Le Cheminot de France

Nouvelle édition

N° 15 - Juillet 2008
(1,60 €)

Journal de l'Union Fédérale des Cheminots et Activités Complémentaires

Convention Collective ferroviaire : la CFDT s'est mobilisée le 4 juin

L'UFCAC présente au congrès FGTE

Défense des retraites et des 35 heures : manif du 17 juin

Nouvel accord travailleurs handicapés

Intervention de l'UFCAC au congrès de la FGTE

La FGTE a réuni son 10ème congrès quadriannuel au Futuroscope de Poitiers du 9 au 12 juin 2008. 350 participants y ont assisté dont 15 représentants de fédérations étrangères de l'ETF et de l'ITF. Le 12 juin, Arnaud MORVAN s'est exprimé au nom de l'UFAC dans les termes suivants...

« Depuis le dernier congrès de Giens, l'actualité de l'UFCAC a été riche. Nous avons dû traiter plusieurs dossiers importants tels que le service minimum, l'application du service minimum, la réforme des régimes spéciaux, la réorganisation du Fret, le dialogue social, entre autres.
Et tout cela dans le cadre d'une équipe renouvelée et en cours d'apprentissage, qui a été soudée, dessoudée et ressoudée. Ces années ont été très enrichissantes et ont permis à l'UFCAC de se forger une légitimité. Elles ont également permis à nos équipes de se renforcer et d'acquérir une expérience qui nous fait entrevoir un avenir de développement pour un syndicalisme différent.

Nous avons osé la différence !

En 2006, notre campagne électorale avait comme slogan : « osez la différence ». Cette différence nous l'avons osée ! Que ce soit sur le dossier du service minimum avec un appel à une manifestation le 31 juillet 2007 pour influer sur le contenu de la loi qui, pour nous, ne résout toujours pas la problématique des conséquences d'une grève et encore moins la problématique des aléas des transports de la vie quotidienne. Pour preuve, la grève de ce jour, pour laquelle la CGT entre autre n'a pu empêcher la venue de tous les congressistes de venir à Poitiers, relayée dans les médias comme un succès de l'application de la loi du service minimum n'est qu'un reflet du faible taux de grévistes (avec moins de 7% de grévistes). Cependant, nous ne devons pas nous réjouir de la faiblesse de la participation et de la division syndicale qui à terme profite au patronat. Cette différence a payé.
En février 2008, nous avons légitimement récupéré notre siège d'administrateur salarié dont nous étions spoliés depuis 2003 et notamment grâce aux électeurs du groupe SNCF. La CFDT a également renforcée son audience dans les activités complémentaires comme le SERNAM, la restauration ferroviaire et dans différentes entreprises de nettoyage ferroviaire.
La CFDT Cheminots, dans le cadre des négociations sur la future convention collective ferroviaire, avec l'appui de notre fédération, s'est fortement engagée pour que les salariés de droit privé des nouveaux opérateurs ferroviaires, bénéficient d'une réglementation du travail de haut niveau. C'est ainsi que nous avons osé rassembler près de 300 militants le 4 juin dernier, devant le siège de la négociation de cette convention collective, pour influer sur le niveau de cette convention et combattre le dumping social.
Dans le cadre de la loi sur la représentativité syndicale, la CFDT Cheminots, avec son approche réformiste mais pragmatique et sans perdre ses valeurs, entend jouer un rôle essentiel dans le cadre de la recomposition syndicale. Elle veillera à saisir toutes les opportunités pour développer notre forme de syndicalisme pour défendre au mieux les intérêts de tous les salariés.

Défendons nos retraites

Pour conclure, j'évoquerai un dossier qui a fait couler beaucoup d'encre, celui de la réforme des régimes spéciaux de retraites. Je tiens en premier lieu à souligner le travail commun et complémentaire de la confédération, de la fédération et de notre union fédérale sur un dossier hautement sensible. En effet, dès le mois d'octobre 2007 nous avons porté ensemble chez le ministre Xavier BERTRAND, nos revendications spécifiques et assumé collégialement nos différences d'appréciations. Quel constat pouvons nous tirer de cette réforme ?
La mise en place de la réforme est progressive. La liberté du choix de l'âge de départ en retraite est obtenue (suppression de la mise en retraite d'office). Mise en place de mesures salariales de fin de carrière permettant d'améliorer le niveau de retraite pour des agents acceptant d'aller au-delà de 55 ans ou 50 ans (ADC).
Néanmoins, la réforme achoppe sur les points suivants : 1) La pénibilité n'est prise partiellement en compte qu'en fin de carrière (âge d'ouverture des droits). 2) La revendication de l'indexation des pensions sur un indice mixte prix-salaires, permettant le maintien du pouvoir d'achat des retraités n'a pas été pris en compte. 3) L'engagement du ministre Xavier Bertrand de prendre en compte la problématique des polypensionnés dans le cadre des négociations interprofessionnelles n'a pas été respecté.
Aujourd'hui, peut-on encore faire confiance à des représentants de l'Etat qui nous promettent monts et merveilles dans leurs salons dorés et dès que l'orage de la contestation s'éloigne oublient leurs engagements et promesses ?... Nous disons NON et c'est pour cela que l'UFCAC appellera l'ensemble des salariés du monde ferroviaire à participer massivement aux manifestations du 17 juin pour défendre leurs droits. En 1968, nos aïeuls se sont battus pour acquérir de nouveaux droits en 2008 nous saurons nous battre pour les conserver. »

Arnaud MORVAN

Sommaire

- Intervention de l'UFCAC au congrès de la FGTE — P 2
- Edito — P 3
- Travailler tous 35 heures pour gagner tous ! — P 4
- La CFDT mobilise pour la future Convention Collective ferroviaire — P 5
- 19 juin : le Matériel est dans la rue — P 6
- INFRAction — P 7
- Restauration TGV : le choix de la SNCF contraire aux attentes de ses clients — P 8
- La Direction du fret recule sur le RH0077 — P 9
- Accueillir et employer davantage de cheminots handicapés — P 10-11
- Valorisation des parcours professionnels en ECT : un enjeu d'entreprise pour VFE et Proximité — P 12
- Elections du Conseil d'Administration de la Caisse des Retraites — P 13
- OPA SNCF-GEODIS : une opération qui doit donner du sens à la politique du groupe — P 14
- Elections professionnelles : Euro Cargo Rail, La CFDT en tête — P 15

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

CFDT Cheminots
47-49, avenue Simon Bolivar
75950 Paris CEDEX 19
Tél : 01 56 41 56 70
Fax : 01 56 41 56 71
Mel : cfdt.cheminots.fgte@wanadoo.fr
Site internet Cheminots :
http://www.cfdtcheminots.org
Site internet FGTE-CFDT :
http://www.fgte-cfdt.org

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

Chères et chers camarades

Le développement durable a été le thème du 10ème congrès de la Fédération Générale des Transports et de l'Equipement (FGTE) CFDT à Poitiers et c'est dans cette ligne directrice que l'UFCAC s'est inscrite en positif.

Au travers de son exécutif, l'Union des Cheminots et Activités Complémentaires, a participé activement à ce congrès et est intervenue à la tribune par la voix de son secrétaire Général, Arnaud Morvan. L'UFCAC a aussi présenté durablement des candidats sur divers postes de responsabilités politiques à la FGTE. Nous citons là, Ali Benhadjba responsable de la section d'EFFIA et Dominique Aubry de l'exécutif de l'UFCAC, pour une représentation au Bureau fédéral. Dans une politique plus générale, l'UFCAC a aussi soutenu ma candidature pour être membre de l'exécutif fédéral. A l'issue du Congrès, nos trois candidatures ont été validées par les votes des syndicats de la fédération, syndicats que nous remercions de leur confiance.

Dans une politique plus proche de nos préoccupations quotidiennes, aujourd'hui en pleine période de congés, c'est la question du temps de travail qui est remise sur la table par le gouvernement, question qui n'a certainement pas été concertée avec les partenaires sociaux. L'Assemblée Nationale a débattu en urgence sur le sujet et a adopté une loi permettant de passer outre les accords de branche, en agissant directement dans les entreprises via des accords locaux, afin de dépasser par exemple le quota annuel des heures supplémentaires qui était au maximum de 220H00, et ainsi, le faire passer à 417 heures, sans autres formes, tout en diminuant là, les contreparties de ces mêmes heures.

Du coté purement ferroviaire, le laboratoire qu'est le Fret depuis sa libéralisation, inquiète tant soit peu le monde social des entreprises en activité opérationnelle. Dans ce chantier, c'est la convention collective du ferroviaire, qui est ardemment attendue par l'ensemble des salariés de cette profession qui ne sont pas couverts par une autre forme sociale, à part celle, très basse, du code du travail. Déjà l'on voit apparaître des remous sociaux afin d'obtenir des conditions d'emplois en adéquation avec l'exploitation ferroviaire et son articulation avec une vie familiale. Du coté de la Direction de l'entreprise historique, c'est par une révision à la baisse de l'accord 35 heures, qu'elle essaie de baisser ses coûts, au lieu de tabler simplement sur une réorganisation de l'outil de production. C'est encore les employés qui sont pris dans la spirale du dumping social et qui font partie de la variable des paramètres d'ajustements financiers.

Sur ces mots pessimistes, qui j'espère pourront prochainement revenir vers de meilleures annonces, je souhaite à l'ensemble des cheminots, au travers de mes dernières lignes dans le cheminot de France, dont j'ai eu l'honneur d'être le rédacteur lors de ces dernières années, tous mes vœux tant sur le domaine professionnel que familial.

C'est à Dominique AUBRY, secrétaire Général Adjoint de l'UFCAC, qui est une personne de confiance, qu'incombe désormais cette mission de faire vivre ce journal qui vous est destiné.

Pour autant mon combat pour l'avenir social des travailleurs ne s'arrête pas là, mais continue sur une autre forme au service de tous les adhérents et sympathisants, au sein de la FGTE, avec mon élection au poste de secrétaire général adjoint en charge notamment des dossiers Conditions de travail, salaires et temps de travail.

Edgar STEMER

Travailler tous 35 heures pour gagner tous !

Près de 700 000 personnes ont participé, le 17 juin 2008, aux multiples manifestations dans toute la France, organisées par la CFDT, la CGT, la FSU et de nombreux collectifs, contre le projet de réforme de la représentativité syndicale, du temps de travail et des retraites. La présence de très nombreux militants CFDT dans les cortèges est à souligner. La rue avait des couleurs fortement orangées en ce printemps finissant !

Le gouvernement a dévoilé, début juin, son projet de réforme de la représentativité syndicale et du temps de travail, ouvrant de nouvelles possibilités de déroger aux 35 heures, tandis que dans la même semaine, un accord est intervenu entre les 27 États européens sur le temps de travail. Il permet à un employeur de déroger à la durée maximale hebdomadaire de 48 heures, dans une relation de gré à gré avec le salarié. Il rend possible des durées de travail pouvant aller jusqu'à 65 heures hebdomadaires, voire plus...! C'est une véritable offensive cohérente sur le temps de travail qui se mène au niveau européen, antinational et même local !

Pour la CFDT, le gouvernement a fait fi de l'avis des partenaires sociaux, bref, a agi de façon contraire à l'esprit de la future loi sur le dialogue social ! Et ce ne sont pas les explications de texte un peu vaseuses de François Fillon qui vont nous convaincre du bien fondé de sa démarche. Il y a faute. Le 17 juin était aussi une journée pour signifier au gouvernement que la CFDT est mécontente sur le dossier des retraites et qu'elle n'a pas été entendue sur l'emploi des seniors, les polypensionnés et la pénibilité, entre autres.

Le temps de travail est attaqué !

La CFDT dénonce une attaque contre les salariés ! Avec le projet de loi sur le temps de travail organisant la fin des 35 heures, les employeurs disposeront de plus de moyens pour imposer des horaires encore plus flexibles et des journées de travail encore plus longues. Les salariés auront moins de compensations au niveau des récupérations des heures supplémentaires (modification du temps de repos compensateur), les patrons pourront développer le système du forfait annuel en jours et en heures et la modulation annuelle du temps de travail. Cela ne sera pas sans conséquences sur les conditions de vie et de travail des salariés. Le gouvernement doit garantir la protection de la santé de l'ensemble de la population. Il prétend prendre en compte les problèmes de santé professionnelle (stress, pénibilité, intensification…) mais propose une loi qui risque d'aboutir à une dégradation des conditions de vie et de travail.

Retraites : aucune solution contre les inégalités

Le gouvernement traite à la légère le rendez-vous de 2008 sur les retraites. A la suite d'une concertation bâclée, la CFDT a tout de même obtenu la reconduction du dispositif des « carrières longues », ainsi que l'amélioration de la surcote (taux à 5 %), et le financement des régimes par le transfert d'une partie de la cotisation chômage. Néanmoins, le gouvernement refuse de différer le passage à 41 ans de cotisation malgré le faible taux d'emploi des seniors. La CFDT propose pourtant une alternative plus efficace : l'augmentation de 0,5 % de la cotisation patronale jusqu'à ce que le taux d'emploi des seniors soit redressé. Il ne prévoit rien pour réduire les inégalités, corriger la situation des polypensionnés, améliorer le sort des salariés aux carrières accidentées, assurer le financement nécessaire du Fonds de réserve des retraites et améliorer le régime additionnel de la Fonction publique... Il ne propose rien non plus pour mettre un coup d'arrêt à la dégradation continue du niveau des retraites, découlant de la réforme « Balladur » de 1993.

Dialogue social : le gouvernement ne respecte pas ses engagements !

Retraites, temps de travail… le gouvernement privilégie le passage en force ! Il oublie ses engagements de respecter sa parole et les accords conclus par les partenaires sociaux. C'est une provocation ! Il faut réagir ! Pour la défense de la retraite solidaire, pour une réglementation du temps de travail qui protège le salarié, et les partenaires sociaux.

Les manifestations du 17 juin ne resteront pas sans lendemain. D'ores et déjà, la CFDT a lancé une action auprès des parlementaires afin de les alerter sur les effets néfastes du projet de loi sur le temps de travail. Ils sont invités, à travers l'interpellation de plus de 100 sections syndicales ciblées sur leur circonscription, à amender ce texte. Bien entendu, rendez-vous est déjà pris pour la rentrée, les vacances bien méritées de cet été ne sauraient entamer notre détermination et notre combativité. A la rentrée, c'est sûr, on va mobiliser, contre Nicolas Sarkozy et le gouvernement mais surtout pour gagner sur nos revendications CFDT.

UPR DE METZ-NANCY

La CFDT mobilise pour la future Convention Collective Ferroviaire

Les salariés CFDT du secteur ferroviaire se sont rassemblés le 4 juin 2008 pour obtenir la future convention collective nationale ferroviaire.

Ce jour, plus de trois cents salariés CFDT du secteur ferroviaire (Groupe SNCF, ECR, CFTA CARGO, etc.) se sont rassemblés à l'appel de la CFDT devant le siège de RFF, où se tenait l'après-midi une nouvelle réunion de négociation de la future Convention Collective Nationale ferroviaire.

Cette négociation, ouverte il y a plus d'un an entre le patronat et les organisations syndicales dans le cadre de la lettre de mission du gouvernement Villepin sur le cadre social harmonisé du ferroviaire, s'est tenue sous le regard de l'Etat.

Force est de constater qu'à ce jour cette négociation n'avance pas à un rythme satisfaisant, puisque seuls les chapitres sur la hiérarchie des normes et les dispositions générales sont stabilisés. Actuellement, les discussions portent sur le chapitre « conditions de travail » qui constitue la pierre angulaire de la future convention.

Pour la CFDT, l'enjeu majeur des discussions en cours est bien de garantir la sécurité de l'exploitation ferroviaire, les conditions de travail et la santé des salariés du secteur.

Après deux ans d'ouverture à la concurrence du marché fret, les tensions observées chez les nouveaux opérateurs témoignent que les seules dispositions du droit commun du travail sont inappropriées pour assurer des conditions de travail satisfaisantes aux salariés.

Dominique AUBRY

19 juin le Matériel est dans la rue

Une manifestation unitaire le 19 juin a conduit les agents du Matériel et de l'Infra équipement à exprimer leur mécontentement. Nous étions plus de 3 000 à défiler de la gare d'Austerlitz pour aller manifester devant le siège de l'entreprise à Mouchotte.

Depuis quelques années, le Matériel est en pleine mutation avec l'arrivée de divers matériels disposant de nouvelles technologies (informatique embarquée, électronique, etc). Pourtant, l'entreprise n'offre pas assez de postes aux qualifications D et E, et les parcours professionnels ne sont pas assez ouverts pour permettre un déroulement de carrière correct aux agents. L'avenir du domaine Matériel est préoccupant à plus d'un titre : plus de vision du métier de visiteur, externalisation des I/O (Installations et Outillages), dysfonctionnements de PLI et de l'ERP mais aussi la régression du dispositif de formation.

Dès le début de l'année, la CFDT sentait un fort mécontentement des cheminots du Matériel qui grandissait au fil du temps. Dans M@t'info du 22 avril 2008 (journal d'information des cheminots du Matériel), nous avons annoncé la tenue d'une inter fédérale pour le 28 avril en mettant l'accent sur les points ci-dessus, qui justifiaient que les cheminots passent à l'action.

Les revendications CFDT au Matériel portent prioritairement sur :

- l'amélioration du déroulement de carrière axée sur une réelle reconnaissance de la technicité, en augmentant le nombre de postes des qualifications C, D et E. L'entreprise doit permettre, par une réelle promotion interne, un accès sur des postes de technicien supérieur à la qualification E par un dispositif du genre VAP. Pour la CFDT, ce dispositif doit être en parallèle de l'examen de qualification E et doit concerner uniquement des agents en 2ème partie de carrière.
- le maintien des annexes du CFA
- un plan de remplacement des départs à la retraites des visiteurs afin d'éviter de perdre des compétences
- la mise en place de moyens humains et techniques suffisants dans les UO Mouvement.
- le maintien des I/O dans les établissements avec un moratoire sur les effectifs des entités I/O. Nous sommes opposées à l'externalisation des I/O et au transfert des charges de travail dans une filiale quelconque.

La CFDT s'oppose au partage de la misère entre les établissements. Seule une augmentation des charges de travail en gagnant de nouveaux marchés de la maintenance permettra de garder un haut niveau d'emploi au Matériel. A l'inter fédérale du 28 avril, la CFDT avait proposé une première action avec 59 minutes d'arrêt de travail. Cette proposition a été rejetée par les OS représentant une majorité.

Un consensus a été trouvé autour des points suivants :

- la situation de l'emploi, des effectifs et la reconnaissance de la qualification des cheminots du Matériel. Des mesures spécifiques doivent être prises pour les cheminots proches de la retraite.
- la revalorisation de la prime de travail Matériel
- l'avenir et le développement des Unités de Formation Matériel et des annexes d'apprentissage.
- l'arrêt du projet d'externalisation de la Maintenance des installations outillages.
- la remise à plat des projets PLI et UO Mouvement.
- l'intégration de la filiale de maintenance du Groupe SNCF vers l'EPIC SNCF.
- l'avenir et le maintien du métier de visiteur dans le domaine Matériel.
- l'avenir des établissements et des charges de travail.
- le retour de toutes les charges externalisées au sein de la SNCF.
- l'arrêt de l'étude d'externalisation des PRM.
- la prise en compte de la pénibilité des agents du domaine Matériel, notamment par le biais des reconstitutions de carrière.

Les très rares propositions de la Direction lors des rencontres ont conduit a l'organisation de la manifestation nationale du 19 juin avec les collègues de l'Infra. Pour la CFDT, il faudra exercer une pression plus forte sur la Direction pour obtenir la prise en compte de nos revendications. Une grève d'avertissement de 59 minutes à l'automne nous semble le plus approprié pour mobiliser fortement et pousser la Direction à mettre sur la table des propositions conséquentes. La surdité de la Direction du Matériel pousse les cheminots à l'organisation d'une action dès la rentrée. N'oublions pas que les évolutions du Matériel pour s'adapter au marché de la maintenance ne peuvent réussir qu'avec les cheminots.

Jean-Luc VETTER

INFRAction

Le 19 Juin 2008, les Cheminots de l'Infra (et du Matériel) ont manifesté à Paris à l'appel de l'ensemble des fédérations. Pour la CFDT Cheminots, notre participation à cet appel unitaire était importante au regard des «évolutions» majeures de l'Infra confirmées par les orientations stratégiques de l'Entreprise. Certaines d'entres elles ont été récemment dévoilés lors de la Convention Cadres des 18 et 19 Juin 2008 et dans le document «Ambition 2012».

Nous avons constaté, au cours des réunions récentes, que la Direction voulait toucher à plusieurs éléments essentiels des conditions de travail, de vie et de rémunération des agents de l'« Infra V » en commençant par les Agents de la Voie. Après avoir pris toute la mesure des conséquences, la CFDT a tout d'abord affirmé des convictions fortes :

- le respect de l'Accord 35 h signé par la CFDT le 7 juin 1999 et du RH 0077 qui en découle. L'entreprise sait bien utiliser toutes les dérogations possibles avec l'accord avec des partenaires sociaux lors des travaux spécifiques ne pouvant être réalisés dans d'autres conditions.
- le respect de l'Accord RH 0910 sur la Mobilité imposée dans le cadre des restructurations en cours et envisagées.

La Direction ne cache pas ses volontés de fusionner des EVEN car son objectif national est d'aboutir en final à une quarantaine d'entités (dont 17 liées au futures Commandes Centralisées, donc 23 entités «restantes» … dans 23 Régions existantes…). La création d'INFRARAIL, la création d'une entité «autonome» de gestion des circulations et d'élaboration des horaires (qui concernent 14 000 agents), le redéploiement d'une partie l'Encadrement de la Direction Infra en Régions sont autant de projet d'actualité pour les cheminots de l'Infra.

Le volontariat exclusif pour tous les travaux dans le cadre du SPRC, avec notamment un contrat clair qui permet l'éventualité d'un retour avant la fin de ceux-ci en cas de nécessité dans sa vie privée, le retour prévu sans baisse de rémunération (notamment en fin de carrière où l'Agent V est «usé») par une véritable sécurisation des parcours professionnels (qui sera accentué avec la perspective d'allongement de la durée de travail).

La CFDT porte haut les revendications des agents V

La réflexion économique menée par l'Entreprise sur le modèle Infra pour fin 2008 qui aboutira à une productivité accrue, clairement annoncée, entraînera des conséquences sur tout le Personnel de l'Infra V : la CFDT veut que tous ces efforts soient reconnus et que les résultats soient partagés équitablement, et demande :

- la mise en œuvre d'un nouveau code prime 62 ou 3 pour l'ensemble du personnel V
- une meilleure reconnaissance de nos métiers qui évoluent techniquement par un déroulement de carrière reconnu (reconnaissance des acquis techniques par la VAE et la VAP, pour notamment le passage de la qualification D à E), et de manière générale de véritables déroulements de carrière par le maintien des promotions d'accès aux qualifications C et D dans toutes les unités
- la revalorisation des allocations pour repas et déplacement au taux supérieur afin d'obtenir un taux unique quelque soit le Collège, avec une uniformisation des EVS pour des mêmes travaux quelque soit le lieu
- de véritables parcours professionnels conséquents bien définis qui permettent des passages entre EVEN / ELOG / Etudes / Suivi …

Une véritable discussion avec les partenaires sociaux sur sa volonté d'une mobilité choisie, pour éviter une «surenchère financière » en fonction des besoins de l'Entreprise. Ces revendications sont portées par la CFDT Cheminots à chaque réunion avec la Direction, et aux intersyndicales, afin d'obtenir le front le plus large pour les obtenir. Les Cheminots sont plus qu'inquiets face à ces évolutions importantes décidées par l'Entreprise.

Pour la CFDT, l'Entreprise se doit d'obtenir l'adhésion du Personnel. Il est indispensable d'éviter une perte de repères et de confiance des Agents V, ce serait gravement préjudiciable au haut niveau de technicité nécessaire pour une sécurité efficace. L'absence de transparence est utilisée par certains pour «souffler le chaud et le froid» à l'approche des Elections Professionnelles de Mars 2009...

Tous les travaux qui sont confiés aujourd'hui par les Régions administratives et RFF sont fondamentaux pour que les politiques et les autorités puissent développer le mode ferroviaire. La CFDT Cheminots, et sa Fédération Générale des Transports et de l'Equipement (FGTE), peuvent être des alliés de poids pour développer la complémentarité des transports dans le cadre du développement durable mis en exergue lors du Grenelle de l'Environnement.

Eric CHOLLET

Philippe PARISOT

Restauration TGV :

le choix de la SNCF contraire aux attentes de ses clients

Dans le contexte des grands départs, la CFDT exprime son inquiétude sur l'avenir de la qualité du service de restauration à bord des TGV. Si les voyageurs ont aujourd'hui un service de qualité il n'en sera plus de même demain !

En effet, l'appel d'offre en cours divise le marché actuel en deux boissons sans les gobelets, les sandwich au petit déjeuner et les croissants au déjeuner etc.). Pour la CFDT, le bon service au client exige que le commercial et l'avitaillement soient attribués à un seul et unique prestataire.

Première cerise sur le gâteau, les deux seules sociétés candidates sont CREMONINI et WAGON LIT – France. Le « bon sens SNCF » pourrait donc attribuer l'avitaillement à l'un et le commercial à son concurrent. C'est déjà le cas sur le TGV Est.

Deuxième cerise sur le gâteau : l'avitaillement rendra compte à la SNCF et non au prestataire de service à bord... Logique.

Gildas Le Gouvello

La Direction du fret recule sur le RH0077

Après plusieurs mois de négociations sur le projet industriel de Fret SNCF, la Direction, devant le refus des organisations syndicales de voir la réglementation du travail issue de l'accord 35 heures remise en question, a choisi de retirer cette partie de son projet. Tout au long des discussions, la CFDT a maintenu fermement ses positions en tant que signataire de cet accord.

Il n'est pas envisageable pour la CFDT de laisser se dégrader les conditions de travail des agents de Fret alors que les négociations sur la Convention Collective Nationale des Transports ferroviaires ne sont toujours pas terminées. Pour autant, le RH0077 n'était que la partie visible du projet de Fret. La création d'une filière spécifique à Fret révèle d'autres dangers pour ces agents. Celui par exemple de se retrouver isolés et de ne plus pouvoir passer d'une activité à une autre comme c'est encore le cas actuellement. Cette filière aurait pour effet en limitant au strict besoin de Fret les formations des agents de couper les passerelles qui existent encore.

Lors de la DCI du 30 mai 2008, la CFDT est intervenue à ce sujet et a obtenu qu'un contrat tripartite engageant le salarié, Fret et la SNCF soit proposé à tous les agents leur garantissant de pouvoir quitter Fret lorsque ceux-ci le souhaiteront. Si, sur le plan social, la Direction a mis « de l'eau dans son vin », ne doutons pas que dès la rentrée de septembre elle tentera de nouveau de revenir sur les conditions de travail des agents de Fret.

Concernant le volet économique, la situation ne s'est pas améliorée et les premières mesures du projet industriel mises en œuvre dès décembre 2007, n'ont pas eu les effets escomptés par la Direction. L'organisation de la production s'est trouvée dans une situation où les moyens n'étaient plus suffisants pour assurer les demandes des chargeurs. Le taux de régularité des trafics programmés à J-30 n'est que de 80% de trains à l'heure. Et ce n'est pas mieux pour les autres types de trafics.

La désorganisation de certains chantiers est telle que les agents ne savent plus qui fait quoi !!

Les représentants du CHSCT de l'UO fret de Tours (à majorité CFDT) ont missionné une expertise sur la future organisation de l'UE Fret Centre Poitou Charente dont le périmètre sera beaucoup plus étendu qu'actuellement. Le Cabinet SYNDEX dresse un constat alarmant aussi bien sur la situation actuelle qui découle des réorganisations de Décembre 2007 que sur la conduite du projet et la future organisation prévue être mise en place en octobre 2008 qui aura pour effet le plus pervers un éloignement entre les salariés et l'encadrement.

L'encadrement de proximité n'a pas été associé à la réflexion sur l'organisation à mettre en place. Et encore moins les salariés ou leurs représentants. L'objectif de créer une famille Fret est loin d'être atteint et ce n'est pas avec ce type de comportement qu'il le sera. Parmi les sujets qui devront être traités en CHSCT les dessertes sont pour les agents un enjeu très important. La Direction souhaite que celles-ci soient effectuées avec un seul agent de desserte, nous devons vérifier que le temps nécessaire sera alloué pour qu'elles se fassent en respectant toutes les consignes de sécurité.

De plus, de nouvelles fonctions seront données à ces agents (agent formation, RAT, relevé du train, aiguilleur….). La formation des agents devra être particulièrement suivie pour ne pas mettre en danger les agents. L'avenir de Fret SNCF n'est pas encore assuré. Après l'OPA sur Géodis, une politique de complémentarité dans le groupe doit être impulsée pour maintenir et développer Fret sur tous les types de transport, y compris le wagon isolé.

Mais tout ceci ne sera vraiment efficace que si les objectifs du « Grenelle de l'environnement » restent d'actualité et que le gouvernement, après plusieurs mois d'immobilisme, décide de mettre en pratique les engagements pris en octobre 2007 lors de la présentation du rapport du « Grenelle ».

Frédéric PUIZON

Accueillir et employer davantage de cheminots handicapés

4 300 travailleurs handicapés sont actuellement en activité à la SNCF. La CFDT Cheminots a largement contribué à l'élaboration du nouvel accord d'entreprise en faveur de l'emploi des travailleurs handicapés. La CFDT a signé cet accord d'une durée de quatre ans (2008-2012). En 2005, une nouvelle loi concernant les personnes handicapées a un impact important dans notre entreprise. Voici les trois thèmes qui ont motivé le groupe de travail national : travail et handicap à la SNCF.

Bilan de l'accord TH 2003-2007

La volonté de l'entreprise d'agir en faveur de l'emploi des Travailleurs handicapés (TH) est visible et reconnue. De longue date, la SNCF mène une politique active à l'égard des personnes handicapées. Depuis 1992, 6 accords d'entreprise pour l'emploi des Travailleurs Handicapés ont été signés avec les partenaires sociaux. Le bilan de l'accord TH de 2003-2007 l'atteste. Globalement le recrutement a été conforme aux engagements : 645 TH on été embauchés en 5 ans, alors que l'objectif était de 500, 35% d'entre eux sont des femmes. 3 473 agents ont été reclassés, 1 985 cheminots handicapés ont demandé une reconnaissance de la qualité de travailleur handicapé (RQTH) et 688 postes ont été aménagés.

Toutefois il faut porter un bémol sur les stages en entreprise : 696 Stagiaires TH ont travaillé à la SNCF durant la période du précédent accord, alors que l'objectif était de 150 par an, soit 750 au total. Enfin, on aurait espéré qu'il y ait plus de stagiaires en alternance : par exemple il n'y a eu que 13 alternants en 2007 !

Durant la vie de cet accord, la loi en faveur de l'emploi des TH a changé. La loi de 1987 a imposé aux entreprises d'embaucher des travailleurs en situation de handicaps et de déclarer annuellement à la Direction Départementale de l'Emploi et de la Formation Professionnelle (DDTEFP), 6 % de leur masse salariale en Unités Bénéficiaires (UB). En fonction de la gravité des handicaps une personne pouvait correspondre de 1 à 5 UB. En 2005, le taux d'emploi des TH à la SNCF était de 5,74%. Depuis la loi du 11 février 2005, le taux légal reste inchangé mais chaque personne handicapée ne compte désormais que pour une seule UB. En 2007, le taux d'emploi a chuté à 2,86% (2,85 % en 2006), et 0,16 % de ce taux provient d'achats de prestations au secteur protégé.

La CFDT a apprécié la qualité des actions menées dans le cadre de la sensibilisation : le site intranet de l'accord accessible, l'édition d'une plaquette concernant la RQTH, les supports destinés aux managers, les articles dans les médias internes et spécialisés... Par contre, nous déplorons le manque d'audace de certaines Directions centrales pour l'ouverture des postes aux cheminots handicapés et le faible engagement régional : seulement 5 régions sont intervenues auprès de l'Action Sociale ; 3 régions ont participé à des forums nouveaux embauchés et une seule est intervenue auprès des chargés de recrutement interne !...

2005 : nouveau cadre légal

La loi 2005-102 du 11 février 2005 vise à garantir à toutes les personnes handicapées l'égalité des droits, l'égalité des chances, la participation à la vie active et la citoyenneté. Elle impose des nouvelles obligations en matière de non-discrimination et renforce l'insertion professionnelle et le maintien dans l'emploi.

Désormais tous les emplois sont concernés pour l'embauche d'un TH y compris les postes liés à la sécurité ; chaque salarié handicapé compte pour une seule unité quelque soit la gravité de son handicap. La loi comporte un chapitre sur la procédure à tenir pour la détermination de la lourdeur du handicap. Actuellement celle-ci parait compliquée, mais son application permettra d'intégrer des personnes exclues du monde du travail à cause de leur infirmité. De plus, l'entreprise peut s'exonérer d'une partie de sa contribution fiscale en passant des conventions de prestation de services auprès de centre d'aide par le travail. Depuis 2005 de nouvelles modalités incitatives sont proposées aux entreprises pour travailler d'avantage avec le milieu protégé.

La loi de 2005 crée un lieu unique destiné à facilité toutes les démarches des personnes handicapées : il s'agit de la Maison Départementale des Personnes Handicapées (MDPH) qui est compétente pour traiter des différentes problématiques et allocations diverses versées aux personnes en situation de handicap.

Accord 2008-2012

Le 13 février 2008, la CFDT signe l'accord en faveur de l'emploi des TH à la SNCF (RH0393). Dés septembre 2006, la branche CFDT Cheminots a constitué un groupe de travail dont la mission était de proposer à l'entreprise, un projet d'accord TH. Il est composé de : Joël BACHAUMARD, Pierre BECHINGER, Eric de CHATEAUVIEUX, Christian DREYER, Antoine LAMOTTE et Patrick NESTOUR. Ce document de travail a été présenté à la Mission Handicap et Emploi lors de la première réunion bilatérale du 18 juin 2007.

Cet accord intervient après plusieurs mois de négociation. Il prend en compte la majorité des propositions CFDT. Le projet initial a largement évolué grâce à notre apport politique et technique sur ce dossier.

De nombreuses revendications de la CFDT ont été intégrées par l'entreprise :

• recrutement de 500 personnes au lieu de 460 dans le premier projet. Le taux d'emploi augmenterait dans une fourchette allant de 20 à 25 % sur la période de l'accord. Un effort particulier sera fait pour le recrutement des personnes lourdement handicapées, c'est-à-dire durables et nécessitant la plus part du temps des aménagements conséquents de l'espace de travail.

• l'entreprise fixe un minimum de 100 jeunes en alternance au lieu des 50 prévus. Cet accès à la formation en alternance doit conduire à un emploi en CDI.

• objectif minimum de 600 stagiaires au lieu des 500 proposés dans le premier projet, chaque DET, ou responsable de Directions centrales devra accueillir au moins un stagiaire handicapé. Désormais les DET sont responsabilisés dans le recrutement et non plus uniquement que dans les conditions d'accueil des stagiaires.

• l'accord recommande de parler de « personnes handicapées » plutôt que des « handicapés ».

• au niveau local chaque DET garantit que tous les acteurs de la chaîne de l'insertion des TH soient mieux identifiés, plus compétents et capables de l'aider efficacement.

• l'accord stipule expressément que les CHSCT seront associés le plus en amont possible, pour l'intégration des TH : il sera possible de faire intervenir des professionnels de l'action sociale pour faciliter l'articulation entre la vie professionnelle et vie familiale.

• développer les mesures favorisant le maintien dans l'emploi des salariés confrontés à un ou plusieurs handicaps en cours de carrière, les accompagner en tenant compte des incidences psychologiques de la survenance du handicap au cours de la vie professionnelle.

• prendre les dispositions permettant aux cheminots handicapés de bénéficier des formations et de parcours professionnels au même titre que l'ensemble des agents.

• le budget annuel passe de 12 à 13 millions d'euros qui permettent de faire vivre l'accord et de financer les actions proposées.

• les parents d'enfants handicapés (à 80 %) sont prioritaires pour le choix de leur période de congés (et non plus uniquement sur la période estivale).

Désormais la commission de suivi régionale de la mise en œuvre de l'accord se réunira deux fois par an avec l'obligation de publier un compte-rendu des points abordés et des relevés de décisions avec des plans d'actions communiqués à tous les acteurs de l'insertion.

L'entreprise a pris l'initiative de proposer d'inclure dans l'accord, la mise en place du Chèque Emploi Service Universel (CESU) pour aider les familles ayant des personnes handicapées à charge (aides ménagères, auxiliaires de vie …). Après examen du projet d'accord par la DDTEFP

de Paris qui est chargé de valider les accords de la SNCF, celle-ci a rejeté le point concernant le CESU par manque de transparence dans ses modalités de calcul. Il fera l'objet d'un avenant annexé à l'accord.

Néanmoins un point reste conflictuel : celui des recrutements. Alors que nous souhaitions 600 embauches, l'entreprise n'en a accordé que 500. Toutefois la CFDT inscrit des réserves sur la réelle application de cet accord. Elle procédera chaque année à une évaluation de la mise œuvre de l'accord tant au niveau national que régional. Les résultats de ces évaluations conditionneront le maintien ou le retrait de la signature de la CFDT Cheminots.

Pierre BECHINGER

Eric de CHATEAUVIEUX

Convention SNCF & Handirail

Le nouvel accord prévoit une collaboration avec des associations de personnes handicapées. Dans ce cadre, la DRH a signé, le 5 juin 2008, avec HANDIRAIL, l'association nationale des cheminots handicapés, une convention de partenariat. Cette association indépendante de l'entreprise et de toutes organisations syndicales, propose aide et conseils aux acteurs de l'insertion professionnelle pour les aménagements de postes et pour l'élaboration de plans d'accessibilités. Elle est en train de constituer un centre de ressources techniques pour présenter les aides paliatives qui existent pour tous types de handicaps. Elle dispose de matériel lui permettant d'imprimer (ponctuellement) des documents en braille ou caractères aggrandis.

HANDIRAIL – SNCF, 10 place de Budapest – 75436 PARIS Cedex 09

Tél. 01 53 25 94 20 – Mel : handirail@sncf.fr - www.e-convergence.asso.fr

Depuis le 15 mai 2008 et jusqu'à la fin du premier semestre 2009, il va être évoquée l'évolution des métiers Trains et leur rémunération. Ce sujet ne peut être traité sérieusement qu'avec la volonté des Directions de mettre en place un processus de valorisation des parcours professionnels.

Valorisation des parcours professionnels en ECT, un enjeu d'entreprise pour VFE et Proximités

Si les aspirations des salariés en termes de conditions de travail ne changent pas au fil des années, toujours plus nombreux sont ceux qui s'intéressent de près à leur carrière. La CFDT affirme sa volonté de voir s'améliorer les conditions de travail de l'ensemble des salariés, pose la question de la sécurisation des parcours professionnels. Or les cheminots l'ont bien compris : désormais, leur carrière se construit de plus en plus au fil des expériences vécues individuellement aujourd'hui au sein de l'EPIC SNCF, demain certainement au sein du groupe SNCF (emplois successifs, changement de filière, de branche d'activité, création de nouveaux produits avec effectifs dédiés..), les restructurations de l'entreprise font qu'il devient difficile pour un nombre non négligeable d'agents de concevoir sa carrière au sein d'un seul métier, voire pour certains, au sein de la SNCF.

L'accompagnement social lié à ces évolutions structurelles dues en partie à l'arrivée de la concurrence en 2010 reste à construire et à valoriser auprès des cheminots. La mobilité des salariés est devenue une réalité concrète dans le privé. Parmi les principales motivations, l'aspiration à un meilleur salaire, mais aussi le manque de perspectives liées au poste occupé. En effet, le défaut de reconnaissance et le sentiment que l'ascenseur social est en panne sont autant de points d'insatisfaction qui incitent à réorienter son parcours professionnel.

Dans notre entreprise, la mobilité professionnelle reste un sujet difficile et souvent mal vécu par les salariés qui le subissent après une restructuration de leur établissement ou de leur filière. Au même titre la spécialisation suite à la mise en place de la gestion par activité est assimilée à une régression professionnelle.

Pour permettre aux cheminots de développer un « capital compétences » adapté à leurs aspirations professionnelles, il convient de donner une véritable responsabilité aux RH et COFO d'établissement en tant que détecteurs potentiels de compétences et mise en valorisation de celles-ci. La formation apparaît comme un élément déterminant d'évolution. Ce qui contraste avec l'appropriation des outils de formation et de gestion des compétences (Dif, VAE…) par les salariés : aujourd'hui, encore trop peu d'agents y ont recours.

Dans ce contexte, comme évoqué par la CFDT lors d'une CPCV formation, la formation, qui devrait être considérée comme un avantage compétitif indéniable dans notre savoir-faire, se transforme en une variable d'accompagnement de la culture de résultats à tout prix. Il n'est pas certain que l'objectif de l'entreprise à l'horizon 2012, +50% de chiffre d'affaire, se fasse avec l'implication des ASCT et de l'ensemble du personnel y compris dans le domaine formation.

Pour anticiper et accompagner les évolutions de notre entreprise, pour mieux comprendre les besoins d'anticipation et d'accompagnement des évolutions de carrière, pour améliorer la qualité de la vie au travail, pour la CFDT cheminots il est d'importance de créer des outils adaptés pour l'ensemble des salariés. Reste à faire évoluer les outils existants pour parvenir à une meilleure sécurisation des parcours professionnels et à une gestion des âges harmonieuse dans l'entreprise.

A noter que le GTN Trains CFDT a obtenu en 2008, la création d'un processus de VAE qui permettra aux ASCT à la qualification D d'accéder à la qualification E.

Eric FERNANDEZ

Elections du Conseil d'Administration de la Caisse des Retraites

Les retraités vont enfin élire leurs représentants au Conseil d' Administration de la Caisse de Prévoyance et de Retraite. Les représentants des « actifs » ont été désignés depuis de nombreux mois au Conseil d'Administration par l'ensemble des organisations syndicales. Pour la délégation retraites, il est prévu 2 administrateurs élus par les pensionnés directs.

Les titulaires de pensions de réversion en sont exclus. Le directeur de la caisse l'a confirmé le 26 juin lors du dernier CA.

Le déroulement du scrutin :

1. L'ensemble des organisations syndicales présentes à la SNCF pourront déposer des listes ainsi que la fédération générale des retraités ;
2. le vote s'effectuera exclusivement par correspondance et le dépouillement démarrera à partir du 26 novembre ;
3. les listes de votants seront arrêtées 90 jours avant cette date soit le 27 août ;
4. chaque enveloppe contiendra les listes des candidats et professions de foi.

Pour la CFDT cette élection est importante. Au-delà de la représentativité et de la volonté d'obtenir un élu, c'est, pour les retraités, soutenir un programme revendicatif tant au niveau de la prévoyance qu'à celui des retraites.

Guy AUDOUY

La CFDT s'engage sur les priorités suivantes :

• Retraites :
- Le maintien et la progression du pouvoir d'achat avec un effort spécifique pour les plus basses ;
- un relèvement du minimum de pension pour arriver au niveau du salaire minimum d'embauche ;
- un nouveau coup de pouce pour les réversions afin de porter le minimum de pension à 60%.

• Maladies :
- améliorer la prise en charge des prothèses (dentaires, auditives et des petits appareillages) ;
- abrogation des franchises ;
- relèvement de la prestation spéciale d'accompagnement.

• Facilités de circulation :
- accès à tous les trains gratuitement avec l'octroi de fichets de voyages à tous (es) les retraités.

Tous les adhérents et militants CFDT sont appelés à soutenir auprès des retraités qu'ils côtoient un vote pour la liste CFDT.

Tous les adhérents et militants CFDT sont appelés à soutenir auprès des retraités qu'ils côtoient un vote pour la liste CFDT

OPA SNCF-GEODIS : une opération qui doit donner du sens à la politique du groupe

A l'occasion des dernières élections des salariés du groupe, pour le renouvellement du Conseil d'Administration de la SNCF, la CFDT a très largement axé sa campagne sur la dimension « groupe ». Ce choix, qui s'est d'ailleurs montré déterminant pour « la récupération » de notre siège d'administrateur, la CFDT l'a fait partant du constat que si aujourd'hui le groupe SNCF est une réalité économique, il reste beaucoup à faire pour qu'il devienne une réalité industrielle et sociale.
En cela, l'OPA lancée par la SNCF sur GEODIS est un premier acte que nous approuvons... mais avec la réserve que cette opération permette de donner effectivement du sens à la politique de Groupe. Ce rapprochement doit donc se traduire par un développement des liens industriels et commerciaux entre les différentes composantes de la branche Transport & Logistique (Fret SNCF, GEODIS, STVA, ERMEWA, VFLI, NAVILAND-CARGO, LOGISTRA...) et elle doit également garantir une politique sociale exemplaire pour les différentes branches professionnelles concernées (ferroviaire, route, maritime, portuaire ….)
Concrètement cela signifie, si nous prenons par exemple le marché de l'automobile, que les différents acteurs du groupe SNCF qui sont présents sur ce marché apprennent à travailler ensemble. Cela veut donc dire que nous devrions retrouver autour de la même table, les responsables de CALBERSON qui sont spécialisés sur les pièces détachées, les responsables de Fret SNCF qui assurent les acheminements ferroviaires des véhicules neufs et ceux de STVA qui sont des professionnels reconnus de la logistique automobile (gestion de plates-formes et parcours terminaux).
Ce qui vaut pour le marché de l'automobile vaut aussi, bien sûr, pour d'autres marchés où le groupe SNCF est présent, comme celui de la chimie avec ERMEWA, le pôle chimie de Fret SNCF et BOURGEY-MONTREUIL.
Concernant la dimension sociale du groupe, le rapprochement SNCF-GEODIS représente une vraie occasion d'impulser une véritable politique sociale de groupe. Ainsi, sans ignorer la réalité sociale de chaque secteur (le monde de la route, n'est pas le même que celui du ferroviaire ou du maritime), chaque entité du groupe doit être exemplaire sur les politiques sociales conduites dans son périmètre. Au delà de ce socle essentiel il convient aussi de profiter de ce nouveau contexte pour développer des éléments de politique sociale qui soient transverses à l'ensemble des filiales. Ceci pourrait bien sûr concerner des aspects comme les complémentaires santé, la formation, le logement, la mobilité ... mais aussi et pourquoi pas les facilités de circulation.
C'est un nouveau champ de travail et de négociation important qui s'ouvre et la CFDT, comme elle a su le faire durant la campagne CA, sera porteuse de propositions avec notamment son projet de charte sociale. On voit au travers de ces quelques illustrations que le véritable sens de cette opération SNCF/GEODIS ne doit pas se limiter à la seule approche économique et que les leviers essentiels de sa réussite reposent sur la capacité à concilier l'économique et le social.

Michel GIRAUDON

Elections professionnelles Euro Cargo Rail : la CFDT en tête

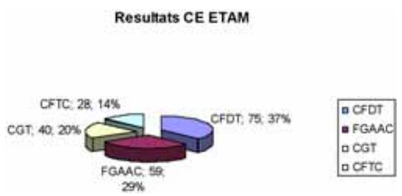
L'Entreprise ECR, premier operateur ferroviaire privé, est une jeune entreprise (création en 2005), composée pour sa majorité de conducteurs de trains, et d'élèves conducteurs, pour un total de 550 employés aujourd'hui.

Une tentative infructueuse d'élections a eu lieu en 2007, mais vu le manque d'informations, (déjà), une préparation à la va vite, et l'absence de délégués syndicaux, celles-ci s'étaient soldées par une carence de candidats.
En 2008 sont arrivées les organisations syndicales, FGAAC, en mars, CFDT et CGT en Avril, et CFTC bien plus tard.
Ces organisations ont demandé et négocié un protocole d'élections pour 2 ans, avec un scrutin fixé au 17 juin pour le premier tour, et 1er juillet si besoin pour le deuxième tour.
Une des particularités de cette jeune société, étant que, les conducteurs sont agents de maîtrise, et que les élèves conducteurs le seront une fois validés, il reste très peu d'employés (hormis le personnel administratif, et les agents de manœuvre purs).
Cette situation a entraîné la création d'un collège unique, employés et agents de maîtrise (ETAM), et d'un collège cadres.
Une autre particularité est l'éclatement géographique, avec des établissements à Nancy, Chalons, Bourg en Bresse, Paris, Calais, Saint Pierre des Corps, Toulouse et Marseille, ce qui a conduit à organiser une élection DP par établissement, et un vote par correspondance.
Les périodes pré électorale et électorale ont été des périodes très actives et revendicatives de la part des syndicats, et plus particulièrement de la CFDT et CGT qui avaient très peu d'écoute lors leur implantation, la FGGAC étant déjà bien présente.
Lors du premier tour, le quorum n'a pu être atteint.

A cela plusieurs explications :
1. Le vote par correspondance, qui a désappointé certains électeurs.
2. La grande quantité de stagiaires, éloignés du terrain qui ne se sont pas sentis concernés.
3. L'information très peu diffusée par la Direction.
4. L'implantation localisée des syndicats qui ont eu du mal à recruter des candidats dans tous les établissements.

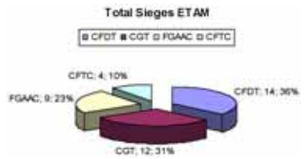
Lors du deuxième tour la participation n'a pas été meilleure, environ 42%. Cette fois, une des explications à cette faible participation était les délais insuffisants entre l'envoi du matériel électoral et le scrutin, certains personnels ayant reçu le matériel électoral le veille ou le lendemain du vote.
Par ailleurs, cette élection s'est caractérisée par un désintérêt total des cadres, majoritairement composée de retraités de la SNCF.
Seul 1 siège au Comité d'entreprise ayant été pourvu pour ce collège.

Cette élection à placé :
La CFDT en tête 37 %
La FGAAC 29 %
La CGT 20 %
La CFTC 14 %.



Sur le plan National la situation en nombre d'élus varie quelque peu, Avec :

La CFDT en tête 36 %
La CGT 31 %
La FGAAC 23 %
La CFTC 10 %



Cette situation s'explique par l'implantation disparate des OS dans les différents établissements.

Cette première élection menée à son terme, conforte la légitimité des organisations syndicales qui cherchent à faire évoluer les conditions de travail encore loin des aspirations des salariés.
De grands chantiers attendent les nouveaux élus.
Accompagnés des délégués syndicaux ceux ci ont deux ans pour :
- concrétiser des accords d'entreprise basés sur la future convention collective
- organiser les N.A.O.
- mettre en place un Comité d'Entreprise efficace pouvant rééquilibrer le rapport de force avec une Direction qui à une seule préoccupation aujourd'hui, conquérir des marchés, contenter ses clients, rentabiliser ses investissements et équipements, et ce au détriment de la santé et du confort de vie de ses forces vives, que sont ses employés.

Miguel Angel Polo-Miranda. Délégué central CFDT ECR.

Gilet rétro-réfléchissant et Triangle obligatoires

Le Comité interministériel de la sécurité routière (CISR) du 13 février 2008 a décidé de rendre obligatoire la présence dans tous les véhicules d'un gilet rétro-réfléchissant et d'un triangle de pré-signalisation à compter du 1er juillet 2008. De nombreux autres pays européens ont déjà adopté cette mesure. Ces dispositions, ainsi que d'autres mesures d'ordre réglementaire, feront l'objet d'un décret qui sera publié au journal officiel au cours du mois de juin 2008.

Il s'agit de renforcer la sécurité des usagers en situation d'arrêt d'urgence : le conducteur doit être mieux perçu par les autres usagers de la route lorsqu'il sort de son véhicule et ce véhicule en difficulté doit être mieux signalé.

Le gilet rétro-réfléchissant, conforme à la réglementation en vigueur, devra être porté par le conducteur avant de sortir du véhicule, lequel est immobilisé sur la chaussée ou ses abords à la suite d'un arrêt d'urgence. Ce gilet doit être conforme à la directive 89/686/CEE du Conseil Européen du 21 décembre 1989 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux EPI (équipements de protection individuelle) transposée principalement dans le code du travail. Le gilet rétro-réfléchissant doit également être conforme aux règles techniques définies à l'annexe II de l'article R. 233-151 du Code du Travail et à la norme européenne EN 471 - vêtements de signalisation à haute visibilité pour usage professionnel. Cette conformité est attestée par le marquage CE apposé sur le gilet et par la présence d'une notice d'instruction.

Le triangle de pré-signalisation devra se trouver à bord du véhicule. Le conducteur devra le placer sur la chaussée, dès qu'il sort du véhicule, à une distance de 30 mètres au moins de celui-ci ou de l'obstacle à signaler. Ce triangle doit être homologué conformément au règlement de Genève n° 27 en vigueur. Sa conformité est attestée par le marquage CE apposé sur le triangle et sa housse.

Merci de bien vouloir relayer ces informations afin de favoriser l'équipement de tous nos concitoyens d'ici le 1er juillet 2008, pour améliorer leur sécurité sur la route.

Gilet rétro-réfléchissant de nuit hors agglomération pour les cyclistes

Les cyclistes sont très peu visibles de nuit, tout particulièrement hors agglomération en l'absence d'éclairage public. C'est pourquoi le Comité interministériel de la sécurité routière décide de rendre obligatoire le port d'un gilet rétro-réfléchissant par tout cycliste de nuit hors agglomération à compter du 1er septembre 2008.

Christian DREYER