

Lutter avec la CGT

Les élections :
le prolongement
de la lutte

P3



© Fédération CGT des cheminots - PL

La nécessité du vote CGT

Une autre politique
de l'emploi

P9

© Georges Bartoli



ÉDITION
SPÉCIALE
CHEMINOTS

2018 La VRAIEinf

Diffusion interne

CSE

La CGT se battra
pour la proximité

P5

Nos actions

Un combat au quotidien

P6

La nécessité du vote CGT

L'abandon du Statut :
une fausse solution

P10

Élections professionnelles

Un vote de valeurs

P13

Activités Sociales et Culturelles

Des droits à préserver

P14

Temps de travail

Forfait jour,
l'épée de Damoclès

P16

L'avenir ensemble

L'union fait la force !

P18

CGT, la force du collectif interprofessionnel

Les dessous
de la consultation

P21

Modalités de vote

Où et comment voter ?

P23

Ne pas jeter sur la voie publique

TA DÉFENSE NOS EXIGENCES



Le 2 février 2017

la Fédération CGT des cheminots
déclenchait un arrêt d'urgence
et appelait les cheminots
à se mobiliser par la grève.



2
2017
FÉVRIER
www.cheminotcgt.fr

la
cgt
FÉDÉRATION
DES CHEMINOTS

**EMPLOI
SALAIRES
SERVICE PUBLIC
CONDITIONS DE TRAVAIL**

ARRÊT DE TRAVAIL !

Conception et édition : B. C. Commun production - Impression : Brest Presse Édition - Janvier 2017



Les élections : le prolongement de la lutte



© Patrice Morel

Le *Vot'Action* l'a prouvé : les cheminots sont contre le nouveau pacte ferroviaire du gouvernement. Ce rejet, motivé et légitime, vous pouvez une nouvelle fois le faire entendre lors des futures élections professionnelles.

Les cheminots n'aiment pas ce qui se passe à la SNCF. Comme d'autres salariés, ils n'hésitent plus à montrer qu'ils aspirent à autre chose. Lors du vote des élections professionnelles, ces aspirations peuvent à nouveau s'exprimer.

Ce futur scrutin comporte également un autre enjeu. Face à la refonte de la représentation du personnel organisée par la mise en place des comités sociaux et économiques (CSE), les cheminots auront à choisir des élus qui s'engagent à continuer à porter leurs exigences. Pourquoi choisir la CGT ?

Un syndicat efficace

La CGT est l'organisation syndicale la mieux implantée sur les sites ferroviaires grâce à son réseau de syndicats locaux et de militants actifs et retraités.

Elle est aussi la mieux structurée et donc, la plus à même de défendre les droits cheminots au quotidien – sanction, mutation, respect du roulement, octroi de temps partiel, etc. – et de les mobiliser à l'échelle nationale sur les grands enjeux du secteur et de l'entreprise – salaires, réformes, etc.

Une organisation fédératrice

La CGT joue également un rôle phare dans le conflit qui oppose les cheminots à la direction de la SNCF et au gouvernement. Son engagement s'inscrit dans la lutte qu'elle mène contre la casse de la SNCF depuis le vote du quatrième paquet ferroviaire et du règlement européen OSP (obligations de service public) en décembre 2016.

C'est encore la CGT qui a été à l'origine de la pétition « *Touche pas à*

mes droits » anticipant les reculs sociaux de la réforme. C'est elle qui a initié et diffusé les deux numéros de *La Vraie info*, à l'attention des usagers, afin d'informer l'opinion publique des dangers de la réforme, notamment pour les « *petites lignes* ». C'est toujours elle qui a proposé une manifestation nationale contre les préconisations du rapport Spinetta le 22 mars 2018.

Des propositions pertinentes

C'est à nouveau la CGT qui a réalisé un contre-rapport « *Ensemble pour le Fer* » démontrant que le système ferroviaire pouvait être réuni et la concurrence évitée, tout en respectant les règles européennes, qu'un report modal était possible, avec des solutions de financement pérennes qui stoppent la spirale des restructurations.

D'ailleurs, le Premier ministre a été contraint de recevoir la CGT en audience.

Une présence indéfectible

C'est enfin la CGT qui a, du local au national, organisé la plupart des actions de visibilité donnant de la force à la grève des cheminots. Par exemple, c'est grâce à ses militants que le *Vot'Action* a pu être mis en œuvre sur tout le territoire en quelques jours avec 300 bureaux de votes tenus pendant une semaine pour permettre à 91 000 agents de voter !

La CGT a également réalisé 53 numéros de *l'Info Luittes* grâce auxquels les grévistes ont pu être informés des évolutions du conflit et de la réforme pendant plus de trois mois. Grâce à son fonctionnement, à sa présence sur le terrain, la CGT a pu être au plus proche des aspirations des cheminots et les traduire en actions revendicatives efficaces et visibles.

Aucune autre réforme depuis le début du quinquennat Macron n'a donné lieu à autant de débats publics et d'attention médiatique. Cet épisode a montré aux cheminots qu'un plan de bataille organisé et soutenu par un syndicat fort est nécessaire pour la défense de nos intérêts collectifs.

Un vote impliqué

Pour augmenter l'efficacité syndicale dans le quotidien des cheminots, comme sur les grands dossiers nationaux, la CGT a besoin de l'implication du plus grand nombre possible de salariés dans ses syndicats locaux ou dans les initiatives qu'elle lance.

Le premier geste d'implication peut être le vote aux élections professionnelles. C'est un geste que tous les cheminots peuvent faire. ■

CHIFFRES CLÉS



96 %
des cheminots

ont voté CONTRE le pacte ferroviaire lors du *Vot'Action*.



500 000
exemplaires

de chaque publication de *La Vraie info* ont été diffusés aux usagers.



50 000
signatures

ont été récoltées pour la pétition « *Touche pas à mes droits* ».



53
numéros

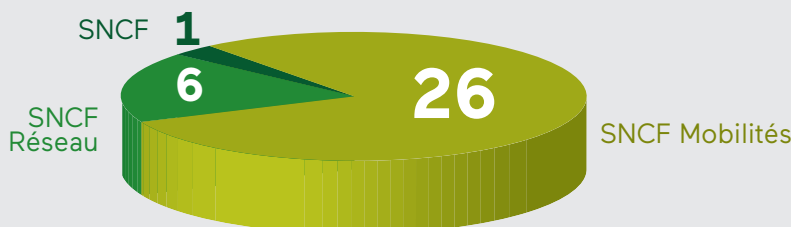
de *l'Info luittes* ont été réalisés et distribués pendant les grèves.



[illegible]

CSE : la CGT se battra pour la proximité

Nombre total de CSE : 33



Périmètres CSE

SNCF

1 CSE « Épic SNCF »
pour l'ensemble des Directions de SNCF

SNCF Réseau

3 CSE « Zone de production »
(1 pour chacune des zones Sud-Est, Nord-Est-Normandie et Atlantique)
1 CSE « Direction Générale IDF »
1 CSE « Directions techniques »
1 CSE « Fonctions transverses Siège et direction Clients et Services »

SNCF Mobilités

11 CSE « TER »
5 CSE « Transilien »
(1 TN/lignes CNU, 1 TN/lignes D&R, 1 TN/lignes EPT4, 1 TN/HBK, 1 TN/lignes LAJ)
6 CSE « Voyages »
(1 TGV Atlantique, 1 TGV Est, 1 TGV Nord, 1 TGV Sud-Est, 1 VOY/Intercités, 1 Siège Voyages)
1 CSE « Matériel industriel »
1 CSE « Gares et Connexions »
1 CSE « Fret SNCF »
1 CSE « Siège Mobilités »

Lors des prochaines élections du personnel à la SNCF, les cheminots vont devoir choisir leurs représentants au sein des comités sociaux et économiques (CSE).

Ces derniers remplaceront l'ensemble des instances représentatives du personnel (IRP) existantes. Cette refonte de la représentation du personnel, organisée par le gouvernement, a été actée par les ordonnances Macron du 22 septembre 2017 réformant le Code du travail et notamment l'ordonnance 1386. Cette dernière oblige les entreprises à mettre en place ces comités d'ici le 1^{er} janvier 2020.

Sous couvert de simplification, cette transformation aura de lourdes conséquences.

Éloignement des instances

Les cheminots vont voir disparaître leurs délégués du personnel (DP), leurs élus aux comités d'entreprise, d'établissement (CE) et au CHSCT ainsi que leurs délégués de commissions de notations.

Ils pourraient ne plus avoir d'instances de proximité pour les accompagner sur leurs conditions de travail, leur logement, leur salaire, leur mutation,

leur déroulement de carrière et leurs réclamations individuelles et collectives.

Mélange des genres

Ces problématiques, la direction de l'entreprise souhaite les transférer aux cheminots de l'encadrement. Elle a en effet annoncé qu'elle souhaitait les responsabiliser et les impliquer sur ces missions.

On peut se demander ce que cache cette volonté d'écarter ainsi les cheminots de leurs représentants du personnel et de substituer à ceux-ci les dirigeants de proximité (DPX) et d'unité opérationnelle (DUO). ■

En bref

CSE : UNE INSTANCE À TOUT FAIRE

Les missions confiées aux CSE couvriront en partie celles autrefois imparties aux différentes IRP : réclamations individuelles, santé, conditions de travail, informations, consultations et fonctionnement du CSE et des activités sociales y afférant.

Leurs territoires d'intervention ne dépendront pas des établissements de production mais des périmètres géographiques de chaque comité.

VRAIE info +

GARDER LA PROXIMITÉ

Pour la CGT, la substitution des représentants du personnel par les managers est dangereuse. Un dialogue social de haut niveau est en effet primordial pour la bonne marche de la SNCF. Pour ce faire, celui-ci doit être organisé par des représentants de proximité, et non dans des instances pilotées par des dirigeants de la SNCF.

Selon nous, le but de cet éloignement des représentants du personnel des cheminots est de les déconnecter des lieux de travail. Par ailleurs, la loi organise la casse du dialogue social, de la représentation du personnel et des moyens consacrés.

La CGT et ses élus, opposés à cette réforme, sont décidés à préserver une représentation de proximité. Notre objectif permanent sera de porter les exigences des cheminots dans les CSE, revendications et propositions de la CGT à l'appui. Pour cela nous resterons proches et à votre écoute !



© Patrice Morel

CHIFFRES CLÉS



80 %
de perte

des moyens attribués
aux représentants
du personnel.



6 435
élus et mandatés
supprimés

Un combat au quotidien



© Fédération CGT des cheminots - PL



© Fédération CGT des cheminots - PL

Depuis sa création, la CGT accompagne les salariés pour « *défendre avec eux leurs droits et intérêts professionnels, moraux et matériels, sociaux et économiques, individuels et collectifs* ».

C'est par les conquêtes collectives que les salariés gagnent de nouveaux droits individuels et collectifs qui améliorent leurs conditions de vie et de travail. Ces droits ne sont cependant efficaces que s'ils sont respectés et appliqués sans entrave de la part de leur employeur.

Une veille active

C'est pour cette raison qu'en plus de la bataille quotidienne et permanente pour gagner des droits nouveaux, la CGT lutte pour le maintien et le développement des dispositifs et instances de contrôle du respect des droits des cheminots.

Elle en organise également le suivi en s'appuyant en premier lieu sur ses militants de proximité dont les élus et mandatés CGT dans l'entreprise.

Par leur proximité et leur engagement au service du collectif, ces derniers veillent au respect des droits des cheminots (législation, réglementation interne, accords collectifs) et constituent un rempart contre le patronat qui n'a de cesse de tenter de les remettre en cause.

La CGT a aussi recours à l'inspection du travail et aux juridictions prud'homales, au sein desquelles siègent les militants CGT.

Des actions multiples

La CGT est une force organisée reconnue, la seule organisation syndicale permettant à la fois de conquérir des droits nouveaux sans avoir à vendre les droits existants. Nos militants interviennent quotidiennement sur :

- Les notations et le déroulement de carrière, pour s'opposer à la direction qui voudrait faire accepter aux cheminots des conditions de travail indécentes, en contrepartie d'une juste reconnaissance de leur qualification.
- Les demandes de mutations, les reclassements, face à une politique de l'entreprise faisant fi de l'humain.
- Les conditions de travail, notamment l'application de la réglementation sur le temps de travail, l'organisation de la production, les locaux et tenues de travail.
- La sécurité du personnel qui inclut la lutte contre l'isolement des travailleurs, l'exposition aux substances dangereuses, l'application des accords « *sûreté* »,

de prévention des risques psychosociaux.

- La sécurité des circulations, qu'il s'agisse de l'état des installations, des risques liés aux déshuntages, des procédures de sécurité, de l'EAS (Équipement agent seul) ou du maintien d'un indispensable haut niveau de qualification des cheminots.
- Le suivi et l'assistance dans le cadre des procédures disciplinaires (en forte augmentation) afin de faire barrage à la politique répressive mise en place par la direction du Groupe public ferroviaire (GPF).
- Les discriminations et autres harcèlements qui progressent à mesure que les repères collectifs s'effacent devant la promotion de l'individualisme. ■

CHIFFRES CLÉS



LA FÉDÉRATION CGT
DES CHEMINOTS
C'EST :
435
syndicats
locaux



165 syndicats
UFCV-CGT
(Union fédérale
des cadres et maîtrise CGT)
ou section syndicale
encadrement en proximité.



4 000 élus
et mandatés
engagés et agissant
au quotidien pour défendre
les droits des cheminots
et en gagner de nouveaux.



Les accords locaux dans le viseur de la direction



© Georges Bartoli

Récemment, la quasi-totalité des directions d'établissement a notifié la fin unilatérale de tous les accords locaux et nationaux.

La direction de l'entreprise a prétexté vouloir faire des économies, peu importe si c'est au détriment de la qualité de la production ferroviaire, de service et dessertes de trains ou de la régularité.

Elle souhaite aussi renégocier certains accords nationaux qu'elle juge trop favorables aux salariés comme celui sur le temps de travail.

A contrario, elle a annoncé vouloir étendre certains à ses filiales routières (Geodis, Keolis), notamment celui sur le logement et le patrimoine immobilier.

Très active dans les négociations de la convention collective de la branche ferroviaire, elle travaille également à abaisser les conditions de vie et de travail des cheminots.

Les conséquences risquent d'être lourdes, tant pour les cheminots que pour la qualité du service à laquelle ces accords contribuent.

C'est parce que chaque région a ses particularités ferroviaires que, de tout temps, les élus et mandats CGT les ont négociés en établissement aux niveaux local et national.

Leur vocation est d'harmoniser les conditions de travail, la circulation des trains et les impératifs de service public.

Voter CGT, c'est donner du poids aux élus, militants de la CGT pour négocier au plus proche de nos lieux de travail et de vie. ■

En bref

ACCORDS COLLECTIFS, DES AFFAIRES À SUIVRE

Négociés directement dans l'entreprise, ces accords impactent les conditions de vie et de travail des cheminots de tous services et agissent aussi sur l'emploi, (compensation temps partiel ou recrutements directs).

Ils peuvent être soit issus d'une loi et/ou d'une négociation interprofessionnelle renvoyant à une négociation d'entreprise (formation, égalité/pro...) soit être spécifiques à l'entreprise.

Leur application court en général sur trois ans, mais leurs négociations ou renégociations peuvent durer plusieurs mois.

Avant de signer un accord, la CGT veille avec ses mandats, à ce que celui-ci soit transverse à toutes les entités de l'entreprise et applicable à tous les cheminots.

Un suivi peut être instauré à la demande des signataires. Il est assuré par les instances de proximité, les comités de suivi régionaux et nationaux qui veillent à ce que chaque accord soit appliqué au plus près et partout de la même manière.

Une défense collective

Depuis quelques années, les réorganisations s'enchaînent, les suppressions de postes sont inévitables.

Aucun cheminot n'est désormais à l'abri de la stratégie déployée par la direction de la SNCF. Les restructurations, fusions et réorganisations dans tous les collectifs de travail font souffrir tous les agents quel que soit leur statut.

Ces attaques incessantes à leur encontre sont le fruit de réformes toujours plus libérales qui affaiblissent la SNCF et le service public ferroviaire en général.

Si certaines organisations syndicales les trouvent éloignées de leurs préoccupations, la CGT, elle, estime qu'il faut les combattre.

En dialoguant avec les cheminots, en leur proposant d'agir de façon collective et concertée, elle organise avec eux une force de défense, fait entendre leurs revendications. Elle s'emploie à préserver leurs acquis et gagner de nouveaux droits.

Voter et faire voter CGT, c'est nous permettre d'être plus forts pour sauvegarder notre entreprise, nos métiers et nos conditions de travail matérialisés notamment par la négociation d'accords collectifs de travail. ■



© Fédération CGT des cheminots - PL

VRAIE info +

LA CGT CONTRE LES ACCORDS ?

14 accords d'entreprise ou de branche ont été signés par la CGT depuis 2015, dont l'accord formation et personnes en situation de handicap.

Égalité professionnelle, recrutement, formation professionnelle au sein de la branche, protection sociale pour les salariés contractuels, majoration salariale des anciens apprentis, mutualisation pour les activités sociales, logement, temps partiel, cessation progressive d'activité et temps partiel de fin de carrière sont autant d'accords signés par la CGT.

**À la rentrée 2017
et au printemps 2018,**
la Fédération CGT des cheminots
éditait et diffusait
plus d'un million de « La Vraie info ».



POINT DE VUE

Une autre politique de l'emploi



Depuis presque deux décennies, les cheminots subissent une politique d'emploi mortifère dont l'abandon annoncé du Statut constitue une nouvelle étape et le point d'orgue.

Passées les mesures de l'accord sur les 35 heures, signé par la Fédération CGT des cheminots, garantissant une progression des effectifs sur 3 ans (1999-2001), soit 25 000 embauches pour 19 500 départs, les directions SNCF n'ont eu de cesse de casser l'emploi. Le prétexte avancé est toujours le même : poids grandissant de la dette du système ferroviaire et nécessité de faire des économies. En réalité les budgets sont montés de façon à favoriser la croissance internationale du groupe SNCF.

Une casse progressive

Face à l'arrivée de la concurrence que l'entreprise a anticipée au Fret en 2006, et organisée au Voyageurs dès la réforme de 2014, la baisse des effectifs a été compensée par une surenchère de la productivité des cheminots.

La diminution habituelle des emplois ne permettant plus d'atteindre l'objectif de réduction fixé, les activités ont ensuite été externalisées. Les cheminots, pour leur part, sont soumis à toujours plus de précarité : recrutement intensifié de contractuels pour les moins de 30 ans, recours accru aux emplois atypiques (CDD, intérim, filiales).

La fin du Statut

La réforme ferroviaire de 2018 annonce maintenant la fin du recrutement au Statut au 1^{er} janvier 2020. Cette situation va engendrer des conséquences lourdes pour l'emploi des cheminots, leurs conditions sociales et le développement de l'entreprise SNCF.

En effet, répondre aux besoins de transports de voyageurs et de marchandises dans les conditions de sécurité et de sûreté optimales requiert de créer des emplois et d'en améliorer la qualité.

La CGT souhaite aussi porter la revendication des 32 heures car c'est une mesure de progrès social qui permettra également de favoriser les embauches au sein de la SNCF. ■

CHIFFRES CLÉS

DÉTOURNEMENT DE SALAIRES



1,1 milliard d'€
de bénéfices pour le GPF en 2017.

1 milliard d'€
perçus depuis 2013 au titre du crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi (CICE).

1,7 milliard d'€
d'intérêts versés chaque année aux banques pour une dette d'État.

400 000 €
d'augmentation en 2017 pour les 10 plus hautes rémunérations de SNCF Mobilités.

0 %
d'évolution des salaires à la SNCF depuis 4 ans.

2 %
de la masse salariale sont inscrits dans un dispositif d'intéressement.

5 994
emplois supprimés entre 2015 et 2018.

VRAIE info +

POLITIQUE SALARIALE STOP AUX SALAIRES MORIBONDS

Les salaires des cheminots sont insuffisants et ne rétribuent pas les qualifications acquises à leur juste valeur.

Désindexation des salaires de l'indice des prix, majoration des prélèvements sociaux, primes individuelles et aléatoires et blocage des salaires ont produit une perte chronique du pouvoir d'achat de la valeur du point de grille.

Cette politique pèse sur le niveau des pensions des retraités, la CPR, l'action sociale, les comités d'entreprise.

Voter CGT aux élections professionnelles c'est agir pour son salaire, sa retraite.

C'est aussi défendre la protection sociale, notre caisse de prévoyance et de retraite et l'emploi.

C'est enfin contribuer à l'exigence d'un service public qui assure sur l'ensemble du territoire, continuité, sécurité des circulations et des personnes et sûreté.

PROJET NOUVELLE SNCF

Quid des métiers ?

Le projet stratégique de la direction, « Nouvelle SNCF », prétend renforcer la mobilité professionnelle (imposée) pour la rendre effective dans tout le GPF. Il planifie conjointement une nouvelle définition des 150 métiers de l'entreprise. L'objectif est, encore une fois, d'obtenir plus de souplesse, de polyvalence, moins de qualifications et des parcours professionnels individualisés. Ces orientations sont celles portées par l'UTP, patronat des transports ferroviaires, pour le volet « classifications et rémunération » de la convention collective nationale

(CCN) en cours d'élaboration pour un « accord » envisagé courant 2019. Les métiers pourraient être dépossédés de contenu, avec un socle de connaissances allégé. Leur avenir se ferait au gré des gains tant sur les coûts que sur le professionnalisme. Or, le ferroviaire est un système complexe où chaque cheminot est appelé à intervenir dans la chaîne de production et de sécurité. Les obligations et contraintes à assumer dans le cadre du service public font apparaître une diversité de métiers et fonctions complémentaires reposant sur les savoirs et savoir-faire. ■



Acquérir une convention collective de haut niveau

c'est acquérir des droits et des garanties collectives qui rééquilibrent les rapports contractuels entre employeurs et salariés, dans une logique de progrès social.



© Georges Bartoli

Environ **150 000** salariés dans plus de 40 entreprises détentrices d'un certificat de sécurité.

95 % des effectifs de la branche ferroviaire travaillent à la SNCF.

4 volets déjà négociés (champ d'application, dispositions générales, organisation du temps de travail, formation professionnelle).

6 volets à négocier ou renégocier d'ici 2020.

Une CCN lourde d'enjeux



© Georges Bartoli

Une convention collective de branche constitue, au-delà des droits et garanties apportés par le Code du travail, un socle de droits complémentaires communs à l'ensemble d'une branche professionnelle.

Consécutivement à l'ouverture à la concurrence du fret puis des transports internationaux de voyageurs, la branche ferroviaire compte maintenant de multiples intervenants du secteur privé.

Les cheminots de ces entreprises ferroviaires ont, au fil des ans et des luttes qu'ils ont menées avec la Fédération CGT des cheminots, contribué à conquérir de nouveaux droits et protections aux travers d'accords d'entreprises.

Ce combat doit être poursuivi pour élever les conditions sociales de tous les cheminots de la branche. L'ouverture à la concurrence des services régionaux et longue distance, prévue pour 2020, nécessite dès à présent l'établissement de normes sociales protectrices et applicables à l'ensemble des entreprises du secteur. Seule une convention collective de haut niveau évitera que la concurrence ne se traduise par un dumping social effréné, et une course au moins-disant social.

La Fédération CGT des cheminots continue à combattre l'idée même de concurrence en y opposant la notion de service public pour répondre aux besoins des populations en matière de transport de voyageurs et marchandises, en dehors des logiques de profit. Selon elle, deux principes fondamentaux doivent continuer à régir le droit français du travail : la hiérarchie des normes et le principe de faveur.

Le patronat du ferroviaire (UTP) qui proclame sa volonté d'aboutir à une CCN de haut niveau devra apporter dans les semaines et les mois qui viennent la démonstration de sa volonté d'y parvenir. ■

VRAIE info +

NOS DROITS CONTRE LEURS PROFITS

L'expérience du *low cost* dans de nombreux secteurs de l'économie a démontré que la libre concurrence repose principalement sur la perte des droits sociaux des salariés.

Le temps de travail et la polyvalence des métiers sont les principales variables d'ajustement.

Pour preuve, en cas de perte de marché, la loi légitime le transfert des cheminots affectés aux lignes ou ateliers concernés avec la perte d'une partie de leurs droits au bout de 15 mois.

Nous pouvons encore agir.

L'accès à la médecine de soins SNCF et le maintien des facilités de circulation vont faire l'objet de négociations au sein de la branche.

Pour la CGT, les salariés n'ont pas à être mis en concurrence.

Nos droits valent plus que leurs profits !

L'abandon du Statut : une fausse solution

Le Statut apporte des contreparties nécessaires aux cheminots, vis-à-vis des contraintes et des exigences de sécurité et de continuité du service. La Fédération CGT des cheminots demeure opposée à sa suppression.

Le premier Statut des cheminots a vu le jour en 1920 à l'époque des compagnies privées, harmonisant les conditions d'emploi des cheminots comme les rémunérations, congés, avancement, mesures disciplinaires. L'objectif était alors de fidéliser des personnels

soumis à de fortes contraintes en leur apportant des contreparties. Après la nationalisation, notre Statut a été déterminé par décret et, à défaut de convention collective, c'est ce texte qui a régi les relations collectives entre la SNCF et son personnel.

Le pacte ferroviaire a entériné la fin du recrutement au Statut au 1^{er} janvier 2020, un siècle après la création de celui-ci. La visée de cette mesure est d'aboutir à la fin de notre régime spécial par extinction progressive. Cette posture est avant tout idéologique, car son prétendu surcoût est passé

successivement de 700 millions d'euros, à 100 puis à 10 millions par an selon l'aveu même de l'entreprise.

L'abandon du recrutement au Statut ne fera pas disparaître les problèmes d'endettement de l'entreprise.

Il est au contraire nécessaire de le maintenir et de transposer les droits statutaires dans la CCN.

Une CCN de haut niveau doit apporter des droits nouveaux et n'en retirer aucun ! C'est la feuille de route de la Fédération CGT des cheminots pour les négociations à venir. ■



© Georges Bartoli

RAIL FRANÇAIS

Un système à préserver et à améliorer



© Patrice Morel

Il ne peut y avoir de véritable rééquilibrage entre le rail et la route sans volonté politique, sans moyens humains et matériels accrus et sans infrastructures modernisées et supplémentaires.

Les partisans de l'ouverture des réseaux ferrés à la concurrence n'ont de cesse de répéter qu'elle est la condition incontournable d'un chemin de fer sûr, performant, moins cher pour l'usager et économe des deniers publics. À l'inverse, selon eux, l'entreprise publique non concurrencée et dirigée par un État est dénoncée comme mal gérée, coûteuse, peu productive et défaillante. Cette affirmation n'est que rarement accompagnée de faits étayés.

Un système qui tient la route

Le système ferroviaire français, bien que souffrant depuis des années d'un manque d'investissement et

d'une gestion de plus en plus éclatée, reste malgré tout parmi les meilleurs en Europe. D'après le rapport du Boston Consulting Group, la France se maintient dans le premier tiers des pays européens, bien qu'en recul. Ce dernier, dû pour l'essentiel à la casse organisée du service public, s'est accentué encore depuis la mise en œuvre de la réforme de 2014.

Des investissements nécessaires

La France est dans le peloton de tête en matière de sécurité et de qualité de service. Elle est par contre supplantée sur l'intensité de l'usage du train par des pays qui ont axé leur politique sur la croissance des volumes, l'investissement sur le réseau et non sur la rationalisation.

Pour la CGT, la production peut et doit être améliorée et fiabilisée. Cela nécessite d'autres organisations, avec l'utilisation d'autres sillons et matériels. ■

CHIFFRES CLÉS

PLANS D'INVESTISSEMENT RÉSEAU EN EUROPE

Italie



100 Md€
sur 10 ans en 2016

Grande-Bretagne



42,5 Md€
sur 5 ans en 2014

Allemagne



28 Md€
sur 5 ans en 2016

France



27,7 Md€
sur 10 ans en 2018

Belgique



25 Md€
sur 12 ans en 2013

VRAIE info +

EFFACER LA DETTE

Le rapport Spinetta stipule que « l'ensemble du système souffre d'un déficit de financement, avec une dette croissante ».

Mais il se garde d'expliquer que c'est l'insuffisance des subventions publiques qui en est à l'origine. Par exemple, l'infrastructure ferroviaire est financée par la puissance publique à 40 % contre 99 % pour la route.

La modernisation du réseau ferroviaire exige plus de 3 Md€ d'investissement par an. Malgré la hausse continue des péages, il manque 2 Md€ pour les atteindre. Le financement doit donc être modifié en urgence pour stopper la spirale de l'endettement.

Pour la CGT, l'ensemble des infrastructures de transport doit être financé par l'État.

Ce dernier doit prendre ses responsabilités en transformant la totalité de la dette du système ferroviaire en dette publique. Cela le libérerait des 2 Md€ par an d'intérêts qu'il verse aux banques et qu'il pourrait investir pour la modernisation du réseau...

Propositions CGT

- Flécher la TICPE (taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques) vers le financement de l'ensemble des infrastructures dont 6 Md€ pour le ferroviaire.
- Créer un versement transport additionnel pour les régions.
- Nationaliser les autoroutes.
- Stopper les partenariats public-privé (PPP).
- Créer un pôle financier public participant au financement des infrastructures ferroviaires.

ENTREPRISE

Pourquoi revenir à un seul Épic ?



© Fédération CGT des cheminots - PL

Depuis plus de 20 ans, les experts libéraux ont déstructuré le mode de gouvernance de la SNCF pour faciliter l'ouverture à la concurrence sous couvert de mettre fin aux dysfonctionnements.

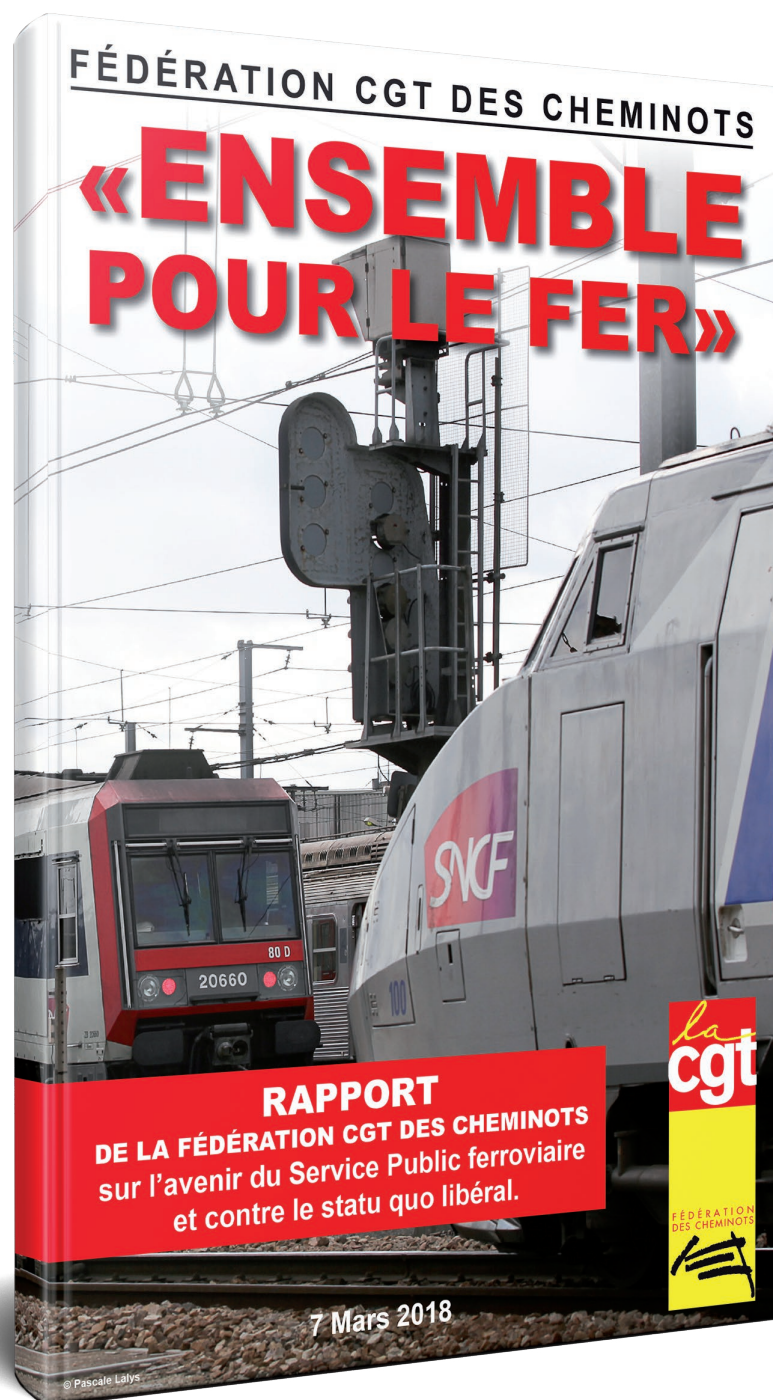
Ainsi, la séparation en plusieurs Épic, et maintenant leur transformation en sociétés nationales de type SA ne visent qu'à remettre en cause la légitimité de l'État à gérer une activité économique d'intérêt général. Nous sommes ici au cœur du projet libéral.

Au contraire, pour la CGT l'efficacité globale du système nécessite une unité organisationnelle afin de garantir le fonctionnement, l'adaptabilité, le maintien du niveau de sécurité, le développement et la capacité d'innovation du service public ferroviaire.

Pour ce faire, tous les services de la SNCF doivent travailler en coordination sur la circulation des trains et sur la maintenance des installations ainsi que sur leur développement.

La CGT est opposée à la transformation des Épic en sociétés nationales de type SA. Elle propose le regroupement au sein d'un seul Épic SNCF en veillant à la séparation comptable entre l'opérateur et le gestionnaire de l'infrastructure, seule obligation imposée par les textes européens. ■





Le 7 mars 2018,
la Fédération CGT des cheminots présentait à la presse
son rapport **« Ensemble pour le Fer »**
pour l'avenir du service public ferroviaire.
Celui-ci était **remis le 13 mars** au **Premier ministre.**

RÉSULTATS DU SCRUTIN 2015

34,33 %
pour la CGT aux CE
(ce chiffre sert au calcul de la représentativité)

41,98 %
Exécution

36,73 %
Maîtrise

14,93 %
Cadres



35,88 %
pour la CGT concernant les DP

45,99 %
Exécution

39,02 %
Maîtrise

16,37 %
Cadres

ÉLECTIONS PROFESSIONNELLES

Un vote de valeurs

La transformation des instances de représentation du personnel est lourde d'enjeux. Elle met notamment à mal le principe de démocratie sociale et dégrade celui de dialogue social.

Si l'on considère que le travail est central dans notre société, il faut qu'il puisse être vecteur d'expression individuelle et collective, que cette richesse créée par le travail soit reconnue. La démocratie sociale ne saurait se résumer au seul dialogue entre « partenaires sociaux ».

Un moment d'expression

La prise en compte des aspirations sociales, et en particulier celles des salariés, à tous les niveaux est nécessaire. C'est la condition d'un réel développement économique et social. Voilà ce qui fait la différence avec le « dialogue social » galvaudé que l'on voudrait nous faire accepter.



Les élections professionnelles sont l'occasion pour les salariés de réaffirmer ces principes.

Ils ne peuvent laisser leurs organisations syndicales être cantonnées à un rôle de figuration voire de caution d'une politique sociale exclusivement arrimée aux demandes patronales.

Au service des cheminots

À la SNCF, il est urgent de développer les droits d'intervention des salariés dans l'entreprise.

Malgré les pressions et politiques de répression mises en œuvre à l'égard du fait syndical, la CGT a la volonté de faire progresser et de rendre toujours plus utile aux yeux des salariés leur représentation collective. ■

Représentativité : un enjeu majeur



La représentativité au niveau national et interprofessionnel constitue un enjeu important pour toutes les organisations qui représentent les intérêts des salariés.

Cette reconnaissance détermine le nombre de conseillers prud'hommes et d'administrateurs de la Sécurité sociale. Elle donne également aux organisations syndicales le droit de participer aux négociations nationales et un pouvoir supplémentaire pour agir au nom de l'ensemble des salariés.

Des conditions exigeantes

La représentativité au niveau national est acquise pour une période de quatre ans.

L'article L 2122-9 du Code du travail prévoit plusieurs conditions pour que les organisations syndicales (OS) soient reconnues représentatives des salariés au niveau national. Elles doivent notamment respecter les critères prévus à l'article L 2121-1, dont l'indépendance, la transparence financière, le respect des valeurs républicaines, une ancienneté électorale de deux ans, des adhérents.

Deux arrêtés en date du 22 juin 2017 ont déterminé les OS reconnues comme représentatives au niveau national et interprofessionnel d'après ces critères, parmi lesquelles la CGT.

Un calcul sur l'audience

Le taux de représentativité est calculé sur la base de l'addition des suffrages des dernières élections professionnelles, toutes branches et entreprises confondues. Un minimum de 8 % d'audience électorale est requis.

Nous donner du poids

Le scrutin qui s'annonce pour la branche du ferroviaire pèsera de façon conséquente sur la représentativité de la CGT au niveau interprofessionnel.

Une forte audience légitimerait notre organisation – force de propositions et de luttes –, dans la construction d'un rapport de forces durable en faveur des besoins exprimés par les salariés, quels que soient leur entreprise, leur grade, leur territoire. ■

En bref

UN VOTE CONCRET

La santé, la sécurité et les conditions de travail des cheminots ne peuvent être sérieusement défendues sans prise directe avec le terrain.

C'est en ce sens que la CGT revendique des IRP (instances représentatives du personnel) en proximité et combat les CSE (comité social et économique), dans lesquels les représentants du personnel (DP et CHSCT [comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail]) se retrouvent dans une instance unique, éloignée du terrain.

Néanmoins, l'organisation de base de la CGT fait que ses syndicats sont implantés au plus près des cheminots d'un même site géographique ou d'une activité ferroviaire.

Mais si notre syndicat est déterminé à continuer à mener son activité avec la force de ses adhérents, il a aussi besoin d'élus et mandatés et de leurs moyens obtenus selon le nombre de voix aux élections, pour rayonner le plus largement possible sur l'ensemble des sites. Les tournées syndicales, les heures d'information syndicale, mais aussi les locaux mis à disposition selon la représentativité obtenue, sont autant de moyens pour être à l'écoute des cheminots, défendre leurs intérêts et rendre compte de l'activité menée.

Tout cela est possible grâce à votre vote !!



Des droits à préserver



Aujourd'hui, l'éclatement de l'entreprise, la mise en place des comités sociaux et économiques (CSE) et la stratégie de certaines OS remettent en cause la gestion des activités sociales et culturelles locales telle que nous la connaissons.

C'est en 1986, sous la pression des cheminots et à l'issue de plusieurs luttes, que la direction a transféré aux comités d'établissement (CE) la gestion des œuvres sociales et du patrimoine, souvent dans un état déplorable. La CGT a œuvré depuis pour des activités sociales et culturelles (ASC) à destination de tous les cheminots et de leurs familles, quels que soient leur grade et leur lieu de travail.

Les valeurs de la CGT

Refusant que les CE accompagnent le consumérisme ambiant, elle a fait le choix de privilégier un accès à des activités émancipatrices et solidaires plutôt qu'aux chèques et autres avantages favorisant l'individualisme. La participation massive des cheminots aux propositions du Comité central du Groupe public ferroviaire (CCGPF) atteste de leur adhésion aux actions mises en place et aux valeurs de la CGT. Cela montre aussi qu'elles recueillent leur préférence face aux chèques.

Les associations

Le transfert des AS a donné aux CE et au comité central d'entreprise la possibilité de subventionner sept sociétés

d'agents et diverses autres associations au niveau des régions. Leur utilité et l'engagement des personnels de ces instances et associations ne sont plus à démontrer. Grâce à eux, la CGT porte l'émancipation des cheminots et cheminots par l'accès à la lecture et l'écriture, les pratiques musicales, le théâtre, les activités sportives, l'aide et la solidarité.



Droit aux vacances

Née avec le Front populaire, l'histoire des congés et des vacances s'est construite progressivement sur presque un siècle. La première revendication aux congés remonte à 1926, date à laquelle le congrès de la CGT revendique le droit à des congés payés. Droits nouveaux et mentalités nouvelles vont de pair et l'idée d'être « payé à ne rien faire » est, comme le bonheur, « une idée neuve ». Il faudra cependant attendre 1936 et les grèves de mai-juin pour gagner les deux premières semaines de congés payés. Cette année-là, 600 000 salariés partent en vacances. Ils seront 1,8 million en 1937.

À la suite viennent l'essor des colonies de vacances, l'invention des billets SNCF à tarifs réduits, etc. Le droit aux vacances était né. En 1956 une troisième semaine de congés payés obligatoires est obtenue, en 1969, la quatrième semaine. C'est finalement en 1982 que le temps des congés payés est fixé à cinq semaines.

Ce droit aux vacances, la CGT a à cœur de le maintenir. À l'heure où 20 millions de Français ne partent pas en vacances, les élus CGT du CCGPF n'ont cessé de revendiquer des dotations supérieures pour les activités sociales, des investissements et une meilleure prise en charge de l'entretien du patrimoine. Leur travail permet d'accueillir dans les meilleures dispositions les cheminots et leurs familles en vacances.

Droit au sport

La CGT considère que le sport est une activité développant le bien-être, l'émancipation des femmes et des hommes, favorisant la solidarité et l'amitié entre les peuples. Il s'inscrit dans la participation à la construction d'un monde plus humain, plus citoyen, plus solidaire dans une perspective d'universalité et ne peut se résumer à quelques slogans chocs. Il est un droit pour les salariés, une de nos revendications et pose les questions du droit aux temps libre, des conditions de travail.

Pour la CGT, c'est une activité au service de l'accomplissement du bien-être de l'homme qui ne peut se limiter à une approche technique. L'accès au sport, c'est un engagement dans la solidarité en actes contre les inégalités sociales et la domination des plus forts sur les plus faibles. Nous refusons, de fait, tout sport marchand ou élitiste.

Mutualiser les ressources

Consciente des enjeux et de l'importance de l'accès aux activités de proximité pour tous les cheminots, la CGT milite pour la mise en place d'un accord de mutualisation qui permette aux cheminots, quel que soit leur Épic, de pouvoir en bénéficier. Elle se bat aussi pour conserver les structures existantes ainsi que les personnels des CE. ■

En bref

INITIATIVES VOYAGE SOLIDAIRE

La mutualisation des comités d'établissement a permis à des cheminots de participer à un voyage solidaire dans la dernière colonie Africaine, chez les Sahraouis, du 23 février au 1^{er} mars 2018.



CONCOURS BD

Cette année, 14 comités d'établissement se sont associés pour le financement et l'organisation du 7^e prix de la BD sociale et historique des cheminots.

Les familles de cheminots éliront le lauréat 2018 le 3 novembre prochain et pourront assister à la présentation du prix de la BD sociale et historique des cheminots 2018 au festival international de la bande dessinée d'Angoulême 2019.

SERVICE DU LIVRE ET DES BIBLIOTHÈQUES



Quelques chiffres

58 867
livres traités
en 2017

(contre 50 755 en 2016)
pour le compte des bibliothèques gérées par les CE.

11 675
abonnés

au 31 décembre 2017,
à la bibliothèque centrale de prêt par correspondance (BCPC),
contre 8 752 en 2012,
soit une augmentation de l'ordre de 25 % des abonnés sur une période de 5 ans.



50 000
cheminots
et leur famille

partent en vacances
avec le CCGPF.



500 000
journées
vacances

proposées avec une participation
financière du CCGPF.



15 000
enfants
et ados

de 4 à 17 ans ont participé
à nos séjours colonies CCGPF,
soit **160 000 journées vacances.**

Les « colos » et maisons familiales : incontournables

Exemples de coûts réels de colonies pour les tranches tarifaires 1 et 7

 SÉJOUR EN FRANCE Séjour thématique catamaran voile en Bretagne	CCGPF 14 jours T1 : 98 € T7 : 344 €	UCPA (privé) 7 jours 408 €
 SÉJOUR À L'ÉTRANGER Colo 16-17 ans à Tokyo au Japon	CCGPF 14 jours T1 : 709 € T7 : 1 241 €	Telligo (privé) 9 jours 1 790 €

Les colonies de vacances sont un espace privilégié du « vivre ensemble ». Elles permettent aux enfants et aux jeunes de vivre tous les ans de nouvelles expériences à partir d'activités multiples et variées et d'expérimenter la vie en collectivité.

L'engagement CGT

Sachant qu'un enfant sur trois ne part pas en vacances en France, elles constituent

un acquis précieux pour les cheminots et leurs familles et une revendication pour la CGT. La prise en charge des enfants (gare et transport) est faite en grande partie par des bénévoles cheminots, des militants et des personnels des CE et du CCGPF. Les CE non gérés par la CGT ont fait, quant à eux, le choix de faire appel à des prestataires extérieurs payants tels que City one.

Égalité d'accès

La vie dans un séjour du CCGPF s'articule autour d'orientations politiques fortes et issues des valeurs de l'éducation populaire.

Ces orientations sont déclinées par un projet éducatif que les équipes techniques du CCGPF ont pour mission de traduire par des actions sur le terrain, avec une pédagogie adaptée.

Tous les enfants de cheminots qui en font la demande bénéficient d'une proposition pour un séjour Vacances Jeunesse en fonction de leur âge. Plusieurs thématiques sont proposées : sports collectifs, arts du cirque, théâtre, équitation, sciences, cuisine, archéologie mais aussi des séjours à l'étranger.

Des tarifs adaptés

Les statistiques de fréquentation démontrent le dynamisme de cette activité et valident nos orientations politiques en direction de nos enfants. La politique tarifaire décidée (comparativement aux prix du secteur privé, voir l'encadré ci-dessus) est un élément incontournable de notre démarche. ■

Des activités sociales accessibles à tous

La CGT a toujours agi pour créer les conditions de l'accès pour tous les cheminots à ces droits fondamentaux que sont les activités sociales et culturelles et ce, qu'elles soient de proximité ou nationales.

Au travers de chacune de nos actions, nous cherchons à développer l'esprit critique, le goût pour la vie en société, le sens des responsabilités, la convivialité et, surtout, l'intérêt pour les autres. Cela passe par la défense des valeurs fondamentales que sont l'égalité, la liberté, la fraternité, la participation de tous, la justice sociale, la laïcité et l'expérience de toutes les mixités : sociale, culturelle, générationnelle, de genre.

Comment ça marche ?

Les CE relaient auprès des cheminots les différentes offres.

Un large choix de formules est proposé, allant des offres en pension complète, en location gîte (appartement, mobil-home, bungalow, villa, maisonnette), en tente jusqu'à des emplacements camping.

De nombreux séjours et circuits en France et à l'étranger sont également accessibles auprès d'associations partenaires : tourisme social et solidaire, sociétés d'agents et municipalités.

Participation

Le prix du séjour dépend du quotient familial (revenu global de la famille divisé par le nombre de parts fiscales). Celui-ci détermine une tranche tarifaire parmi 7 de référence.

À chacune d'elles correspond une participation du CCGPF qui va en moyenne de 10 à 70 % pour les séjours



en pension complète et de 5 à 30 % du coût des locations, sur la base du coût réel de la prestation.

Dans une période si injuste socialement, où 40 % des familles se voient privées de vacances en France, la CGT est fière de s'engager au quotidien pour cette politique solidaire et défendre le droit aux vacances. ■

VRAIE info +

INVESTIR DANS NOTRE PATRIMOINE

En décidant d'améliorer en permanence les villages vacances familles et enfance jeunesse, les élus CGT du CCGPF conjuguent l'activité au présent et au futur. Plusieurs centres enfance-jeunesse ont ainsi récemment fait l'objet d'importants travaux, de mise aux normes et d'embellissement. Parmi les dernières réalisations, les sites de Savignac, Asnelles et Le Verdon-sur-Mer.

Notre patrimoine des villages vacances a été en grande partie réhabilité. Le site d'Hendaye a bénéficié d'une rénovation totale tandis que de nouveaux hébergements, gîtes et cuisine, ont été construits à Saint-Mandrier-sur-Mer.

Le village vacances de Samoëns s'est équipé d'une piscine couverte et celui de Quiberon d'un terrain de tennis et d'un minigolf. Des rénovations ont également été effectuées à celui de Saint-Raphaël Valescure et dans plusieurs gîtes à Calvi.

Le site du Verdon-sur-Mer a été agrandi et modernisé par le remplacement de certains gîtes, la construction de 30 gîtes supplémentaires et d'une piscine. Idem pour le village vacances de Landevieille grâce à l'arrivée de mobil-homes supplémentaires et à la rénovation de la piscine ainsi que de la place du village.

Plusieurs chambres ont enfin été rénovées à Montdidier et à Briançon (plus quelques gîtes). Enfin, une première tranche de rénovation a été réalisée à Port-Vendres : chambres, accueil, bibliothèque et club enfant.

D'autres travaux sont à venir : la rénovation avec le remplacement de toutes les tentes à Saint-Raphaël et une deuxième tranche de travaux de rénovation des chambres à Port-Vendres.

L'entretien et le développement de notre patrimoine requièrent un budget conséquent mais ils sont nécessaires pour maintenir le droit aux vacances des cheminots. C'est la raison pour laquelle la CGT revendique que la subvention aux activités sociales soit portée à 3 % de la masse salariale pour les actifs et 1 % du montant des retraites.

Investir dans le patrimoine social géré par le CCGPF, c'est investir pour les cheminots actifs et retraités et pour les ayants droit.

La non-adhésion des agents de maîtrise et des cadres aux projets de l'entreprise peut se traduire par leur engagement dans notre projet alternatif « Ensemble pour le Fer » qui répond aux réels enjeux du transport ferroviaire.

Une CGT pour tous les collèges



© Fédération CGT des cheminots - PL

Le directoire et le gouvernement tentent de faire des agents de l'encadrement des militants de leur politique. Or, nombre d'entre eux refusent de se cantonner à accompagner la destruction de la SNCF.

Alors que les agents de maîtrise et les cadres se revendiquent comme des experts et des techniciens passionnés par leurs métiers, les dirigeants de l'entreprise sollicitent leur intelligence pour la seule atteinte des

objectifs de productivité et de profitabilité, au nom de la performance.

Des cadres en colère

L'encadrement opérationnel est de plus en plus écarté des processus de décisions, alors que ceux-ci impactent l'organisation de la production et la gestion des aléas dont ils ont la charge.

Dans le contexte actuel de contestation sociale, une grande partie d'entre eux prend de plus en plus ses distances

par rapport au comex (comité exécutif – direction nationale SNCF), et se désengage vis-à-vis de la politique de l'entreprise, de sa stratégie et du rôle que nos hauts dirigeants tentent de leur faire jouer.

Convergences de lutte

La CGT construit, avec son Union fédérale des cadres et agents de maîtrise (UFCM-CGT), des revendications sur les conditions de vie et de travail et sur le sens et la qualité du travail. Cette démarche vise la participation effective des agents de maîtrise et des cadres à la définition de leur travail et des conditions de sa réalisation. La CGT et son UFCM combattent avec la même détermination l'isolement des maîtrises, des cadres et des autres catégories. Les décisions du comex s'appliquant à tout le salariat, elles font également converger les revendications des différents collèges. Ensemble, portons le projet d'une entreprise unifiée. ■

VRAIE info +

DÉROULEMENT DE CARRIÈRE, RECONNAISSANCE DES COMPÉTENCES

Le patronat veut classer les emplois sans reconnaître les qualifications. De fait, en cas de perte de poste ou de transfert, le salarié ne serait pas assuré de conserver sa rémunération.

Pour la CGT et son UFCM, les compétences appartiennent aux salariés. Une fois acquises, elles doivent être rémunérées. Nous revendiquons une grille de classification unique allant du collège exécution jusqu'au cadre supérieur.

Le positionnement dans la grille doit se faire à l'embauche par le diplôme, et par des modes d'équivalence pour les non diplômés qui ont acquis leur qualification par l'expérience, la validation des connaissances, la formation continue.

L'UFCM CGT exigera un véritable parcours professionnel.

POUR UN TRAVAIL DE QUALITÉ

Les cheminots sont empêchés de faire du bon travail par une direction dont les seules priorités sont financières.

Les restructurations à la hussarde, la dislocation des collectifs de travail, le découpage de l'entreprise en Épic, filiales, activités et autres centres de profit, détruisent en effet les coopérations indispensables au bon fonctionnement du système et à la qualité de la production.

Pour la CGT, la seule voie à suivre est celle d'une maîtrise renouvelée des organisations de travail et des processus de production, une réinternalisation et une réappropriation du travail par les cheminots eux-mêmes.

Contester aux directions leur captation de la production en leur opposant l'expertise de collectifs de travail est indispensable pour que les cheminots puissent reprendre leur destin en main.

TEMPS DE TRAVAIL

Forfait jour, l'épée de Damoclès

L'accord SNCF sur le temps de travail risque de se trouver remis en cause au nom de la concurrence. En effet, l'accord de la branche ferroviaire de 2016, établi par le Medef, la CFDT, l'Unsa, et la CFTC, permet déjà aux employeurs des entreprises ferroviaires privées d'imposer à leur encadrement un forfait de 217 jours travaillés contre 205 ou 210 à la SNCF.

Au risque de voir le nombre de jours travaillés augmenter, s'ajoute celui d'effectuer « des journées à rallonge ».

En effet, le principe de la forfaitisation du temps de travail est de ne plus comptabiliser les heures. Les promesses d'évaluation de la charge de travail tombent dans le « trou noir » de la productivité, aucune mesure ne pouvant être utilisée.

La CGT porte des revendications en faveur de l'autonomie et de la reconnaissance de l'heure travaillée. Le travail ne doit pas mordre sur nos vies ! ■



LES AGENTS DE MAÎTRISE ET LES CADRES :

74 %
des maîtrise et cadres travaillent plus de 39 h par semaine à la SNCF.

42 %
des cadres souhaitent une baisse de leur charge de travail.

13 300
maîtrise et cadres ont répondu au questionnaire CCGPF / temps de travail en 2016.



1 cheminot sur 5
est syndiqué à la CGT.



© Fédération CGT des cheminots
- PL

La CGT, ce sont les cheminots !

Elle fait valoir leurs attentes, ses analyses et propositions pour améliorer leur quotidien au travail. Elle favorise la participation des cheminots aux décisions et aux actions.

Provoquons un séisme !

Alors que la grève était totalement unitaire jusqu'à fin juin, le gouvernement, largement aidé par le président Pepy, a multiplié les attaques dans les médias contre la CGT, et elle seule.

Cette campagne acharnée contre notre syndicat résulte d'une prise de conscience de nos détracteurs : ils ont identifié que la CGT était la colonne vertébrale de la lutte. Leur objectif était, et reste, de l'affaiblir pour réduire les capacités de défense des cheminots.

Si la CGT se renforce lors des élections, cela signifiera que les cheminots refusent de baisser les bras et exigent une autre politique sociale,

une autre orientation pour le transport ferroviaire.

Une progression de notre syndicat signifierait un désaveu cinglant vis-à-vis de la stratégie de passage en force et de répression menée par la direction et le gouvernement. Loin d'aboutir au résultat escompté, à savoir le renoncement des cheminots, elle produirait au final une plus grande résistance. De quoi déstabiliser les certitudes les plus ancrées !

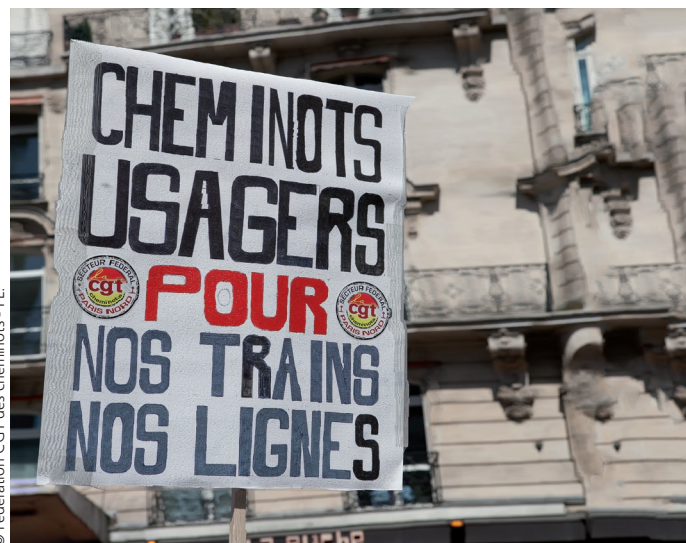
Enfin, une progression chez les agents de maîtrise et les cadres invaliderait l'idée de la direction qui consiste à les considérer comme des soldats au service de sa stratégie qui n'ont qu'à obtempérer sans avoir leur mot à dire. ■



© GMazet

Voter pour la CGT, c'est voter pour VOUS !

Pourquoi la CGT est-elle sans cesse attaquée ?



© Fédération CGT des cheminots - PL

La CGT est la cible de toutes les attaques parce qu'elle est le seul syndicat qui réunit les deux aspects indispensables à la défense efficace des salariés : elle formule des contre-propositions et a les moyens de mobiliser massivement les salariés. C'est cela que les attaques visent à affaiblir.

Le gouvernement et le patronat cherchent à imposer une pensée unique libérale qu'ils martèlent à longueur de temps, allant même jusqu'à transformer le vocabulaire. Par exemple, ils parlent désormais « d'agilité » plutôt que de « flexibilité », terme trop négatif et donc vecteur d'opposition. Selon eux, il n'existe pas d'alternative à leurs projets, pas d'autre façon de faire.

Loin de se laisser convaincre par leur discours, la CGT formule donc systématiquement des contre-propositions qui montrent au contraire que d'autres choix sont possibles, plus compatibles avec l'intérêt des salariés et l'intérêt général.

Mais cela ne suffit pas. Pour être entendus, pour peser face à l'idéologie libérale, le rapport de forces et la mobilisation sont nécessaires.

Or, mobiliser des dizaines de milliers de salariés nécessite beaucoup d'efforts et de coordination.

La CGT, avec ses principes d'organisation, ses syndicats de proximité, sa logique de militantisme, rend possible cette mobilisation collective des cheminots. ■

L'union fait la force !



Après les luttes de 2014 et 2016, la Fédération CGT des cheminots s'est employée à remobiliser les cheminots. Les récentes luttes ont prouvé la légitimité de nos actions. Il nous faut maintenant poursuivre.

Cet « *ancrage revendicatif* » s'est concrétisé de différentes manières : rassemblements régionaux en décembre 2016 et juin 2017, grèves le 2 février et en septembre 2017, actions décentralisées en décembre 2017 autour du plan d'urgence que nous avons lancé et ses déclinaisons locales, appuyées par la pétition « *Touche pas à mes droits* ».

La CGT a eu à chaque fois le souci de rechercher l'unité syndicale la plus large et de rassembler le plus grand nombre de cheminots et la population autour de ses propositions !

Nous avons de la même façon construit la mobilisation et engagé la lutte contre le projet gouvernemental dit pacte ferroviaire qui établit l'abandon du service public ferroviaire au profit d'un retour des compagnies de chemins de fer privées, comme avant 1938 !

Des modalités et soutiens inédits

La forte participation des cheminots dans la manifestation nationale du 22 mars 2018 a été le premier obstacle au processus gouvernemental qui consistait à aller très vite et passer en force. Devant le mépris affiché du gouvernement niant tout dialogue social, la Fédération CGT des cheminots a proposé des modalités inédites de grève afin de durer dans le temps et de limiter l'impact financier pour les cheminots et leurs familles.

Le calendrier revendicatif, étalé sur trois mois, visait à peser sur les débats législatifs.

Les fortes mobilisations qui s'en sont suivies sur le mode de 2 jours de grève sur 5, la tenue de l'unité syndicale rarement vue, le soutien massif de la population, des artistes, des syndicats étrangers et les sol-

licitations médiatiques très nombreuses ont prouvé la pertinence de nos propositions.

Les avancées obtenues

Si la mobilisation n'a pas permis pour l'instant de faire retirer le pacte ferroviaire, elle a néanmoins produit des effets. Le gouvernement s'est engagé sur la dette à hauteur de 35 milliards d'euros. Selon la direction, cette reprise générerait pour la SNCF 1 milliard d'euros d'économies. Une instance représentative nationale dérogeant au droit commun est à nouveau prévue dans la loi. Celle-ci pourrait permettre de préserver notre patrimoine social (colos, maisons familiales, etc.) et de maintenir une vision économique globale du système ferroviaire.

Le patronat a été obligé d'intégrer la reconnaissance des diplômes et de l'ancienneté dans ses engagements sur les futures grilles de classification et de promotion.

Bien que ces éléments puissent sembler très modestes, ils confirment bien que le rapport de forces a fait bouger les lignes.

Pourquoi poursuivre ?

Il n'y a pas eu de véritable contestation de la part de la population car le gouvernement a multiplié les promesses. Il se trouve maintenant dans une situation délicate. Bien que la loi n'entre réellement en vigueur que le 1^{er} janvier 2020, il doit, dès à présent, préparer sa mise en œuvre, notamment en dévoilant les effets concrets des mesures imposées, lesquelles vont être en contradiction avec ses promesses.

Il nous faut donc maintenir la pression. Le désengagement de l'État concernant l'aménagement du territoire, la politique du tout routier, l'exacerbation du dumping social, la casse de l'emploi, du Statut des cheminots, la privatisation des biens publics, sont autant d'éléments que nous devons continuer à combattre. Nous avons un avantage : le rapport de forces que nous avons établi nous a permis d'obtenir une écoute importante de la population.

La CGT à l'offensive !

La CGT continuera à s'investir dans la négociation pour une convention collective (CCN) de haut niveau, comme elle l'a fait depuis le début. Cette négociation ne signifie pas que nous abaïssons nos exigences. Bien au contraire. Ce faisant, nous souhaitons préserver le maximum de droits parmi les acquis et en gagner de nouveaux pour tous les cheminots et autres salariés relevant du champ d'application de la CCN.

En parallèle, nous continuerons conjointement à agir sur les trois aspects de la réforme qui sont étroitement liés : la loi pour laquelle il reste au gouvernement à écrire six séries d'ordonnances, et au moins huit décrets, la négociation de la CCN de branche et le pacte d'entreprise. ■

CHIFFRES CLÉS

PRIX MOYEN DU TRANSPORT FERROVIAIRE POUR 100 KM

€ 7,80 France
 € 28,60 Suisse
 € 9,09 Allemagne
 € 6,97 Grande-Bretagne (sans TGV)

PRISE EN CHARGE PAR LES USAGERS EN FRANCE

25 %
 et 35 %
 TER/Transiliens
 75 %
 TET
 85 %
 TGV
 (exploitation et infrastructures)



Les risques contenus dans « le pacte ferroviaire » sont réels pour l'entreprise publique, les cheminots, les usagers.

Activités en vrac



© Georges Bartoli

Le risque d'un accroissement du poids et de l'autonomie des activités au prétexte d'une ouverture à la concurrence se dessine de plus en plus concrètement.

C'est pourquoi la CGT exige la mise en place de la multi-activités dans une entreprise intégrée et unique avec un même objectif : le service public ferroviaire pour tous !

Gares et Connexions

La loi acte la filialisation de Gares et Connexions. Pour la CGT, cette activité doit rester intégrée dans SNCF Réseau et être un outil de l'aménagement du territoire et de l'égalité de traitement.

Fret SNCF

La direction a annoncé, dans la déclinaison de son plan triennal 2018-2020 (élargi à 2021), un retour à l'équilibre

financier hors investissements par la filialisation du Fret. Pour la CGT, cette décision est irresponsable.

Propositions CGT

Le développement des ports doit s'appuyer sur davantage d'acheminements ferroviaires à destination et en provenance des Hinterlands, les zones de distribution des ports. Il n'est pas normal qu'un port tel que Le Havre ne remette que 3 ou 4 % de son trafic total au mode ferroviaire quand d'autres ports européens lui confient 35 % (Hambourg).

Pour développer ce report modal, la CGT préconise de réorienter l'utilisation des produits de la fiscalité en conditionnant les aides publiques aux entreprises industrielles et de service à l'usage d'un mode de transport vertueux. Les exonérations et défiscalisations (crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi, crédit d'impôt recherche) dont bénéficient les transporteurs doivent par ailleurs faire l'objet d'une plus grande transparence, de plus de contrôle et être soumises à des conditions sociales et environnementales. ■

L'aménagement du territoire et le transport public sont stratégiques pour l'ensemble de la Nation. Cela ne peut être livré aux seules règles « du marché ». L'État doit en être garant.

VRAIE info +

CONSÉQUENCES DE LA RÉFORME POUR LES USAGERS

La concurrence ne fera pas baisser les prix, bien au contraire !

Elle ne permet pas de faire des économies d'argent public et encore moins d'augmenter la croissance des trafics et leur qualité. Pour preuve, les tarifs urbains sont trois fois plus chers à Londres qu'à Paris. La même logique risque de s'appliquer pour les usagers avec une explosion des coûts.

Les présidents de régions partisans de l'ouverture à la concurrence seront-ils prêts à s'engager sur le maintien de leur prise en charge du coût réel de transport ? Quid de la péréquation entre les lignes excédentaires et celles qui ne le sont pas, des tarifs sociaux, des abonnements de travail, des dessertes TGV ?

OSP et SRU

Le règlement sur les Obligations de service public (OSP) prévoit des exceptions à la mise en concurrence en regard des caractéristiques structurelles, géographiques, de la complexité du réseau, de la qualité de service et du rapport coût-efficacité.

Cette transposition restrictive, mais conforme au droit européen, permettrait de poursuivre la mise en œuvre de la loi Solidarité et renouvellement urbain (SRU) qui a permis l'essor des TER sous l'autorité des régions dans une cohérence nationale avec la SNCF.

L'engagement du gouvernement de ne pas « toucher » aux lignes de proximité relève de l'escroquerie. Il laisse le soin aux régions de s'en charger tout en restreignant les dotations.

Elles n'auront d'autres choix que de mettre la main à la poche ou trouver un moyen de substitution (car, covoiturage), ou tout simplement de supprimer toute desserte, ce qui enclavera encore plus certaines régions !



DR

L'abandon de ces lignes de proximité aurait un double effet environnemental puisque 40 % du transport de marchandises par Fret SNCF se fait sur celles-ci !

Renforcer le réseau

La CGT revendique l'amélioration et le développement du service public ferroviaire SNCF afin de répondre aux besoins de déplacement de la population par un système solidaire sur l'ensemble du territoire.

Pour cela, la SNCF doit pouvoir s'appuyer sur un maillage territorial du réseau permettant de proposer des dessertes proches et adaptées aux besoins des usagers. ■

DES CHEMINOTS MULTITÂCHES

Le Groupe public ferroviaire compte se saisir du pacte ferroviaire pour opérer une transformation profonde des métiers, instaurant la polyvalence et la flexibilité. La direction souhaite avoir des « cheminots multitâches » interchangeables et formés au gré des besoins sans une vision globale du système.

Elle compte pour ce faire profiter des négociations de la convention collective nationale (CCN).

RETOUR DE BÂTON

La SNCF a annoncé vouloir supprimer les liaisons entre la Lorraine et le sud de la France et diminuer plusieurs dessertes au départ de Strasbourg. Les élus de la région Grand Est, hier promoteurs de la réforme, aujourd'hui confrontés à sa réalité, ont lancé une pétition contre les effets de cette même réforme. D'autres régions vont être confrontées aux mêmes dilemmes, d'autres effets néfastes pour le service public vont se faire jour.

Le 22 mars,

la Fédération CGT des cheminots
organisait une manifestation nationale à Paris.

Près de **40 000 cheminots**
répondaient présents.



**22 MARS :
DANS LES
STARTING
BLOCKS !**



664 350

c'est le nombre d'adhérents actifs et retraités à la CGT.

38 % de femmes

et **62 %** d'hommes.

58 % sont issus du secteur privé.



© Fédération CGT des cheminots - PL

Plus de 80 000 sont des ingénieurs, techniciens, agents de maîtrise et cadres.

19 717 adhésions enregistrées au 1^{er} semestre 2018.

40 % de ces nouveaux syndiqués ont moins de 35 ans.

Refondre le modèle social français



© Fédération CGT des cheminots - PL

Notre modèle social historique, basé sur la solidarité, est en train d'être démantelé pièce par pièce au profit des plus riches. Il est urgent de le défendre à partir des valeurs qui l'ont fondé.

Le projet gouvernemental, tourné vers l'individualisation des droits et de leur financement, est en rupture avec notre modèle social basé sur la solidarité et au sein duquel chacun cotise en fonction de ses moyens

et reçoit en fonction de ses besoins. Il présage un système où seuls ceux qui auront les moyens pourront se financer une retraite, une couverture maladie, chômage, un logement, une formation...

Un individualisme galopant

L'orientation et la teneur des mesures du gouvernement ne sont une découverte pour personne tant le programme de campagne du candidat Macron était clair.

Son objectif reste le même. Il s'agit de laisser la part belle à « l'auto » sous toutes ses formes : autofinancement, auto-entrepreneuriat, auto-formation...

Sous couvert d'une soi-disant rigidité du système français, que ce soit au niveau de la protection sociale, du droit du travail, du logement,

de la formation professionnelle ou de la négociation sociale, il faudrait laisser toute la place à l'individualisme, à chacun pour soi.

Revenir au partage

Cette orientation est mortifère pour la majorité de la population et conduit à creuser les inégalités entre les plus riches et le reste de la population.

Les bénéfices des entreprises du CAC 40 étaient de 94 milliards d'euros en 2017, la France se situe au premier rang mondial en matière de versement de dividendes aux actionnaires avec 55,7 milliards d'euros. Cet argent doit être redistribué pour permettre à chacun de vivre dignement.

Le collectif et la solidarité doivent reprendre leur place ! C'est le sens premier des revendications et propositions portées par la CGT. ■

Les dessous de la consultation

Alors que le gouvernement met en œuvre des réformes de fond qui vont impacter profondément le quotidien de la population, il s'exonère de tout débat public.

Que ce soit pour le projet de loi sur l'évolution du logement et l'aménagement numérique (Élan), le plan d'action pour la croissance et la transformation des entreprises (Pacte) ou encore la réforme des retraites, pour le gouvernement le scénario est bien rodé : « concertation » avec les parties prenantes puis consultation publique en ligne !

Fi du débat public

Consultation n'est pourtant pas débat. Si la population est invitée à donner

son avis, rien ne lui garantit que l'autorité tiendra compte de sa contribution. Le mode utilisé, en ligne, organise du reste une contribution silencieuse au contrairement du débat public qui permet la confrontation d'idées. Cette stratégie du gouvernement lui permet de faire passer en toute impunité des réformes lourdes de conséquences pour l'avenir.

Des enjeux vitaux

Il en va ainsi de la transformation du logement social en bien marchand, mettant en cause son avenir alors que 15 millions de personnes sont victimes de la crise du logement. Idem pour la privatisation des entreprises publiques : Aéroports de Paris, Française des jeux, Engie.

C'est encore sur le même principe que le gouvernement a complété la loi travail en faveur du capital et au détriment du travail et introduit les fonds de pension pour gérer les retraites supplémentaires.

Actuellement, une consultation est en cours concernant la réforme des retraites. Au-delà de l'allongement de la durée de cotisation et de l'âge de départ, elle vise à créer des retraites revues à la baisse, insécurisées et individualisées à la place du régime actuel à pensions définies reposant sur des règles et des droits collectifs.

Tous ces sujets méritent des mobilisations collectives et massives ! ■



© Fédération CGT des cheminots - PL

La Vraie info
est une publication de la Fédération CGT des cheminots
Case n° 546 - 93515 Montreuil Cedex
Tél. 01 55 82 84 40

ISSN 2606-0205
Dépôt légal septembre 2018

Directeur de la publication :
Laurent Brun

Responsable de la rédaction :
Cédric Robert
Création et réalisation :
Comtown Productions, Paris
Impression : Rivet PE, Limoges



Dès le 3 avril,

la Fédération CGT appelait les cheminots à agir par la grève contre le pacte ferroviaire. Pendant 3 mois, **53 numéros** de l'« **INFO LUTTES** » seront édités.





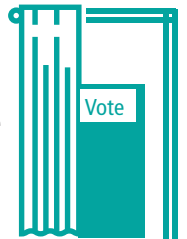
Où voter ?

Le vote peut se faire sur le lieu de travail et pendant le temps travail :



À partir de n'importe quel terminal professionnel ou personnel connecté à Internet (ordinateur, tablette, smartphone).

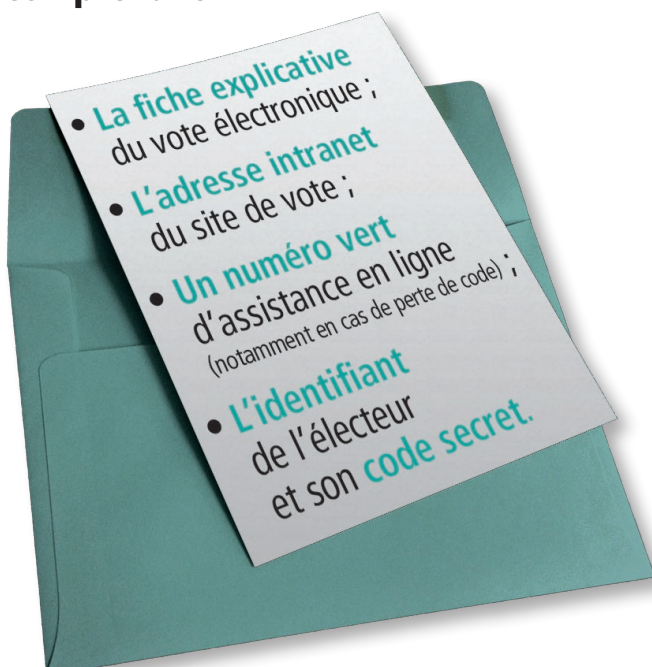
À partir des bornes de vote utilisables par tous les agents du GPF, quel que soit le CSE de rattachement, qui seront également mises en place par l'entreprise, dans des conditions de confidentialité équivalente au scrutin papier.



Comment voter ?

4 jours ouvrés avant l'ouverture du scrutin

Chaque cheminot recevra un courrier comprenant :



En cas de perte ou de non réception de ce courrier.

Des plateformes téléphonique et/ou Internet vous permettront d'éditer un nouveau code. Les informations suivantes vous seront demandées : nom, prénom, date de naissance, département de naissance, numéro du Pass Carmillon (au dos de la carte), sauf pour les cheminots n'ayant pas de Pass Carmillon (jeunes embauchés, CDD...).

Connexion et vote

1. **Se connecter** sur le site ou l'application dédié spécifiquement à l'élection.
2. **S'identifier** au moyen de son numéro de CP et de son identifiant (remis dans le courrier envoyé à domicile).

Vous devrez voter pour les deux listes par CSE (titulaires et suppléants) donc la procédure ci-dessous devra être réalisée deux fois

3. **Choisir la liste** – CGT par exemple – (titulaires et suppléants). Vous avez la possibilité d'accéder aux professions de foi.
4. **Valider votre choix définitif** avec l'aide de votre code secret (remis dans le courrier envoyé à domicile). La fonction « CONFIRMER VOTE » entraîne directement la validation et l'enregistrement du suffrage dans l'urne électronique.
5. **La confirmation** de l'enregistrement apparaît.
6. **N'oubliez pas ensuite le second vote** (suppléants).

Attention ! Si l'une de ces étapes n'est pas réalisée, le vote ne sera pas comptabilisé. De plus, aucune possibilité de modification de vote ne sera possible après confirmation du vote (étape 4).



www.cheminotcgt.fr



Réseaux sociaux et application mobile



CGT.des.Cheminots



cgtcheminots



La télé
des cheminots
CGT



La télé
des cheminots
CGT



Appli mobile
cheminots CGT

