

che minots

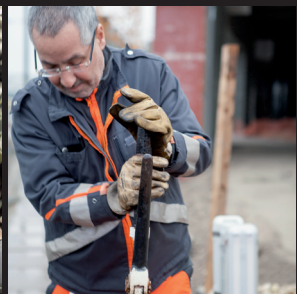
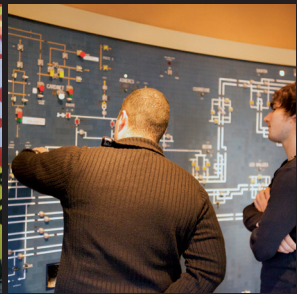


Élections
CE/DP
2015

La voix des cheminot-e-s
pour nous rassembler !



Le 19 novembre 2015,
JE VOTE CGT !



NOTRE PASSION, C'EST LE SERVICE PUBLIC FERROVIAIRE ET LES CHEMINOT-E-S !

Être fiers de notre travail, être utiles à la Nation, contribuer à l'égalité de traitement des usagers et des territoires, participer à la cause environnementale, telle est la conception CGT du service public SNCF.

Cette ambition ne peut être atteinte que par de bonnes conditions de travail, un salaire décent, des emplois en nombre suffisant, à statut et qualifiés, pour garantir une production ferroviaire de qualité et sûre.

La Fédération CGT des cheminots interpelle nos premiers dirigeants pour que le dialogue social ne soit pas établi uniquement sur les bases d'un accompagnement béat des projets de la direction SNCF. Ce n'est pas notre conception des relations sociales.

Notre organisation syndicale prône le respect des salariés et de la démocratie au sein de l'entreprise.

La CGT ne se contente pas de contester les orientations de l'entreprise. Elle est la seule, dans le paysage social de la SNCF, à être force de propositions alternatives sur l'ensemble des dossiers, qu'ils soient économiques ou sociaux. Des projets construits par les cheminot-e-s, car ce sont eux les véritables experts en capacité de définir la structuration de l'entreprise, les organisations du travail et les moyens alloués nécessaires à l'efficacité, la qualité et la sécurité. C'est sur ces fondations-là que le projet CGT « La voie du service public SNCF » a été bâti.

Une loi mal ficelée nous a séparés, le vote CGT va nous rassembler !

Gilbert Garrel,
secrétaire général.

LE SERVICE PUBLIC FERROVIAIRE, C'EST MODERNE, UTILE ET EFFICACE !

La CGT porte haut les valeurs du service public, d'autant plus que se déchaînent de violentes campagnes visant à le ringardiser.

Le service public se définit par une réponse aux besoins de l'intérêt général et non à celui d'une minorité. Il est la richesse de celles et ceux qui n'en ont pas. Ses principes fondamentaux sont l'égalité d'accès, la continuité et l'adaptabilité.

Outil d'aménagement du territoire, il est un levier essentiel du développement durable, pour la mobilité des voyageurs et des marchandises. Sa mise en œuvre par l'entreprise publique SNCF est un atout pour assurer la sécurité et la qualité de service, à condition de lui en donner les moyens.

Le désengagement de l'État a mis le système ferroviaire dans une situation insupportable. Le système ferroviaire porte une dette colossale en lieu et place de l'État (44 Md €), non réglée par la loi du 4 août 2014.

Il n'y a là aucune fatalité. La CGT fait des propositions, porte une vision et agit avec les cheminots pour remettre le service public ferroviaire sur ses rails. C'est tout l'enjeu des luttes de la période.

Le service public est
la richesse de celles et
ceux qui n'en ont pas.

la
cgt

FÉDÉRATION
DES CHEMINOTS



DESSERRER L'ÉTAU DE LA DETTE FERROVIAIRE

La dette du Groupe public ferroviaire (GPF) atteint près de 45 milliards d'euros, dont la majeure partie est supportée par SNCF Réseau.

Hérité des désengagements de l'État, ce fardeau rend hors de prix l'utilisation de l'infrastructure et pénalise l'activité ferroviaire. En moyenne, le coût du péage répercuté sur un billet de TGV représente près de 26% du prix total du billet.

La dette génère 1,5 milliard d'euros de frais financiers par an. Ce tribut payé aux banques et aux marchés représente un surcoût de 5,50 euros pour chaque heure de travail d'un cheminot. À Fret SNCF, il accapare 15 % du chiffre d'affaires.

Pour la CGT, l'avenir de la SNCF passe donc, non seulement par une revalorisation des subventions de l'État consacrées à la modernisation du réseau, mais aussi par un traitement de la dette par les pouvoirs publics.

La CGT propose de la transférer à une Caisse d'amortissement de la dette ferroviaire de l'État (Cadefe), alimentée par un prélèvement sur les taxes pétrolières (TIPP) et sur une écotaxe qui doit enfin voir le jour.



Dégager des ressources nouvelles.

Pour la CGT, la relance du service public ferroviaire passe aussi par ces mesures :

- — Doter les transports du quotidien de moyens suffisants en améliorant le rendement du versement transport acquitté par les entreprises en Île-de-France, en élargissant ce dispositif à toutes les autres régions de France et en ramenant la TVA sur les transports publics à 5,5 %.
- — Affecter une part des profits autoroutiers à la maintenance du réseau ferré.

Aujourd'hui, les six sociétés d'autoroutes, privatisées en 2006, engrangent par an 2 milliards d'euros de profits accumulés.

UNE RÉAPPROPRIATION PUBLIQUE DES CONCESSIONS PERMETTRAIT DE RÉORIENTER L'ESSENTIEL DE CES GAINS ET DE DÉGAGER LE MILLIARD D'EUROS NÉCESSAIRE POUR STOPPER LE VIEILLESSEMENT DU RÉSEAU FERROVIAIRE.

- — Mobiliser l'argent des banques et l'épargne populaire comme alternative aux partenariats public-privé (PPP) ; Redéfinir les objectifs et le but de la Banque publique d'investissement (BPI) ; Travailler à la création d'un pôle financier public au service du développement du rail.

Autre proposition en ce sens :

Mieux utiliser les 361 milliards d'euros d'épargne populaire (livret A et LDD*) collectés par les banques.

UNE MAUVAISE LOI NOUS A SÉPARÉS !

En bâclant une loi qui n'a comme perspective que l'ouverture totale à la concurrence, en privant l'entreprise publique du financement nécessaire, en y ajoutant les ingrédients néfastes (loi Macron, rapport Duron...), les premiers résultats ne se sont pas fait attendre.

C'est sur le dos des cheminots que l'exercice comptable se fait : fermetures de gares, de guichets, de lignes, recours accru à la sous-traitance et aux contrats précaires à l'escale/vente, à l'équipement, au matériel par exemple ou bien dans le cadre d'une refonte des métiers (mise en place de l'équipement agent seul...). Tout cela au sein d'une structure explosée en trois entreprises autonomes qui va un peu plus séparer les cheminots les uns des autres !

La casse de l'emploi (15 000 suppressions envisagées d'ici à 2020) et les réorganisations incessantes ont un effet immédiat sur les conditions de travail des cheminots, quel que soit leur collège. L'instabilité des organisations du travail contraint les cheminots de l'encadrement et de l'exécution à s'adapter en permanence. Dans sa volonté d'instaurer la polyvalence en vidant le contenu des métiers,

la direction remet en cause toute notion de sécurité.

Les questions des effectifs, de la formation, de l'intégration, de la ré-internalisation et les synergies entre services, restent les éléments fondamentaux pour assurer un service public de qualité.

**IL EST FORT DOMMAGEABLE QUE CERTAINES
ORGANISATIONS SYNDICALES AIENT FAIT LE CHOIX
D'ACCOMPAGNER CETTE CASSE.**

Après avoir quasiment tué le fret et jeté plus de 2 millions de camions sur les routes de France, c'est maintenant au tour des bus d'entrer dans la danse. La direction SNCF joue sa partition avec Géodis, Ouibus... Dans le même temps, elle éloigne les instances représentatives du personnel (IRP) pour que celles-ci ne puissent plus intervenir sur le quotidien des cheminots et se prépare à la grande offensive sur le statut et la réglementation du travail, une fois les élections passées.

**Le combat mené en juin 2014 pointait toutes ces attaques.
Rien n'est perdu, nous pouvons changer de cap en donnant
un signe fort dès le 19 novembre 2015 !**



LA CGT PROPOSE :

La CGT a travaillé des propositions, toujours d'actualité, pour gagner une réforme qui améliorerait la production dans son ensemble autour d'une entreprise intégrée.

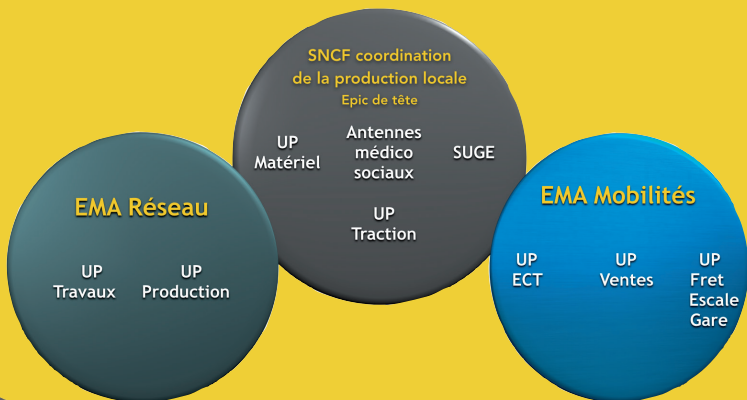
L'extrême complexité de l'organisation envisagée par le gouvernement et la direction va voir cohabiter trois Épic avec pour chacun plusieurs lignes métiers/fonctions indépendantes les unes des autres, affaiblissant l'efficacité du système public au profit des entreprises privées.

La proposition CGT est basée sur un groupe public ferroviaire indissociable et solidaire qui doit assurer l'intégration industrielle et dont l'organisation permet de réintroduire la multi-activités dans le respect du RH0077 et du dictionnaire des filières.

Tout en préservant l'avenir de l'entreprise publique SNCF et le statut des cheminots, elle vise notamment à développer le service public SNCF rendu aux usagers, aux chargeurs, aux citoyens en proximité, en s'appuyant sur la mutualisation des moyens.



**POUR LA CGT, L'EFFICACITÉ GLOBALE
DU SYSTÈME NÉCESSITE UNE UNICITÉ
ORGANISATIONNELLE À TOUS LES ÉCHELONS.**



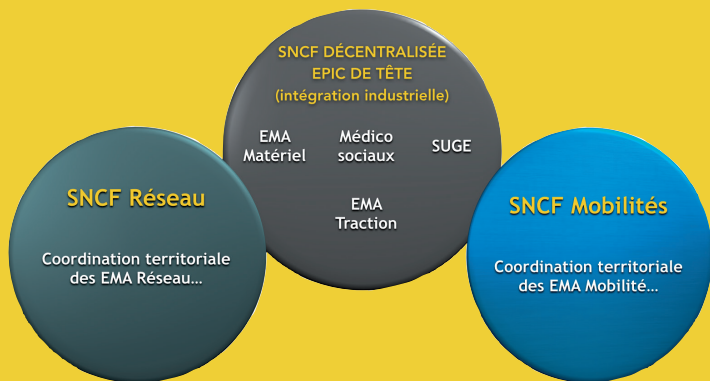
LE NIVEAU LOCAL OÙ SE RÉALISE « PHYSIQUEMENT » LA PRODUCTION.

Cela repose sur des établissements multi-activités Réseau et Mobilités pour permettre d'assurer une production fluide et réactive, une gestion des travaux coordonnée, une meilleure réponse aux besoins de transports au niveau local. Coordination locale, pilotée par les DET* Mobilités et Réseau.

Un représentant de l'Épic de tête a un rôle d'arbitrage et un pouvoir de prescription.

* DET : directeur d'établissement.

L'ÉCHELON TERRITORIAL, SNCF direction territoriale, correspond à la décentralisation coordonnée des trois Épic dans des territoires pertinents. Cette structure est aussi pilotée par les directeurs régionaux Mobilités et Réseau et par un représentant de l'Épic de tête avec un rôle d'arbitrage et un pouvoir de



prescription.

Elle assume, garantit et pilote directement les passerelles entre les entités, les lignes métiers opérationnelles en lien avec le niveau national, l'animation de la ligne RH, la sûreté et la sécurité, le pôle d'appui rémunération et temps de travail, l'action sociale, médecine du travail, de soins...

LE NIVEAU NATIONAL EST L'ÉCHELON CENTRALISÉ.

Les directions nationales de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités assurent la coordination et l'animation de leurs directions territoriales, négocient les contrats pluriannuels avec l'État et définissent les grandes orientations. La direction nationale de SNCF Épic de tête assure l'intégration industrielle en coordonnant

et en animant ses directions territoriales ainsi qu'en assurant le pilotage des lignes métiers.

Elle est notamment chargée de la gestion du système de sécurité et des textes sources opposables à toutes les entreprises ferroviaires, de l'animation nationale de la sûreté, des agences de recrutement pour garantir des règles équitables...

Les instances représentatives du personnel sont associées à chaque niveau (local, territorial et national) afin de garantir une

NOTRE PROPOSITION VISE AUSSI À CE QUE LES INSTANCES DE TYPE «CE» TRAITENT AUTANT DES ACTIVITÉS SOCIALES QUE DES QUESTIONS ÉCONOMIQUES ET DE LA VIE DE L'ENTREPRISE, CE QUE NOUS CONTESTE LA DIRECTION.

représentation de qualité des personnels en proximité.

La CGT est la seule organisation syndicale à proposer un projet crédible qui s'oppose frontalement à celui présenté par l'entreprise. Le projet libéral de nos dirigeants consacre une centralisation accrue ainsi qu'un pilotage financier et humain exercé exclusivement par les activités, première étape vers la

NOTRE PROJET EST INVERSEMENT LA PREMIÈRE ÉTAPE PERMETTANT D'ATTEINDRE « LA VOIE DU SERVICE PUBLIC SNCF » POUR UNE INTÉGRATION COMPLÈTE DU SYSTÈME QUI PRÉSERVE LES DROITS SOCIAUX DES CHEMINOTS TOUT EN RÉPONDANT AUX BESOINS DE LA NATION.

RIEN NE DOIT SE DÉCIDER SANS NOUS !

Dans le ton de la vaste opération de culpabilisation qui entoure le coût du travail, la direction fait appel à la solidarité des cheminots pour revoir à la baisse leurs conditions sociales.

- DIMINUTION DES EFFECTIFS (NON-REEMPLACEMENT DES DÉPARTS ET RÉORGANISATIONS)
- 25 112 CHEMINOTS EN 10 ANS (ENTRE 2004 ET 2014)
- RÉDUCTION DE LA MASSE SALARIALE.

L'ENTREPRISE OUVRE UNE BRÈCHE SUR L'EMPLOI AU CADRE PERMANENT PAR LE RECRUTEMENT DE PERSONNELS CONTRACTUELS (+70 % EN 5 ANS), DE CDD ET INTÉRIM.

La préoccupation de la direction est la recherche d'économies par la mobilité imposée (EIM), une réduction et précarisation des emplois, par la flexibilité du temps de travail et la mise en concurrence des cheminots. Les impacts de la réforme sont réels puisqu'ils pourraient conduire à une accélération du rythme des suppressions d'emplois (rapports des experts au CCE), - 15 000 dont 10 000 à SNCF Mobilités entre 2015 et 2020. Cette politique a ses revers, puisque l'entreprise, après l'incitation aux départs volontaires (RH0281), se voit contrainte de recruter des retraités pour assurer la transmission des savoirs et savoir-faire et pour réaliser la production.

La revendication CGT d'embauches au statut, le développement de l'emploi de cheminots formés, qualifiés, bien rémunérés, à commencer par le recrutement de nombreux stagiaires et alternants, va de pair avec le service public.

RIEN NE PEUT CHANGER SANS VOUS !

L'autonomie des activités, accentuée par la réforme ferroviaire, accélère la transformation de l'ensemble des métiers en fonction de la ligne ou du produit, par le morcellement du dictionnaire des filières.

Le but est de favoriser l'externalisation de certaines missions et d'obtenir une polyvalence en mono activité pour développer la plus forte rentabilité par un management idéologique.

La « simplification » de l'examen qualification E pour en faire un outil propre à chacune des activités est révélatrice de cette stratégie. Alléger le parcours de formation en supprimant le prérequis « transverse » le détourne de son objectif en termes de formation professionnelle et de promotion interne. La remise en cause de l'unicité des procédures par les activités, la réduction des passerelles entre métiers et les synergies internes, l'inadaptation des méthodes de management imposées, l'insuffisance des actions de formation tendent à effacer la culture interne basée sur la sécurité au travers d'une expertise métiers au profit d'une culture d'accompagnement des politiques d'entreprise.

LA CGT PROPOSE

- Des établissements structurés par une organisation multi-activités bâtie sur la réalité géographique des bassins d'emplois avec tous les métiers et services nécessaires.
- Un contenu des métiers qui répondent à la conception du service public tout en assurant la sécurité des circulations et des personnes.
- Des techniciens et managers de proximité issus du terrain, bien formés, avec des missions qui ont du sens et servent l'intérêt commun.
- Une reconnaissance de la qualification professionnelle résultant de la formation interne offrant un socle de connaissances indispensables à la qualité de la production.
- Un parcours professionnel assurant l'équilibre vie professionnelle/vie privée.

LA CGT DÉFEND VOTRE SALAIRE

GOUVERNEMENT, DIRECTION, ENSEIGNE DE GRANDE DISTRIBUTION... PRÉTENDENT DÉFENDRE LE « POUVOIR D'ACHAT » DES FRANÇAIS.

À la SNCF, la direction cherche à modifier la fiche de paie avec des primes aléatoires. L'objectif est de fragiliser la rémunération :

**UNE AUGMENTATION GÉNÉRALE EST ACQUISE POUR LA VIE,
PAS LES PRIMES !**

D'ailleurs, lorsque la direction a choisi de placer 2 % de la masse salariale dans un dispositif intéressement, elle y gagne. D'autant plus que ce type de rémunération écarte le financement de la protection sociale et sort du calcul pour le financement de la retraite.

LE SALAIRE COMPORTE DEUX PARTIES :

● LE SALAIRE NET :

Il doit reconnaître la qualification des métiers, les diplômes obtenus, l'ancienneté, le savoir et savoir-faire...

Le statut (attaqué depuis la réforme du ferroviaire), met en place des règles de déroulement de carrière, il est de plus en plus difficile de le faire respecter. Le déroulement de carrière ne s'oppose pas aux augmentations générales.

LA CGT REVENDIQUE LE DÉBUT DE LA GRILLE À 1 700 EUROS.

Il est donc impératif de travailler sur les augmentations générales et la reconnaissance des qualifications. Les primes diverses et variées sont des leurres.

● LE SALAIRE SOCIALISÉ :

La part socialisée du salaire finance notre régime de santé et de retraite. Le patronat se plaint des « charges » et du « coût de travail ».

Cette part appartient aux salariés et fonde le modèle social français. Les pays anglo-saxons ont choisi le système assurantiel et individuel, où seuls les plus riches sont épargnés.

LA MUTUELLE OBLIGATOIRE EST-ELLE UNE AVANCÉE SOCIALE ?

NON, elle fragilise la « Sécu » et induit un système inégalitaire, notamment pour les retraités ou les privés d'emploi. Elle livre au marché financier la protection sociale et remet en cause la libre adhésion. L'employeur profite des exonérations fiscales et les salariés sont imposés sur la totalité.

Les cheminots du cadre permanent bénéficient de la caisse de prévoyance et de retraite (CPR) qui rembourse mieux.

Ils ont aussi accès à la médecine de soin.

La direction de la SNCF dit officiellement ne pas être concernée par la loi (du 14 juin 2013

qui impose les complémentaires santé), puisqu'elle cotise au régime spécial.

Elle indique que si elle y était contrainte (par le gouvernement) alors, elle ne financerait plus le régime spécial de prévoyance.



CONVENTION COLLECTIVE NATIONALE, STATUT, OÙ EN SOMMES-NOUS ?

Ces sujets sont deux des enjeux des élections à la SNCF. Gouvernement et Patronat misent sur l'affaiblissement de la CGT pour réduire les droits des cheminots.

La loi portant réforme du ferroviaire percute la négociation en voulant affaiblir le statut et le RH0077.

Pour les entreprises privées, il n'existe quasiment aucun droit hormis le Code du travail.

Ensemble, nous devons contraindre le patronat à signer une CCN qui fasse progresser les droits pour tous. L'autre partie sera le maintien de notre statut. Là aussi, ensemble, nous devons nous battre !

CHAMP D'APPLICATION

Les négociations sur le champ d'application ont débuté en septembre 2014. La CGT a réussi à faire bouger des lignes, mais les avancées restent insuffisantes.

Des organisations syndicales se sont précipitées pour signer ce champs d'application. Dénoncer ce texte aurait cependant confirmé le texte initial. La CGT a pris une décision équilibrée et reviendra sur ce sujet au moment de la signature globale, avec les cheminots, pour gagner d'autres avancées allant dans le sens de l'amélioration des conditions de travail.

LES ENJEUX AU LENDEMAIN DES ÉLECTIONS !

Les négociations portent actuellement sur le contrat de travail. Le patronat ne compte pas améliorer les dispositions minimales prévues au Code du travail, au contraire, il rêve d'introduire des régressions. Le texte projet comporte plusieurs volets :

- Prévention de la discrimination
- Égalité professionnelle
- Emploi de personne en situation de handicap
- Période d'essai
- Contrat à durée déterminée à objet défini
- Temps partiel
- Rupture du contrat de travail

La CGT est la seule à avoir travaillé un autre texte (interdisant le temps partiel imposé, limitant les CDD, intégrant les congés et les garanties disciplinaires).

ORGANISATION DU TEMPS DE TRAVAIL : LES GRANDES MANŒUVRES.

La loi impose que cette négociation se termine au 30 juin 2016. Au 1^{er} juillet 2016, le décret de 1999 sera remplacé par un décret socle applicable par toutes les entreprises ferroviaires, complété par la CCN et des accords d'entreprises. Les enjeux sont lourds de conséquences sur la vie des cheminots.

La CGT reste claire : la base du texte doit être le RH0077. Le Medef invoque la concurrence de la route, il faudrait donc réduire les droits?

LA CGT S'APPUIE SUR L'EXPÉRIENCE DES CHEMINOTS. LE RH0077, MÊME SI DES AMÉLIORATIONS PEUVENT ÊTRE APPORTÉES, A TOUJOURS RÉPONDU AU BESOIN D'UN SERVICE PUBLIC DE QUALITÉ. IL EST HORS DE QUESTION DE LE SACRIFIER SUR L'AUTEL DE LA CONCURRENCE.

NE PAS PERDRE SA VIE À LA GAGNER!

Instance de prévention dans laquelle siègent les représentants du personnel, le CHSCT a pour mission de contribuer à la protection de la santé et de la sécurité ainsi qu'à l'amélioration des conditions de travail au plus près des cheminots.

Il propose des mesures de prévention des risques et d'amélioration des conditions de travail. Pour cela, il procède à l'analyse des conditions de vie, des risques professionnels auxquels peuvent être exposés les travailleurs et des facteurs de pénibilité.

Les inspections et les missions dont il se saisit participent de cette analyse.

Dans ce cadre, le CHSCT doit être consulté pour avis avant toute décision d'aménagement important modifiant les conditions de santé et de sécurité ou les conditions de travail :

- **Transformation importante des postes de travail découlant de la modification de l'outillage, d'un changement de produit ou de l'organisation du travail ;**
- **Modification des cadences et des normes de productivité liées ou non à la rémunération du travail ;**
- **Plan d'adaptation lors de la mise en œuvre de mutations technologiques importantes et rapides ;**
- **Les conséquences d'un projet ou lors de l'introduction de nouvelles technologies sur la santé et la sécurité des travailleurs.**

La mission du comité consiste donc en une analyse *a priori* des risques professionnels. L'objectif étant que l'accident ou la maladie professionnelle ne survienne pas.

Les risques psychosociaux se sont révélés être une cause importante des déclarations d'accident du travail, notamment depuis le scandale des suicides à France Télécom.

La CPRP* refuse quasi systématiquement qu'ils soient reconnus en accident du travail.

LES REPRÉSENTANTS CGT À LA CSAT DÉFENDENT LE LIEN DE CAUSALITÉ ENTRE LA PATHOLOGIE MÉDICALEMENT CONSTATÉE ET L'ÉVÉNEMENT DÉCLARÉ PAR LA VICTIME. LES MANDATÉS CGT DES CHSCT TRAVAILLENT AU QUOTIDIEN AFIN DE VERSER DES PIÈCES AUX DOSSIERS.**

Lorsque l'enquête du CHSCT est versée au dossier, il devient alors plus compliqué pour la caisse et les représentants de la direction de nier le lien avec le travail.

Par ailleurs, depuis le scandale de l'amiante, la jurisprudence impose à l'employeur une obligation de sécurité et de résultat. Celui-ci a donc l'obligation de tout mettre en œuvre pour éviter les risques.

À défaut, les risques doivent être évalués et retranscrits dans un document à la disposition de chaque salarié : le document unique d'évaluation des risques.

Lorsque les mesures de prévention mises en place par l'employeur se révèlent insuffisantes et que l'accident du travail ou la maladie professionnelle se matérialise, le CHSCT procède à une enquête afin d'en déterminer les causes.

*CPRP : Caisse de prévoyance et de retraite du personnel de la SNCF.

**CSAT : Commission spécialisée des accidents du travail.

Le rôle du CHSCT en matière de prévention et de reconnaissance des accidents du travail se révèle donc très important.

Les différentes réorganisations à la SNCF depuis une décennie ont mis à mal l'activité des CHSCT, notamment dans la proximité. Les territoires extrêmement vastes de certains établissements complexifient le fonctionnement des CHSCT. Les récentes lois Rebsamen et Macron ont restreint un peu plus le périmètre des CHSCT.

La loi du 4 août 2014 portant réforme du ferroviaire ne règle pas le besoin de fonctionnement des CHSCT dans la proximité et au plus près des salariés.

La mise en place d'établissements nationaux ou extra-régionaux éloigne les salariés de leurs représentants CGT du personnel.

VOTER CGT, C'EST TOUT METTRE EN ŒUVRE POUR CRÉER DU LIEN AU QUOTIDIEN ENTRE CHEMINOTS.

Voter CGT, c'est faire le choix des représentants du personnel qui, à vos côtés, œuvreront chaque jour à l'amélioration des conditions de travail allant dans le sens de l'intérêt général.

A red circular logo with a white border. Inside the circle is a yellow sun. A white banner with a red border is placed across the center of the circle. The text is in white, bold, uppercase letters.

LA VOIX DES CHEMINOT-E-S

19 NOVEMBRE 2015

VOTEZ CGT

POUR NOUS RASSEMBLER

ÉLECTIONS CE-DP



QUI VOTE ET COMMENT ? Modalités de vote par correspondance

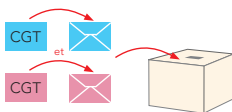
CE (COMITÉ D'ENTREPRISE)

Voteants : Tous les cheminots du GPF âgés de 16 ans accomplis travaillant depuis 3 mois dans l'entreprise (contractuels, contrats d'avenir et apprentis).
Les salariés mis à disposition de l'entreprise depuis 12 mois continus et faisant le choix de voter dans le GPF.

Matériel de vote

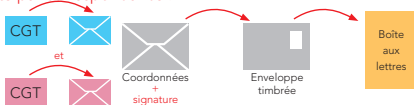
Vote physique :

Titulaire : Bulletin + enveloppe = bleu



Suppléant : Bulletin + enveloppe = rose

Vote par correspondance :



Envoi par la poste,
(dès réception du matériel
de vote au domicile) au plus tard
le 13 novembre 2015.
Attention aux délais d'acheminement.

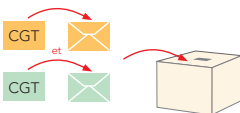
DP (DÉLÉGUÉS DU PERSONNEL)

Voteants : Tous les cheminots du GPF âgés de 16 ans accomplis travaillant depuis 3 mois dans l'entreprise (contractuels, contrats d'avenir et apprentis).
Les salariés mis à disposition de l'entreprise depuis 12 mois continus et faisant le choix de voter dans le GPF.

Matériel de vote

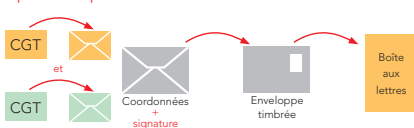
Vote physique :

Titulaire : Bulletin + enveloppe = bulle



Suppléant : Bulletin + enveloppe = vert

Vote par correspondance :



Envoi par la poste,
(dès réception du matériel
de vote au domicile) au plus tard
le 13 novembre 2015.
Attention aux délais d'acheminement.

IMPORTANT

Même si vous avez voté par correspondance, vous pouvez voter physiquement le 19 novembre 2015, en vous rendant dans votre bureau de vote. N'oubliez pas de voter CA/CS