut paraître minime, l'embarras des cheminots concernés et la crainte des autres de l'être demain, voire une nouvelle fois, est maximale.

Sitôt alertée par ses structures sur les premiers cas, la **CFDT** est intervenue auprès de l'entreprise pour qu'il soit remédié de manière urgente à cette situation. ●●



**Quand il s'agit d'une absence totale de virement de la paie à date normale ou de son amputation de nombreux éléments de rémunération, il y a urgence à sortir de la situation critique.**



## DANS LA FOULÉE, LA DIRECTION PRENAIT DES DISPOSITIONS POUR QUE :

- le retard de paie n'excède pas une semaine de décalage pour le virement sur le compte courant de l'agent ;
- chaque agent concerné soit informé avec une lettre d'explication et de justification à destination de son organisme bancaire ;
- la prise en charge les éventuels frais bancaires liés à ces incidents
- toute situation individuelle sensible soit étudiée avec le maximum d'attention. ●●



**La CFDT a mis en veille l'ensemble de ses structures et militants afin de récolter toute l'information. Il serait inadmissible et impardonnable que le même incident se reproduise.**

LE MATÉRIEL

# DANS LA TOURMENTE DE ROMILLY ?

Les prévisions ne sont pas réjouissantes... Les estimations : moins 400 à 600 emplois sur 5 à 10 ans sur environ 23 000 agents que compte le domaine Matériel. ✂ **Éric CHOLLET**

Il y aura bien sûr des embauches, mais *à la marge* par rapport aux chiffres annoncés... **Point positif** : une professionnalisation plus pointue sera demandée, liée aux évolutions technologiques du Matériel. La **CFDT** a exigé des parcours professionnels plus qualifiants et mieux définis.

Une assurance d'importance qu'a obtenue également la **CFDT** : aucun Technicentre Industriel ne fermera ! Oullins et Romilly sont les plus impactés, avec une particularité sur Romilly : l'emploi SNCF y représente 20 % des emplois qu'offre la ville, et la situation géographique et économique ne permet que difficilement un reclassement interne et pratiquement impossible en externe. Ce bassin d'emploi, déjà durement frappé par la crise, rend la situation encore plus insupportable.

## DES INTERROGATIONS CFDT CETTE TRISTE SITUATION A DEUX RESPONSABILITÉS...

D'abord celle de l'État, qui a demandé à la SNCF d'acheter des rames Alstom à un moment où cette entreprise n'allait pas bien : **quel retour peut-on espérer de l'État aujourd'hui ?**

Ensuite, celle de l'Entreprise, qui aurait dû mieux assurer la Gestion Prévisionnelle de l'Emploi et des Compétences (GPEC). Pour compliquer cette situation, l'Entreprise s'oriente vers moins de maintenance

*lourde* et a dorénavant pour objectif de remplacer les rames TGV avant les grosses réparations attendues. Cette nouvelle stratégie de SNCF Voyages visant à l'acquisition systématique de matériel neuf et le renoncement au concept de TGV *modulables et modifiables* par l'achat de TGV de *base* proposé par le constructeur induisent moins de charge de travail au Matériel. ●●



**Pour la CFDT, l'État n'a pas assumé son rôle et la SNCF n'a pas anticipé. La responsabilité de l'État et de la SNCF dans la désertification industrielle du pays est avérée.**



**La CFDT travaille déjà et veillera à ce que chacun des salariés (cadre permanent, contractuels, alternants, emplois d'avenir, stagiaires) trouve une solution adaptée, jusqu'au dernier.**



**Au niveau national, la CFDT a initié le 5 mai une Demande de Concertation Immédiate pour l'EPIC SNCF Mobilités, se collant au cadre de la réforme du ferroviaire, puisque deux entités : Matériel et SNCF Voyages sont concernées par le cas de Romilly.**

## CE QUE LA CFDT A OBTENU

- **que le PRM** soit construit sur le site du Technicentre Est Européen
- **que le nombre** de cheminots affectés au PRM soit porté à 250 minimum (300 est visé)
- **que l'activité** de déconstruction de matériel voyageur soit effectuée par les cheminots et que le nombre d'agents soit porté à 100, par le biais de postes Ingénierie (les Cheminots savent quelles pièces de quels matériels sont concernées) et tout poste non directement lié à ce travail. ●●



## LA SITUATION À ROMILLY AUJOURD'HUI

**Personne ne s'attendait à l'annonce faite par le directeur d'Établissement le 16 avril. Avec la suppression de près de 350 postes, c'est une page de l'histoire qui se termine.**

Le projet de la SNCF est celui de la création d'un atelier de Pièces Réparables du Matériel (PRM) à quelques kilomètres de là. Et il est prévu qu'une société privée reprenne le site pour y effectuer des déconstructions de matériel : de 4 000 à 8 000 caisses de trains, ce qui devrait nécessiter une cinquantaine d'emplois. Depuis de nombreux mois, la **CFDT** a alerté l'ensemble des politiques sur l'avenir de Romilly, demandant sans cesse une charge de travail suffisante pour pérenniser le maintien de l'activité. La **CFDT** va continuer à faire du lobbying, auprès des politiques notamment. Dans tous les cas, les agents de Romilly doivent avoir le choix entre rester et partir. La mobilité, si elle doit avoir lieu pour certains, doit être choisie et non imposée. Il faut donc réussir à maintenir le plus grand nombre de postes cheminots sur le site. Certains collègues du site vont demander et obtenir un changement d'affectation, soit en restant au Matériel, soit en changeant de filière. Par contre, d'autres seront dans une situation compliquée : couples travaillant tous deux sur le site, achat immobilier récent... L'ensemble des salariés du site veut que les Organisations Syndicales soient et restent unies, partant du principe « **plus on est uni, plus on est fort !** ». C'est pourquoi la **CFDT**, bien que motrice sur ce dossier, s'est jointe à l'Intersyndicale avec la CGT, l'UNSA et FO, et les salariés peuvent compter sur elle ! ●●



À LA CONQUÊTE DE L'OUEST

## OUIGO, LA DEUXIÈME PHASE EN SEPTEMBRE 2016

Patrick SAPET

La Direction Voyages, via l'entité Ouigo, annonce la mise en circulation au plus tard en septembre 2016 d'une nouvelle relation vers Nantes. Un aller-retour Ouigo par jour, de Roissy-Charles-de-Gaulle TGV, via Massy TGV vers Nantes (arrêts au Mans et à Angers à l'étude). Et en 2017, Rennes et Bordeaux avant Lille et Strasbourg. Ouigo prouve ainsi que ce modèle économique et social est porteur d'emplois et de nouvelles recettes. La CFDT avait porté la première phase sur le Sud de la France. Elle va continuer à le faire pour la deuxième phase, sans jamais remettre en cause les fondamentaux de la réglementation du travail, ni le statut du personnel.

### L'ENSEMBLE DE LA PRODUCTION DES NOUVELLES DESSERTES SERA ASSURÉ PAR LES MÊMES CONTRIBUTEURS

- les ADC de l'UP Scaronne de l'ET Rhône-Alpes ;
- le Technicentre de Gerland pour la maintenance des deux nouvelles rames ;
- Les deux Centres de Relation Clientèle de Valence et Saint-Étienne ;
- Les ASCT de l'ECT de Lyon ;
- Le Centre Opérationnel de Lyon-Saint-Exupéry. ●●



C'est grâce à l'implication de la CFDT pour négocier le modèle d'exploitation de Ouigo que les conditions sociales ont été préservées.

À L'INTÉRESSÉMENT AU SEIN DU GROUPE PUBLIC FERROVIAIRE

## CHRONIQUE D'UNE REVENDICATION

Sabine LE TOQUIN &  
Thomas CAVEL

Depuis de nombreuses années, les négociations sur l'intéressement ont toujours échoué à la SNCF, la CFDT n'ayant pas le poids électoral suffisant face à l'opposition des autres organisations dénonçant l'accord. Tel n'est pourtant pas le cas au sein de RFF, où la CFDT étant majoritaire, un système d'intéressement existe depuis 2006.

### NOUVEAU CONTEXTE L'OPPORTUNITÉ DE MONTRER L'EFFICACITÉ DE LA CFDT

L'intégration de RFF dans le nouveau Groupe Public Ferroviaire a eu pour effet mécanique de placer la CFDT en position majoritaire au sein de SNCF Réseau. Une fenêtre de tir pour tenter une nouvelle fois d'avancer sur l'intéressement et obtenir, non sans difficultés, que la Direction du GPF ouvre des négociations à la fois au sein de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités.

### NÉGOCIER POUR INNOVER LA CFDT A ABORDÉ CETTE NÉGOCIATION EN POSANT DES PRINCIPES FORTS

- L'intéressement doit apporter un bénéfice réparti de manière uniforme ;
- L'intéressement doit être un supplément de rémunération lié à la performance collective, sans venir se substituer à la politique salariale ;
- L'intéressement ne doit pas avoir d'effets négatifs sur l'emploi ;
- L'intéressement doit se baser aussi sur des indicateurs sociaux, relatifs à la Qualité de Vie au Travail, et pas uniquement sur des critères économiques ;
- L'intéressement doit prévoir des atteintes seulement partielles des

objectifs qui ne doivent pas avoir pour conséquence d'annuler totalement l'intéressement ;

- L'intéressement doit être un élément fort de l'unité sociale au sein du GPF.

La majorité des revendications de la CFDT ont été satisfaites durant la négociation.

### CERTAINS POINTS DE VIGILANCE RESTENT NÉANMOINS DE MISE

- Le montant. Ce sujet a donné lieu à de très âpres discussions. L'ingérence d'une vision strictement budgétaire portée par l'État a fortement pesé dans les discussions. Pour autant, il est permis d'aller jusqu'à 2 % de la masse salariale.
- Les engagements relatifs à la performance industrielle et sociale doivent être matérialisés par des actions concrètes et mesurables.
- La mise en place d'un régime d'épargne salariale doit venir compléter ce dispositif.
- Même si SNCF Réseau et SNCF Mobilités ne sont pas régis par le même accord (la loi l'interdit et la réalité de la production des deux EPIC impliquait de définir des critères différents, sur la base de principes communs) l'unité sociale doit prendre corps.
- La situation de l'ÉPIC de Tête doit être réglée. Compte tenu des impossibilités juridiques, un accord spécifique n'a pu être conclu. Pour autant, la CFDT a formulé des solutions innovantes pour que les salariés de l'EPIC de Tête soient traités avec équité.

### LES DEUX PROJETS D'INTÉRESSÉMENT ONT ÉTÉ PRÉSENTÉS AU CE DE SNCF RÉSEAU ET AU CCE DE SNCF MOBILITÉS

Côté SNCF Réseau, un avis positif a été rendu à l'unanimité des élus (CFDT-UNSA et CFE-CGC).

Côté SNCF Mobilités, la CGT et Sud ont voté contre. La CFDT et l'UNSA ont voté pour. Il appartient dorénavant à chaque organisation syndicale d'apposer ou non sa signature à ces projets d'accords. ●●



➤ VOTRE SYNDICAT S'OUVRE AU DIGITAL

# LA CFDT CHEMINOTS REVISITE LES PRATIQUES SYNDICALES DE PROXIMITÉ ET DÉVELOPPE LE E-MILITANTISME



**ALI BENHADJBA,**  
DU PÔLE COMMUNICATION,  
RÉPOND AUX QUESTIONS.

Nouveau site internet, application mobile, e-tract, e-recrutement, e-pétition, les outils interactifs de la CFDT Cheminots se succèdent. ✂ **Christophe DARD**

**UN SITE INTERNET  
AVAIT ÉTÉ LANCÉ IL Y A  
UN AN SEULEMENT.**

**POURQUOI UN NOUVEAU ?**

Le graphisme et la présentation de l'ensemble des publications de la **CFDT Cheminots** ont évolué : plus dynamiques, plus

visibles. Dans la foulée, il fallait aussi repenser le site Internet.

**ON RETROUVE TOUJOURS  
LES DESSINS DE WINGZ ?**

Oui ! **Wingz**, dessinateur caricaturiste, est un compagnon de longue date de la **CFDT Chemi-**



**Un des enjeux majeurs des prochains mois sera la formation ou l'adaptation de nos militants à ces nouveaux outils.**

## LA CFDT CHEMINOTS S'OUVRE AU DIGITAL

**notes.** Rien de mieux qu'un dessin pour faire passer un message. Wingz apporte sa touche décalée et pleine d'humour.

### POURQUOI UNE NOUVELLE APPLICATION MOBILE ?

L'appli **CFDT Cheminots** a pour but d'informer en temps réel l'ensemble des salariés cheminots et de la filière ferroviaire, mais aussi d'interagir avec eux grâce aux e-tracts et aux réseaux sociaux. La **CFDT** saisit l'opportunité de l'explosion de l'usage des smartphones pour faire connaître son action syndicale. L'appli combine les aspects réseaux sociaux, l'actualité sociale et aussi les outils pratiques de l'entreprise (accès KIS, extranet SNCF, simulateur CPRP, Statut, ORFÉA). C'est pour les cheminots la possibilité de don-



ner leur avis. Une vraie différence par rapport aux autres organisations syndicales. **Un outil pour susciter le débat, interagir avec les cheminots sur le quotidien.** Pour l'organisation, c'est aussi une manière de sonder, de tester ce que ressentent les cheminots.



### LE E-TRACT C'EST QUOI ?

C'est la possibilité de recevoir une **information syndicale uniquement sur son ordinateur ou son smartphone ou tablette**. Cela contribue à réduire nos consommations papier. Actuellement complémentaire, le procédé risque bien de devenir la pratique de référence dans les prochaines années. On verra. Nous sommes des pionniers pour le moment. Les **e-tracts** permettront aux salariés de **donner leur avis**, d'en savoir davantage en fonction du sujet traité, d'être **contactés** s'ils le souhaitent.

### ET LE E-RECRUTEMENT ?

Le syndicalisme c'est le contact ! Pas de tabou. Les générations qui entrent ou viennent d'entrer dans le milieu du travail sont familiarisées avec les **échanges en ligne**. Nous ne devons donc pas négliger cette forme de prise de contact. Cela n'empêchera pas les **rencontres avec les militants** ensuite mais les préparera.

### LA CFDT CHEMINOTS FAIT SA RÉVOLUTION DIGITALE ?

Plus que jamais les salariés ont besoin d'être informés en temps réel, sur leurs droits, les enjeux sociaux et économiques. Ne nous voilons pas la face ! De nombreux salariés dans des zones diffuses devaient se contenter en guise d'information syndicale du panneau d'affichage ou de la parole unique du militant bien ancré sur son site faute de sources d'informations diversifiées. **Les nouveaux outils bousculent la donne**. Ils sont l'occasion d'apporter un nouvel éclairage et surtout l'approche de la **CFDT**. Un bilan de ces actions sera fait d'ici une année.

### L'ÈRE DU E-MILITANTISME ?

Oui, si on veut ! C'est toujours **militier** comme des militants peuvent et savent le faire au quotidien. Sauf qu'ici ce n'est plus seulement sur son lieu de travail, mais sur les réseaux sociaux (**Facebook, Twitter** ou forums comme **www.cheminots.net**). C'est toujours **expliquer, débattre, argumenter**. On change d'échelle.

### UN CONSEIL POUR LES ADHÉRENT(E)S

Si ce n'est pas encore fait, **téléchargez l'application mobile CFDT Cheminots**. Et restez bien attentifs aux messages d'alerte. ●●

Scannez ce QR code pour obtenir l'appli sur vos terminaux **IOS**



Scannez ce QR code pour obtenir l'appli sur vos terminaux **Android**



**DÉCOUVREZ NOTRE NOUVEAU SITE INTERNET**



**TÉLÉCHARGEZ DÈS À PRÉSENT L'APPLICATION MOBILE CFDT CHEMINOTS**





## Votre vocation fait votre fierté, la nôtre est de vous assurer.

En tant qu'agent du service public, vous vous engagez pour les autres, alors GMF s'engage pour vous en vous proposant, par exemple, d'assurer votre véhicule même lorsque vous l'utilisez pour des déplacements professionnels, sans supplément de cotisation. Et pour aller plus loin, GMF propose des garanties spécifiques liées à votre fonction : une garantie perte de revenu (traitement et primes) en cas d'arrêt de travail, des solutions d'épargne sûres et disponibles pour commencer à préparer votre retraite.

**Rejoignez GMF - 1<sup>er</sup> assureur des agents des services publics.**

**Pour en savoir plus rendez-vous sur [www.gmf.fr](http://www.gmf.fr)**

\* 50 € pour l'assurance Auto Pass et 50 € pour l'assurance Santé Pass. Offre réservée aux jeunes agents des services publics de moins de 30 ans, la 1<sup>ère</sup> année, à la souscription d'un contrat d'assurance auto. Offre valable jusqu'au 31/12/2015.

**LA GARANTIE MUTUELLE DES FONCTIONNAIRES et employés de l'État et des services publics et assimilés** - Société d'assurance mutuelle - Entreprise régie par le Code des assurances - R.C.S. Paris 775 691 140 - Siège social : 76, rue de Prony - 75857 Paris Cedex 17 et sa filiale GMF Assurances. Adresse postale : 45930 Orléans Cedex 9.