

Le Cheminot de France

Nouvelle édition

N° 16 - Novembre 2008
(1,60 €)

Journal de l'Union Fédérale des Cheminots et Activités Complémentaires



« Nouveau S9 travaux » une réglementation précipitée et inachevée :
Un simulacre de concertation, les OS méprisées

Transports durables :
les ministres européens
reculent sur l'Eurovignette et
ignorent le volet social...
dommage !

Recomposition syndicale
à la SNCF :
la CFDT Cheminots rassemble
pour construire un syndicalisme
de progrès pour l'ensemble des
salariés du rail



Pascal
Lanzillotti,
nouveau
Secrétaire du
syndicat des
Directions
Centrales

Fgte
CFDT
Cheminots

Manifestation Européenne des Cheminots le 13 Novembre 2008 à Paris

Les fédérations syndicales des cheminots : CGT, CFTD, FO, CFTC, UNSA, FGAAC appellent les cheminots à participer massivement à la manifestation européenne des cheminots les 13 novembre 2008 à Paris.

Désintégration des systèmes ferroviaires nationaux, déstructuration des entreprises historiques, remise en cause des fondamentaux de la production ferroviaire telle la sécurité, attaques contre les cheminots et leurs garanties collectives du secteur, externalisation, recours à la sous-traitance à outrance, ... Près de vingt ans après les premières directives sur les chemins de fer, les raisons ne manquent pas pour les cheminots européens de manifester leur mécontentement et de pousser leurs revendications. Les conséquences économiques et en terme de service public, pour leur part, sont loin d'afficher une réussite exemplaire. Devant ces piètres résultats, les cheminots européens doivent hausser le ton, manifester leur mécontentement et pousser leurs revendications.

A la demande de plusieurs organisations syndicales affiliées, dont les françaises, la section ferroviaire de ETF a décidé d'organiser une grande manifestation européenne du rail afin de mettre sous pression le patronat du ferroviaire, les instances européennes et les gouvernements. La France assurant la Présidence de l'Union européenne, **cette manifestation sera organisée à Paris le 13 novembre prochain.**

Cette action de masse sera dirigée vers plusieurs acteurs : Les instances européennes (commission et parlement) ; le patronat du ferroviaire (CER) ; les gouvernements nationaux.

Nous réaffirmerons à cette occasion nos revendications : de réintégration de la production ferroviaire et d'arrêt de la séparation entre les gestionnaires d'infrastructures et les entreprises ferroviaires ; de définition d'un cadre social et salarial de haut niveau tenant compte des conditions particulières d'exploitation des chemins de fer, et des conséquences des conditions de travail sur le niveau de sécurité ; de développement des activités ferroviaires par la mise en œuvre d'une politique d'innovation et de recherche, et de relance de l'investissement public ; de refus des externalisations et des privatisations et la prise en compte des chemins de fer comme outil d'aménagement du territoire et de réponse aux demandes exprimées par la collectivité.

Cette manifestation doit de plus nous permettre de pousser notre revendication et notre conception de service public ferroviaire, destiné à couvrir les besoins de la collectivité en assurant la protection de notre environnement. **Enfin, les négociations engagées au niveau européen avec le patronat du ferroviaire (CER) sur les conditions de travail des cheminots affectés à des services transfrontaliers doivent être mises sous la pression de cette manifestation.** Devant la surdité des instances européennes, l'opportunisme des représentants patronaux et le cynisme ou l'aveuglement des gouvernements nationaux, il est essentiel de réussir cette manifestation pour faire avancer les revendications du secteur.

Rassemblement à partir de 11 heures place de la Bastille

Départ à 13h30 pour se rendre à Montparnasse

Sommaire

- Manifestation européenne des cheminots P 2
- Edito P 3
- Levez la main droite et dites je le jure ! P 4
- On vous l'avait pourtant bien dit ! P 4
- Pourquoi la CFTD ne signe pas l'accord formation ? P 5
- Ca bouge à la SUGE P 6
- Bonifications conduite : pourquoi la CFTD ne signe pas ? P 7
- Le nouveau S9 est arrivé P 8-9
- Infrastructure et structures de l'INFRA P 8-9
- Trois questions à Pascal Lanzillotti P 10
- L'AGECIF SNCF a du plomb dans l'aile P 11
- Les échos de la CRP SNCF P 12
- Élection d'administrateurs retraités à la Caisse de Prévoyance et de Retraite SNCF P 13
- Audience sur la cessation anticipée d'activité amiante P 13
- Pour préparer sa retraite P 13
- Coopération Franco-Belge avec le SLFP-CHEMINOTS P 14
- Les ministres européens du transport reculent sur le durable et le social 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 Novembre 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-CFTD :
<http://www.fgte-cfdt.org>

La recomposition syndicale, une chance à saisir !



La nouvelle loi sur la représentativité va avoir de nombreux impacts sur la vie syndicale. A la SNCF, cette loi sera applicable dès les élections professionnelles de mars 2009.

Première conséquence : Pour être représentatif, il faudra avoir au moins 10% des suffrages exprimés. Ne pas être représentatif signifie de ne pouvoir participer à aucune négociation nationale.

Actuellement, quatre organisations syndicales, d'après les résultats des élections de 2006, sont au dessus de 10% (CFDT, CGT, SUD et UNSA) et quatre sont en deçà (FGAAC, CFTC, FO et CGC).

La CFTD Cheminots avec ses 11,59% au niveau national n'est, a priori, pas impactée mais rien n'est acquis d'avance ! Au-delà de la simple arithmétique, il y a un autre combat à mener, celui d'un syndicalisme différent, novateur et de progrès.

Les collègues de la FGAAC ont déjà fait un premier pas en décidant démocratiquement, en congrès exceptionnel, de rejoindre la CFTD.

Nous devons donc, tous ensemble, responsables, militants et adhérents, travailler à ce grand chantier de recomposition syndicale et inciter le maximum de salariés à nous rejoindre.

Arnaud MORVAN

Levez la main droite et dites Je le jure !

Le 2 septembre 2008, Philippe MALLEGOL, rattaché à l'UPR de RENNES, a prêté serment en robe d'avocat devant la 1^{ère} Chambre Civile de la Cour d'Appel de Rennes. C'est la première épreuve pour plaider à l'égal des avocats. Pour être avocat professionnel et être appelé « maître » il lui faudrait s'inscrire au barreau d'un tribunal de grande instance, créer ou s'associer à un cabinet d'avocat existant, avec toutes les démarches administratives que cela nécessite, et se faire une clientèle. S'il était avocat, il ne pourrait plus plaider contre son employeur qu'est la SNCF. Par esprit de loyauté vers la CFDT Cheminots, Philippe préfère s'en tenir à cette première étape. Il est bien connu des avocats de la SNCF contre laquelle il a remporté des succès obligeant l'entreprise à indemniser ou réintégrer des agents qui avaient été victimes de leur hiérarchie. Dix années d'expérience professionnelle (d'abord à la Direction

Juridique puis en Direction régionale) puis maintenant défenseur agréé par la FGTE et membre permanent de la Commission juridique de l'UFCAC, Philippe s'est vu reconnaître par une démarche analogue à la Valorisation des Acquis et de l'Expérience (VAE) le niveau des titulaires de l'examen d'accès à la profession d'avocat. Comment Philippe peut-il agir pour défendre nos collègues ? Les adhérents à la CFDT cheminots qui sont victimes de l'entreprise dans le cadre de leurs activités professionnelles ou qui sont discriminés, doivent d'abord contacter leur syndicat ou leur UPR et constituer leur dossier avec des documents écrits. C'est après seulement et dans le cadre du groupe technique national juridique que notre maître intervient. Nous félicitons chaleureusement Philippe ; ses conseils éclairés servent et serviront les structures CFDT.

A l'instar de Philippe, n'hésitez pas à faire valoir votre savoir faire. La VAE et le DIF (Droit Individuel à la Formation) sont faits pour cela.

Patrick NESTOUR



On vous l'avait pourtant bien dit ...

Ils s'appellent Vincent, Abdelkader et Sébastien ; ils sont commerciaux voyageurs, sérieux, travailleurs et appréciés par leurs collègues et leur hiérarchie. En somme, vous pourriez être l'un d'eux. En pleine période de chasse aux « fraudeurs » au système de vente Mosaïque, les voilà tous les trois mis en cause pour des détournements allant de 600,00 € à 1 500,00 €. Pour Vincent, la cause est rapidement entendue, la Directrice régionale de Paris Est décidant à son encontre une mesure de suspension en attendant la fin de la procédure

disciplinaire, tout en lui faisant part de la culpabilité qui est la sienne de sa culpabilité. C'est le conseil de discipline direct, sans preuve et sans aveu. Oui mais pour l'Entreprise, ne pas pouvoir démontrer qu'on y est pour rien, c'est déjà avouer qu'on y est pour quelque chose... Imparable !... Mais scandaleux quant à la présomption d'innocence qui doit être la règle en France. Deux jours avant Noël 2006, il aura fallu se livrer aux habituelles et peu ragoûtantes négociations de marchands de tapis pour désolidariser les représentants de la Direction afin d'obtenir autre chose comme

cadeau de Noël que la révocation. C'est finalement un déplacement par mesure disciplinaire assorti d'un dernier avertissement et de 2 jours de mise à pied qui ont été infligés à l'agent, sanction attaquée devant le Conseil de Prud'hommes de Paris par Vincent qui était lors de l'audience défendu par la CFDT. La décision du conseil : suspension et sanction annulées par jugement du 18 juin 2008, annulations assorties de la condamnation de la SNCF au paiement de plus de 1 000,00 € de dommages intérêts. Il est à noter que le conseil a plus particulièrement fustigé la manifestation d'opinion de Madame la Directrice de Paris Est qui ne reposait sur aucun élément de fait. Même si leurs dossiers n'ont pas été jusque là, il faut évoquer les mésaventures d'Abdelkader, oublié par son DET dans le couloir alors qu'il devait lui remettre une suspension qu'il ne trouvait plus... dossier enterré par une Entreprise un peu gênée aussi quant aux preuves des faits imputés à l'agent. Et l'on finira par Sébastien dont le DET, épuisé par une heure de

défense acharnée du défenseur CFDT lors de l'entretien disciplinaire, passant de l'accusation de 60 titres détournés à 9... et suggérant des aveux en échange de la clémence de l'Entreprise tout en se défendant du fait que l'idée n'est pas de lui... Vous avez dit « courage managérial ?! » Dossier enterré aussi... Un constat s'impose : c'est d'abord par un travail d'équipe que la CFDT est parvenue à enrayer la machine à sanctionner. Pour le reste, que l'Entreprise adopte une posture « politique » consistant à affirmer dans les médias que son système de vente est fiable, voilà qui est son droit le plus absolu. Mais il est regrettable que la CFDT se soit heurtée en interne à un refus d'échanger sur les nombreuses anomalies présentées par les dossiers montés contre les agents. Depuis, fini les affaires « Mosaïque » à Paris Est. On vous l'avait pourtant bien dit !... La CFDT c'est FAIRE !

Philippe MALLEGOL



Pourquoi la CFDT n'a pas signé l'accord formation ?

La CFDT est la seule organisation syndicale qui n'a pas signé l'Accord Collectif Formation (ACF) proposé pour la période 2008-2011.

Après avoir émis une lettre de réserves quant à l'accord précédent et attiré l'attention de la Direction par de nombreuses déclarations lors des comités de suivi, nous estimons que la nécessité « de faire vivre cet accord au plus près des besoins du terrain et de l'intérêt des salariés » ne s'est pas concrétisée.

Plus de quarante mille cheminots ne bénéficient toujours pas d'un Entretien Individuel de Formation (EIF) pourtant légalement obligatoire. Et nous n'avons aucune vision qualitative des conditions de réalisation des ces EIF. Le Droit Individuel à la Formation (DIF) a été mis en place dans un esprit défensif par la Direction et, malgré cela, plus de douze millions d'heures sont disponibles pour les agents, décrédibilisant totalement ce dispositif qui était la principale nouveauté de l'Accord National Interprofessionnel sur la Formation signé par l'ensemble des OS.

Des dispositifs de formation innovants, tels que le passeport formation, les périodes

de professionnalisation, l'Entretien Approfondi de Carrière (EAC) ou le Bilan à Mi Parcours Professionnel (BAMP) n'ont pas été utilisés alors que l'évolution de l'entreprise, et ses restructurations permanentes, auraient permis de tester ces « outils » à bon escient. Les acteurs de la formation (formateurs, tuteurs, Coordinateurs Formation, etc) ne sont toujours pas reconnus et valorisés dans leur parcours professionnel malgré les engagements de la DRH dans l'accord.

La Validation des Acquis de l'Expérience reste toujours un OVNI au sein des Activités et ne fait l'objet d'aucune mise en valeur significative dans les parcours professionnels. Les premiers niveaux de qualification restent toujours aussi éloignés de l'environnement formation car, par manque de compétence ou de volonté, les Activités n'ont pas recours aux dispositifs spécifiques qui sont inscrits dans l'accord.

Les contrats en alternance, imposés par la loi, font l'objet de très grandes dis-

parités tant au niveau des embauches réalisées que dans leur utilisation dans l'entreprise. La CFDT constate donc que la volonté de l'entreprise, signifiée dans l'accord, de faire évoluer la formation de ses salariés, ne s'est pas traduite de manière efficace sur le terrain. Nous ne voyons pas émerger la construction de réels parcours professionnels basés sur la notion de co-responsabilité. Les Activités et les Domaines, maîtres d'œuvre de cet accord, n'ont pas donné de signes tangibles d'infléchissement de leurs pratiques très empiriques.

Pour la CFDT, le nouvel accord proposé ne changera pas la donne. Les conditions d'applications n'étant pas définies et aucun objectif quantitatif n'y étant inscrit, nous doutons de l'engagement de proximité pour réaliser les bonnes intentions qui figurent dans cet accord. L'encadrement de terrain est plus sensibilisé et encouragé à la culture de résultats de court terme. Il ne dispose donc de ce fait ni du temps ni des moyens nécessaires pour se positionner et manager une équipe sur une perspective de moyen terme en utilisant des outils tels que la formation.

A l'heure de la négociation sur la Gestion Prévisionnelle des Emplois et des Compétences (GPEC), la CFDT s'interroge sur la pertinence et la cohérence de la démarche de la Direction dans les négociations d'accords. En effet, ne pas disposer des éléments d'évolution de l'entreprise, en particulier en termes d'emplois, de métiers et d'organisation, ne permet pas d'ajuster, au plus près du terrain, les besoins des agents en matière de formation.

Mettre en place « la caisse à outils » avant de connaître les objectifs à atteindre nous semble quelque peu paradoxal à moins de vouloir signifier le peu d'importance accordé à l'un et à l'autre.

Jean Louis Princet




Ça bouge à la SUGE

Suite à la DCI du 23 avril 2008 et à la journée de grève du 29 avril 2008 qui fut suivie par presque la moitié des agents, les cheminots de la SUGE ont vu leur combat récompensé. Certes les avancées sont significatives mais il reste tout de même des sujets à propos desquels la Direction est

restée de marbre. Les réunions continuent et la CFDT saura faire entendre sa voix. La DCI comprenait cinq points : La reconnaissance de la pénibilité pour l'ensemble des agents SUGE ; La question des effectifs (respect du CO) ; La rémunération (intégration des indemnités de port d'arme dans la

prime de travail, alignement de l'ICPA de Province sur Paris, revalorisation des indemnités de port d'arme) ; Les conditions de travail ; Le maintien de l'appellation « Police Ferroviaire » sur la bande patronymique.

	Avant le 29 avril	Après le 29 avril
Reconnaissance de la pénibilité	67 agents repris sous 3 emplois repères.	1700 agents repris sous 6 emplois repères (agents PCNS, CTS, UNT, Opérationnel Suge, Assistant Dpx et Maître-chien)
	Les grands absents sont les Dpx mais la CFDT œuvrera pour que les Dpx soient reconnus comme métier à pénibilité avérée. La CFDT attend avec impatience le REX sur la Brigade de Lille, les propositions pour l'aménagement des postes de fin de carrière et les mesures propres à diminuer la pénibilité.	
Les effectifs	la Direction reconnaissait un retard de 41 agents par rapport au cadre d'organisation. Elle avait 55 autorisations de recrutement pour le premier semestre et rien à ce jour pour le second semestre.	la Direction s'engage à respecter le cadre d'organisation pour fin 2008. 48 embauches seront réalisées pour la fin juillet et 43 supplémentaires le seront pour la fin de l'année.
Rémunération		L'alignement de l'ICPA de province sur Paris se fera en deux fois à compter de juillet 2008. En ce qui concerne la Prime de travail, dit la Direction RH une porte est entrouverte. 15 qualifications C supplémentaires seront attribuées sur la région parisienne en 2009. 10 promotions de B1 sur B2 seront attribuées aux agents les plus anciens en 2009. Deux réunions sont prévues pour l'évolution de carrière des moniteurs TIS avec un passage à la qualification D pour les agents titulaires du MIP
Conditions de travail	La réunion programmée le 17 septembre 2008 n'a donné aucun résultat. Il est prévu de se revoir le 30 octobre. Des propositions concrètes doivent être proposées.	
Tenue et appellation	Le nouveau Directeur de la Sureté s'est donné du temps pour la réflexion et il fera des propositions à la réunion du 30 octobre.	

Dernière minute

La CFDT a rencontré le 9 septembre le nouveau Directeur de la Sureté. Cette réunion a permis d'avoir un échange courtois et laisse présager un excellent avenir. Attendons et jugeons sur les actes ! La Direction nous fait savoir que les conditions ne sont pas requises pour l'ouverture de discussions sur la Prime de Travail SUGE. Après une discussion pour le moins hou-

leuse avec le Chef du Département SUGE, il a été acté la suspension de la formation MIP et une renégociation du déroulement de carrière des moniteurs TIS. Le cahier des charges de la formation MIP a enfin été remis, la CFDT cherche toujours le rapport avec le métier d'agent SUGE.

Denis VANDESCHRIKE

« Bonifications Conduite » : Pourquoi la CFDT n'a pas signé ?



Dans le cadre de la réforme des régimes spéciaux de retraite, le gouvernement a imposé la fin du système actuel de bonifications conduite pour les agents recrutés à partir du 1/01/09. Dans le même temps, les pouvoirs publics ont renvoyé dans les branches ou les entreprises la charge de négocier les nouvelles modalités d'un système de remplacement pour les futurs agents des entreprises publiques. Ainsi à la SNCF, trois tables rondes (13.02.08 ; 20.03.08 ; 10.07.08) ont permis à la Direction de présenter aux Organisations Syndicales un système de substitution. Simulacre de négociation, ces réunions n'ont permis aucune avancée par rapport aux propositions de la Direction. La CFDT, revendique un système qui soit à la fois pérenne, équivalent aux bonifications actuelles et étendu aux autres métiers/emplois soumis à la pénibilité, aujourd'hui recensés. En effet au 31/12/07, l'entreprise considérait que 75575 agents sur les 162845 de la SNCF (46,4 % dont 78,8 % à l'exécution !) occupaient un emploi à pénibilité avérée.

Pérenne, car nous refusons de nous engager dans un système financier qui ne donnerait aucune garantie à l'échéance, c'est le cas de ceux à cotisation définie. La CFDT revendique un montage à prestation définie garantissant aux agents un niveau de pension avec possibilité de sortie en capital.

Equivalent, car il serait discriminatoire pour des agents avec une carrière identique qu'il y ait un différentiel sur la pension de retraite suivant qu'ils ont été embauchés avant ou après le 1^{er} janvier 2009. En outre, nos bonifications actuelles sont plafonnées, c'est-à-dire qu'elles n'incitent pas le salarié à rester sur des postes à pénibilité pour bénéficier de mesures « avantageuses » au détriment de sa santé. Ainsi, après 23 ans de conduite les bonifications n'attribuent plus aux agents de conduite des compensations sous forme d'annuité, 5 au maximum, pour le calcul de la retraite.

Étendu aux autres agents soumis à la pénibilité, car nous considérons que l'on doit permettre une retraite précoce sans amputation financière aux agents subissant la pénibilité pour le bénéfice de la collectivité et de l'entreprise. De surcroît, cela rétablit aussi l'égalité de chacun face à l'espérance de vie à la retraite, la pénibilité entraînant une mortalité précoce.

Force est de constater que sur aucun de ces points revendiqués par la CFDT, l'entreprise nous a entendu. Il faut dire que la réforme étant passée, le rapport de force n'y était plus. Difficile de mobiliser pour des mesures qui concerneront des agents non présents dans l'entreprise aujourd'hui et leur pension liquidable à l'horizon 2040 ... En plus, la CFDT a été, loin des projecteurs

et face à la Direction, la seule OS à revendiquer l'extension du système aux autres agents à métiers pénibles. Techniquement, la Direction a présenté et s'est arrêtée sur un système de remplacement à deux tiroirs : Un premier tiroir reposant sur un régime de retraite supplémentaire à cotisation définie financé par l'entreprise à hauteur de 4,6 % des éléments liquidables pour la retraite. Un deuxième tiroir portant sur un avenant au Compte Epargne Temps (CET non signé par la CFDT) pour congé de fin d'activité abondé pour moitié « volontairement » par l'agent de conduite et pour moitié par l'entreprise dans la limite de 7 jours par an pour chaque partie.

Enièmes récriminations, une Organisation Syndicale peut elle avaliser un système censé compenser la pénibilité et qui dans son application concourra à l'aggraver ? En effet, l'avenant au CET proposé est de nature à inciter les agents à reporter leur repos « récupérateurs » en fin de carrière pour bénéficier de l'abondement de l'entreprise (7 jours) mais avec la contrainte d'une augmentation des jours travaillés annuellement, donc de la pénibilité. De surcroît, l'entreprise a signifié aux partenaires sociaux qu'en l'absence de signature de l'accord ou d'une dénonciation éventuelle par les O.S majoritaires, elle prendrait des mesures unilatérales pour compenser la perte des bonifications conduites pour les agents recrutés après le 1^{er} janvier 2009.

A noter que nos bonifications conduites actuelles, même si elles sont pérennisées, sont impactées par la réforme de notre régime spécial de retraite. Elles baisseront progressivement d'une valeur maximale de 10 % des éléments liquidables à 9,4 % d'ici 2012. Enfin, la CFDT est intervenue dans le débat pour revendiquer comme outil de lutte contre les effets néfastes de la pénibilité sur la santé des cheminots, l'amélioration des conditions de travail et l'aménagement des fins de carrières.

**Pour le GTN traction
Laurent MORNET**

Le «nouveau» S9 est arrivé... à consommer avec beaucoup de modération !



des SAM sans dispositifs d'attention comme on le trouve actuellement au Transport, le manque de précision sur le rôle de l'Agent prestataire et son rayon d'action ...

LES REPRÉSENTANTS DES CHEMINOTS MÉPRISÉS !

La CFDT a suivi précisément l'expérimentation sur la région de Rennes. A chaque réunion du Comité de Suivi, la CFDT a alerté l'Entreprise sur toutes les situations dangereuses constatées lors des nombreuses visites sur place. Bon nombre des fautes étaient aussi dues aux errements découlant des contraintes de productivité, de plus en plus difficiles à supporter !...

Ce Comité de Suivi a obtenu que son Président, Pierre DESFRAY (EPSF), émette un avis mettant le doigt sur les manquements. Mais jamais les OS n'ont été associées pleinement et jusqu'au bout au travail qui aurait dû en découler ! ... La CFDT s'est donc associée, à plusieurs reprises, aux autres OS pour demander au Ministre des Transports et à l'Entreprise d'ouvrir une véritable concertation.

La CFDT est intervenue par le biais de déclarations les 18 Juin, 3 Juillet et 29 Juillet avec de multiples questions sur les textes réglementaires, le déploiement du règlement et des moyens humains nécessaires. Toutes ces déclarations sont restées sans réponse...

LES DIFFICULTÉS DES AGENTS DE L'ÉQUIPEMENT, MALHEUREUSEMENT, IGNORÉES !

Chacun est à même de ressentir les multiples problèmes que pose l'accroissement de la charge des travaux et de maintenance, avec un manque croissant de moyens humains et matériels. L'Entreprise demande plus de résultats alors que tout se complique : les relations avec les entreprises, l'acheminement du matériel, la mise à disposition des Agents du Transport, les plages travaux nécessaires, le manque criant de Personnel dans toutes les spécialités, l'incertitude des financements...

La Nouvelle Réglementation Travaux (NRT), dénommée aujourd'hui « nouveau S9 » est une réglementation trop vite écrite. Lors des réunions préparatoires, les difficultés des agents de l'Équipement ont été peu prises en compte par la Direction. Le constat de la CFDT est sévère mais réaliste, à la mesure du manque de responsabilité des dirigeants de l'Infra vis-à-vis de la vie et de la santé des Cheminot(e)s, mais aussi de la sécurité des circulations ferroviaires.

Le 29 juillet 2008, l'Entreprise décide de mettre en application ses nouveaux règlements de sécurité sans tenir compte de la demande unanime des Organisations Syndicales d'avoir un délai suffisant afin d'améliorer les textes en y apportant des compléments indispensables.

UNE RÉGLEMENTATION BÂCLÉE...

Chaque agent, de l'encadrement à l'exécution, commence à recevoir des informations

et des formations pour une application du nouveau S9 le 02 Février 2009. Chacun a déjà recensé de très fortes réserves et questions, que la CFDT essaie de faire entendre à la Direction depuis des mois. Rien n'y fait : l'entreprise affirme avoir pris ses responsabilités en signant les nouveaux textes réglementaires ! Pour la CFDT, l'entreprise reporte une partie de sa responsabilité pénale sur les Agents du terrain. Ainsi en cas d'accident grave, le juge d'instruction pourra mettre en cause tous les acteurs de la sécurité puisqu'ils sont censés avoir le choix des mesures à appliquer ! ...

La CFDT refuse de laisser le «lampiste» endosser seul la responsabilité de l'organisation des chantiers, alors que les pressions à visée exclusivement financières se font de plus en plus pesantes ... surtout dans une période où le déficit de l'activité Infra est montré du doigt ! La CFDT souligne les incohérences, les choix proposés et les risques de confusion nés de la multiplication des missions : l'engagement fugitif de gabarit, cas de la mise en place de la garantie équipement en BAPR, mutualisation

La CFDT continue avec ténacité à défendre la vie, la santé et les conditions de travail de tous les Cheminot(e)s ! La CFDT préfère et favorise la recherche d'un dialogue constructif pour obtenir une meilleure écoute, et la prise en compte des intérêts des Cheminot(e)s à travers ses propositions visant à ouvrir un vrai débat avec la Direction Nationale de l'INFRA. Pour les semaines à venir, les formations seront compliquées par les multiples rectificatifs que l'Entreprise devra faire !...Le risque est important au moment où la SNCF s'est fortement

engagée vis-à-vis de RFF dans la nouvelle Convention de Gestion, plus responsabilisante de part et d'autre !...

Eric CHOLLET

Denis DEBRIS

Christian LOCHERON

Philippe PARISOT

Dernière minute !

Suite aux différentes dénonciations des Organisations Syndicales vis-à-vis de l'externalisation de l'écriture d'une partie de la réglementation, et des nombreuses erreurs constatées sur les documents remis, la Direction nous a enfin entendus et a consenti au report d'application du S9 de plusieurs semaines... Suite au prochain épisode...

Infrastructure et structures de l'infra

Au 1^{er} janvier 2009, la Direction Déléguée de l'Infrastructure va créer une entité baptisée INFRARAIL. Il s'agit d'une sorte d'opérateur logistique mettant en avant une démarche actuellement à la mode : la « supply-chain », c'est-à-dire que « les contraintes de mes fournisseurs sont mes contraintes, et les contraintes de mes clients sont aussi mes contraintes ».

Située dans des locaux aux allures d'appartements, au centre d'un quartier d'affaires proche de la gare de Lyon Part-Dieu, l'objectif avoué serait de pouvoir répondre en tant qu'opérateur logistique à une forte augmentation des marchés de re-génération du réseau ainsi qu'à la construction de lignes nouvelles : + 60 % prévue entre 2010 et 2020. Nouvelle structure, donc nouvelle méthode de financement et de gestion : il faut parler de travail en Partenariat Public Privé (PPP) !

L'arborescence de cette nouvelle «Direction d'affaires» se décompose en six «sous-activités» pilotes : Infrarésolution, Achats, Infralogistique, Infratransport, Infraloc et Infrawag. Tous les ingrédients sont réunis pour que cette structure puisse évoluer en parfaite autonomie. Elle possède même une marque et un logo déposés et, bien sûr, son propre compte de résultat... avec pour objec-

tif principal un bon CA (Chiffre d'Affaires) !... Mais la Direction se refuse pour l'instant à parler de filialisation !... Il a donc été identifié et créé huit Directions d'affaires pour faire du... business !

A l'horizon 2012, l'Infra doit retrouver son équilibre financier, tout en renouvelant son outil de production industriel (par exemple, les 530 millions d'euros pour l'achat de locomotives)... mais seule ! Un protocole a été signé avec RFF, concernant SEA (Sud Europe Atlantique), et INFRARAIL peut désormais se positionner en soumissionnaire d'offres logistiques sur ce nouveau marché. Mais qu'en sera-t-il des autres PPP ?... N'oublions pas qu'INFRARAIL, dans le cadre du Grenelle de l'Environnement, doit se tourner aussi vers une démarche éco citoyenne, une sorte de « green business ».

Pour la CFDT, nous ne voyons pas d'objections majeures à ce que cette nouvelle «Infra-Structure» se positionne sur un marché concurrentiel qui va devenir de plus en plus âpre... si et seulement si les engagements suivants sont respectés : continuer d'assurer ses missions du Service Public ; créer des emplois pérennes ; réinjecter une partie conséquente des bénéfices dans l'outil de production industriel dédié, mais aussi en faire bénéficier l'ensemble du Personnel et mise en place d'un vrai dialogue RH.

Cependant, nous émettons de lourdes réserves ... Le risque majeur dans ce type de nouvelle structure, qui se met en place un peu partout dans l'Entreprise et particulièrement à l'Infra, c'est que celles-ci pour «gonfler» leur CA donnent priorité aux marchés les plus juteux, fustent-ils externes, au détriment de ceux internes à l'Entreprise et au Groupe ... et là, on serait bien loin des missions du Service Public ! ... De plus, une Activité telle que l'Infra, ne peut logiquement faire de bénéfices ! Elle peut se limiter au mieux à un résultat proche de zéro, puisque l'essentiel de son travail est d'assurer la maintenance et les travaux pour l'ensemble du réseau ferré national dans des conditions maximales de sécurité pour les circulations comme pour le Personnel !

Aujourd'hui, il est vrai, que l'on demande de faire des « bénéfices » à l'ensemble du Service Public, même au milieu Hospitalier...L'exception française, disparaîtrait-elle ?...

Patrick BOMME

Eric CHOLLET

Pierre-Emmanuel PROS

3 questions

à Pascal LANZILLOTTI



Pascal LANZILLOTTI, nouveau secrétaire du syndicat des directions centrales, répond à la rédaction du Cheminot de France.

Originaire de Vireux dans les Ardennes, Pascal est âgé de 48 ans. Il est entré à la SNCF en 1980 à la direction du Matériel. Il s'est ensuite porté volontaire pour effectuer mon service national à Libreville comme formateur aux chemins de fer Transgabonais durant 18 mois de 1981 à 1982. De retour à Paris, il a réintégré la direction du matériel pour y exercer les fonctions de dessinateur projeteur.

QUEL EST TON PARCOURS SYNDICAL ?

J'ai d'abord assuré une mission de représentation de la CFDT dans les commissions du CE de la direction du matériel (DM). En 1987, j'adhère à la CFDT, puis je suis élu au CE et en DP. En 1994, je suis élu secrétaire du CE de la direction du matériel et de la traction (DMT). La CFDT y devient majoritaire lors des élections professionnelles. Je le resterai jusqu'en 2000, date de la création du CE Clientèles qui regroupe les directions MT, GL (Grandes Lignes), où la CGT est majoritaire. Je suis élu CE et DP et suis également membre du bureau de l'UPR des Centraux depuis 1996. En 2002, la CFDT gagne les élections et je suis réélu secrétaire du CE jusqu'en 2004 ; suite aux événements de 2003, de nombreux militants nous quittent et la CGT reprend le CE Clientèles...

2004 est aussi l'année où l'UPR des Centraux devient le syndicat des directions centrales. En 2006, la CFDT redevient 1^{ère} OS au CE clientèles, mais le nombre de sièges attribués à la CFDT ne lui permet pas d'obtenir le poste de secrétaire du CE, je deviens alors trésorier du CE. Je démissionne de ce poste au début 2008 pour cause de divergence politique avec la CGT. Je succède à Serge COSSARD au poste de secrétaire du syndicat des directions centrales en juin 2008.

QUELLE EST TA STRATÉGIE D'ACTION ?

Nous devons faire face aux restructurations et au nouveau mode de fonctionnement de l'entreprise. Dans ce contexte très difficile, les centraux doivent se faire entendre. Nous sommes aussi en pleine préparation de l'assemblée générale de notre syndicat qui aura lieu le 24 novembre 2008. Notre priorité est le renouvellement du tissu syndical. Beaucoup de jeunes diplômés hésitent à se syndiquer car ils n'ont pas une bonne image du syndicalisme. Il nous faut donc restaurer cette image, montrer le vrai visage du syndicalisme pour se développer, recruter et former des jeunes militants en vue d'assurer la relève.

Les entités (CAI, ACOG, FRET ADV, ING, DSIV...) dépendant des directions centrales sont implantées sur toute la France, ce qui entraîne de facto l'élargissement du périmètre d'action du syndicat des directions centrales. Les difficultés inhérentes à cet éclatement géographique ont des répercussions sur notre propre fonctionnement. Les militants, en nombre insuffisant, sont contraints à de fréquents et longs déplacements sur les nombreux sites épars. Il faut jongler car la direction de l'entreprise ne nous accorde quasi aucun moyen supplémentaire, pour que les militants puissent assurer correctement leurs mandats.

Pourtant, nous devons aller davantage sur le terrain à la rencontre des salariés, des jeunes, pour syndicaliser, recruter, etc. il nous faut utiliser les nouvelles technologies pour les informer (blogs, site internet, SMS...).

Notre objectif est que la CFDT redevienne la 1^{ère} organisation syndicale dans les directions centrales. Nous progressons d'ailleurs en termes d'adhésions de l'ordre de 35 %

au cours des quatre dernières années, et nous avons comme objectif de continuer sur ce niveau de progression, soit 9 à 10 % par an. Nos adhérents sont principalement les cadres à 80 %, les agents de maîtrise représentent 17 %, et les agents d'exécution 3 %.

SOUHAITES-TU ÊTRE AIDÉ PAR LES STRUCTURES CFDT ?

Oui bien sûr, c'est déjà en cours. Nous avons construits deux plans de développement et de syndicalisation, un au niveau de l'union fédérale cheminots (UFCAC), présenté et accepté en partie, et un second au niveau confédéral, en partenariat avec les autres unions professionnelles régionales (UPR) parisiennes, l'union régionale interprofessionnelle (URI), et le comité régional transport et équipement (CRTE) Ile de France.

Ces plans nous apportent les « moyens temps », qui nous font défaut du fait du manque d'implication de l'entreprise, ainsi que des moyens financiers pour nous permettre d'aller davantage sur le terrain. Ainsi nous pouvons y organiser des heures d'information syndicale (HIS), des tournées, etc. Il est clair que sur les sites où nous sommes présents, les résultats électoraux s'en ressentent fortement.

Ces aides nous permettront aussi de développer et de professionnaliser notre communication, essentiellement basée aujourd'hui sur des tracts, des mails aux adhérents et un blog. Il existe également une formation de « rédacteur de presse » inscrite au plan de formation mis en place par la fédération générale des transports et de l'équipement (FGTE), nous y enverrons des militants.

Propos recueillis par
Dominique AUBRY

► L'AGECIF SNCF a du plomb dans l'aile

L'AGECIF-SNCF est une association composée paritairement de représentants de l'entreprise et de représentants des organisations syndicales représentatives. A ce titre, la CFDT est présente, siège et intervient au conseil d'administration ainsi que dans les commissions et groupes de travail. L'AGECIF traite et finance dans le cadre des congés individuels de Formation (CIF), entre autre, des formations, des bilans de compétence. L'AGECIF reçoit des subventions de la SNCF, des CE et du CCE à hauteur de 1 % de la masse salariale pour les salariés à durée déterminée et 0,2 % pour les salariés à durée indéterminée. La quasi-totalité des entreprises versant la collecte

aux FONGECIF, organisations régionales interprofessionnelles. A la SNCF comme dans une vingtaine d'autres entreprises (RATP, EDF,...) a été mis en place un organisme professionnel dit « hors-champ » qui examine et traite les dossiers de leurs seuls ressortissants. C'est ainsi qu'à la SNCF, plus de vingt-mille cheminots et salariés des CE et du CCE ont bénéficié d'actions de formations financées par l'AGECIF.

Aujourd'hui, et après plus de vingt années d'existence, c'est l'avenir, voire la pérennité de l'AGECIF qui se joue. En effet, pour cette fin d'année 2008, une négociation interprofessionnelle portant sur la formation est attendue. Cette négociation qui se tien-

dra dans un contexte défavorable (Rapport de la Cour des Comptes, crise financières...) viendra probablement modifier au moins partiellement, l'organisation du système, sa gouvernance et probablement certains dispositifs actuels.

Concernant le Congé Individuel Formation, l'une des pistes envisagées est celle du rattachement des AGECIF au FONGECIF. Ainsi, les demandes de formation des agents seraient « noyées » dans la masse et les chances de financement des dossiers considérablement réduits. Dans une de ses préconisations, les services de l'Etat écrivent ceci : « ... à ce titre, l'Etat estime nécessaire de rationaliser le réseau des organismes collectant

la constitution du CIF. Cela peut passer par la mise en place d'un niveau national de collecte interprofessionnelle, ce qui conduit à envisager le retrait des agréments des FONGECIF en tant qu'organisme collecteur interprofessionnel au niveau régional ainsi que la suppression des AGECIF. »

On a l'impression (n'est-ce qu'une impression ?) que l'Etat veut reprendre la main sur la manne que représente pour lui l'argent de la Formation. Il convient, dans ces conditions, de rester vigilants et d'éviter ainsi le pire. La fin de l'année s'annonce donc cruciale pour l'AGECIF-SNCF.

Michel BOTREL



► Election d'administrateurs retraités à la Caisse de Prévoyance et de Retraite SNCF

Les retraités et retraitées, titulaires d'une pension directe doivent voter avant le 26 novembre. Attention, au delà de cette date, les bulletins de vote ne seront plus pris en compte. Il est donc indispensable de renvoyer son matériel de vote dès réception.

A partir du 12 novembre, les électeurs n'ayant rien reçu ou reçu un matériel défectueux (absence de bulletins...) ont la possibilité de recevoir

un deuxième jeu auprès de la caisse en appelant le 04.95.04.68.54 ; Le 2^{ème} envoi sera expédié à partir du 13 novembre.

Vous pouvez dès maintenant vérifier que vous êtes inscrit sur les listes électorales. Elles sont consultables : A Paris, immeuble CPR 18 rue de Budapest (2^{ème} étage) et dans les 14 antennes régionales Sur internet, www.cprpsncf.fr

Partout autour de nous votons et faisons voter CFDT !

Pierre-Paul DITTRICH



► Audience sur la Cessation Anticipée d'Activité Amiante (C3A)



Lors des négociations sur la réforme du régime spécial, la CFDT a obtenu que la décote ne s'applique pas aux personnes atteintes d'une maladie professionnelle causée par l'amiante, ainsi que l'accord de l'entreprise pour réécrire le référentiel RH0675.

Dans un premier temps, en réponse à notre volonté de préserver les intérêts actuels des

agents, la Direction de la caisse nous a confirmé que les cheminots bénéficiant du dispositif C3A avant le 1^{er} juillet 2008 ne sont pas touchés par la réforme du régime.

Reçu en audience le 8 septembre, la CFDT a fait part de ses attentes : **Attribution de 2 positions d'office** (au lieu d'une actuellement) à l'issue de l'examen de l'ensemble de

la carrière de l'agent et des possibilités de classement dont il aurait pu bénéficier jusqu'à l'âge de la retraite, compte tenu de la suppression des mises à la retraite d'office. **Attribution d'un échelon supplémentaire**, **Extension du dispositif** aux agents de conduite, actuellement exclus, afin qu'ils

ne soient pas pénalisés par l'application éventuelle d'une décote lors d'une liquidation de pension normale.

Aujourd'hui, les malades qui partent en C3A sont pénalisés par la baisse de rémunération. En effet, la garantie de rémunération n'est qu'à hauteur de 65% de la rémunération brute annuelle. De ce fait, la moitié de ceux qui pourraient en bénéficier continuent de travailler.

Pour la CFDT, les cheminots victimes de l'amiante dont l'espérance de vie est réduite, ne doivent pas être pénalisés par l'allongement de la durée de cotisation et le choix laissé à leur initiative quant à la date de départ en retraite.

Par courrier du 29 septembre, la Direction a fait une avancée qui se traduit par la prise en compte du 10^e échelon pour tous ceux ou celles qui en rempliraient les conditions avant 55 ans. Elle bloque sur la 10^{ème} position, et renvoie la responsabilité sur la tutelle.

La CFDT continuera à porter ses revendications et ne peut que regretter la faiblesse des propositions faites à ce jour par l'entreprise sur ce dossier.

Guy AUDOUY

Pour préparer sa retraite

Après de longues années passées au service du public et de l'entreprise, vous souhaitez prendre un repos mérité et demander votre retraite. Cette demande est désormais à votre initiative, et se fait en deux temps.

A QUI DEMANDER ?

- Demande de cessation de fonction : pour avertir la SNCF, écrivez à votre Directeur d'établissement, qui transmettra la demande au CMGA.
- Demande de liquidation de pension : à adresser à la CPRP.

QUAND DEMANDER ?

Le « délai congé » c'est-à-dire le délai réglementaire à respecter pour aviser la SNCF de son intention de cesser passe de 3 à 6 mois. Cette mesure prendra pleinement effet pour les départs à compter du 1^{er} juillet 2009. Une période de transition, détaillée ci-dessous a été actée en Commission Mixte du Statut. En ce qui concerne la caisse de prévoyance et de retraite (CPRP), le délai est fixé à 3 mois.

Pierre Paul DITTRICH



Date limite de réception de la demande par la SNCF	Date de départ envisagée	Délais
1.10.2008	1.01.2009	3 mois
1.11.2008	1.02.2009	
1.12.2008	1.03.2009	
1.01.2009	1.04.2009	
1.02.2009	1.05.2009	
1.03.2009	1.06.2009	6 mois
1.01.2009	1.07.2009	
1.02.2009	1.08.2009	
1.03.2009	1.08.2009	
Etc...	Etc...	

Coopération franco-belge avec le SLFP-CHEMINOTS



Le 11 octobre 2008, la section régionale de l'Ouest du groupe Cheminot du SLFP, fêtait ses 30 ans, à Enghien au sud de Bruxelles. Trois représentants de la CFDT Cheminots étaient présents au titre de la coopération syndicale franco-belge.

Filotéo AFRICANO, le Vice président du groupe cheminot du Syndicat Libre de la Fonction Publique a accepté de répondre aux questions de la rédaction du Cheminots de France.



Syndicats Libéraux de Belgique, dont dépend le SLFP (Secteur Public). « Il ne faut pas se méprendre sur le mot libre de notre nom » explique Filotéo, « Pour nous, le mot libre signifie que notre syndicat est indépendant de toute influence politique, philosophique et religieuse. »

Le SLFP-Cheminots est maintenant perçu comme un syndicat responsable et réformiste. « Nous privilégions avant tout le dialogue constructif et on n'appelle à la grève qu'en extrême limite. Par exemple le 6 octobre dernier, nous avons participé au mouvement national de blocage général de tous les transports ferroviaires qui a affecté aussi les liaisons internationales. » Le SLFP est actif dans tous les organes où il est invité. Il est au service de tous les cheminots sans aucune distinction. Filotéo se rappelle que « La Régionale du Sud Ouest s'est aussi inscrite dans les luttes pour le rétablissement et le maintien des relations transfrontalières ».

QUEL EST LE CONTEXTE DU SYNDICALISME CHE- MINOT BELGE ?

La SNCB compte 38 000 agents et le SLFP est proche des 10%. Nous ne voulons pas remettre de liste d'adhérents à la SNCB pour prouver les 10% car nous estimons que c'est une atteinte à la vie privée de nos affiliés ! Cela est un handicap pour nous. On espère que le Conseil d'Administration de la SNCB voudra bien décréter la mise en place d'élections sociales. « Pour le moment notre organisation est au rang d'agrée : on est accepté, on a les mêmes droits que les deux autres, sauf qu'on ne siège pas à la CNP. Cela nous prive de la possibilité de faire entendre la voix de nos adhérents. Mais la situation risque de changer car Le Conseil d'Etat a répondu favorablement à notre recours ».

Le bilinguisme qui traverse la Belgique du nord au sud avec à l'ouest la région des Flandres néerlandophone et à l'Est la région wallonne francophone, a un impact sur toutes les entreprises et les associations. Filotéo explique que « dans notre organisation, il y a un équilibre linguistique qui est présent au niveau des organes nationaux tandis qu'au niveau régional c'est unilingue. Notre structure comporte un président national qui pourrait être néerlandophone ou francophone. Nos statuts ne comportent pas de distinction linguistique. Le président travaille avec un bureau qui est composé de 2 vices présidents : l'un est francophone (moi-même) et l'autre néerlandophone. Le secrétaire national est bilingue ».

« Sur le terrain nous sommes organisés en régionales syndicales qui comporte des comités présidés par un président et épaulés par des délégués syndicaux. Il existe des commissions d'étude pour chaque catégorie de personnel. On veille au maintien des acquis sociaux obtenus suite à de longues luttes syndicales ».

QUAND L'INTERNATIO- NAL PERMET DE SE FAIRE ENTENDRE EN INTERNE.

« Bien que minoritaire, nous arrivons quand même à nous faire entendre à la SNCB » précise Filotéo. « Mais l'engrenage de la politique ferroviaire concurrentielle européenne, rend le dialogue de plus en plus difficile ». Le SLFP est membre de diverses organisations internationales. « Je participe aux commissions du secteur ferroviaire de l'ETF et mes collègues siègent dans les autres comités sectoriels du dialogue social européen ».

Au sein d'un réseau actif, nous entretenons des relations privilégiées avec les OS francophones. Nous nous sentons proches de la CFDT car nos histoires sont semblables, nos plateformes revendicatives sont voisines et nous sommes tout autant réformistes. Nous espérons pouvoir mener avec la branche CFDT cheminots des travaux et des actions en commun dont nous pourrions profiter l'un et l'autre. Nous serons aux côtés de la CFDT lors de la grande manifestation européenne du 13 novembre à Paris.

**Propos recueillis par
Eric de CHATEAUVIEUX**

Les ministres européens du transport reculent sur le durable et le social



Le 1^{er} septembre la CFDT Cheminots, ainsi que des représentants de l'ETF et des principales organisations syndicales, se sont déplacés à La Rochelle, où se tenait le Conseil Européen des Ministres des Transports (CEMT), pour manifester leur désapprobation de la politique européenne des transports. Le CEMT devait réfléchir sur l'action des transports contre le réchauffement climatique. 400 syndicalistes se sont fait entendre à La Rochelle.



Le CEMT s'est réuni les 1^{er} et 2 septembre à La Rochelle pour examiner deux dossiers clés : la révision de la directive « Eurovignette » sur le transport poids lourds et la sécurité du transport maritime (Paquet Erika III).

Les ambitions affichées en matière sociale dans les transports ne satisfont pas la CFDT qui attache beaucoup d'importance aux trois volets du développement durable : environnemental, économique, social. La question sociale dans les transports présente un intérêt particulier, notamment dans l'aspect qualitatif de l'emploi. Le contexte social dans lesquels les salariés du transport exercent leur missions (souvent dans des conditions pénibles) est fortement dégradé à cause de la concurrence. L'ETF déplore que le dumping social a progressé de manière très inquiétante dans le monde et notamment en Europe. Les différentes étapes de libéralisation voulues par la politique de l'UE ont porté des coups sévères aux garanties collectives

et ont entamé le « Capital Sécurité » des différents modes, sans présenter d'amélioration sur les plans économique, écologique, et durable. Pour les syndicats, le secteur des transports doit fournir des emplois sécurisés assortis de conditions de travail décentes, des emplois de grande qualité qui ne laissent pas le dumping social se développer. Or, durant ce CEMT, aucune mesure concernant les personnels des entreprises du transport, les conditions de travail, les allongements des horaires et des distances de conduites n'ont été prises. Rien sur les multiplications de repos hors résidences des conducteurs, rien non plus sur les modalités de reprises des personnels et de conservation des leurs statuts, avantages et parcours professionnel, en cas de changement d'opérateur de transport régionaux lors d'appel d'offre lancés par les autorités organisatrices de transport... La délégation intersyndicale a été reçue par le chef de cabinet du ministre des transports pour discuter de ces différents points.

L'Eurovignette devait contribuer à financer les infrastructures des transports durables, non polluants comme le ferroviaire et les voies navigables. Cependant, les ministres des transports ont proposé de réviser la directive Eurovignette de manière à la rendre non obligatoire. Ils se sont prononcés en faveur d'une tarification des modes de transport prenant progressivement en compte les « coûts externes » (congestion, bruit, pollution hors émissions de CO2), sous réserve des contraintes liées à la situation des acteurs économiques de ce secteur. Les états qui refuseront de la mettre en place n'auront donc pas les fonds suffisants pour moderniser ou étendre les réseaux ferrés, ni développer les voies de navigations intérieures. Dans un contexte de hausse du prix du baril de pétrole et d'une nécessaire réduction des pollutions, les ministres semblent s'orienter vers une solution facultative qui permettra à chaque Etat de choisir à la fois de l'appliquer ou non et de son affectation. L'objectif étant de ne pas créer une taxe supplémentaire, ni de pénaliser les transporteurs routiers même si le principe du « pollueur - payeur » reste au cœur du dispositif. Pour la Commission, le produit de l'Eurovignette devra quand même servir à financer des actions et des infrastructures à dominante « transports » afin de lutter contre la pollution.

Pour la CFDT, le social et l'environnemental ne doivent pas être des sous-ensembles de l'économique. Ils doivent être placés au moins sur le même plan, si l'on veut que le rééquilibrage modal vers les transports non polluants puisse s'opérer.

**Evelyne FERRAS
& Christian DREYER**

Aux urnes citoyens !!!

Elections prud'hommes 3 décembre 2008

*Le 3 décembre 2008 vont se dérouler les élections prud'homales.
Tous les salariés (sauf les fonctionnaires) et les employeurs sont appelés
à élire leurs conseillers prud'homaux.*

Les Prud'hommes : A quoi ça sert ? Comment ça marche ?

Les conseils de prud'hommes sont, sauf cas exceptionnels, les seuls tribunaux compétents pour régler les litiges qui peuvent survenir entre employeurs et salariés, affairant au contrat de travail.

Les conseils de prud'hommes sont composés de juges élus appelés conseillers prud'homaux qui représentent, en nombre égal, les salariés et les employeurs. Les conseils sont divisés en cinq sections spécialisées : industrie, commerce, activités diverses, encadrement. Les cheminots ne sont concernés que par la section commerce pour les agents des qualifications A à E (sans management) et la section encadrement pour les agents des qualifications E (avec management) à H.

Chaque section comprend au moins « un bureau de conciliation » et un « bureau de jugement ». Chaque affaire passe d'abord, en principe, devant le bureau de conciliation. Le bureau de jugement est saisi lorsque la conciliation n'a pas abouti. Par ailleurs, il existe dans chaque conseil de prud'hommes une formation de référé commune à l'ensemble des sections.

Pour la consultation du 3 décembre, les modalités du vote ont été assouplies puisqu'il sera possible de voter physiquement, par correspondance ou, pour les parisiens, par internet. Les bureaux de vote seront ouverts, sauf dérogations, de 8h à 18h.

En tout état de cause, et conformément aux dispositions du règlement RH0362, la SNCF doit mettre tant en œuvre pour autoriser les salariés à s'absenter afin de leur permettre de participer au scrutin. Les agents qui, pour des raisons de service, ne pourraient voter physiquement seront informés, au plus tard le 25 novembre, afin qu'ils prennent leurs dispositions pour voter par correspondance.

L'enjeu du scrutin du 3 décembre est important : C'est l'un des baromètres qui permet de mesurer l'audience et la représentativité syndicale. Il est donc utile et nécessaire que chacune et chacun se mobilisent pour voter et faire voter CFDT.

Michel BOTREL

ÉLECTIONS PRUD'HOMALES

La CFDT agit au quotidien
pour le respect de chacun.

NADIA, 27 ANS
COMMERCIALE

ROBERT, 54 ANS
OPÉRATEUR

RESPECTÉS

Le 3 décembre 2008,

Votez CFDT

La CFDT, c'est faire. 
www.prudhommes2008.com