

Le Cheminot de France

Nouvelle édition

N° 1 - Avril 2004 (1,60 €)

Journal de l'Union Fédérale des Cheminots et Activités Complémentaires

Cfdt
des choix, des actes
Cheminots



Le 12 février 2004, la CFDT Cheminots a lancé la campagne des élections professionnelles de mars en réunissant, à Paris, plus de 250 militants venus de toute la France.

CFDT Cheminots



Sommaire

- EDITO : à nouvelle équipe, nouvelle publication **P 2-3**
- LA NOUVELLE EQUIPE ANIMATRICE **P 4**
- REGARD DE FEMMES Interview de trois responsables **P 5-7**
- FRET 2006 : promis à quel avenir ? **P 8-11**
- SERNAM : 4 ans après... **P 12-13**
- DERNIERE MINUTE : Résultats des élections professionnelles du 25 mars 2004 **P 13**
- 12 FEVRIER 2004 : une journée réussie **P 14**
- ELECTIONS DANS LA RESTAURATION FERROVIAIRE : force et vigueur de la CFTD **P 15**
- RETRAITES : la direction peut mieux faire

- CHEMINOT DE FRANCE -
Directeur de la publication : P. Gandrieau
Rédacteur en chef = Alain Bourezg
N° CPPAP : en cours
N° ISSN : en cours
Mis en page au siège de la FGTE.
Dépôt légal n° 808/99 mars 2004 .

CFTD Cheminots
168, rue La Fayette
75010 Paris
Tél : 01 53 35 00 30
Fax : 01 53 35 00 31

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

A nouvelle nouvelle



Nous avons souhaité donner un "coup de jeune" à ce bon vieux Cheminot de France.

Il ne s'agit pas de renier ce qui a été, mais plutôt d'acter la fin d'une époque et le début d'une autre.

Le "Cheminot de France" disparaît donc au profit d'un outil de communication d'un autre format plus coloré. Ce n'est pas pour autant oublier ce qu'a signifié ce journal dans son contexte. Si la forme change, l'actualité sociale évolue, souvent pas comme nous, militants syndicaux, le souhaiterions.

La campagne électorale politique oblige, les sujets les plus porteurs, les plus démagos ont donc occupé, le plus souvent, le devant de la scène. Un de ceux-là nous touche de très près, c'est le service minimum garanti ou minimum garanti. On assiste à un florilège d'appellations plus ou moins heureuses.

Mais, ne nous leurrions pas, car il s'agit à terme d'adopter des règles plus contraignantes qu'actuellement à l'application du droit de grève.

Face à la stratégie médiatique du gouvernement, notre marge de manœuvre est étroite pour que le public ait une image plus positive des cheminots. Une seule alternative nous est offerte, c'est bel et bien la réouverture de la concertation par la Direction sur l'évolution du dialogue social.

C'est une demande forte de la CFTD qui semble avoir été entendue par le Président Louis GALLOIS, puisqu'il a annoncé récemment, qu'après le 25 mars 2004, ce sera chose faite.

Les salaires ont tenu aussi une place prépondérante dans les préoccupations des cheminots, mais ce n'est pas la grève du 21 jan-

équipe, publication

vier 2004 qui a amené de nouvelles propositions de la Direction. La mobilisation escomptée par les participants de cette action n'a pas été à la hauteur de leurs espérances.

Si le motif principal de cette action a été les augmentations salariales, la presse, elle, a profité une nouvelle fois de l'évènement pour orchestrer une campagne sur la nécessité de limiter le droit de grève.

Hormis le déficit financier subi, le déficit de l'image des cheminots s'est accru.

Cela nous conforte qu'une solution négociée - mais pas à n'importe quel prix - soit trouvée et actée. Cette solution doit être construite dans l'intérêt des cheminots, du public, en respectant le droit en vigueur. Pour la CFDT, l'enjeu est d'obtenir cet équilibre.

Nous sommes conscients que l'action syndicale est d'autant plus difficile que le contexte économique est plus que morose. Le taux de chômage augmente, la consommation des ménages régresse, l'état se désengage et dans le cadre de la décentralisation, délègue aux régions de plus en plus de ses prérogatives sans arriver à enrayer en quoi que ce soit, les dérives actuelles.

Dans cette ambiance, la SNCF nous a asséné le plan STARTER, et si celui-ci a été limité à six mois, le budget 2004 en est le prolongement. Ne nous leurrions pas et les 3 500 suppressions d'emplois sont la concrétisation que 2004 sera l'année d'un "BUDGET - STARTER".

Malgré tout, depuis le 6 novembre 2003, la CFDT Cheminots s'est remise en marche à tous les échelons.

Nous nous sommes réappropriés l'appareil à tous les niveaux. Il faut saluer le dynamisme des équipes dans les sections.

Le Bureau National, assumant ses mandats au-delà de la préparation des élections, a commencé à préparer l'assemblée générale ordinaire qui aura lieu fin octobre à Marseille.

Patrice GANDRIEAU

Objectifs

- Octobre 2004

**Construisons
ensemble
la CFDT Cheminots
de demain**

**Préparons
l'Assemblée
Générale de l'Union
Fédérale des
26 et 27 octobre
2004**

**Nous tenons les clés
de la réussite.**

**La CFDT vit et vivra à
la SNCF**

Composition de l'Équipe Animatrice de l'Union Fédérale des Cheminots et Activités Complémentaires élue lors de l'Assemblée Générale du 6 novembre 2003



**Patrice
Gandrieau**
Secrétaire Général

Elle remettra son mandat lors de l'Assemblée Générale ordinaire des 26 et 27 octobre 2004.



**Jean-Pierre
Boscher**



**Alain
Bourezg**



**Serge
Cossard**



**Patrick
Labboz**



**Emmanuel Le
Mat**



**Jean-Luc
Lozat**



**Luc
Malezieux**

**Serge
Rolland**



**Edgar
Stemer**



**Remy
Vernet**

Regard de femmes...



Chaque année, la journée internationale de la femme se déroule le 8 mars. Au sein de la CFDT Cheminots, nous sommes loin du compte en matière de responsabilités accordées aux femmes.

Pour le redémarrage du magazine "Cheminots de France", le Secrétaire Général de la CFDT Cheminots, Patrice GANDRIEAU, a jugé indispensable de consacrer la première interview à trois d'entre elles.



Marie Christine MARTY
46 ans
Entrée à la SNCF en 1981
Agent commercial voyageurs



Linda CHIKHI
29 ans
Entrée à la SNCF en 1997
Agent commercial



Véronique L'ENFANT
33 ans
Entrée à la SNCF en 1996
Agent commercial Voyageurs

1

Quand as-tu adhéré à la CFDT et pour quelles raisons ?



Marie Christine MARTY

J'ai adhéré à la CFDT en 1995, d'abord par reconnaissance vis-à-vis du délégué CFDT qui avait défendu mon cas en commission de notation et aussi parce que les militants CFDT de Clermont intervenaient quotidiennement pour défendre les cheminots.

L'équipe locale était à l'écoute des cheminots, elle privilégiait le dialogue sans pour autant perdre de vue son objectif, sa vision du syndicalisme associait réflexion, proposition, négociation et action.

Linda CHIKHI

J'ai adhéré en 1999 parce que les militants de la CFDT étaient les plus présents sur les chantiers. L'équipe était jeune, active et pertinente.

Véronique L'ENFANT

Début 2001. J'ai eu besoin de l'aide d'un délégué du personnel, j'ai rencontré Luc Malézieux, il m'a écoutée, conseillée, défendue et j'ai obtenu gain de cause. J'ai donc décidé d'adhérer à la CFDT.



2

Malgré les manœuvres de l'ancien Bureau National pour aller ailleurs, tu as fait le choix de rester à la CFDT. Comment expliques-tu ta décision de rester avec nous ?



Marie Christine
MARTY

Ayant subi personnellement de nombreuses pressions et manipulations psychologiques, j'ai eu une période d'hésitation : rester à la CFDT ? ou suivre le 'collectif partant' sachant que pour moi il était hors de question de rejoindre la CGT. Je me suis sentie un peu responsable de la vingtaine d'adhérents qui m'avaient fait confiance et avaient rejoint la CFDT ces 3 dernières années et qui ne voulaient aller nulle part ailleurs ; j'ai choisi de rester avec eux et pour eux dans le Syndicat qui, à mes yeux, me permettait de poursuivre une action militante pour les cheminots : la CFDT. En restant à la CFDT j'étais certaine de pouvoir agir, et défendre mes opinions même si sur certains sujets je peux être en désaccord avec les positions de certains. Le débat est toujours possible à l'intérieur de la CFDT ce qui est loin d'être le cas dans d'autres organisations syndicales....
Aujourd'hui, je peux dire que je suis contente de ce choix, d'autant plus que j'apprécie la nouvelle équipe de Branche qui va dans ce sens.

Linda
CHIKHI

J'ai longtemps hésité, à vrai dire, mais quand j'ai su que les responsables nationaux de la "Branche" rejoignaient la CGT, il était hors de question que je les accompagne. Idéologiquement, je ne suis pas en phase avec la CGT. Après réflexion, l'image que véhicule la CFDT est celle qui me correspond le mieux et qui me semble la plus vraie.

Véronique
LENFANT

Ce n'est pas en tournant les talons que l'on résout les problèmes internes. De toute façon, je ne me voyais pas militer dans une autre organisation syndicale de mon champ professionnel.

3

Tu es une responsable régionale à la CFDT Cheminots. Quel est ton regard sur ta fonction ? Qu'est-ce que tu privilégies dans ton action quotidienne ? Comment vois-tu l'avenir dans ton UPR ?



Marie Christine
MARTY

Ma fonction de responsable régionale s'oriente sur 2 axes :

- le premier, faire que la CFDT retrouve sa place d'organisation syndicale reconnue et écoutée par la Direction Régionale de la SNCF. Le départ des anciens responsables CFDT ne doit pas laisser une place vide dans les discussions sur les sujets qui engagent l'avenir de la SNCF et des Cheminots.
- Le second, faire que tous les militants et adhérents locaux de la CFDT retrouvent une structure qui les aide et organise leurs actions. Ces 2 axes déterminent les actions quotidiennes de l'équipe :
- privilégier la reconnaissance de la CFDT au niveau local. La CFDT continue d'exister et est représentée dans toutes les commissions : suivi des accords, notations....
- Intervenir dans tous les domaines DP, CHSCT, CE , audiences pour que les attentes des Cheminots soient prises en compte.
- Faire que de simples adhérents s'investissent et deviennent des militants actifs.

Une nouvelle équipe UPR doit se reconstruire autour du noyau actuel et la CFDT doit être représentée dans tous les établissements.

Linda
CHIKHI

Etre responsable est un bien grand mot ! Sur l'UPR de Paris Nord, nous favorisons la prise de décision collective. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle j'ai accepté cette fonction. J'ai une image à cultiver. Elle représente l'ambition, dans le futur, de rajeunir et de féminiser la CFDT Cheminots. J'ai conscience de n'être pas complètement autonome dans ma fonction, ni d'avoir l'expérience et le recul nécessaire, mais je pense être, avec mes camarades de la nouvelle équipe régionale, porteuse d'idées nouvelles que nous souhaitons mettre progressivement en application.



quel jugement portes-tu sur la place des femmes dans notre organisation syndicale à un moment où la CFDT lançait une campagne sur le thème

«L'égalité : et si on la vivait ? » à l'occasion de sa 6^{ème} édition d'Actuelles ?



Marie Christine MARTY

La place des femmes dans les structures CFDT a évolué doucement jusqu'à présent : à mes yeux, trop peu de femmes souhaitent ou pouvaient s'investir autant que les hommes (les femmes sont en général moins mobiles, moins disponibles, elles assument déjà leur travail et l'éducation des enfants...).

Dans un sens, le bouleversement que nous venons de subir avec un départ massif de responsables CFDT a modifié brutalement la donne. Les femmes qui le souhaitent ont pu s'investir et occuper des fonctions laissées libres au même titre que leurs collègues masculins.

Cette féminisation de la CFDT doit se poursuivre, les femmes apportent une autre façon de voir les choses, une autre manière d'aborder les problèmes qui ne peut être que bénéfique.

Linda CHIKHI

Etre une femme n'est pas un handicap. Dans notre société, le statut de la femme renvoie au statut de l'Homme. Il faut cesser de "victimiser" les femmes car c'est aussi cette situation qui les rend vulnérables. Je ne tente pas de minimiser les discriminations qui existent. Je sais qu'il y a du travail à faire mais c'est une erreur de catégoriser les problèmes par sexe. Améliorer les conditions de travail et de vie des femmes tend forcément à améliorer celles des hommes. Les femmes ont une capacité à militer qui ne doit pas être réduite à leur seule condition !

La féminisation de certaines filières n'aboutira que si un travail est effectué en amont et d'abord pendant le cycle scolaire.

Il existe des lois qui protègent les citoyens. Par contre, il faut que les mentalités évoluent. La sensibilité et l'approche sont différentes selon les critères de sexe ou d'âge. Il faut cultiver cette complémentarité. Des journées comme "Actuelles" ou la "journée internationale" permettent de relativiser. N'oublions pas que tous les pays ne sont pas des états de droit. Ces journées doivent permettre de continuer à soutenir et éclairer l'engagement, la solidarité et le respect et à dénoncer les violences et l'atteinte à ces principes universels.

Véronique L'ENFANT

Je constate que de plus en plus de femmes se tournent vers le militantisme et surtout vers la CFDT. Sur un des établissements de la région, les 4 têtes de liste DP sont des femmes ! Un syndicat de l'UPR est aussi dirigé par une femme.

FRET 2006, Promis à quel avenir ?



Le directeur du fret, Marc VERON, l'architecte de fret 2006 a présenté un dossier qui va bien au-delà d'un plan de sauvetage du fret. Chacun peut mesurer l'ampleur des dégâts collatéraux. Outre la réduction de voilure de l'activité fret, il est désormais notable que d'autres secteurs d'activités dans l'entreprise vont subir des coupes sombres. Pourtant, le fret ferroviaire est promis à un bel avenir : c'est

ce que disent tous les experts et spécialistes. C'est même le credo du livre blanc de la commission européenne.

Il est vrai que la préoccupation environnementale n'a jamais été aussi forte et qu'elle sera de plus en plus contraignante dans le domaine du transport à moins que la classe politique ne faillisse à ses engagements. Cela devrait occasionner à terme des transferts modaux de la route vers le rail et pose dès maintenant la

question de la faisabilité technique de tels transferts, notamment en terme d'infrastructures à financer, de moyens à mettre en œuvre, d'organisations de productions à finaliser et de dessertes du territoire national à assumer. L'ensemble de ces mesures renvoyant à une notion chère à la CFDT, celle de service public. Une telle approche nous montre à quel point nous ne devons pas limiter le sujet à des questions internes.

Un plan fondé uniquement sur les résultats financiers totalement supportés par la SNCF

Pour autant, la situation de Fret SNCF n'est pas florissante et il était indispensable de réagir en attendant des jours meilleurs. Cependant, il existe un point de désaccord majeur entre la CFDT et la SNCF. Nous jugeons en effet qu'elle fait une profonde erreur de diagnostic lorsqu'elle tient le propos suivant dans son plan de communication : "La SNCF, une entreprise économiquement responsable, lucide sur ses difficultés qui se prend en main". Tout comme les cheminots, les citoyens ne veulent pas d'une entreprise qui ne serait engagée que dans une politique de marge. A nos yeux, la SNCF n'est pas une entreprise quelconque ; c'est avant tout une entreprise publique. Comme telle, elle se doit de garantir aux citoyens l'ensemble des missions de service public qui lui incombent. De ce point de vue, le fret ferro-

viaire doit figurer au même rang que le TER par exemple.

Or, on a désormais coutume de nous faire croire qu'il s'agit d'une entreprise livrée à la concurrence et qui doit poursuivre son développement en allant conquérir l'Europe. En somme, L'Europe et la concurrence seraient les éléments clés qui garantiraient l'avenir du fret ferroviaire. Ce pronostic ne tient pas compte de la manière dont les autres réseaux s'organisent, notamment l'Allemagne. C'est ignorer les dégradations économiques prolongées que subissent les pays européens. Le projet actuel n'est pas une bonne réponse pour l'avenir, il ne résout qu'un problème immédiat, celui de la détérioration du résultat comptable du fret. Ce que l'on constate, c'est la manière dont la SNCF se prépare au rendez vous fixé par Bruxelles concernant le 2^{ème} Paquet ferroviaire. Les cheminots et les citoyens sont victimes de la seule

logique financière et des mauvais résultats comptables de l'entreprise SNCF.

Les responsabilités spécifiques de la SNCF ne nous font pas occulter les responsabilités plus fondamentales de l'Etat. Les Pouvoirs Publics porte une grosse part de responsabilités dans la situation vécue par la SNCF. D'autant que le déclin ne date pas d'aujourd'hui, il s'est accentué au fil des ans. A force de reporter d'année en année les investissements nécessaires, de largement favoriser les concurrents du rail, les solutions avancées aujourd'hui ne règlent rien ... et la situation se dégrade à un niveau tel que Marc VERON agit davantage en bourreau qu'en sauveur du fret. Jamais les moyens financiers nécessaires au développement du fret ferroviaire n'ont été engagés. La création de RFF n'a pas corrigé les effets négatifs du passé. Pire encore, la dotation de l'Etat faisant défaut, RFF augmente abusivement ses péages

pour compenser le manque de soutien financier qui lui permettrait de résorber sa dette. Les frais financiers occasionnés par la dette empêchent RFF de mettre au point un schéma directeur du réseau ferroviaire dans lequel figurait en bonne place des lignes ferroviaires dédiées au fret. Le rétablissement d'une situation financière saine du système ferroviaire ne s'est pas concrétisé alors qu'il s'agissait d'un engagement de l'Etat en 1997. En attendant ces opérations d'amélioration de l'infrastructure ferroviaire et d'assainissement financiers, les uns et les autres délivrent des messages en forme d'incantation : "*Plan Fret 2006, on veut y croire*" (dans le journal d'information interne de la SNCF n°189 de décembre 2003, les infos).

Que reste t il de l'entreprise de service public SNCF ?

Aujourd'hui, hors TER et Trancilien (Ile de France), la SNCF n'a plus de mission de service public. Elle doit assurer l'équilibre de ses comptes dans toutes ses autres activités. Cette évolution constatée au fil du temps ne manque d'inquiéter tous les cheminots car elle compromet l'emploi et la qualité du service rendu au client. Elle

remet fortement en cause l'indispensable équilibre du territoire et ne participe pas au développement de l'économie durable. La CFDT déplore que l'exemple suivi par la Suisse ne soit pas repris par la France. Cet exemple illustre bien ce que la France pourrait faire pour lutter en faveur de plus de Sécurité et de Protection de l'environnement.

La médiatisation maladroite de ce plan ...

La communication faite à ce plan par l'entreprise ne le dispense pas de lacunes. La première d'entre elles consiste à croire qu'en se portant sur des marchés juteux, la SNCF va enfin gagner de l'argent. Erreur d'appréciation ou faiblesse de jugement, car la SNCF n'est pas seule, et il n'y aura jamais assez de clients pour garantir des profits à tous ces transporteurs européens. On peut lire que ce plan est construit sur une croissance des recettes. Pour y parvenir, la SNCF n'hésite pas à vanter les mérites d'une baisse des effectifs de l'ordre de 3 500 postes.

Ce budget 2004 est véritablement un budget de rupture pour le fret. Pour la première fois, l'entreprise n'hésite pas à afficher de manière officielle (Magazine Les infos n°192 du 6 au 19 février 2004) que ce budget cesse d'être une masse statique et qu'il devient un ensemble dynamique dans lequel les effectifs sont la variable d'ajustement pour offrir une croissance des recettes. Cette méthode qui consiste à banaliser les suppressions d'emplois n'est pas acceptable pour la CFDT.

Moins médiatique dit-on, la part d'investissement consacrée au fret. Mais n'est-il écrit qu'il s'agit de 1,5 milliard d'euros pour sauver le fret SNCF ? Il n'échappe à personne ce que veut dire le mot "*sauver*". D'autre part, la CFDT rappelle que ce montage repose en partie sur la vente de cessions d'actifs immobiliers. En clair, on continue de vendre les bijoux de famille et malgré cela,

il faudrait en faire une affaire médiatique.

Très médiatique dit-on, le nombre de suppressions d'emplois en 2004. C'est en la matière, un signe de volonté de fracture sociale puisque ce sont les cheminots qui paient l'addition de la faillite des politiques frileuses en faveur du fret ferroviaire pourtant une composante d'avenir en matière de développement durable. Enfin, histoire de rendre à sa juste valeur ce qui est plus ou moins médiatique, la CFDT note que les premiers 250 M€ serviront à peine à combler une partie du déficit du fret SNCF.

Un plan très mal vécu par les cheminots

Lors d'une réunion concernant la table ronde des salaires en date du 22 décembre 2003, le directeur RH de la SNCF Pierre IZARD avait affirmé :

"Si les cheminots ne sont pas responsables de la situation des comptes de l'entreprise, ils y contribuent soit de manière positive, soit de manière négative."

Pour la CFDT, il s'agissait encore une fois d'une belle tentative de culpabilisation des cheminots dès lors qu'ils peuvent être contraints de défendre leurs droits au travers de conflits sociaux. Nul doute que l'amélioration du dialogue social est de nature à éviter quelques pertes financières pour l'entreprise. Sur le dossier Fret, il est difficile d'affirmer de la part de quiconque que les mauvais résultats financiers du fret à la SNCF sont imputables aux cheminots agissant dans le cadre du fret. Pourtant, la sanction tombe pour les cheminots, une fois de plus pourrait-on dire, puisque la réponse à toute chose devient la suppression d'emplois. C'est en tout cas une résolution contraire aux orientations des Pouvoirs Publics qui affirment vouloir faire de la lutte en faveur de l'emploi leur priorité n°1.

Le Plan fret 2006, résumé en quelques mots...

- Une politique fret "*copier coller*" au réseau TGV
- Une gestion étriquée, vu sous l'angle d'un ensemble d'axes qui abandonne la notion de réseau
- Une approche économique orientée vers une politique de marge
- Le renoncement à toute coopération européenne au profit d'une concurrence débridée,
- Un risque important de perturber la production existante au moment de la mise en œuvre du plan fret
- Des réductions d'effectifs comme variable d'ajustement
- Un plan d'accompagnement social au fil de l'eau
- Un saut de productivité espéré par une diminution des moyens de production.



Un plan d'accompagnement social sans pilotage

Concernant le plan de formation pour l'exercice 2004, un lourd silence pèse sur le plan d'accompagnement social du plan fret 2006. Avant tout une baisse générale mal venue dans le contexte actuel de ce plan de redressement. Rien n'est prévu pour garantir le succès du plan social fret 2006.

En examinant de plus près le contenu de ce dossier relatif au plan de formation 2004, la CFDT déplore une enveloppe de 50 milliers d'heures liées au projet fret totalement insuffisante. En reprenant plus en détail le plan de formation selon les trois grands thèmes retenus par l'entreprise, à savoir :

- **Le client et l'Europe**
- **L'efficacité de l'entreprise**
- **Les hommes**

La CFDT constate que sur un total d'environ 8,14 millions d'heures consacrées au plan de formation 2004, seules deux rubriques selon la typologie légale concernent l'accompagnement social du plan fret :

Adaptation autre emploi

340.000 heures équivalent à 4% du plan

Prévention / Reconversion

89.000 heures équivalent à 1% du plan

Visiblement, le plan fret n'est pas pris en compte, mais si les formations nécessaires liées au plan fret ne doivent pas péjorer les autres formations dans l'entreprise.

Nous aurions souhaité un projet de développement de l'activité fret au sein de la SNCF et non pas une politique de repli synonyme d'abandon et de casse sociale importante. Il nous importe de veiller à ce que les conséquences humaines soient traitées avec la même priorité que celle que vous accordez au plan de redressement de l'entreprise.

1. Grands axes et tapis roulants

Industrialiser les parcours de longues distances en identifiant les principaux flux de transport, assurer la régularité de circulations de plus de 270 trains réguliers et 141 trains à la demande, doivent permettre de garantir aux clients de meilleurs acheminements dans le cadre des engagements liés à la commande.

Cela implique de garantir à Fret l'utilisation des sillons attribués et de "blinder" les roulements machines et Agents De Conduite. Cette organisation impose de renforcer la dédicace des agents et du matériel et d'assurer les rendez vous de maintenance. Si la notion de "moyens dédiés" peut s'envisager par journée de service, la traiter de manière globale risquerait d'en augmenter sensiblement les coûts. Cela est-il compatible avec l'organisation actuelle, éclatée et non stabilisée ?

Cette organisation ne peut-être efficace que si, par ailleurs, les zones locales assurent les dessertes terminales de manière efficace en concertation avec les autres entités (traction, Eex,...)

Dernière remarque : la carte Grands Axes proposée se contente de reprendre les flux de trafics actuels, parfois sur des axes saturés, et ne tient pas compte d'un certain nombre d'axes de contournement, tels Le Havre / Amiens / Reims / Metz, qui pourraient prendre de l'importance si le port du Havre se développait sur le combiné.

2. Zones Locales (ZL)

Le concept de Zones Locales qui prétend se construire sur des réalités géographiques de flux interrégionaux et de desserte, est cependant loin d'être homogène. Quelle est la cohérence de ZL Île-de-France, Centre Atlantique ou Massif Central par exemple ? Comment sont-elles alimentées par les Grands Axes (GA) ? La question se pose en région de la corrélation entre les deux entités G A/Z L.

Le fait que chaque ZL soit dotée

d'un pôle Gestion Finance et puisse disposer rapidement de son propre compte, confirme la volonté de faire de ces entités des "mini entreprises ferroviaires".

Aujourd'hui, vont se mettre en place des outils de gestion qui permettront de mesurer très finement les coûts unitaires et de les adapter (nombre d'agents de desserte, grade des Agents De Conduite TA ou TB), mais également de rechercher des solutions alternatives à travers la sous-traitance (comparaisons systématiques des coûts internes et externes).

A terme, les ZL seront les pilotes des activités Fret dans les Établissements Exploitation. Par contre, si les Établissements à vocation Fret ne sont plus évoqués, aucune proposition concrète d'organisation de terrain n'apparaît. Les relations clients se limiteront-elles à des contacts avec les gestionnaires de commande concentrés sur 2 pôles nationaux (Dijon et Île-de-France) ?

Quelle sera la place des Responsables Opérationnels Fret ? Les Gares Principales Fret auront-elles un avenir dans un schéma où ZL traite la partie opérationnelle ?

3. Les triages

La question du maillage du territoire et le nombre de triages maintenus sont posés à travers cette organisation. On ne peut sans doute pas calquer l'existence des triages futurs aux seules destinations / origines des Grands Axes. Par contre, on sait que chaque Zone Locale réfléchit à la pertinence du maintien de l'ensemble des triages de sa zone géographique. Un plan national devait nous être présenté par l'activité : nous l'attendons toujours ! 4 chantiers de tri vont voir leurs fonctions évoluer :

- **Lille Délivrance** : maintien des fonctions de relais et de dessertes locales et report du tri à Somain ;
- **St Jory** : maintien des missions de Gare Centre de Dessertes (GCD) et report du tri sur Bordeaux et Miramas et passage en 1x8 ;
- **Nîmes** : maintien des missions

- de GCD, report du tri sur Miramas et passage en 1x8 ;
- **Clermont Ferrand** : maintien des missions de GCD, report du tri sur St Pierre des Corps et Sibelin et passage en 1x8.

4. Les directions commerciales et les DRF (Directions Régionales Fret)

Ce sont ces secteurs qui vont payer le plus lourd tribut à la réforme. Le projet prévoit de passer de 70 agences et 14 antennes à 36 agences et 13 antennes. Les 22 Directions Régionales Fret seraient réduites à 7 "délégations commerciales" ! A noter que ces délégations commerciales ne sont pas calquées sur les Zones Locales (ce qui aurait pu tenir d'une logique géographique) mais sont censées être implantées "au plus près des sites clients". La Picardie, la Champagne, la Normandie pourraient être sous la responsabilité de la délégation de LILLE, le centre de la France devenant un désert. Ce sont plus de 800 emplois supprimés en directions centrales et régionales avec comme incidence première le devenir des agents des filières 26 (commerciale Fret) et 27 (Transport Mouvement) ?

5. Les Postes de Commandement

Hormis la régulation TER, et les tâches liées à l'entretien de l'infrastructure, on peut se demander ce qu'il restera demain des Postes de Commandement. Lors des groupes de travail initiés par la Commission Paritaire Centrale "Transport Mouvement", chaque activité avait présenté ses besoins, et aucune ne rentrait

dans le périmètre de travail actuel. Ainsi Fret va-t-il créer 4 centres de gestion de flux, pour concevoir et réaliser le plan de production en lien avec 5 centres GA et 12 ZL. Les Zones Locales récupèrent l'ensemble des opérations de pré-acheminement gérées jusqu'alors par les Postes de Commandement (à noter que l'activité en profite pour transférer des compétences TTMV sur des TC Fret). Les CCL sont déjà dans le giron de fret pour gérer les séries de loc. Fret. Les mêmes phénomènes sont observés pour l'activité voyageurs.

Le Directeur du Fret dit regretter la disparition de la Direction du Transport, mais c'est pour mieux en recréer une, indépendante des PC au sein de l'activité ! Notons qu'il n'est jamais fait référence à un besoin d'assemblage global, et qu'il n'est tenu aucun compte des remontées négatives actuelles, en particulier dans l'articulation "PC/CCL" ou "PC/ZL". Pour l'avoir vérifié à Lyon, les exemples de pertes de compétences et de souplesses dans l'organisation sont d'ores et déjà importantes, et entraînent un certain malaise parmi les agents transférés à Zone Locale.

6. Les ADC

Catégorie la plus sensible au changement, elle est aussi la plus exposée. Les projets de la direction tiennent plus du non-dit. L'état des négociations sur la modernisation de la traction nous permet d'y voir plus clair sur les conséquences à venir.

Les "étapes longues" vont avoir deux conséquences : d'une part un allongement des parcours, donc des temps de conduite, d'autre part des transferts de

charge entre Unités de Production. Ce deuxième point est aussi lié à l'avenir des triages (la fermeture du triage de Châlon a entraîné la fermeture du dépôt et des transferts sur Tergnier non-compensés en emplois).

Zone locale (ZL) va amener des transferts de charges des TB vers les TA. La direction de la traction a beaucoup tergiversé sur les limites de compétences des TA (sur tout ou partie des ZL).

La solution proposée était à limiter les transferts à un quota défini. Cette question n'est pas allée au bout, et on met déjà la pression dans certaines régions, pour allonger les parcours limités aux TA, en faisant peser la menace de transferts de charge vers des opérateurs autre que la SNCF (VFLI).

7. Les nouveaux métiers

Cela reste la grande inconnue du dossier. Depuis des années la Direction annonce la création de nouveaux métiers "gestionnaires de commande", "gestionnaires de parc", sans en préciser le contenu statutaire. Cela pose les problèmes de recrutement, de déroulement de carrière, et de formation. Outre les problèmes de recrutement, de carrière et de formation, est posée la question du maintien ou de l'évolution d'anciens métiers comme "Responsable Opérationnel Fret" ou "répartiteur de matériel".

Les fiches d'emploi dites "tenu Standardisé" commencent seulement à voir le jour pour les Zones Locales et n'ont rien à voir avec les emplois Repères et le Dictionnaire des filières. Pour le moment il n'y a rien sur "Grands Axes"...

En conclusion

On nous présente un projet qui tourne le dos au volume et recentre l'essentiel de l'activité autour des clients et des transports rentables. Jamais l'Entreprise n'a été aussi loin dans une organisation par activité. Grands Axes et Zones Locales vont profondément modifier les modes de production. L'hyper-centralisation de l'ap-

pareil technico-commercial avec des suppressions d'emplois importantes, fait aussi peser de gros risques de dés-organisation et de perte de savoir-faire. Enfin, sur la méthode, on est loin de l'établissement d'un bilan partagé demandé par la CFDT qui aurait pu permettre à la Direction du Fret de sortir par le haut. L'incantation autour du thème "je suis un industriel et je

connais les bonnes réponses" portée par le "Patron" de l'activité risque d'être fatale pour l'activité. Tout est prêt pour aller progressivement vers une filialisation du FRET, vers une "Sernamisation" rampante de l'activité, vers la fin du "Fret SNCF" Intégré .

D. Lebreton

SERNAM

4 ANS APRES ...



Lorsque, en janvier 2000, le SERNAM a changé de statut juridique, passant de service

de la SNCF à filiale, beaucoup s'interrogeait sur son avenir.

Aujourd'hui, en janvier 2004 :

Quel bilan dresser ?

Quelles sont les perspectives ?

Tout d'abord, et pour la grande histoire, il convient de rappeler que la CFDT n'a pas cautionné la filialisation. La CFDT a agi sous différentes formes, a proposé des alternatives aptes à participer au redressement du SERNAM, en opposition, il est vrai, à l'idéologie dominante.

Nous avons été écoutés... mais pas entendus. Dans ce contexte pour le moins déstabilisant, la CFDT n'a pas baissé les bras... Au contraire, nous avons adapté notre stratégie et mis toute notre énergie syndicale au service de cette nouvelle donne.

La première action à mettre à l'actif de la CFDT a été la négociation du protocole social de changement juridique du Sernam. Nous avons négocié et obtenu des garanties importantes :

- pour les cheminots qui partaient du Sernam,
- pour les cheminots qui restaient au SERNAM

Ensuite, et sur la durée, nous avons pleinement assuré nos responsabilités syndicales avec une attention toute particulière pour les nouveaux embauchés dépendants de la convention collective du transport routier.

Ce faisant, la CFDT a su obtenir la confiance de l'ensemble des salariés et a pu ainsi continuer à progresser aux élections professionnelles pour atteindre un score supérieur à 80 % en 2001.

Quel bilan dresser ?

Pour faire le bilan des 4 années écoulées, il convient de rappeler les principales évolutions.

Le changement de LOGO a été présenté comme nécessaire par les dirigeants pour "casser" l'image passée du SERNAM. Il a coïncidé avec la mise en œuvre d'un nouveau plan de transport, certes plus performant, mais cher et mal optimisé. Dans ces conditions, la CFDT a souhaité une relance commerciale... souhait en partie exaucé par l'embauche de nouveaux salariés affectés à la force de vente.

Les résultats se font encore atten-

dre, mais il faut noter que la conjoncture ne joue pas en notre faveur.

Malheureusement, les bouleversements vécus au Sernam ont été notoirement plus conséquents. C'est ainsi que :

- le Sernam a été "éclaté" en 11 filiales mettant ainsi à mal l'unicité de l'entreprise,
- le réseau a été amputé de nombreux sites (agences et chantiers annexes) et des restructurations sont encore en cours sur la région parisienne en particulier,
- les emplois ont régressé passant de 5 400 à 3 600 et il ne reste plus que 400 cheminots,
- plusieurs plans sociaux ont vu le jour et, pour la première fois depuis sa création, en 1970, le mot LICENCIEMENT est devenu "à la mode" au Sernam.

Nous avons ainsi pu mesurer ce qui sépare la gestion des restructurations d'une entreprise à statut et d'une entreprise de droit privé :

LA GARANTIE DE L'EMPLOI.

Toutefois, et grâce à l'action de la CFDT, des mesures d'accompagnement importantes et

des solutions de reclassement ont pu être trouvées pour la plupart des salariés concernés dans le groupe SNCF et à l'extérieur.



Durant ces quatre années, la CFDT ne s'est pas contentée d'agir sur le plan défensif... au contraire, et grâce à la négociation efficace, nous avons fait avancer le droit des salariés :

- prise en charge par l'employeur de la cotisation mutuelle prévoyance maladie à hauteur de 50 %,
- accord sur la prévoyance gros risque (décès, incapacité, invalidité),
- accord sur le 1 % logement,
- au temps de travail par l'octroi de journées RTT, bien que tous les salariés aient été embauchés à 35 heures (5 x 7),

- augmentation de la subvention sociale par la prise en charge, par l'employeur, de l'arbre de Noël,
- mise en œuvre d'un examen d'accès à la maîtrise et d'accès à la qualification B pour le personnel cheminot.

Aujourd'hui, des négociations sont toujours en cours sur l'harmonisation des statuts CCNTR (Convention Collective Nationale des Transports Routiers). Des accords sont possibles sur le paiement de l'ancienneté et d'une prime de vacances.

Petit à petit, malgré la situation "délicate" de l'entreprise, la CFDT négocie le statut du nouvel embauché SERNAM. Il reste encore beaucoup à faire, mais nous avons le soutien des salariés, donc beaucoup d'atouts entre nos mains

Quelles perspectives pour le Sernam ?

Lorsque le Sernam a été filialisé, la Direction SNCF voulait l'adosser à un autre messenger. C'est GEODIS qui, contraint et forcé, a été choisi, prenant une participation à hauteur de 15 %. Son engagement a été de courte

durée puisque, suite à un dépôt de plainte auprès des autorités de Bruxelles, GEODIS s'est empressé de retirer ses billes.

A ce jour, nous sommes revenus à la case départ et la SNCF est à nouveau seule actionnaire du Sernam.

Cette situation transitoire devrait à nouveau évoluer. Compte tenu des nouvelles orientations qui se dessinent dans le groupe SNCF, il n'est pas dit que GEODIS revienne dans le Sernam.

Quel autre grand messenger osera tenter l'aventure Sernam ?

La CFDT revendique, pour le Sernam, un véritable projet industriel et commercial garantissant la pérennité de la marque, du réseau et des emplois.

Fin 2004, à l'issue de la période d'observation fixée par Bruxelles, nous connaissons enfin le sort réservé au Sernam.

La CFDT, pour sa part, restera vigilante et active durant cette période cruciale.

Michel BOTREL

Dernière minute :

Résultats des élections professionnelles du 25 mars 2004 - Titulaires et DP + CE

				CGT	CFDT	FO	CFTC	SUD	UNSA	CGC	FGAAC	DIVERS	
		Inscrits	Votants %	Exprimés %	Voix %	Voix %	Voix %	Voix %	Voix %	Voix %	Voix %	Voix %	
D	02	186 922	147 825	141 916	59 462	26 395	8 785	7 779	15 875	17 092	1 385	4 804	339
			79,08%	75,92%	41,90%	18,60%	6,19%	5,48%	11,19%	12,04%	0,98%	3,39%	0,24%
	04	178 666	144 028	138 888	65 467	10 380	9 185	8 161	20 540	19 470	1 052	4 633	
			80,61%	77,74%	47,14%	7,47%	6,61%	5,88%	14,78%	14,02%	0,76%	3,34%	
##	-8 256	-3 797	-3 028	6 005	-16 015	400	382	4 665	2 378	-333	-171	-339	
	-4,42%	1,53%	1,81%	5,24%	-11,13%	0,42%	0,39%	3,60%	1,97%	0,22%	-0,05%	-0,24%	
C	02	187 047	147 075	141 369	55 060	26 085	9 221	8 984	18 005	16 350	1 988	5 224	452
			78,63%	75,58%	38,95%	18,45%	6,52%	6,36%	12,74%	11,57%	1,41%	3,70%	0,32%
	04	180 104	144 334	139 960	61 527	12 614	9 497	8 764	21 728	19 050	1 880	4 900	
			80,14%	77,71%	43,96%	9,01%	6,79%	6,26%	15,52%	13,61%	1,34%	3,50%	
##	-6 943	-2 741	-1 409	-6 467	-13 471	276	-220	3 723	2 700	-108	-324	-452	
	-3,71%	1,51%	2,13%	5,01%	-9,44%	0,26%	-0,09%	2,79%	2,05%	-0,06%	-0,19%	-0,32%	

12 FEVRIER 2004 :

UNE JOURNEE REUSSIE



Le 12 février 2004, la CFDT Cheminots a lancé la campagne des élections professionnelles de mars en réunissant, à Paris, plus de 250 militants venus de toute la France.

Après une présentation des thèmes qui seront communiqués à l'ensemble des salariés, nous avons assisté à un échange entre Isabelle Perrin, rédactrice en chef de "CFDT MAGAZINE" et trois jeunes militants.

C'est Régis qui a commencé.

Jeune militant de la région de Clermont Ferrand, il a exprimé la volonté de toute son équipe de légitimer les valeurs de la CFDT par une présence renforcée auprès des salariés.

L'organisation de tournées nombreuses sur le "terrain" est pour lui gage d'efficacité. La région d'où il vient était annoncée comme sinistrée... Elle ne le restera sûrement pas longtemps...



CFDT Cheminots

La seconde intervention a été celle de Linda, la toute nouvelle "jeune" secrétaire régionale de Paris Nord. Mixité, travail d'équipe, contacts approfondis avec la "base" sont quelques uns des thèmes développés par Linda.



CFDT Cheminots

Le troisième intervenant a été le secrétaire du syndicat de Pantin. Stéphane a su, avec sa jeune équipe et le conseil des plus anciens, faire de son périmètre un lieu où la CFDT est majoritaire. Pour lui, pas de secret : c'est le travail de terrain qui a permis de développer et de faire apprécier les valeurs de la CFDT.



CFDT Cheminots

Ensuite, nous avons assisté à un échange entre les membres du Bureau National et les militants qui a permis d'affiner les sujets de préoccupations qui devront être débattus collectivement et permettre de définir les futures orientations de l'organisation. Etaient invités, Joël Lecoq, Secrétaire Général de la Fédération Générale des Transports et de l'Équipement (FGTE) et François Chérèque, Secrétaire Général de la Confédération.

Joël, dans son intervention, a exprimé à l'ensemble de la CFDT Cheminots, le soutien de la fédération depuis l'assemblée du

En exprimant être "conscient des difficultés que nous, cheminots, rencontrons et en en prenant sa part de responsabilité", il a apporté le soutien de la Confédération et une aide financière exceptionnelle à la campagne électorale. Surtout, il a exprimé la volonté de "poursuivre et développer notre réflexion, de confronter nos points de vue, d'éclairer nos divergences, de dépasser nos éventuels désaccords, sans les nier, et au final mieux communiquer ensemble".

La clôture de la journée a été assurée par Patrice Grandrieau, Secrétaire de l'Union Fédérale



CFDT Cheminots

6 novembre. Il s'est matérialisé par une aide financière importante et une prise en charge de tous les problèmes juridiques rencontrés. C'est la preuve d'une véritable solidarité fédérale...

François Chérèque, quant à lui, s'est "réjoui du dialogue renoué entre nous et de la confiance réciproque qui s'installe après plusieurs années de défiance et d'affrontement qui ont meurtri les équipes".

Cheminots, qui a su trouver les mots justes pour que chacun puisse regagner sa région avec la forte volonté de revendiquer auprès des salariés les valeurs qui font de la CFDT une organisation syndicale incontournable dans le paysage syndical cheminots.

JPB

Élections dans la restauration ferroviaire : "force et vigueur de la CFDT"

Qu'est ce que "la restauration ferroviaire" ?

Ce sont d'abord les entreprises du groupe ACCOR / Wagons-Lits : TGV du réseau intérieur, trains au départ de la gare de Paris-Est et de Paris-Austerlitz, service à bord des Trains de nuit. 2073 salariés y travaillent. Ce sont ensuite les entreprises du groupe CREMONINI : EUROSTAR, THALYS, LIGNE DE CŒUR (Paris-Lausanne), Paris-Clermont Ferrand, NOR-DRAIL. 800 salariés y travaillent.

Le 17 février, les salariés de la restauration ferroviaire des

entreprises du groupe ACCOR / Wagons-Lits et deux des quatre entreprises du groupe CREMONINI étaient appelés à élire leurs représentants au Comité d'Entreprise et leurs délégués du personnel. Cette journée avait, pour la CFDT, valeur de test. La première satisfaction a été le très bon taux de participation (76 % de votants) qui a traduit l'intérêt que porte la majorité des salariés à leur devenir, dans un secteur d'activité en pleine effervescence. La seconde satisfaction a été le très bon résultat de la CFDT : Un délégué sur deux est CFDT!

Avec 67 élus (titulaires + suppléants), elle devance la

CGT (34), FO (33), la CGC (4), l'UNSA (2) et SUD (2).

Cette victoire est celle de tous les militants CFDT qui ont su transmettre l'image d'un syndicalisme responsable porté par des hommes et des femmes de conviction. La tâche fût loin d'être facile. Ces élections se sont, en effet, déroulées dans un climat d'hostilité à l'égard de la CFDT, orchestré par une Direction qui n'a pas hésité à marginaliser nos représentants en privilégiant ceux de la CGT et FO. Le résultat sorti des urnes est un véritable désaveu de ces méthodes d'un autre âge !

Partout, les équipes CFDT se sont considérablement rajeu-

nies : dans de nombreux secteurs de nouvelles "têtes" sont apparues et sont fermement décidées à s'impliquer pour contribuer à renforcer le syndicalisme à la CFDT.

L'Union Fédérale des Cheminots et Activités Complémentaires félicite toutes les équipes qui ont contribué, par ce résultat, à renforcer la CFDT.

La "Restauration Ferroviaire" pourra compter sur la solidarité d'une équipe dans laquelle elle a toute sa place !

JPB

Retraites : la Direction peut mieux faire !

Après deux rencontres sur les salaires et les retraites, qu'est-il proposé pour les retraités :

- Intégration au 1^{er} octobre 2003 de 1/2 point d'indemnité de résidence dans le traitement. Il sera versé au 1^{er} avril 2004.

- Revalorisation de 0,5 % au 1^{er} janvier 2004 et de 0,5 % au 1^{er} octobre 2004.

De nouvelles rencontres sont prévues en avril / mai.

Dès maintenant, une mesure bas salaires est proposée, mais rien pour les retraités et veuves.

Pour 2003, le compte n'y est pas.

Nous enregistrons une nouvelle perte de pouvoir d'achat. Ces pertes se cumulent et sont particulièrement sensibles pour les retraités et réversions liquidées depuis plus de 20 ans.

Il n'est plus tolérable de voir chaque année, les augmentations générales inférieures à l'évolution des prix.

Pour la CFDT, une deuxième priorité doit être satisfaite, c'est le relèvement du minimum de pension. En 30 ans, l'écart entre les coefficients du minimum de pension et du minimum d'embauche a augmenté de 24,4 points. Comblant cet écart nous amènerait à une hauteur voisine du SMIC.

Pour 2004, comme il est prévu une mesure bas salaires, nous revendiquons une mesure pour les basses pensions et les réversions.

La Direction avait claironné haut et fort les 6 000 F bruts. Nous sommes encore loin des 1 000 euros nets au minimum de pension aujourd'hui. Concernant l'intégration de l'indemnité de résidence au rythme actuel, la première zone (Paris) sera définitivement intégrée en 2012. Il nous faudra beaucoup patienter. Devant cette situation qui se dégrade, les unions de retraités CFDT - CGT - FO - CFTC -

UNSA et la FGRCF se sont retrouvées lors d'une grande manifestation nationale le 16 mars 2004 devant le siège de la SNCF et se sont ensuite

rendues au Ministère des Transports.

G. Audouy

Rappel de nos revendications communes...

- Le rattrapage des pertes de pouvoir d'achat,
- Aligement du coefficient du minimum de retraite sur celui du salaire d'embauche à la SNCF,
- L'intégration rapide des 4,5 points d'IR restant dans le traitement,
- Le relèvement immédiat de 50 à 54 % du taux de la pension de réversion,
- Le respect de la péréquation salaires / pensions,
- La suppression des pensions non péréquables,
- L'amélioration des facilités de circulation.



CFDT Cheminots

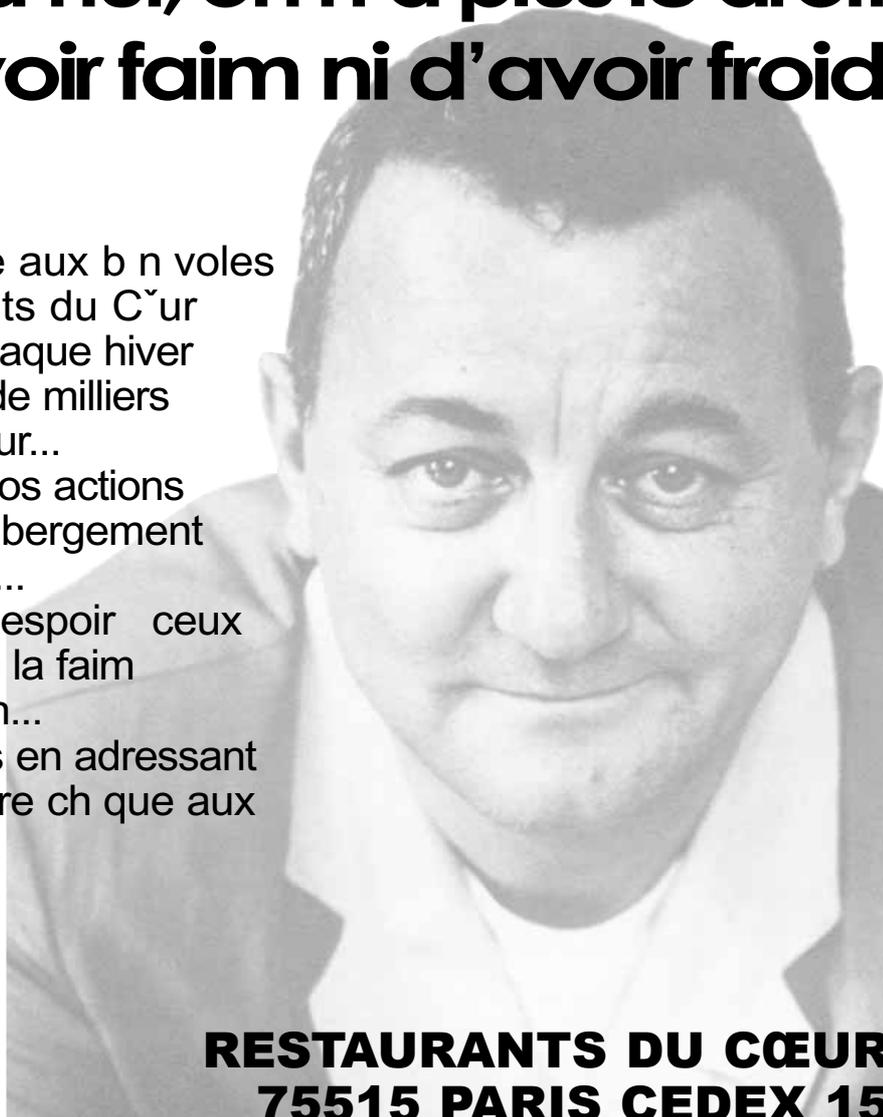
Aujourd'hui, on n'a plus le droit Ni d'avoir faim ni d'avoir froid

Pour permettre aux bénévoles
des Restaurants du Cœur
de distribuer chaque hiver
des centaines de milliers
de repas par jour...

Pour soutenir nos actions
d'insertion, d'hébergement
et de formation...

Pour redonner espoir à ceux
qui souffrent de la faim
et de l'exclusion...

Rejoignez-nous en adressant
vous aussi, votre chèque aux



RESTAURANTS DU CŒUR
75515 PARIS CEDEX 15

Vous recevrez un reçu
fiscal vous faisant béné-
ficiaire d'une réduction
d'impôt sur le revenu
correspondant à 60% de
votre don jusqu'à un
montant fixé chaque
année par la loi de
finances

407 €
sur le revenu 2002



En 2002/2002
600 000
REPAS PAR JOUR
dans **2 200**
CENTRES ET
ANTENNES
avec **40 000**
BÉNÉVOLES

remercient vivement
(le Cheminot de France)
de s'associer à leur action en leur offrant cet espace.

Maquette réalisée par les Ateliers d'Insertion des Restaurants du Cœur

