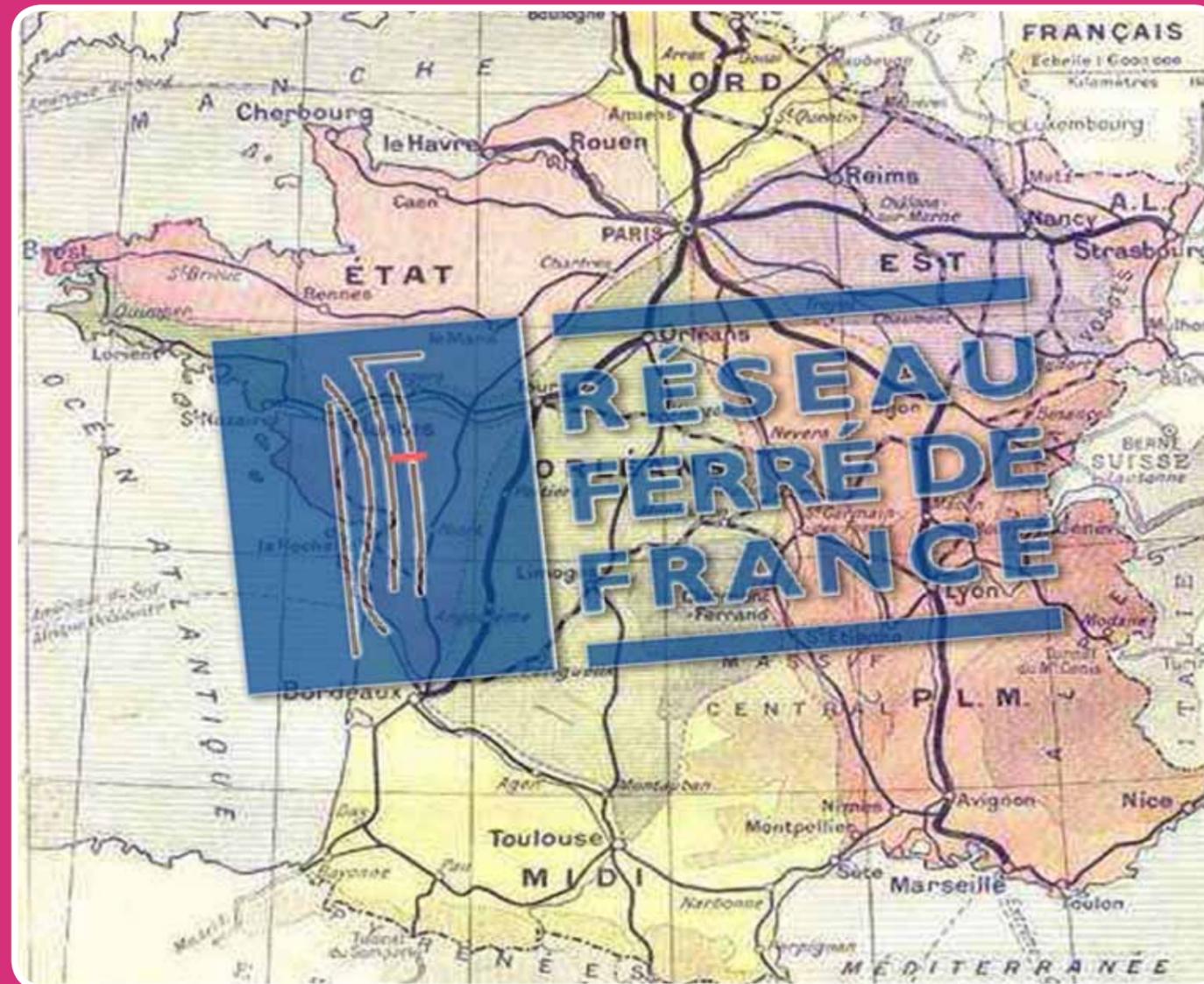


Le Cheminot de France

Nouvelle édition

N° 14 - Juin 2008
(1,60 €)

Journal de l'Union Fédérale des Cheminots et Activités Complémentaires



Euro Cargo Rail :
prochainement, des élus DP et CE



Cour des comptes :
réaction Cfdt

La Cfdt au CESR Lorraine

ETF : projet TRUST

Cessation anticipée d'activité amiante

(C3A) : la Direction loin de ses recommandations !

Depuis 2000, les cheminots atteints d'une maladie professionnelle due à l'amiante peuvent bénéficier d'un départ à 50 ans.

Dès 2001 la direction du personnel et les services médicaux SNCF décidaient de faire pratiquer un scanner aux cheminots qui ont été exposés à l'amiante au cours de leur carrière à l'âge de 49 ans.

Force est de constater qu'il y a loin entre les préoccupations et la mise en œuvre.

De nombreux cheminots exposés se voient proposer un examen à la veille du départ en retraite.

Côté administratif et côté médical, il existe des carences.

A titre d'exemple, dans un établissement nous avons retrouvé des cheminots, ayant travaillé dans une même équipe, qui se voient proposer un examen au départ en retraite pour certains et pour d'autres à 50 ans.

Certains médecins se font tirer l'oreille pour ordonner un scanner.

La plupart des bénéficiaires de C3A l'ont été parce qu'à titre personnel, ils sentaient le besoin d'obtenir des examens de santé.



Pour la CFDT, il n'est pas admissible de jouer avec la santé des cheminots.

L'amiante continue ses ravages. Il est donc nécessaire de faire un suivi médical des agents exposés et ce dès 49 ans.

Nous pensons aussi que la modification du régime de retraite des cheminots demande un réexamen des conditions de redistribution de la C3A et de la retraite future. Le règlement RH 0675 spécifique à la C3A doit être revu et amélioré.

La CFDT œuvre dans ce sens.

Guy AUDOUY

Sommaire

● Cessation anticipée d'activité amiante

P 2

● Edito

P 3

● Euro Cargo Rail, la CFDT agit

P 4-5

● Rapport de la Cour des Comptes

P 6

● L'apprentissage, c'est l'école de l'activité du matériel ferroviaire

P 7

● Manutention et nettoyage ferroviaire

P 8-9

● Elections : la CFDT progresse dans la restauration ferroviaire

P 10

● Une élue CFDT Cheminots au Conseil Economique et Social de Lorraine

P 11

● TRUST : le projet d'ETF pour des transports socialement durables en Europe

P 12-13

● Brèves

P 14

● Ex militaires engagés

P 15

● Injustice SNCF

- CHEMINOT DE FRANCE -
Directeur de la publication: Arnaud Morvan
Rédacteur en chef: Edgar Stemer
N° CPPAP : 1009 S 07026
Mis en page au siège de la FGTE.
Dépôt légal n° 808/99 Juin 2008.

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

Site internet Cheminots :
<http://www.cfdtcheminots.org>

Site internet FGTE-CFDT :
<http://www.fgte-cfdt.org>



Il y a 40 ans, un vent de révolte et de contestation soufflait sur la France.

1968 a apporté aux salariés de nouveaux droits, de meilleurs salaires et de meilleures conditions de travail, ce mouvement a aussi contribué à l'évolution de la société.

Autant en 1968, le but recherché était la conquête de nouveaux droits, nous constatons aujourd'hui qu'en 2008 le but des luttes est principalement axé sur la conservation des acquis.

Est-ce là le progrès social ?

Il y a un an, dans un éditorial, j'écrivais que la légitimité des organisations syndicales se trouverait renforcée si plus de salariés se syndiquaient. Au jour où ces quelques lignes sont écrites, les premiers résultats de syndicalisation de notre Union Fédérale font apparaître une progression.

C'est de bon augure dans le cadre de la préparation des prochaines élections professionnelles SNCF de 2009.

D'ailleurs, les résultats électoraux dans diverses entreprises de nettoyage ferroviaire et dans le secteur de la restauration ferroviaire prouvent que le syndicalisme prôné par la CFDT trouve un certain écho parmi les salariés.

C'est à nous tous, adhérents, militants et responsables syndicaux qu'échoit la délicate mission d'attirer de nouveaux adhérents en allant à leur rencontre et en les convaincant de nous rejoindre.

Arnaud Morvan

Euro Cargo Rail, La CFDT agit

Avec la nomination d'un Délégué Syndical Central CFDT (DSC), Miguel POLO-MIRANDA, au sein de la société Euro Cargo Rail, société ferroviaire implantée sur l'ensemble du territoire en France, la CFDT agit principalement sur la réglementation du travail en vigueur appliquée dans cette société. Une autre perspective est celle de l'aboutissement de la future convention collective ferroviaire nationale.

Miguel POLO-MIRANDA est venu nous faire part de la situation actuelle et ce avant les élections professionnelles DP et CE qui se dérouleront le 17 juin 2008 pour un premier tour. Miguel qui pour les besoins de notre journal a été rencontré une première fois le jeudi 24 avril, était accompagné de 5 de ses collègues, dans une réunion informelle au sein des locaux

du syndicat régional des cheminots CFDT et travailleurs des activités complémentaires de Metz/Nancy.

Un point de rappel concernant le droit du travail applicable chez ECR a été effectué par Miguel car en l'absence de convention collective ferroviaire c'est le code du travail qui s'applique. Nous avons aussi échangé sur la représentativité syndicale dans la société, le déroulement des élections professionnelles et les conditions de travail des agents.

Visiblement nous sommes loin de la réglementation qui existe au sein de

l'entreprise ferroviaire historique. Du chemin reste à parcourir pour amener l'ensemble des salariés d'ECR vers une base de réglementation ferroviaire.

Là, la nécessité de mise en œuvre rapide d'une convention collective ferroviaire se fait ressentir. Elle sera seule garante d'une concurrence non faussée, dès lors qu'elle tire vers le haut les conditions de travail et sociales des salariés du secteur ferroviaire. Les participants ont eu conscience de cette situation et ont convenu de se revoir rapidement.

Interview du DSC, Miguel POLO-MIRANDA après les premières négociations au sein de son entreprise. Le 25 avril Miguel POLO-MIRANDA a été reçu en audience par sa direction sur certains points de la réglementation de travail. Suite à cet entretien, nous lui avons posé quelques questions afin d'éclaircir la vue de nos lecteurs.

BONJOUR MIGUEL, PEUX-TU TE PRÉSENTER EN QUELQUES MOTS ?

Je tiens en tout premier lieu à dire bonjour à l'ensemble des lecteurs du Cheminot de France. Je me nomme Miguel POLO-MIRANDA, j'ai 47 ans, je suis marié et père de deux enfants. J'habite LANEUVEVILLE devant NANCY en Meurthe et Moselle.

PEUX-TU NOUS DÉCRIRE LA SOCIÉTÉ ECR AINSI QUE SON IMPLANTATION SUR LE TERRITOIRE FRANÇAIS ?

ECR est une société Ferroviaire d'origine Anglaise racheté par la Deutsch Bahn. Elle compte 560 salariés sur le sol Français. La plus grande partie de son personnel soit 85% des effectifs est composée de conducteurs. La société est structurée en 7 Unités Opérationnelles sur la France se situant à : CALAIS (111 salariés), PARIS/ROUEN (67 salariés), TOURS/NANTES/LAMBALLE (72 salariés), NANCY/CHALONS EN CHAMPAGNE (121 salariés), BOURG EN BRESSE (44 salariés), MARSEILLE (43 salariés) et à TOULOUSE /BORDEAUX (54 salariés).

QUELS TYPES D'EMPLOIS EXISTENT ACTUELLEMENT AU SEIN D'ECR ?

Essentiellement des conducteurs comme je te l'ai dit, mais également des agents administratifs, des agents spécialisés dans la reconnaissance aptitude au transport, des coordinateurs, des agents de maintenance et, bien entendu tout le personnel d'encadrement.

SUITE À L'IMPLANTATION DE TA SOCIÉTÉ EN FRANCE, DES ÉLECTIONS PROFESSIONNELLES VONT SE DÉROULER À PARTIR DU 17 JUIN 2008, PEUX-TU NOUS EN DIRE UN PEU PLUS ?

Le mandat électif a été négocié à la demande des organisations syndicales pour une période de deux ans dans un premier temps, il pourrait être rallongé par la suite. Il y aura 2 collèges électifs dont un collège employé et maîtrise dit ETAM et un collège cadres national.

Il est à noter qu'à terme, avec le renforcement des effectifs, sera vraisemblablement créé un collège employés.

Au niveau des différentes OS présentes dans la société, on trouve essentiellement CFDT, CGT, FGAAC. Il y a aussi une présence CFTC, CGC et FO. Il est à noter que l'UNSA n'a pas fait valoir sa représentativité et que SUD RAIL n'est pas reconnu représentatif dans le secteur.

Pour ce qui est des élections DP Etam, ce seront des listes régionales qui seront établies. Le CE est au niveau central à PARIS.

Pour le moment, mon rôle est de trouver des candidats pour les listes CFDT et avoir ainsi le maximum de chances d'obtenir des élus. Il faut cependant être aussi réaliste, car les OS ont besoin de travailler ensemble afin de faire aboutir des droits élémentaires pour tous les salariés au sein de notre société. C'est donc dans ce cadre que nous nous sommes inscrits le 8 avril dans une demande d'audience intersyndicale et avons été reçus le 25. J'avais cependant interpellé la direction au titre de la CFDT bien auparavant.

CETTE AUDIENCE, CONCRÈTEMENT, A PORTÉ SUR QUELS SUJETS ?

Il faut savoir que nous avions interpellé la direction sur :

- L'utilisation abusive d'heures supplémentaires et temps de repos minorés entre deux missions, (NB : les minima dérogatoires en temps de repos sont fixés à 9h00, pouvant être ramenés à 8h00) il n'était pas rare de trouver des temps de repos à 6h00, voir 5h00 !
- La mise en place d'un système de gestion des plannings de travail commun à toutes les UO,
- L'arrêt de l'utilisation abusive des conducteurs stagiaires, employés par exemple à faire de la manœuvre et autres tâches, alors qu'ils ne sont pas certifiés !
- L'utilisation des conducteurs en disponible, alors qu'aucune prime n'est prévue pour cette sujétion ! (NB : l'entreprise considère que la fourniture d'un téléphone portable aux conducteurs peut compenser l'attribution d'une prime car elle leur donne la possibilité d'être contacté afin de prendre leur service dans un délai de 2h00 en jour et de 4h00 en nuit)
- La mise en place de la négociation annuelle obligatoire (salaires...)
- L'état de fonctionnement et de propreté du matériel,
- La mise en place par les inspecteurs d'exploitation au niveau de chaque UO de consignes de dessertes et études de lignes afin de mieux former et renseigner les mécaniciens,
- La mise en place d'un système de formation continue et assurance d'un meilleur suivi en termes de sécurité suite à différents rapports de l'établissement public de sécurité ferroviaire,

DANS LE COURRIER QUE TU AVAIS ADRESSÉ À LA DIRECTION, QUELLES EN ÉTAIENT LES DEMANDES ?

J'avais souhaité que soient enfin traités les problèmes des heures supplémentaires non payées, des reliquats de congés, des repos compensateurs pour le travail de nuit et des temps de repos obligatoires non encore amortis ! J'ai demandé également l'attribution d'un local syndical. L'ensemble de ces demandes a été traité lors de l'audience du 25 avril.

CONCRÈTEMENT, QU'AVEZ-VOUS OBTENUS ?

La direction s'est engagée à recruter du personnel intérimaire (1 agent par UO) afin de vérifier les bulletins de services et y recenser les points litigieux. C'est dommage qu'ils ne soient pas issus de l'opérationnel, pour connaître les ficelles du métier !

Le local syndical est pour l'heure refusé, sachant que la direction ne sait où le mettre, mais nous allons relancer les affaires, c'est la loi ! D'autant que la CFDT revendique un local syndical au niveau de chaque UO !

Concernant l'utilisation abusive de stagiaires, la direction reconnaît ses erreurs et le délai d'habilitation pour certifier les stagiaires sera formalisé à 9 mois, la direction s'engageant à rétribuer le stagiaire à la hauteur du salaire d'un conducteur jusqu'à délivrance de l'habilitation.

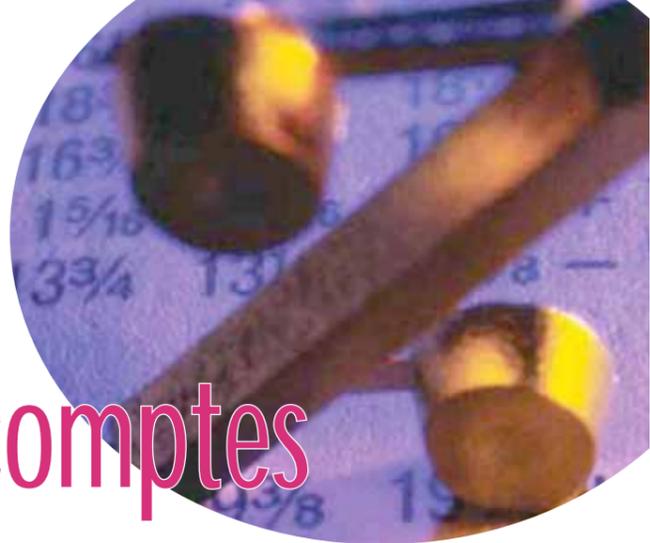
La négociation annuelle obligatoire sera traitée dans les délais conventionnels, soit 15 jours après que les organisations syndicales en auront fait la demande.

Concernant l'utilisation abusive des heures supplémentaires, des consignes ont été données dans les UO, rappelant l'application d'une note de service concernant le temps de travail et le recours au régime dérogatoire, seulement en cas de stricte nécessité !

Vu l'urgence de la situation et afin de revenir sur certaines de nos revendications, la CFDT demandera le déclenchement de la négociation annuelle obligatoire dès le 28 avril.

Olivier DE CRUZ

Rapport de la Cour des comptes



Le rapport de la Cour des comptes du 16 avril 2008 sur l'évaluation de la réforme du système ferroviaire de 1997 émet des recommandations destinées à achever cette réforme. A savoir, la reprise par l'Etat de 13 milliards d'euros de la dette RFF, la clarification des missions entre la SNCF et RFF (transfert de 55000 agents), créer une autorité de régulation.

La CFDT a toujours considéré que le problème de fond de Réseau Ferré de France (RFF) résidait dans son endettement de 28 milliards d'euros dû au désengagement de l'Etat. En effet, alors que les premières directives européennes de 1991 recommandaient seulement de séparer comptablement les activités de gestionnaire d'infrastructure et de transporteur des opéra-

teurs ferroviaires historiques tout en les désendettant, le gouvernement français a choisi en 1997 de séparer physiquement ces deux activités avec la création de RFF en lui transférant l'infrastructure ferroviaire ainsi que la dette correspondante. Cette réforme est un échec parce qu'elle n'a pas permis de résorber cette dette, et qu'elle l'a au contraire accentuée, empêchant ainsi RFF d'investir suffisamment dans l'entretien du réseau.

Pour la CFDT, la solution ne réside pas dans le dépeçage de la SNCF au prétexte qu'elle va mieux financièrement. Ainsi, la SNCF doit déjà verser un dividende de 130 millions d'euros à l'Etat en 2008 et a obtenu que 45 millions d'euros soient réaffectés à l'infrastructure ferroviaire. Elle a également décidé d'investir sur ses fonds propres 50 millions

d'euros pour la réalisation de travaux urgents sur des infrastructures dédiées au Fret ferroviaire. Enfin, elle se verra prochainement imposer par l'Etat une augmentation des péages versés à RFF sur les seuls TGV. Ces trois mesures financières supportées par la seule SNCF bénéficieront au travers de RFF à l'ensemble des opérateurs ferroviaires. Ce qui revient de fait à instaurer une concurrence intramodale déloyale au détriment de la SNCF.

Par ailleurs, la lettre de mission adressée par le Président de la République au Président de la SNCF demandait seulement d'améliorer les relations entre RFF et la SNCF. Cette demande a été prise en compte avec la création de l'autorité de régulation destinée à garantir la neutralité dans l'attribution des sillons de trains aux différents opérateurs.

Le transfert préconisé par la cour des comptes des 55000 agents de l'activité infrastructure de la SNCF à RFF ne ferait que compliquer et alourdir la charge de ce dernier, et affaiblirait le système de sécurité des circulations ferroviaires.

La CFDT rappelle qu'elle est opposée à ce transfert, non souhaité par ailleurs par le Président de RFF, et qu'elle est pour garder une gestion intégrée de l'infrastructure à la SNCF par souci d'efficacité et de sécurité du système ferroviaire.

Dominique AUBRY
Edgar STEMER



L'apprentissage, c'est l'école de l'activité du Matériel ferroviaire



L'apprentissage pour la maintenance du matériel ferroviaire fut créé dans les compagnies ferroviaires dès 1860, afin de préparer les nouvelles générations de cheminots à intervenir sur du matériel roulant, mais aussi à le conduire. A cette époque là, le Matériel alimentait fortement la Traction.

L'ouverture des centres d'apprentissage date du début du vingtième siècle ; ces centres avaient pour vocation de séparer les jeunes apprentis des ouvriers professionnels dans les ateliers, afin de leur donner les bases théoriques du métier.

A la création de la SNCF en 1938, elle hérita naturellement des centres de formation d'apprentis. Les meilleurs apprentis pouvaient intégrer une formation d'un niveau supérieur leur permettant par la suite de tenir des postes d'agents de maîtrise. A l'heure de gloire du chemin de fer, il y avait environ 5000 apprentis, qui annuellement étaient accueillis dans plus d'une centaine de centres de formation. Le développement de l'automobile et des camions a entraîné par la suite le déclin du trafic ferroviaire et ainsi la réduction forte du nombre de centres d'apprentissages.

Longtemps, les formations se faisaient sur 3 ans en internat et préparaient à différents CAP. C'est à la rentrée de 1988 qu'arriva la première promotion d'apprentis pour préparer un BEP de Maintenance. C'est en 1993 que débutent les formations au Bac Pro. En 1995 apparaît le BAC PRO MSMA (Maintenance des Systèmes Mécaniques Automatisés) option systèmes ferroviaires et c'est en 1998 que cette formation est généralisée dans toutes les annexes.

Le système le plus récent est organisé avec un CFA national qui gère 6 annexes dont 4 sont situées en province (Bischoheim, Hellemmes, Le Mans et Oullins) et 2 en région parisienne (Villeneuve et Vitry). L'annexe de Vitry a recruté sa dernière promotion d'apprentis en septembre 2007, la CFDT découvrant alors derrière

une annonce de la Direction du Matériel, qu'une évolution du dispositif de formation dans l'entreprise allait conduire à la disparition complète du CFA entraînant avec lui la fin proche de toutes les annexes. Au départ, la direction semblait privilégier un CFA géré par une association loi 1901 rattaché au Groupe SNCF. Ce CFA devait se voir rattacher une antenne du domaine Matériel qui sera implantée sur le site du Technoparc des 24 heures du Mans. La Direction SNCF avait annoncé le jeudi 5 juillet 2007 dans un « Temps réel » qu'elle allait concentrer son dispositif de formation aux métiers de la maintenance sur le site du Mans.

Les apprentis devaient suivre l'ensemble de leur formation générale et technologique au Mans, seules les séquences professionnelles étaient prévues en établissement. La CFDT avait alors attiré l'attention de la direction sur le fait que les parents qui pouvaient choisir entre un apprentissage en alternance près de leur domicile et envoyer leurs enfants au Mans, choisiraient plutôt la solution de proximité. De ce fait, le CFA du Mans n'aurait que peu d'utilité de part la baisse de fréquentation.

Dans sa dernière mouture, la direction ne concentre plus toute la formation des apprentis au Mans, mais va faire des contrats en alternance sur les établissements du Matériel. Ceux-ci enverront les apprentis suivre la formation générale dans un lycée à proximité de l'établissement. Le CFA du Mans dispensera uni-

quement une formation de technologie, orientée ferroviaire, à raison de 7 semaines par an. Pour la CFDT, le niveau des connaissances acquises par les apprentis va baisser, surtout sur les connaissances générales. Le fort taux de réussite au Bac Pro risque de baisser et de se caler sur celui de l'Education Nationale. La baisse d'encadrement des jeunes dans le nouveau dispositif, produira des problèmes de comportement plus importants qu'aujourd'hui. A la clé, il y aura encore moins de recrutements qu'actuellement.

A côté de cette régression du dispositif de formation, l'entreprise devra gérer l'évolution de la formation des Bac Pro sur 3 ans au lieu de 2 actuellement. Ce nouveau cursus



de formation permet à un apprenti de passer un BEP au bout de la 1ère ou de la 2ème année. En cas de réussite avant le terme du contrat, l'apprenti risque de se faire débaucher par la concurrence. L'entreprise n'envisagera pas de recrutement avant la fin du contrat. Pour la CFDT, le dispositif de formation que l'entreprise veut mettre en place est contreproductif sur du long terme.

En créant une association loi 1901 pour gérer la formation, la direction montre bien qu'elle est dans une stratégie de gestion qui est définie dans le Groupe SNCF.

L'affaiblissement de l'EPIC devient de plus en plus évident au travers de l'externalisation de tout ce qui n'est pas le cœur de métier. La CFDT défend le maintien du CFA actuel.

Jean-Luc VETTER



Manutention et nettoyage ferroviaire

DES CHANGEMENTS DANS LA CONVENTION COLLECTIVE NATIONALE SAMERA

La révision du Champ d'application est rendue nécessaire dans la mesure où sa rédaction actuelle, décrit les activités économiques auxquelles la CCN s'applique en des termes, dont certains ont fait l'objet d'une évolution ou sont susceptibles d'en connaître dans les mois et années à venir : Ces activités économiques sont : « l'industrie de la manutention ferroviaire et travaux connexes » et « l'assistance au matériel roulant en environnement dédié (métros...).

Un champ géographique : « l'ensemble du territoire national » quelle que soit l'activité économique.

Ces activités économiques sont délimitées par des lieux de réalisation des activités (les infrastructures ferroviaires de la SNCF et des VFIL, les sites de la RATP) et par des donneurs d'ordre nommément désignés (RATP).

Sur ce dernier point, les évolutions importantes intervenues et à venir de la réglementation européenne et française encadrant le développement économique du secteur des transports de marchandises et de voyageurs par rail, nécessitent d'adapter les termes définissant le champ d'application en conséquence pour prendre

en compte, la création et constitution du patrimoine de l'établissement public « Réseau ferré de France » chargé notamment de l'infrastructure du réseau ferré national, l'ouverture de droits d'accès au réseau ferré national pour les entreprises ferroviaires de l'Union Européenne titulaire d'une licence pour le transport international de marchandises sur un réseau défini (1^{er} janvier 2006), puis sur l'ensemble du réseau ferroviaire (1^{er} janvier 2007), puis pour le transport de voyageurs (2010).

En résumé, sur le nouveau champ d'application, le mot « SNCF » disparaît pour être remplacé par « RFF » et les voies ferrées d'intérêt locales (VFIL). Sur l'Annexe 1, le mot « RATP » disparaît pour être remplacé par « entreprise de transport de voyageurs opérant sur les réseaux de métro ou de RER en Région Parisienne »

Seule la CFDT lors de la négociation du champ d'application, a essayé de faire étendre ce champ à tout ce qui est « sur rail », c'est-à-dire, entre autres, le Tramway et le Tram Train. Malheureusement, le Syndicat SAMERA n'a pas voulu bouger d'un iota sur ce point. La CFDT a posé le problème des métros en province (Lyon, Lille, Marseille, ...etc.), la SAMERA se limite à l'Île-De-France et ne veut pas avancer sur ce problème là non plus.

La CFDT a signé cet avenant de la CCN SAMERA malgré ses observations. Plusieurs combats sont donc encore à mener par la CFDT.



CHANGEMENT DE TITULAIRE DE MARCHÉ EN TOUT OU PARTIE ; ARTICLES 15 TER ET 15 QUATER

Suite aux différentes passations de marchés entre entreprises, beaucoup de difficultés étant survenues, certaines entreprises ont profité de la perte d'un marché pour dégraisser leurs effectifs.

La CFDT a défendu à un grand nombre de reprises, des salariés aux Prud'hommes, sur la continuité du contrat de travail. Les entreprises sortantes essayant de « refiler » sous couvert de la passation de marché, des salariés à l'entreprise entrante. Avant la modification, le délai de présence sur le chantier transféré, était de 3 mois. Cette dernière disposition permettait à l'entreprise qui avait perdu le marché de muter des agents d'autres chantiers sur le chantier perdu. A 3 mois de la passation, il était courant que les

entreprises connaissent leur situation par rapport à l'attribution de l'appel d'offre. Dorénavant, seuls les salariés qui ont 6 mois de présence sur le chantier en appel d'offre seront transférés.

ACCORD SALARIAL 2008 :

La CFDT n'a pas signé l'accord car trop éloigné de ses revendications qui étaient :

- Que les salaires d'embauche soient au niveau du SMIC + 15.00 €.
- La Revalorisation conséquente de la prime de panier à 1,50 €.
- La Revalorisation conséquente de la prime de nuit (pénibilité) à 1,80 €.
- Une Refonte de la grille avec une meilleure progressivité ainsi que des qualifications mieux répertoriées.
- Un Découplage de l'ancienneté quelque soit le niveau hiérarchique et les qualifications.

De plus, le 10 Mars (négociation de la Commission paritaire devant la Direction du Travail), l'augmentation de 2,9% proposée par la SAMERA nous paraissait faible en ne tenant pas compte de la dérive inflationniste à partir de novembre 2007 (produits énergétiques et augmentations des prix des denrées alimentaires). Le temps nous a donné raison puisque devant l'augmentation rapide des prix, le SMIC augmentera le 1^{er} mai 2008 de 2,3%.

Sans préjuger de la future augmentation du SMIC (normale) au 1^{er} juillet 2008, il apparaît clair que l'augmentation de celui-ci sera supérieure à 3% sans compter l'éventuel « coup de pouce » du gouvernement.

Nous sommes dans un secteur où les salaires sont très faibles et ce n'est pas une augmentation de 2,9% qui va améliorer le pouvoir d'achat des salariés du nettoyage et manutention ferroviaire. Pour exemple : 2,9% sur une prime de panier à 1.15 € = 1.18 € soit + 3cts = 66cts/mois. Pour une prime de nuit à 0.94 € = 0.97 € soit + 3 cts = 21cts/nuit et pour 22 nuits dans le mois = 0.62 €.

Après le 1^{er} mai 2008, les plus bas coefficients de la grille salariale seront inférieurs au SMIC et ces salariés devront toucher un complément de salaire du différentiel entre leur salaire actuel et le nouveau SMIC.

Une fois de plus, la CFDT avait raison dans son analyse sur les salaires.

Dominique MARTIN

ELECTIONS PROFESSIONNELLES MANUT-FERRO

Les élections professionnelles ont eu lieu dans plusieurs Entreprises se partageant le marché du nettoyage RATP des lignes du métro et du RER.

Le 6 Mars 2008 chez CHALLANCIN, la CFDT a réussi à obtenir 3 sièges d'élus Titulaires aux DP (en se plaçant à la 1^{ère} place des O.S) et 2 sièges d'élus Titulaires au CE.

Le 20 Mars 2008 chez COMATEC, la CFDT a obtenu 2 élus DP Titulaires et 1 élu CE Titulaire.

Ces élections ont permis à la CFDT de devenir la 1^{ère} Organisation Syndicale au sein du Métro sur les entreprises TEP et CHALLANCIN, mais aussi d'entrer au sein de l'entreprise COMATEC.

DES NOUVELLES DES S.S.E DU METRO

Depuis fin 2005, la CFDT a recommencé à se réimplanter dans le Nettoyage du Métro (société donneuse d'ordre RATP).

Le marché de Nettoyage de la RATP est divisé sur 4 entreprises différentes depuis le 1^{er} octobre 2007 : CHALLANCIN, TEP, COMATEC et ONET.

Comme précisé ci-dessus, l'implantation s'amplifie et les S.S.E, afin de mieux capitaliser ce succès, ont décidé de se coordonner afin de mieux gérer l'action revendicative des salariés de l'Annexe 1 de la CCN SAMERA.

Déjà, un 1^{er} cahier revendicatif a été établi, celui-ci est en discussion avec les salariés et sera porté dans chaque entreprise lors des NAO et sera la base CFDT des négociations à la SAMERA.

Les représentants des S.S.E ont élu comme Coordinateur : Monsieur Sambou FISSOUROU (photo ci-contre), en tant que représentant élu auprès des responsables du Secteur d'Activité et plus particulièrement auprès du Responsable National.



ELECTIONS : La CFDT progresse dans la RESTAURATION FERROVIAIRE

► Dans l'entreprise RAIL RESTAURATION (avec 2024 salariés), filiale de Wagons-Lits France, qui vient de procéder à des élections professionnelles dans quatre CE et six DP LA CFDT CREUSE L'ECART !



Gildas Legouvello
Secrétaire Général



JM Murielo
Secrétaire Général Adjoint

À la suite d'une Campagne électorale rugueuse avec l'ensemble des autres organisations syndicales, les salariés ont donné une nette avance à la CFDT dans les scores enregistrés. Partout, les équipes CFDT, très motivées, ont « poussé » fort. Ce qui donne à l'arrivée une CFDT toujours majoritaire, qui se permet de creuser nettement l'écart avec 35,28% (+4,36) des voix devant la CGT 23,99% (-1,84), FO 21% (-5,35), SUD 11,83 (+4,98), CFTC 3,65% (+1,11), UNSA 3,52% (-1,63), CGC 0,73% (-1,62).

L'obtention de ces résultats ne provient pas d'une recette miracle, mais d'un travail quotidien de la part de chacun, avec une large présence sur le terrain à la rencontre et l'écoute des collègues.

La confiance des élu(e)s et la mise en œuvre par le syndicat d'un processus de formation systématique des équipes de terrain (Formation de base, CE, DP, CHSCT, Zoom, Agir dans sa section syndicale, etc.) a permis de donner une bonne assurance et confiance aux militants pour travailler sur le terrain et défendre les positions et revendications de la CFDT, dans une campagne électorale construite autour du thème :

« **Nous agissons, vous avancez, votez CFDT !** »

La communication régulière aux salariés au travers de bulletins d'information, reposant sur des résultats de négociation (identifiés CFDT) qui sont d'importance pour les salariés dont notamment celle du pouvoir d'achat (+3% au 1^{er} janvier 07, + 2,7% au 1^{er} janvier 08), ainsi qu'une négociation « retraite » qui augmente de 10% les points acquis à salaire net égal, et plusieurs actions fortes au prud'hommes gagnées ... Ce résultat n'a été permis que grâce à un syndicat qui s'est comporté comme un véritable chef d'orchestre lors de cette campagne électorale.

Cette élection fut précédée par une élection dans l'entreprise CREMONINI RESTAURATION qui comprend 120 salariés. Là la CFDT, pour la première fois, obtient un élu au Comité d'Entreprise et deux élus en Délégation du Personnel. Une autre élection dans l'entreprise de restauration MOMENTUM (Eurostar, avec 280 salariés) a permis à l'équipe CFDT de conserver la majorité absolue grâce au renouvellement de la confiance des salariés.

Gildas Legouvello

Une Elue CFDT Cheminots au Conseil Economique et Social Régional (CESR) de Lorraine

« Le CESR est auprès du Conseil Régional une assemblée consultative qui concourt par ses avis à l'administration de la région » (loi de décentralisation 1982).

Le CESR remplit une mission de consultation auprès des instances politiques de la région. Il ne prend pas de décision, mais il émet des avis sur les thèmes qui sont de la compétence du Conseil Régional, ainsi que sur tout sujet relatif au développement économique, social ou culturel d'une région.

Le CESR est obligatoirement saisi pour donner son avis, avant leur examen par le conseil régional, sur les documents relatifs au budget de la région, aux orientations générales de la compétence du Conseil Régional - TER, formation professionnelle... - aux schémas régionaux d'aménagement et de développement du territoire, ainsi qu'au projet de plan de la région et à son bilan annuel d'exécution.



Les saisines demandées par le Président du Conseil Régional peuvent demander au CESR des avis sur des projets économiques, sociaux ou culturels.

Le CESR peut aussi, de sa propre initiative, faire un travail de recherche et émettre des avis sur toute question concernant la vie régionale.

Le CESR comprend, suivant les régions, de 40 à 110 membres (92 pour la Lorraine) et rassemble des représentants de quatre catégories

socioprofessionnelles, appelées collèges :

- * les entreprises et activités non salariées (35 % des sièges / collège 1)
- * les organisations syndicales de salariés (35% des sièges /collège 2)
- * les organismes participant à la vie collective de la région (25% des sièges / collège 3)
- * des personnalités qualifiées participant au développement régional (5% des sièges).

Les conseillers sont désignés pour six ans renouvelables. Ils se répartissent dans 6 commissions pour préparer le travail des assemblées plénières :

- * Développement économique - Emploi (Commission 1)
- * Education- formation- recherche- insertion (Commission 2)
- * Mobilités- transport durable (Commission 3)
- * Cohésion sociale (Commission 4)
- * Structuration du territoire lorrain, enjeux européens et développement durable (Commission 5)
- * Finances, budget et évaluation (Commission 6)

En Lorraine, sur 92 conseillers, la délégation CFDT compte 8 membres, dont 3 femmes. La présidence de l'assemblée est assurée par Roger CAYZELLE, militant CFDT. Il vient d'être réélu pour une deuxième mandature à la tête du CESR, seconde assemblée de Lorraine après le conseil régional.

La délégation CFDT est présente dans toutes les commissions et s'est vu confier la présidence des commissions 3 et 6.

Plusieurs raisons ont justifié la présence au CESR Lorraine d'un représentant de la CFDT Cheminots, qui était absente de cette assemblée depuis 2 mandats.

Tout d'abord pour donner une légitimité forte à l'expression des salariés du secteur ferroviaire et renforcer

la place de la CFDT Cheminots comme acteur du développement régional et de l'aménagement au service de tous les lorrains.

Ensuite, nous savons que la régionalisation est une chance de développement pour le transport ferroviaire qui répond aux fortes préoccupations de nos concitoyens en termes de développement durable dans les bassins de vie. Ces nouvelles exigences en matière de protection de l'environnement et de lutte contre le réchauffement climatique vont obliger les entreprises, mais surtout les politiques, à concevoir notre avenir autrement, un avenir plus solidaire et écologique.

Le mandat de conseiller permet de mettre en œuvre, au travers des sujets traités et des priorités décidées en commission et en assemblée, les valeurs portées par la CFDT.

Dans ce contexte, 2008 est une année charnière pour l'activité ferroviaire. En effet, bien des sujets sont à l'ordre du jour du CESR, comme la restructuration du Fret ferroviaire et ses conséquences pour la Lorraine, le débat sur le financement et la réalisation du 2ème tronçon de LGV entre Baudrecourt et Vendenheim, l'application de la nouvelle convention TER Lorraine, le suivi des Contrats de Projets entre l'Etat et les Régions (CPER), etc.

Ce sont des sujets sur lesquels il est essentiel de faire entendre le point de vue et les engagements de la CFDT dans l'intérêt des lorrains.

Christine GRAFFIEDI
Elue CFDT au CESR
LORRAINE

TRUST

le projet d'ETF pour des transports socialement durables en Europe

Le 26 février, l'ETF a organisé à la Maison Internationale des Syndicats à Bruxelles, la conférence finale de son grand projet européen TRUST. Il a animé pendant plus de dix-huit mois, l'ensemble de ses sections sectorielles. Plus d'une centaine de représentants des organisations syndicales affiliées à l'ETF, venant de 25 pays, étaient réunis pour valider la vision syndicale d'un transport durable que recherche l'ETF avec TRUST. Voici une présentation succincte du projet dont le nom complet est « TRade Union, vision of Sustainable Transport ».

La Fédération Européenne des travailleurs du Transport (ETF), qui est la voix de plus de 2,5 millions de travailleurs de tous les secteurs des transports et de la pêche, représentés par 223 organisations syndicales, dans 40 pays européens, déplore de manière récurrente, l'absence de dimension sociale des politiques des transports (tous modes confondus). Elle dénonce d'autre part, la prédominance de stratégies axées sur le marché, la concurrence exacerbée, le libéralisme dérégulé et le dumping social liés aux très nombreuses et récentes privatisations des entreprises du transport. Pour Eduardo CHAGAS, secrétaire Général de l'ETF, « Il n'y aura pas de système de transport durable si les conditions de vie et de travail n'y sont pas acceptables. Un scénario qui revêt à la baisse les coûts du travail et les droits sociaux et, donc, les coûts des transports, ne peut engendrer aucun système de transport durable. Il nous faut trouver les moyens de protéger les travailleurs du transport de l'impact des réformes technologique, économiques, sociales et environnementales qui risquent d'exacerber les inégalités sociales. » Les syndicats des transports souhaitent faire connaître leur propre vision de la durabilité du transport, en accord avec leur croisade plus vaste pour la justice économique et sociale.

Transports, durabilité et personnes

Les dernières décennies ont vu se développer la mobilité des personnes et des marchandises et, dans la foulée, la prospérité de l'Europe. A cette fin le secteur du transport a subi des modifications structurelles d'envergure. Des ambitions économiques et environnementales plus profondes invitant à poursuivre les réformes. Selon Eduardo CHAGAS, « Le secteur du transport ne pourrait pas ignorer la question de ses besoins en terme d'infrastructures Il devra également relever les défis liés aux problèmes d'encombrement, de pollution, d'exclusion sociale et d'accessibilité, et par conséquent, il doit s'inscrire dans le cadre d'un développement durable ». La recherche des objectifs de durabilité imposera des nouveaux efforts de restructuration, et leurs impacts sur les personnes et sur les emplois devront être l'objet de toutes les attentions notamment dans les pays nouvellement adhérents à l'Union Européenne.

L'industrie des transports constitue un facteur économique important qui emploie 4,6 millions de travailleurs, contribue à 5 % de l'emploi direct et à 7 % du PIB au sein de l'UE. Un secteur tel que celui du transport, qui se développe rapidement mais qui repose sur des emplois de piètre qualité n'est pas soutenable sur le plan social ou environnemental. C'est un secteur qui repose sur des personnes appelés à fournir un service d'intérêt public (avec des impératifs de conti-



nuité de service, destiné à des publics spécifiques ou économiquement non-rentables). Les stratégies fondées sur la durabilité sont-elles en mesure de lier croissance et compétitivité avec des emplois plus nombreux et de meilleure qualité ?

Le transport durable devrait signifier pour l'Europe un système de transport plus efficace, plus compétitifs, plus performant grâce à l'utilisation plus réfléchie des nouvelles technologies. Mais, avant tout, **ce secteur du service doit demeurer un système géré par des personnes qui travaillent pour des personnes.** La technicité du système ne doit pas contraindre les hommes à agir comme des machines à haut rendement ! Les travailleurs des transports espèrent être écoutés par les organes législateurs européens et nationaux et mieux respectés par les entreprises du transport pour lesquelles ils travaillent souvent dans des conditions pénibles (horaires décalés, longue distance, solitude, sous-paiement...) Eduardo CHAGAS remarque qu'il « est urgent de trouver un compromis entre compétitivité et dimension sociale, car les pressions en faveur d'un système de transports plus compétitif, plus écologique et mieux géré en Europe, accélèrent le rythme des changements ». Ce sont ces préoccupations qui ont incités l'ETF à monter le projet « TRade Union vision on Sustainable Transport » (TRUST).

Un projet pour croire dans les transports durables

TRUST est un projet financé par l'UE (800 000 €) d'une durée de 18 mois. Ce projet a pour objectif d'apporter une contribution syndicale à des politiques de transport durable. Il insiste plus particulièrement sur la dimension sociale intégrée avec une perspective à long terme de l'avenir des transports en Europe. TRUST a aussi pour finalité de mettre en relief la nécessité d'une évaluation adéquate des processus de restructurations ;



d'intégrer à tous les niveaux les questions d'égalité des chances et de promouvoir des exemples de meilleurs pratiques pour s'acheminer vers de nouvelles formes d'organisation.

Durant l'année 2007, les représentants des affiliés de l'ETF se sont réunis à Bruxelles, Berlin, Budapest (Hongrie), Varsovie, Lisbonne. Après une première phase de recherche et de collecte d'informations, sept ateliers sectoriels (aviation civile, transport maritime, navigation intérieure, pêche, ports & docks, rail et route), ont permis des échanges fructueux sur un ordre du jour commun. Il était articulé autour de quatre axes essentiels : les restructurations et les évolutions dans le secteur des transports ; la stratégie de Lisbonne et les travailleurs des transports, environnement et transport, et enfin les financements des infrastructures, les aides publiques et le rôle des états. Les conclusions de ces ateliers ont ensuite été examinées lors de quatre conférences intersectorielles visant à forger une vision commune dans chacun de ces domaines politiques. Les participants ont croisés les difficultés que rencontrent les organisations syndicales dans chaque secteur. Ils ont constaté leurs similarités et ont particulièrement souligné l'importance du « pilier emploi » de la stratégie de Lisbonne adoptée par les chefs d'Etat européens en l'an 2000 et qui promet : des emplois plus nombreux et de meilleure qualité pour tous.

Le 26 février 2008, lors de la conférence finale, tous les documents issus des ateliers et des réunions intersectorielles précédents, ont été fusionnés sous la forme d'un document politique présentant la vision syndicale d'une politique durable des transports dans une Europe sociale. Les organisations d'employeurs, les ONG et les membres des institutions européennes ont été invités et ont enrichi les discussions Sabine TRIER, secrétaire générale adjointe de l'ETF, a présenté le document politique du projet TRUST en expliquant que : « Notre objectif est d'utiliser le projet TRUST comme outil de lobby dans toute les instances politiques. Le processus n'est pas terminé C'est une première expérience pour l'ETF. » Elle ajoute que « Nous sommes les seuls à défendre l'aspect de la durabilité sociale dans les transports. Personne n'en parle et pourtant elle n'est pas envisageable sans

une politique européenne sociale et durable. Nous devons conscientiser autour des questions sociales »

L'ETF rappelle que le transport a une fonction sociale importante. Les infrastructures jouent un rôle important et elles devraient être la base d'un système durable sur le plan environnemental. Les états en tant qu'aménageurs du territoire, se doivent de redonner au transport et notamment aux infrastructures qui les supportent, toute leur priorité et dégager des financements importants pour les maintenir, les développer par une juste répartition entre les financements public et/ou privé par le biais de la, péréquation multimodale (écotaxe, Eurovignette...) La planification des aménagements doit se faire le plus en amont que possible et de manière coordonnées entre les pays européens. Il faudrait développer des systèmes intégrés et ouverts ce qui suppose de créer des pôles multimodaux des hubs et des installations standardisées et interopérables (ERTMS par exemple). Les corridors ou réseaux trans-européen (RTE) ont la côte des politiques mais il faut être vigilant sur leurs impacts en termes de trafics, d'activités des entreprises de fret (il faut faire attention aux tentations monopolistiques qui sont toute proche) et de dumping social (allongement des heures de conduite ou multipliaient des repos hors résidence...).

La fédération européenne pense que la régulation des marchés du transport doit passer par le renforcement du dialogue social tant au niveau européen que national. TRUST a démontré qu'il faut obliger les employeurs à négocier car on ne peut pas se contenter de la stratégie de réduction du prix du travail pour diminuer les coûts des prestations et remporter les appels d'offres des autorités organisatrices des transports. Pour Sabine TRIER, « La durabilité environnementale et sociale pour le transport, sont deux côtés de la même pièce de monnaie et ne peuvent pas être séparées. Il n'y aura pas un système de transport soutenable lorsque les conditions et le horaires de travail en vigueur dans l'industrie de transports, ne sont pas acceptables. » La mise en œuvre des préconisations du projet impliquent pour les membres de l'ETF, d'identifier et de combler les lacunes, de réévaluer les méthodes de travail, de réexaminer les priorités et

de renforcer la coordination entre les sections.

Enfin, le document politique préconise la création d'un « observatoire social et environnemental des transports, au niveau européen » Cet organisme indépendant aurait pour mission de surveiller et proposer des mesures législatives lorsque ne sont pas respectés les objectifs de durabilité. Jacques BARROT, Vice-Président de la Commission Européenne et Commissaire Général des transports, qui était présent à la conférence, après avoir exposé ses objectifs pour le secteur du transport à accepter d'étudier la proposition de l'ETF et a apprécié l'échange avec les délégués syndicaux. Pour conclure, Eduardo CHAGAS, a déclaré : « nous sommes heureux que la Commission ait financé nos travaux, qu'elle nous ait écouté et qu'elle ait réagi favorablement à notre proposition. Nous sommes disponibles pour nous engager dans des discussions sur ce à quoi cet observatoire devrait ressembler. Nous sommes disponibles pour nous engager dans des discussions sur ce à quoi cet observatoire devrait ressembler. Nous espérons qu'au terme de ce projet, les syndicats européens des transports verraient leurs revendications entendues et leurs propositions pour la durabilité mises en pratique. » Le document politique a été validé dans ses grandes lignes par le Comité Exécutif de l'ETF du 2 avril 2008. Il a permis de jeter les bases d'un programme ambitieux autour duquel s'articulera le prochain congrès de l'ETF qui aura lieu du 27 au 29 mai 2009 au Açores.

Le projet TRUST a intensément mobilisé, en plus de leurs activités habituelles de négociations, de veille sociale, technologique et juridique, et de lobbying auprès des institutions européennes, toutes les équipes de l'ETF. Les sections ont dû apprendre à travailler ensemble, à ouvrir leur champs d'intérêt aux autres secteurs, à partager les mêmes problématiques et à étudier des approches de transport plurimodaux. C'est ainsi qu'il est question de créer une section transverse qui travaillerait sur les concepts de transport logistique global. La légendaire concurrence entre sections laisserait-elle place à une coopération intersectorielles plus dynamisante, signe d'un développement plus durable de l'ETF ?...

Eric de CHATEAUVIEUX

► Fret SNCF, le social en danger

L'activité FRET de l'entreprise SNCF, qui se restructure pour pouvoir enrayer ses pertes financières afin de reconquérir des parts de marché, a ouvert avec les partenaires sociaux des négociations en vue de mettre en œuvre sa nouvelle politique industrielle.

A cette fin, elle restructure en profondeur l'activité en fonction de choix stratégiques, et demande aux organisations syndicales de valider des mesures remettant en cause l'organisation du travail basée sur le décret 99-1161

faisant suite à l'accord 35H00, signé notamment par la CFDT. La CFDT, lors des rencontres avec la direction du FRET, a rejeté toutes modifications à la réglementation du travail RH 0077, qui abaisseraient les conditions sociales des cheminots et porteraient atteinte à la sécurité ferroviaire et à la santé des agents. En réaffirmant cette position en table ronde, la CFDT a par contre déclaré qu'elle n'était pas opposée à une négociation sur l'évolution des métiers du FRET et des parcours profession-

nels, permettant d'améliorer le déroulement de carrière des agents, et notamment l'accès à la qualification D des agents de manœuvre. La CFDT dit NON à la casse du

social dans l'entreprise SNCF, d'autres leviers existent pour redresser cette activité. C'est à l'entreprise de se donner les moyens de réussite et non aux agents d'en payer le prix fort.

► Géodis à 100% dans le Groupe SNCF

Le groupe SNCF a lancé une OPA (Option Publique d'Achat) sur le groupe Géodis dans lequel elle était actionnaire à la hauteur de 43%, grâce à la fusion de ce groupe et de CALBERSON.

Ce rachat bien qu'onéreux va permettre une meilleure complémentarité des transports routiers et ferrés aux travers de projets industriels ambitieux.

La CFDT qui est majoritaire dans le Groupe Géodis, s'est exprimée favorablement sur cette reprise en main en jugeant cette OPA comme un gage de maintien de l'emploi sans réorganisation. La CFDT juge aussi que ce ne sera pas un frein au développement des activités et des métiers de Géodis qui comporte aujourd'hui 26000 salariés.

► Congrès de la Fédération Générale des Transports et de l'Équipement : L'UFCAC représentée

Ce congrès fédéral va se dérouler du 10 au 12 juin 2008 à Poitiers, dans le cadre magnifique du Futuroscope, qui incarne l'image de l'avenir et du développement durable. C'est le thème porteur que soutient la fédération, avec la nouvelle équipe qui sera élue démocratiquement à la fin de ces journées de débats et de validation de la politique proposée.

L'Union Fédérale des Cheminots et Activités Complémentaire, sera présente lors de cette rencontre, en la personne de son secrétaire général Arnaud MORVAN.

L'UFCAC attache toute son importance à ce congrès, auquel participent les syndicats CFDT de la FGTE.

Pour valider toute l'importance de notre fédération, l'UFCAC joue pleinement son rôle de branche en soutenant 2 candidatures en provenance de son Bureau National actuel, pour le Bureau Fédéral. Il s'agit de Dominique AUBRY qui est candidat au Bureau fédéral au titre des Unions Fédérales, et d'Edgar STEMER qui est aussi candidat au Bureau Fédéral, mais au titre de l'animation de la Fédération.

► Retraites : Non aux 41 ans de cotisations

Aujourd'hui la CFDT Cheminots rappelle son opposition à l'allongement de 40 à 41 ans de la durée de cotisation des retraites. En effet, elle avait manifesté son opposition à cette mesure dès le 21 novembre 2007 par voie de presse, alors que le gouvernement n'en était qu'au balbutiement de cette mesure.

Face à nous, la volonté du gouvernement est de passer en force, alors que la confédération CFDT s'est aussi exprimée largement contre la future mise en place de cet allongement, car les conditions ne sont pas au rendez-vous. L'analyse CFDT porte principalement, sur le taux d'emploi des « séniors », le niveau des pensions, l'avenir du fonds de réserve des retraites, les polypensionnés, les carrières accidentées et la reconnaissance de la pénibilité. Le 22 mai, toute la CFDT a manifesté et défilé pour l'avenir des retraites par répartition dans notre pays avec les autres Confédérations syndicales ouvrières, avec comme mot d'ordre « Pour la défense de la retraite solidaire »

Ce nouveau pas dans la réforme sonne l'heure de la précarisation pour les futurs retraités par l'abaissement des pensions si l'on n'atteint pas les 41 ans de cotisation et par une usure physique plus importante à cause du maintien au travail coûte que coûte pour obtenir une pension complète. Même si à 65 ans il n'y a plus l'effet de la décote, quelle sera la pension de retraite des nouvelles générations ou leur âge de départ en retraite, alors

qu'elles entrent de plus en plus tardivement dans la vie active, après des études de plus en plus longues.

Pour les Cheminots à statut de la SNCF, qui viennent déjà de subir la réforme des régimes spéciaux, au travers notamment du recul de l'âge pivot de 2,5 ans, ils subiront à nouveau cet allongement de la durée de cotisation par un recul d'une année supplémentaire de cet âge pivot. Ce dernier passera ainsi à 58,5 ans pour les sédentaires et 53,5 ans pour les roulants.

Outre l'opposition aux 41 ans de cotisation, la CFDT Cheminots demande que les pensions soient indexées sur un indice mixte basé sur l'évolution des prix et des salaires, afin de garantir le pouvoir d'achat des retraités. Aujourd'hui, seul l'indice des prix compte dans le nouveau calcul, ce qui conduit à l'affaiblissement des pensions, alors que les salaires sont souvent mieux réévalués grâce à un accroissement de la technicité des métiers.

L'épisode n'est pas clos, et même s'il nous faut penser à l'avenir de nos régimes de retraite, ne laissons pas les politiques faire tout et n'importe quoi au nom de l'économie et au détriment du social.

La société ne peut bien fonctionner que s'il y a un équilibre entre l'économique et le social. Si tel n'est pas le cas, c'est le blocage. A bon entendeur...

Edgar STEMER et Dominique AUBRY

EX militaires engagés

La SNCF mise face à la loi, pour la Prise en compte de l'ancienneté sous les drapeaux !

Les anciens engagés dans l'armée peuvent voir prendre en compte, dans le calcul de leur ancienneté à la SNCF, le temps passé sous les drapeaux. En effet La loi n°72-662, portant statut des militaires, prévoyait la prise en compte, pour le calcul de l'ancienneté, du temps passé sous les drapeaux pour les militaires engagés ayant accompli des obligations d'une durée supérieure à celle du service actif, lorsqu'ils accédaient à un emploi de l'Etat, des collectivités territoriales, des établissements publics ou des entreprises publiques dont le personnel est soumis à un statut réglementaire.

A sa publication, la dite loi n'avait

pas été estimée applicable à la SNCF. L'erreur d'interprétation a été commise par d'autres entreprises publiques, telles que Air France et la RATP, toutes deux condamnées par le Conseil d'Etat.

Dans la pratique les prises en compte individuelles n'ont pas été réalisées à la publication de la loi. Les établissements doivent donc procéder à une rectification des échelons d'ancienneté lorsque les agents concernés en font la demande.

Cette demande doit être adressée à la DRH ou DRM régionale, demande à laquelle l'agent doit joindre copie des pièces dans lesquelles sont consignées les dates d'entrée dans l'armée,

de radiation des contrôles ainsi que les éventuelles interruptions de service.

Pour savoir si vous êtes concerné et pour tout renseignement, rapprochez vous de votre établissement.

Un rappel de salaire sera éventuellement effectué, dans la limite de 5 ans.

La Loi 72-662 ayant été abrogée à compter du 1er juillet 2005, les anciens engagés embauchés à compter de cette date ne bénéficient plus de ces dispositions.

Philippe MALLEGOL

Injustice SNCF

La CFDT a réussi en justice à faire valoir les droits d'un agent de la SUGE

Par jugement du 23 janvier 2008, le Conseil de Prud'hommes de Rennes a mis fin au litige opposant Pascal LOISEL, agent SUGE soutenu par la CFDT, à la Direction régionale de Rennes. Après 43 mois de combat, le Juge a annulé une sanction disciplinaire injustifiée, mais aussi le retrait de l'autorisation de port d'arme ainsi que le retrait de l'agent du Service de la SUGE, ordonnant la réintégration de Pascal dans son emploi ou un emploi équivalent ; l'agent se voyant allouer plus de 16 000 € de dommages intérêts.

La SNCF n'a pas jugé utile de relever appel de sa condamnation. « Qui ne

dit mot consent ! » La Direction de Rennes, qui, pendant ces années, refusait d'entendre les alertes de la CFDT et ne cessait de se camper dans une attitude de détermination absolue, « au risque d'enfoncer le heurtoir et de grimper sur le quai », s'est trouvée soudainement bien silencieuse.

C'est ce que la CFDT déplore dans cette entreprise ; lorsqu'il s'agit de se camper dans une attitude humaine scandaleuse et juridiquement suicidaire pour la SNCF tout en lui donnant un habillage de courage managérial, les volontaires sont nombreux (c'est facile et ce n'est pas cher), mais lorsqu'il s'agit de gérer les dégâts,

il n'y a plus personne et c'est « Au secours le Juridique ! »

Et dans cette affaire, nombreux sont les dirigeants qui ont confiés à la CFDT que « ils » ou « elles » iraient « jusqu'au bout. » Certes, mais la CFDT était prête aussi à aller « jusqu'au bout », et personne aujourd'hui ne peut affirmer ne jamais avoir été mis en garde. C'est pourquoi elle espère que d'aucun(es) comprendrons enfin que porter un dossier en Justice n'est pas une démarche anodine pour la CFDT, et qu'elle ne l'entreprend jamais à la légère.

Philippe MALLEGOL

La SNCF va à la rencontre de toutes les bonnes idées.

Depuis 2006, avec les rendez-vous "Egalité et Compétences", et plus récemment avec le Train pour l'Emploi et l'Égalité des Chances qui vient de sillonner la France, l'entreprise a recruté plusieurs centaines de nouveaux collaborateurs dans les quartiers populaires. Parce que celles et ceux qui ont de bonnes idées sont partout, la SNCF entend poursuivre en 2008 ce programme ambitieux où priment les critères de compétence, de motivation et de mérite. Avec bientôt 12 nouveaux rendez-vous, en partenariat avec les collectivités locales, le service public de l'emploi et le tissu associatif.
Pour en savoir plus : recrutement-sncf.com



SNCF - M. en ligne - 01 47 34 00 00 - 01 47 34 00 00

sncf.com

donner au train des idées d'avance

