

Le Cheminot de France

Nouvelle édition

N° 17 - Janvier 2009
(1,60 €)

Journal de l'Union Fédérale des Cheminots et Activités Complémentaires



0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20

Cfdt Rassembler pour réussir
CHEMINOTS

ELECTIONS PROFESSIONNELLES
Votez

Le Syndicat Professionnel des Agents de Conduite
La F.G.A.A.C.

www.cfdtcheminots.org



A la veille du vote par le Parlement Européen à Strasbourg de la directive sur l'aménagement du temps de travail, la CES (Confédération Européenne des Syndicats) a organisé une manifestation européenne pour s'opposer à ce texte qui préconise d'augmenter à 48 h la durée hebdomadaire du travail, avec la possibilité de travailler jusqu'à 65 heures. Elle a rassemblé plus de 15 000 syndicalistes venant de toute l'Europe.



Bernard PERROT

Non à la régression sociale !

Le 17 décembre 2008, le Parlement européen réuni à Strasbourg, en session plénière, examinait en deuxième lecture la directive relative à l'aménagement du temps de travail. Selon les parlementaires, la révision de la directive a pour objectif de trouver un équilibre entre la protection des travailleurs et une organisation du travail flexible, ainsi que de prendre en compte la jurisprudence de la Cour de justice. Cette directive européenne fixe la durée du travail à 48 heures par semaine, avec la possibilité d'aller jusqu'à 65 heures. Actuellement, la durée maximale de travail fixée par l'Union Européenne est de 48 heures par semaine (ces 48 heures étant une moyenne sur les 4 derniers mois), ce qui offre déjà une "flexibilité" à l'employeur.

Le projet de la Commission est de rendre le salarié encore plus "flexible" en autorisant 65 heures de travail par semaine sur une période de référence de 1 an au lieu de 4 mois. La seule obligation pour l'entreprise est d'obtenir l'accord individuel des salariés. Cette procédure est connue sous le nom d'« opt-out individuel ». La Commission prévoit que l'accord ne sera valable qu'un an, mais... il pourra être renouvelé chaque année, toujours avec l'accord des salariés !...

Les organisations syndicales européennes redoutent que cet accord soit trop facilement obtenu en utilisant le chantage au licenciement et à la délocalisation. Si cette directive est adoptée en l'état, le salarié pourrait donc être soumis à une flexibilité totale. Sa vie se réduirait à celle d'un esclave corvéable à merci, avec des conditions de travail incompatibles avec sa vie personnelle, familiale et sociale. Le but de l'euro-manifestation était de ne pas endurcir la directive sur le temps de travail : ce qui marquerait une régression sociale et donnerait un très mauvais signal en ces temps de récession économique et à l'approche des élections européennes. Toutefois, la directive sur le temps de travail est un élément clé de l'Europe sociale, et elle ne peut pas être bradée. De plus, le directive "temps de travail" prévoit aussi de distinguer le temps de travail "actif" du temps de présence sans travail (ou "temps de garde"), ce dernier n'étant plus pris en compte dans le temps de travail maximum. La CES souhaite protéger le rôle particulier des négociations collectives dans l'organisation du temps de travail : pas d'annualisation sans protection adéquate ! La SNCF, et son Groupe étaient bien sûr concernés !

La CFDT était, bien sûr, présente parmi les 15 000 manifestants ! La FGTE avait envoyé des représentants, et la CFDT Cheminots y a participé : pas loin d'une centaine de manifestants, la plupart provenant de l'UPR Cheminots de Strasbourg. Que l'on peut remercier pour son accueil chaleureux et son dynamisme, malgré une température très basse ! Plus de 2 h de défilé jusqu'au Parlement Européen, encore plus « barricadé » avec la venue de SARKOZY qui présidait l'Union Européenne. Nous avons rencontré des délégations étrangères italiennes, belges, allemandes et néerlandaises. La CFDT, reconnaissable en orange, a été la délégation française la plus représentative !

Les parlementaires européens nous ont entendu puisqu'ils ont rejeté par 421 voix contre 273 ce projet de nouvelle directive sur le temps de travail trop anti-sociale ! Le Parlement européen a donné un signe démocratique sans appel que le Conseil de Ministre et la Commission européenne devront prendre en considération. Par leur vote, les euro-députés ont clairement refusé que le temps de travail dépasse les 48 heures hebdomadaires en Europe ! Ils ont également rejeté cette notion de « temps inactif du temps de garde », qui n'aurait plus été comptabilisé comme temps de travail.

Ce résultat est le fruit d'une mobilisation importante de la Confédération Européenne des Syndicats. La CFDT est fière d'y avoir contribué. Cette manifestation du 16 Décembre a rappelé aux députés européens ce que les travailleurs attendent : que l'Union Européenne respecte les conditions de travail acceptables en harmonie avec la vie personnelle des salariés. Le Conseil européen des ministres du Travail et la Commission européenne doit désormais tenir compte de ce message d'exigence d'une Europe prenant en compte la vie des salariés.

Claude DULOT
Philippe PARISOT
Eric CHOLLET

Sommaire

- Non à la régression sociale ! **P 2**
- Edito **P 3**
- Lettre aux adhérents **P 4-5**
- Evolution du marché de la maintenance **P 6**
- Chroniques du dialogue social dans le monde des opérateurs ferroviaires privés **P 7**
- CFDT : 3^{ème} place chez les cheminots retraités **P 8**
- Trois questions à Stéphane MOLLET, Secrétaire de l'UPR de PACA **P 9**
- Restauration Ferroviaire, deux jours de mobilisation d'exception, et après ? **P 10**
- La CFDT est présente au sein de la Fondation Solidarité de la SNCF **P 11**
- Du nouveau pour l'épargne salariale **P 12**
- Respect et handicap **P 13**
- Evolution de l'indemnité de garde **P 14**
- Fanny, jeune, adhérente et mo-ti-vée ! **P 15**
- Y en a marre ! Stop à la libéralisation du rail ! **P 15**

- CHEMINOT DE FRANCE -
Directeur de la publication: Arnaud Morvan
Rédacteur en chef: Dominique Aubry
Assistance technique: Eric de Chateauvieux
N° CPPAP : 1009 S 07026
Mis en page au siège de la FGTE.
Dépôt légal n° 808/99 Janvier 2009.

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

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

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

2009 : année de la syndicalisation



Au nom du Bureau National, je souhaite à toutes les adhérentes et tous les adhérents ainsi qu'à leurs proches, mes meilleurs vœux pour l'année 2009.

Année 2009 qui sera importante pour notre organisation syndicale à plusieurs titres.

Tout d'abord, notre Fédération a décidé de faire de cette année l'année de la syndicalisation. Après des années difficiles, notre Fédération reprend le chemin de la progression en termes d'adhérents (+ 1,46 %) et notre Union Fédérale participe activement à ce regain (+ 2,01 %). Pour autant, il ne faut pas se reposer sur nos lauriers. C'est pourquoi la Fédération organise le 27 janvier une journée de lancement de la campagne d'adhésion appelée « les Etats généraux de la syndicalisation ». L'UFCAC vous incite fortement à vous impliquer dans cette démarche.

En 2009, la loi sur la représentativité sera applicable. Les élections professionnelles de mars à la SNCF pour les cheminots seront donc importantes pour notre avenir, en terme de reconnaissance et en terme de moyens de fonctionnement. Notre rapprochement avec la FGAAC doit nous permettre de nous renforcer. Vous trouverez dans ce numéro un article sur la recomposition syndicale qui vous apportera des réponses sur les enjeux de celle-ci. Dès aujourd'hui, chacun doit s'impliquer dans l'élaboration des listes, dans la campagne de sensibilisation de nos collègues de travail pour gagner ces élections.

D'autres événements auront des impacts sur notre activité syndicale, que ce soit la poursuite de la négociation de la Convention Collective Ferroviaire pour les entreprises privées, que ce soit les élections du Parlement européen en juin, quand on sait l'importance des décisions sur nos diverses réglementations ou que ce soit l'évolution structurelle de la SNCF. Voici quelques uns des sujets importants qui nous attendent en 2009.

2009 sera l'année du regain de la CFDT au travers d'un syndicalisme de progrès social avec le slogan :

Rassembler pour réussir.

Arnaud MORVAN
Secrétaire Général de l'UFCAC



Bernard PERROT

Lettre aux adhérents

Si je m'adresse à vous aujourd'hui sur la recomposition syndicale, c'est que je sais que certains d'entre vous se posent des questions notamment suite à l'adossement de la FGAAC ou se trouvent démunis devant les interpellations de militants d'autres organisations syndicales.

Cette recomposition, est une chance à saisir pour la CFDT qui pour une fois ne subira pas d'effet de scission, de départ mais qui, au contraire, accueillera de nouveaux adhérents et militants.

CONTEXTE

La nouvelle loi sur la représentativité va modifier le paysage syndical. Mais, avant d'aborder, les conséquences de cette nouvelle loi dans nos entreprises que ce soit à la SNCF ou dans le privé, voici quelques éléments de contexte pour mieux comprendre la situation.

La faible légitimité des représentants des salariés est souvent citée comme une cause de la fragilité du dialogue social. Elle est attribuée à la faiblesse du taux de syndicalisation (l'un des plus faibles des pays industrialisés) ainsi qu'à des critères légaux de représentativité qui datent, pour l'essentiel, de plus de 50 ans.

L'arrêté du 31 mars 1966 a désigné les 5 confé-

dérations représentatives qui, depuis cette date, bénéficient d'une présomption irréfutable (qui ne peut être contestée) de représentativité. Mais, depuis 1966, le paysage syndical a considérablement évolué et aux côtés des 5 confédérations (CFDT, CGT, FO, CFTC et CFE-CGC) de nouvelles organisations se sont constituées (SUD, FSU, SNJ, UNSA, SNUIPP, ...). La multiplication d'OS issue de scissions, de fusions ou de créations catégorielles a conduit à un émiettement de la représentativité syndicale considérée - à raison - comme contre-productif par les salariés.

Contrairement à ce que véhiculent d'autres OS, ce n'est pas la CFDT qui est à l'origine de cette réforme, même l'UNSA était demandeuse ...

A la SNCF, il existe 8 Organisations Syndicales (CFDT, FGAAC, CGT, FO, CFTC, SUD, UNSA et CGC) et 1 OS non reprise au statut SNCS (Syndicat National des Cadres Supérieurs) mais invitée régulièrement aux négociations par la Direction.

Dans les différentes entreprises privées : nettoyage, transport ferroviaire, ou les filiales, la situation peut être différente et en général il y a moins d'organisations syndicales ce qui, au passage, démontre le peu d'intérêt que certaines Organisations Syndicales portent aux salariés de droit privé.

QUELLES CONSÉQUENCES À LA SNCF ?

A la SNCF, les premières conséquences de cette loi seront effectives à l'occasion des élections professionnelles du 26 mars 2009. D'abord, rétablissons la vérité, cette loi permet à toute OS présente actuellement à la SNCF, de constituer des listes aux élections professionnelles.

Ce qui change, ce sont les règles de détermination du caractère représentatif ou non des OS selon leur résultat obtenu. Le seuil de représentativité est fixé à 10 % des suffrages exprimés au premier tour des élections CE titulaires.

En fonction de ce critère, à la SNCF et sur la base du résultat des dernières élections professionnelles, seules la CFDT, la CGT, l'UNSA et SUD Rail resteraient représentatives au niveau national. Et seules ces Organisations Syndicales auraient la légitimité pour négocier et signer tous accords nationaux. Les autres OS non représentatives nationalement, mais pouvant l'être au niveau d'une région, verront leur capacités de négociation limitée au seul périmètre de la région.

D'autre part, un accord d'entreprise ne pourra être

validé qu'à la condition qu'il soit signé par des syndicats qui ont recueilli au moins 30 % des suffrages. Ce qui, si les résultats restaient en l'état, rendrait difficile, voire impossible, la signature de la plupart des accords surtout salariaux. D'où l'importance de bien mesurer son vote !

QUELLE ATTITUDE FACE À CES CONSÉQUENCES ?

Le constat à la SNCF est vite fait : la CFTC, FO, la CGC, la FGAAC et le SNCS ne seraient plus représentatifs.

Plusieurs solutions s'offrent à elles :

- Se présenter sous leurs propres bannières lors des prochaines élections en espérant atteindre 10 % ;
- Se dissoudre en laissant partir leurs adhérents ou ils le souhaitent ;
- Passer un accord avec une OS appelée à être représentative ;
- Se regrouper sous un seul sigle, ...

La CFDT a fait le choix de s'ouvrir et de rassembler autour de ses valeurs d'organisation démocratique de proposition, de négociation, de revendication et d'action pour construire un pôle syndical de progrès social.

Nous sommes parfaitement conscients des difficultés à surmonter pour ceux qui nous rejoignent ou qui sont en passe de le faire mais aussi pour nous. Mais avec la volonté de réussir, tout est possible. En effet, l'apport d'idées nouvelles venues de militants et d'adhérents confirmés d'autres OS permettra d'enrichir nos débats.

Forts de cette volonté, la CFDT et la FGAAC ont décidé de s'unir, avec l'accord de leurs militants respectifs, pour construire un pôle de progrès social.

Cette vision de l'avenir est également partagée par des militants d'autres Organisations Syndicales qui nous rejoignent individuellement ou en groupe pour participer à ce projet d'une conception syndicale novatrice à la SNCF.

La CFDT, c'est RASSEMBLER POUR REUSSIR !

Arnaud MORVAN
Secrétaire général de la CFDT

Evolution du marché de la maintenance



L'évolution du marché ferroviaire vers un marché concurrentiel obligera tôt ou tard la SNCF à faire des appels d'offres pour satisfaire aux obligations imposées par nos hommes politiques. Une large majorité d'entre eux, qu'ils soient français ou d'autres pays européens, souhaitent cette concurrence. A la SNCF, que l'on soit pour ou contre cette concurrence, il faudra répondre à des appels d'offres si l'on veut pérenniser la charge de travail des cheminots du Matériel.

Métier
Matériel

Depuis plusieurs années, la SNCF met en place de nouvelles organisations du travail, de nouveaux outils de comptabilité. Elle fait la révolution dans le dispositif des approvisionnements (Performance Logistique Industriel) en créant une plateforme nationale de stockage des pièces détachées neuves et réparées. Elle va jusqu'à externaliser la gestion de la plateforme de stockage de ces pièces à des agents du privé. Elle rationalise la réparation des Pièces Réparables Matériel en regroupant par familles de pièces et en réduisant le nombre d'Etablissements réparateurs. Elle réorganise l'Ingénierie, en décentralisant de nombreuses tâches vers les établissements, elle invente les Ingénieurs Vie Série (IVS) et les Ingénieurs Composants Clefs (ICC), etc.

Sur le terrain, les agents de tous grades payent les pots cassés. Il suffit de voir l'énergie déployée avec PLI sur le terrain pour avoir la bonne pièce, au bon moment et au bon endroit. Pourtant c'est cette règle de base, toute simple qui aurait dû être la ligne de conduite à suivre pendant la construction du projet PLI. Sur ce dossier, la CFDT s'était opposée à la privatisation du fonctionnement de la plateforme, la direction est passée outre. Elle n'a pas écouté les interrogations de la CFDT car d'autres criaient haut et fort leur opposition. Soit, aujourd'hui la plateforme est gérée avec du personnel du privé. La direction a créé une filiale pour vendre des prestations de maintenance à l'extérieur de l'entreprise.

Elle externalise une très large part de la formation des apprentis. De même pour les Installations-Outillages, on sous-traite un maximum dans le privé. Pour toutes ces évolutions la direction a présenté les dossiers dans les instances pour satisfaire à ses obligations légales, un point c'est tout. La CFDT constate que la Direction du Matériel n'a à ce jour pas les moyens pour préparer le domaine Matériel à l'arrivée de la concurrence. Sur le terrain, les dirigeants se plaignent de ne pas avoir les moyens humains, les outillages, les installations, les locaux pour faire le travail dans des conditions permettant d'être concurrentiel. Avec les nombreux départs en retraite, des compétences se perdent. Beaucoup de fondamentaux repris dans les documents de maintenance ne sont plus transmis, production oblige. L'entreprise oublie que les compétences non transmises aujourd'hui se payent au prix fort demain.

Oui, la concurrence se fait de plus en plus visible sur le marché de la maintenance. Pour la CFDT, il faut qu'ensemble les cheminots exigent de la Direction des moyens pour moderniser notre outil de production et mettre en place les organisations du travail adéquates à la situation. En contrepartie de l'adhésion des personnels à ces évolutions, l'entreprise se doit de ne pas user les cheminots en leur offrant des conditions de travail décentes. Elle doit proposer des parcours professionnels, des salaires motivants pour les cheminots, notamment ceux de l'exécution les plus lésés du système actuel.

Le domaine Matériel peut et doit avoir un avenir dans cet environnement en pleine évolution. C'est maintenant qu'il faut mettre en place les outils pour répondre aux futurs appels d'offres dans les meilleures conditions. Les certifications liées à des normes doivent être gagnées et surtout renouvelées pour pouvoir participer à des appels d'offres exigeant ces références. Il faut également valoriser nos savoir-faire auprès des donneurs d'ordres. L'avenir des cheminots du domaine Matériel est à ce prix.

Jean-Luc VETTER



Chroniques

du dialogue social dans le monde des opérateurs ferroviaires privés



Depuis 3 ans, le marché du fret ferroviaire s'est ouvert à la concurrence. De nouveaux opérateurs issus de tous horizons circulent sur le réseau ferré français. Près de 10 % des marchandises sont maintenant transportées par ces prestataires d'un nouveau genre. Mais comment font ces nouveaux opérateurs pour assurer un service de qualité à coûts réduits ? Auraient-ils trouvé la recette miracle ? A coûts d'infrastructure, de sécurité identiques à ceux de l'opérateur historique, qu'en est-il cependant des coûts sociaux ?

Quelles sont donc les pratiques en vigueur dans ces entreprises ? Et selon quelles règles sociales ? Travail au delà des limites dérogatoires ! Flexibilité de l'organisation du temps de travail ! Disponibilité à outrance des agents ! Absence de système de décompte du temps de travail ! Modification des plannings la veille pour le lendemain ! Retards chroniques du paiement des heures supplémentaires ! Décomptes erronés des repos compensateurs ! Refus de prise en compte des dépassements horaires journaliers ! Entrave aux représentants syndicaux et aux représentants du personnel ! Intimidations et pratiques discriminatoires ! Tel est le florilège de la situation sociale dans le monde des nouveaux opérateurs. On est bien loin du statut des « cheminots », bien loin même des bases du code du travail ! C'est dans ces conditions que les militants de la CFDT et des autres syndicats essayent de se faire entendre. Un vrai choc des cultures. Mais que font donc les Syndicats selon certains ? Les syndicats négocient pied à pied pour faire valoir les droits de chacun en matière de règles d'hygiène, de sécurité, de conditions de travail, et faire respecter

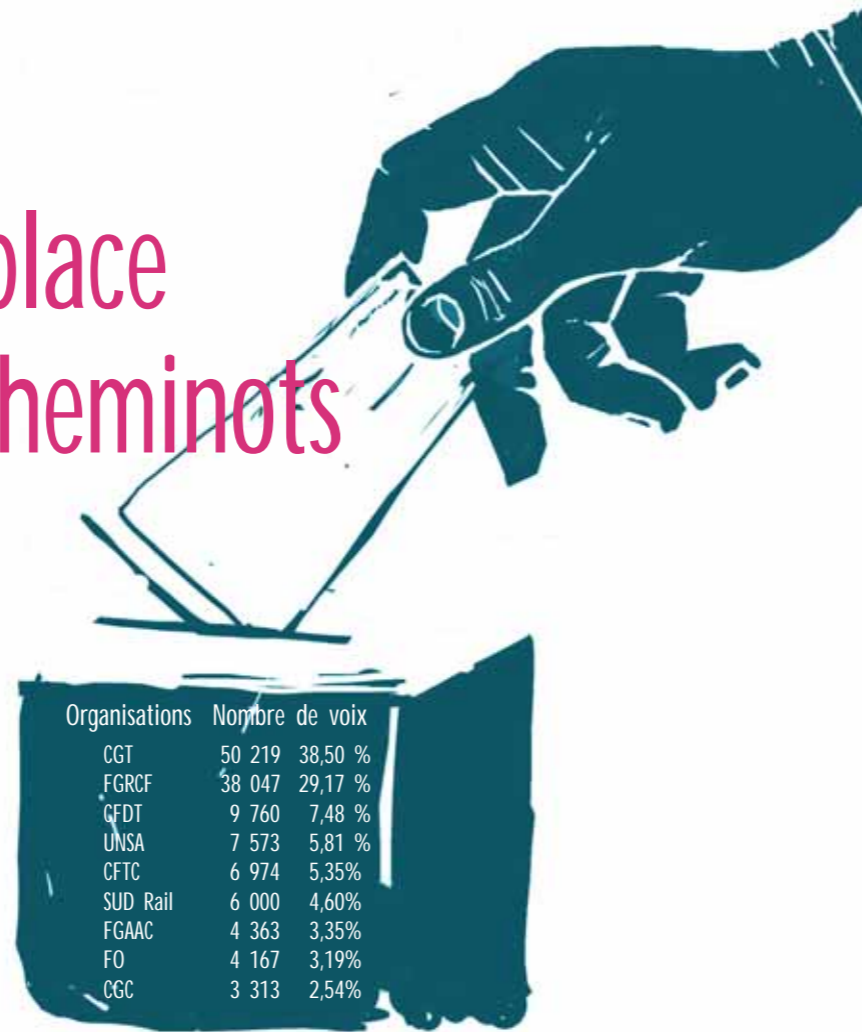
ainsi ni plus ni moins que la réglementation en matière de droit du travail. Il faut savoir que les partenaires sociaux se sont engagés lors de négociations paritaires à élaborer un socle commun de mesures de première urgence, de façon à faire évoluer dans le bon sens les conditions de travail de l'ensemble du personnel. Il en est sorti courant décembre un embryon d'accord régulant l'organisation du temps de travail. Ce texte, tout d'abord largement soutenu par le patronat est pourtant aujourd'hui remis en cause par certains de ses représentants. En effet, lors d'une table ronde, le Président Directeur Général d'une de ces entreprises ferroviaires a sèchement déclaré, s'adressant au représentant de la CFDT que sa société « ne comptait pas appliquer l'article 43.2 du projet de la Convention Collective Nationale (celui-ci, traitant pour mémoire de la durée moyenne maximale quotidienne de travail, de 8 heures par période de 24 heures). Menaçant même de fermer son entreprise si cet article lui était imposé. » La CFDT a tenu à faire savoir qu'elle ne saurait cautionner ce genre de pratiques, et

a rappelé que « l'article en question était issu du code du travail étendu par l'Etat au travers d'un décret applicable depuis mars 2007 dans les entreprises du secteur ferroviaire non soumises à statut. La société en question, ne pouvant se soustraire à la loi. » La CFDT a également rappelé que l'ensemble des représentants patronaux, toutes entreprises confondues, avaient approuvé le texte en question. Que ce texte leur était donc opposable. Tout ceci nous amène à faire le constat suivant : Les représentants patronaux, s'ils veulent faire évoluer favorablement le dialogue social avec les organisations syndicales doivent déjà apprendre à travailler entre eux avec un minimum de discipline et de respect. Malheureusement, certains d'entre eux n'ont présent à l'esprit, que l'intérêt de leur propre entreprise au détriment de ce que l'on pourrait appeler le bien commun profitable à l'ensemble de leur secteur professionnel. Beaucoup de chemin reste donc à parcourir et les efforts devront être constants et de tous les instants !

Olivier DE CRUZ

Métier
fret et concurrence

CFDT : 3^{ème} place chez les cheminots retraités



➔ **Présentation de résultats des élections des représentants retraités au Conseil d'Administration de la Caisse de Prévoyance et Retraite du Personnel de la SNCF (CPRP).**

Comme prévu par le décret d'institution de la CPRP de la SNCF, les élections qui se sont déroulées jusqu'au 26 novembre ont désigné les représentants des retraités siégeant au conseil d'administration de la caisse. Pour mémoire, le CA CPRP est composé paritaire de 6 administrateurs patronaux (disposant chacun de 3 voix), de 17 administrateurs représentant les salariés (6 CGT, 2 SUD, 2 UNSA, 2 CFDT, 2 CFTC, 1 FO, 1 FGAAC, 1 CGC) et de 2 représentants des retraités. La Fédération Générale des Retraités du Chemin de Fer (FGRCF) avait jusqu'à présent la représentation exclusive des retraités au sein des CPRP, puis de la CPRP.

VOICI LES RÉSULTATS DU VOTE

Nombre d'inscrits : 184 360, nombre de votants : 131 921, nombre de bulletins nuls : 1 494 ; Bulletins valables : 130 427. Le vote s'est effectué par correspondance. La forte participation de 71,56%, montre l'attachement des retraités à leur caisse, à leur régime spécifique et leur volonté d'être représentés au conseil d'administration pour défendre leurs problèmes spécifiques. La CFDT a obtenu 9 760 voix soit 7,48%. Elle est en troisième position (Cf encadré). Nous remercions les électeurs qui au travers de ce vote, nous ont accordé leur confiance.

2 sièges étaient à pourvoir. La CGT et la FGRCF obtiennent donc chacune 1 siège. Ce résultat était attendu. On savait que ces deux organisations bénéficient depuis toujours de possibilités spécifiques. Ainsi nous avons dénoncé l'utilisation faite par la CGT des fichiers CE pour alimenter leur campagne électorale. Quand à la FGRCF, on sait désormais qu'elle fait prélever ses cotisations automatiquement sur les pensions et doit ainsi avoir un accès facile au fichier des départs à la retraite. Il est difficile, dans ces conditions, de rivaliser et de faire entendre sa voix.

LES AXES REVENDICATIFS DE LA CFDT

Nous avons centré notre campagne sur les revendications prioritaires à formuler auprès de la nouvelle caisse. Les candidats CFDT se sont engagés pour faire avancer les revendications suivantes : **Retraites** : Maintien et progression du pouvoir d'achat à partir d'un indice représentatif de la hausse réelle du coût de la vie et mesures spécifiques ; relèvement substantiel des basses pensions au niveau du minimum d'embauche ; relèvement du minimum de pension au-delà de 54% pour les reversions. **Maladie** : suppression des franchises ; amélioration des prises en charge des prothèses auditives, dentaires, optiques

et des petits appareillages ; reconnaissance et meilleure réparation des maladies professionnelles, notamment celles dues à l'amiante. **Dépendance** : maintien et revalorisation de la prestation spéciale d'accompagnement au-delà des 4500 euros actuels. **Facilités de circulation** : accès à tous les trains gratuitement et dans un premier temps, octroi de fichets dispensant du supplément à l'ensemble des retraités ; Octroi de « bons vacances » aux titulaires de basses pensions exonérés de l'impôt sur le revenu comme dans les CRAM. Depuis la mise en place du conseil d'administration les représentants CFDT ont obtenu le maintien des participations forfaitaires de la caisse (lunettes, appareils dentaires...). Le temps de mariage conclu en retraite pour bénéficier de la réversion a été réduit à 3 ans (6 ans antérieurement). La clause de 2 ans pour ouvrir droit à l'allocation décès aux partenaires PACS a été supprimée. Ils sont également régulièrement intervenus pour régler des cas particuliers. Le vote des cheminots retraités ouvre la voie ! Demain, lors des élections professionnelles de mars 2009, la CFDT, la FGAAC, ceux qui nous rejoindrons, seront rassemblés pour défendre notre vision progressiste et professionnelle du contrat social.

Pierre-Paul DIETRICH

Trois questions à Stéphane MOLLET Secrétaire de l'UPR de PACA



➔ **Originaire de Cagnes sur Mer dans les Alpes Maritimes et âgé de 31 ans, Stéphane MOLLET, a travaillé en tant que saisonnier « agent d'escala » à la gare de Nice ville. Il témoigne de son engagement syndical et nous présente sa stratégie pour accroître la syndicalisation CFDT dans la région SNCF de MARSEILLE.**

QUEL EST TON PARCOURS SYNDICAL ?

Je suis rentré à la SNCF en 2000, en tant que conducteur de train. Mon père étant militant CFDT, il m'a paru évident d'adhérer à ce syndicat. Etant passionné d'informatique j'ai proposé au syndicat de mettre en place un site internet pour les cheminots de la région PACA (Provence Alpes Côte d'Azur). Petit à petit je me suis intéressé aux revendications CFDT de ma section. J'ai été nommé Délégué syndical de l'Etablissement Matériel Traction en lieu et place du délégué qui devait s'absenter pour un congé formation. J'ai ensuite participé activement aux élections professionnelles DP, CE d'où j'ai été élu Délégué du personnel titulaire, ce qui a permis à la CFDT de regagner son siège. J'ai été élu au bureau du Syndicat Général des Transport du département des Alpes Maritimes puis élu trésorier de celui-ci. Fort de mon implication dans le syndicat, je me suis présenté au bureau du Comité Régional des Transport et de l'Equipement de la région PACA où j'ai été élu membre du bureau. Ayant fait mes armes dans l'interpro, j'ai finalement souhaité concentrer mon activité syndicale dans mon entreprise. De ce fait, j'ai remplacé Charles PELLOTIERI

au poste de Secrétaire des cheminots des Alpes Maritimes. Cette année, j'ai proposé ma candidature au bureau de l'Union Régionale des cheminots CFDT de la région PACA où j'ai été élu Secrétaire Général en remplacement de Rémy VERNET. Séverine LYSENKO (Vendeuse à Orange) est la secrétaire Adjointe et Angélique ARTINS-FABRET (Commerciale à CLD Nice) assure la trésorerie. Nous espérons grâce à la mise en place de cette nouvelle équipe jeune et dynamique, donner une forte impulsion CFDT dans le paysage syndical de la région PACA.

QUELLE EST TA STRATÉGIE D'ACTION POUR 2009 ?

Ma stratégie d'action est de privilégier le syndicalisme de proximité. Pour moi, l'activité syndicale doit s'effectuer au plus près des agents, sur le terrain. La situation économique actuelle de notre entreprise doit faire l'objet d'une attention privilégiée de notre part. Notre action syndicale doit tenir compte de différents contextes, tels que la libéralisation, la crise économique, les attaques incessantes contre nos acquis sociaux ... Cette stratégie ne peut être mise en œuvre

que par un syndicalisme d'adhérents et de militants d'où l'importance de se développer dans toutes les sections. Mon objectif premier, est de sensibiliser les cheminots sur l'importance d'adhérer à un syndicat tel que la CFDT, de former les adhérents afin de leur donner une vraie envie de militer !

QUE FAIT L'UPR DE PACA POUR LE RAPPROCHEMENT SYNDICAL ?

La nouvelle loi sur la représentativité syndicale va permettre de renforcer le rôle des organisations syndicales en France. Mon rôle à l'Union Régionale est de faciliter les différents rapprochements des syndicats qui souhaitent construire un pôle de progrès social sur la région PACA. L'adossement de la FGAAC à la CFDT en est le premier exemple réussi et je souhaite continuer dans cette voie. Mon but à atteindre est d'amener la CFDT cheminots à la place qu'elle mérite : En tête des organisations syndicales.

Propos recueillis par
Christian DREYER

Restauration Ferroviaire, deux jours de mobilisation d'exception, et après ?

Activités complémentaires



Et après ? C'est à partir du 1 mars 2009 que le Service à Bord - S.A.B.- (hôtesses et steward, l'encadrement commercial et administratif) aujourd'hui confié à WAGON-LIT (W-L) passera sous gestion CREMONINI. C'est aussi à partir du 1^{er} mars qu'un nouveau contrat d'une durée d'un an confiera à W-L la gestion du Service d'Avitaillement (S.A.T.). Par ces deux journées d'action les salariés et leurs O.S. ont fait bouger les lignes : La question de la place de notre activité dans l'offre globale voyageurs est enfin posée. Le Conseil d'Administration du groupe SNCF convoquera une Commission Voyageurs pour lui poser cette question avant la réunion de la Commission des Marchés du 16 oct. et du C.A. du 22 octobre 2008. L'absence d'avis de la Commission des Marchés sera un signe fort de la perplexité de ses mem-

bres face au choix d'attribuer le Service à Bord (SAB) à CREMONINI à des conditions économiques peu crédibles (23M€ contre 53M€ pour Wagon Lit). Le partage des voix au C.A. du 22 octobre, 10 pour et 8 contre, confirmera un choix « tendu ». « Manifestement le Président PEPY est dans le proche avenir et pense notre activité dans le cadre de l'arrivée de la concurrence et du développement de l'offre voyageurs quant G.L. reste dans une stricte gestion des coûts. » Pour la CFDT « cet épisode reste prometteur pour l'avenir de notre activité qui n'est plus remise en cause comme il y a quelques années », au contraire, la SNCF affirme que l'hôtesse et le steward sont incontournables dans l'offre commerciale de la SNCF. Pour la CFDT, « l'arrivée de la concurrence dans le transport voyageur

est aussi une chance dans la mesure où la SNCF, comme AIR-FRANCE, devra nous intégrer (dans une filiale commune SNCF/ ACCOR par exemple) pour avoir la maîtrise de l'offre à bord ».

D'ici le 1^{er} mars la CFDT avec ses partenaires syndicaux agira : Au Tribunal de Grande Instance pour obtenir la réponse économique de CREMONINI. Aujourd'hui CREMONINI refuse de nous donner son offre et le plan d'affaires qui va avec au motif que la SNCF le lui interdirai ! L'avocat de la CFDT, Maître LEPANY, du CCUES, Maître BOUAZIZ, agiront aussi contre la SNCF pour non respect des droits du Comité Central (nous devons donc connaître le détail du marché comportant des risques pour les salariés passé entre la SNCF et CREMONINI).

La SNCF a décidé de placer ce transfert d'activité sous le contrôle d'un « médiateur ». C'est M.GOUTEREAUX, Inspecteur Général du Travail Transport, qui est désigné. Sous son égide la CFDT entend régler, avant le 1^{er} mars 2009, la question de la reprise des accords en vigueur / du transfert des mandats / des futurs I.R.P. / obtenir l'engagement à ce qu'il n'y ait aucun licenciement. En fonction du climat des discussions et des engagements pris ou non pris de nouvelles journées « bars fermés » seront organisées.

La CFDT a prévenu la direction de CREMONINI : « Vous avez obtenu le marché avec une offre de 23M€, à vous d'assumer votre offre. Ce n'est pas dans les poches des salariés et en supprimant des emplois vous trouverez l'argent pour couvrir vos futurs déficits ». A bons ententeurs, salut !

Gildas LE GOUVELLO

La CFDT est présente au sein de la Fondation Solidarité de la SNCF



L'objet social de cette fondation est de s'adresser aux jeunes en difficultés, de la petite enfance jusqu'à l'âge de 25 ans. Les quatre champs d'investigation de la Fondation Solidarité SNCF sont : la prévention de l'illettrisme ; l'éducation par le sport ; la mobilité des jeunes en Europe ; l'accompagnement des jeunes vers l'emploi. L'idée maîtresse de la fondation est bien de permettre à des jeunes en difficulté de pouvoir se réaliser sur le plan personnel, professionnel et social. La fondation, depuis maintenant 2005 est décentralisée en région. L'entreprise s'est largement inspirée des positions CFDT sur le sujet. La solidarité a besoin de proximité pour prendre de la lisibilité dans l'entreprise.

En région, les cheminotes et cheminots impliqués dans le secteur associatif visant les publics jeunes peuvent déposer des appels à projets identifiés sous le label « coups de cœur solidaires ». Des subventions de 750, 1000 et 3000 € peuvent être attribuées par les Comités Solidarité Régionaux (CSR), au regard de la valeur du projet. Une politique de mécénat régional vient compléter le dispositif décentralisé. La région de Reims a signé une convention avec l'association « UNIS CITE » qui propose de développer des programmes de service volontaire au service de la collectivité en Champagne-Ardenne. La région

de Bordeaux a contractualisé une convention de partenariat avec l'ARSEC (Association Socio Educatrice de la Région Cognacaise) dans le cadre de la réalisation d'un chantier d'insertion.

La région de Paris St Lazare est en cours de formaliser un projet culturel dans le cadre du festival « Blues sur Seine ». La région de Nantes propose un partenariat avec de jeunes lycéens scolarisés en ZEP avec le soutien de deux grandes écoles de Nantes: Audencia et Centrale Nantes. La région de Lyon est elle investie avec l'association Fais Nous Rêver et l'Agence de l'Education par le Sport. Nos représentants CFDT en région peuvent ainsi peser sur les orientations des comités solidarité régionaux pour faire valoir des engagements associatifs dignes d'intérêt. Les CSR sont tenus informés de la thématique choisie et du périmètre du territoire concerné, par les directions régionales SNCF représentées par les Coordinateurs Citoyenneté Solidarité (CCS).

Des programmes nationaux initiés par l'équipe nationale de la fondation sous l'appel à projets « AIDER A GRANDIR » visent les structures associatives qui développent des modes d'intervention pédagogique hors champ de l'éducation nationale pour favoriser le plaisir d'apprendre. Ces programmes sont suivis par

le Comité National Solidarité et les organisations syndicales. Par ailleurs un projet de lutte contre l'illettrisme a été lancé en décembre 2008 et le comité de sélection des associations subventionnées se tiendra en mai 2009.

La CFDT assurera le secrétariat de la Fondation Solidarité SNCF pour l'année 2009. Nous nous impliquerons avec force sur les actions nationales, régionales et locales pour faire vivre nos convictions et nos engagements dans le champ de la solidarité. La CFDT s'engagera aussi pour ouvrir le domaine de la fondation au groupe SNCF. Cela reste à construire et la demande est à la fois sensible et légitime. La CFDT sera force de propositions pour cet élargissement. Le secteur associatif est menacé. Il a besoin de notre soutien et les cheminotes et cheminots bénévoles doivent pouvoir compter sur l'appui de la CFDT pour la réalisation de leurs projets. L'engagement syndical et associatif demeure complémentaire. La FGTE défend cette approche dans les transports. Cette construction sociale intelligente s'applique aussi aux actes solidaires mis en oeuvre par le milieu associatif.

Jean Pierre WEINAUG

Solidaires

Du nouveau pour l'épargne salariale

Nouvelles règles de fonctionnement du Fond Commun de Placement d'Entreprise (FCPE) dénommé « La CLEF »

Depuis le 1^{er} juillet 2008, le taux de rémunération de l'épargne a été ramené de 7 % au taux du livret A +1,3 %, soit 4,8% au 1/12/2008. Ce taux est garanti jusqu'au 30 juin 2010, après ce sera le taux du livret A +0,8 %. L'épargne reste rémunérée à un taux intéressant et garanti. Les agents peuvent maintenir leur épargne sur La CLEF jusqu'au 30 juin 2010. La CFDT est contre cette diminution du taux de rémunération mais c'est la direction qui décide. Nous sommes actuellement dans une période de crise financière. Suite aux annonces de pertes de certains établissements financiers, certains cheminots porteurs de parts dans les différents FCPE du plan d'épargne d'entreprise (PEE) de la SNCF pourraient avoir des craintes de perte de leur épargne.

Au 4 juillet 2008, plus de 50 000 porteurs de parts détiennent un actif de 1,38 milliard d'Euros. Dans la grande majorité, les bas salaires ne peuvent pas prétendre à ce revenu indirect. La décision d'épargne sur le Plan d'Epargne Entreprise relève du libre choix des agents SNCF. Il faut savoir que le placement de l'épargne salariale est réglementé et que les organismes financiers ne peuvent pas faire n'importe quoi. Les gestionnaires des FCPE ne doivent pas placer l'épargne sur des comptes propres au gestionnaire (actions) ou s'en servir en trésorerie. Il existe un contrôle de l'Autorité des Marchés Financiers. Les 4 FCPE du PEE SNCF (La CLEF, SAPHIR, RUBIS, EMERAUDE) sont gérés pour le

compte des épargnants et ne comportent aucune action. Il n'y a aucun risque de perdre les sommes épargnées. Cependant pour Emeraude, il y a seulement un risque de ne pas récupérer la somme totale épargnée si l'achat se réalise après la période nominale de souscription à 100 en général après le 1er mars à un cours supérieur à 100. La CFDT en tant que membre du CIES (Comité Intersyndical de l'Epargne Salariale), revendique de voir dans le PEE, un fonds labellisé par le CIES (fonds composés de produits gérés de façon socialement responsable).

Pierre BLERVAQUE

Respect et handicap



Dans la cadre de la campagne des élections prudhomales, François CHEREQUE a terminé, les 26 et 27 novembre 2008, son tour de France, par un forum sur l'insertion des personnes handicapées dans le monde du travail. Organisé par France COLOMB, responsable de la cellule Handicap à la Confédération CFDT, il a rassemblé plus de 250 militants et représentants d'associations qui ont réfléchi à la déclinaison des notions de respect et d'émancipation appliquées aux personnes handicapées dans le

milieu professionnel. Les participants sourds et malentendants n'ont pas été oubliés, puisque tous les propos étaient traduits en langue des signes par des interprètes et ils pouvaient les lire sur l'écran grâce à une « vélotypiste » qui tapait sur son clavier à la vitesse de la parole. François CHEREQUE a notamment déclaré : « lorsqu'on parle de discrimination positive (mot qu'il n'aime pas) nous, à la CFDT on pratique plutôt l'activité positive, pour les personnes handicapées. Il faut leur donner

les moyens et la possibilité de choisir le mode de vie, les études et leurs activités professionnelles, comme tout le monde. Il faut œuvrer avec elles pour leur émancipation et leur créer une réelle place dans notre société et dans les entreprises. (...) On a beaucoup travaillé sur la loi 2005, on a conduit des enquêtes auprès de 2500 salariés handicapés qui leur a permis de s'exprimer librement sur leur situation au travail. Et on essaye aussi de construire des parcours professionnels adaptés comme on le fait pour tous les salariés. Mais on doit rester vigilant face aux patrons qui ont trop souvent une démarche productiviste et qui ne tiennent pas compte des personnels à besoins spécifiques ».

La CFDT Cheminots est intervenue lors d'une table ronde sur les accords d'entreprise. Eric de CHATEAUVIEUX a présenté l'accord de la SNCF en faveur des travailleurs handicapés, sa méthode d'élaboration et les acquis obtenus. Quand à moi, j'ai expliqué la démarche syndicale à tenir concernant les travailleurs handicapés et j'ai attiré l'attention sur le rôle très important des représentants de la CFDT dans les IRP et notamment les CHSCT. Pour conclure « C'est à nous d'agir pour que les collègues handicapés trouvent leur vraie place dans nos équipes tant au travail que dans les organisations syndicales. »

Patrick NESTOUR

Evolution de l'indemnité de garde



une assistante maternelle, il faut bien sur ajouter l'indemnité d'entretien et de repas qui augmente de 160€ environ le reste à charge (hors série du particulier 2006) soit 26€ par mois à supporter pour une fois le SMIC et 316€ pour 3 SMIC, une fois toutes les aides versées ; alors qu'en crèche le coût serait toujours selon le même rapport de 49€ ou de 197€ pour trois fois le SMIC.

Donc il fallait revoir l'indemnité de garde, pour la CFDT parce que ce n'était pas juste et pour la Direction parce que le budget explosait. Mais le texte proposé par la Direction est inacceptable pour la CFDT ! Il ne met pas fin aux disparités existantes et n'apporte aucune amélioration.

Enfin ce sera difficile d'expliquer aux cheminots qui ont eu un enfant né avant 2008 gardé en crèche, et qui ont touché une indemnité de garde importante que maintenant ils ne toucheront plus rien pour le second né après 2008. Curieusement pour eux, le régime d'indemnité de garde entre 2002 et 2004 est plus intéressant. Comme quoi réformer par les temps qui court n'est vraiment pas synonyme de progrès social ni d'équité. On leur dira qu'ainsi ils auront plus de chance d'avoir une place en crèche mais lorsqu'on sait le manque de place dans ce type de structures...

Enfin pour la moitié des cheminots qui ont un enfant gardé par une assistante maternelle, rien ne change mais ils pourront se consoler en se disant que s'ils avaient une place en crèche maintenant cela leur coûterait presque aussi cher. Difficile de s'y retrouver... si ce n'est que travailler et avoir des enfants coûtent cher, qu'en est-il des agents travaillant en horaires décalés ?...

Marie-Agnès LALOUETTE

Bien évidemment, il fallait rénover l'indemnité de garde car le dispositif mis en place en 2004 n'était pas juste sur deux aspects principaux : d'une part à cause de l'abandon de la notion de ressources pour toucher la prestation. D'autre part à cause de l'inégalité du coût supporté par les familles entre les différents modes de garde. Celles qui avaient la chance d'avoir une place en crèche pouvaient avoir une grande partie des frais pris en charge ou quelques même fois la totalité alors que celles qui avaient recours à une assistante maternelle avaient droit à une indemnité moindre.

Les motivations de la Direction des Ressources Humaines pour aboutir à cette réforme de 2004 reposaient sur plusieurs constats : On impose aux allocataires SNCF en crèche le prix maximum ; La PAJE (prestation d'aide aux jeunes enfants) a amélioré la prise en charge des frais supportés par les familles pour le recours à une assistante maternelle.

Le premier constat pour la CFDT : ceci n'est pas fondé et elle aurait souhaité que l'on se penche de façon un peu plus sérieuse et

rigoureuse sur la question auprès des agences familles. Si la Direction peut citer quelques cas de refus de place en crèche pour les cheminots ou de taxation sur le prix fort, la CFDT en a autant pour démontrer le contraire. Il suffit d'ailleurs d'aller sur les sites de la CAF : si vous avez fait une demande d'APL (même si vous ne touchez rien) vous avez un n° d'allocataire Caisse d'Allocations Familiales, pareil si vous avez eu droit au complément de mode de garde, vous avez un n° et de façon plus générale, le financement des structures étant multiple (municipalité, département) on applique le même tarif aux cheminots.

Sur l'amélioration apportée par la PAJE, le constat est réel. La CFDT par ailleurs est ravie de constater que les sources sont les mêmes à savoir le rapport de la commission des comptes de la sécurité sociale de 2006. Mais il fallait lire aussi dans ce même rapport que pour les familles les plus modestes le taux d'effort en crèche est de 4.3, et de 9.1 pour la garde par assistante maternelle. Enfin s'il reste à charge 104,156€ ou 256€ pour les familles faisant garder leur enfant par

Fanny, jeune, adhérente et mo-ti-vée !

► Fanny est entrée à la SNCF en septembre 2001 en formation Bac Pro sur un poste d'agent d'accueil - ventes GL. Après avoir travaillé en intérim au pôle RH de l'établissement traction de Paris-Nord, à la suite de plusieurs missions effectuées dans des entreprises privées. A 29 ans, qualif. B, elle est actuellement au Service Général de la Direction de l'Ingénierie à St Denis (93). Elle nous livre son témoignage de jeune adhérente. Elle adhère à la CFDT depuis quelques semaines ...



COMMENT S'EST PASSÉ TON PREMIER CONTACT AVEC LE SYNDICALISME ?

A la SNCF, sur Paris-Nord, par FO. Ce fut plus un contact humain et amical, sans plus, au début qui m'a servi par la suite quand j'ai dû faire face à une fausse accusation (vol en caisse) qui m'a conduit au Conseil de discipline. C'est aussi à cette occasion que j'ai fait connaissance de la CFDT Cheminots de Paris-Nord, qui participait à celui-ci.

QUE PENSES-TU DU SYNDICALISME ?

J'ai toujours pensé que c'était nécessaire pour la défense des Salariés. Mais personnellement, je n'en voyais pas l'utilité d'où mon adhésion... tardive !

ET POURQUOI T'ES-TU PLUS RAPPROCHÉE DE LA CFDT, ALORS QUE TON PREMIER CONTACT A ÉTÉ AVEC UNE AUTRE OS ?

J'avais face à moi deux militants exemplaires : un de FO, et l'autre de la CFDT. Et il est vrai que le travail de la CFDT a été plus basé sur des relations humaines fortes. Peut-être aussi que le fait que ce soit Linda, une femme qui puisse mieux me comprendre dans les diverses difficultés que j'ai rencon-

trées tant dans ma vie professionnelle que privée m'a sûrement plus touché...

QUAND AS-TU DÉCIDÉ DE FRANCHIR LE PAS EN ADHÉRANT À LA CFDT ?

J'ai du changer de poste, de travail et de Région SNCF pour trouver un poste qui ne soit plus en horaires décalés. Il y avait 48 candidatures sur mon poste actuel, et il a fallu que je me batte ! J'ai même pensé démissionner... Pour moi, m'engager signifiait être à 100 % ! Or avant, j'avais d'autres préoccupations d'ordre privé... De plus, je me sentais redevable vis-à-vis de la CFDT pour tout ce qui avait été fait pour moi jusqu'à présent ... et encore récemment ! Aujourd'hui, j'ai envie de défendre à mon tour les autres !!!

QU'ATTENDS-TU DE LA CFDT ?

J'ai déjà soif de découvrir ce qu'est la CFDT et d'apporter ma modeste contribution, notamment vis-à-vis des jeunes mères isolées où il y a un immense travail à faire principalement en Ile-de-France ! Du côté de l'Entreprise : comment concilier sa vie privée avec sa vie professionnelle en évoluant sur son ou ses postes à travers le temps en fonction ?... Du côté du Salarié : en acceptant ce « *donnant-donnant* » qui implique une mobilité

fonctionnelle, voire géographique ! La CFDT a un rôle important à jouer : elle doit être plus proche de ces jeunes, de ces Femmes, de ces mères isolées... dans un contexte socio-économique pas évident dans une grande agglomération comme l'Ile-de-France ! ...

UN MOT DE CONCLUSION ?

Ma première journée de formation, d'accueil au CRTE Ile de France, m'a boostée ! Le contenu positif m'a donné l'envie de faire plus, de militer ! J'invite tous ceux et celles qui n'y ont pas encore participé à le faire urgemment !

NOUS T'INVITONS DE NOTRE CÔTÉ D'ORES ET DÉJÀ À RÉFLÉCHIR SUR UNE CONTRIBUTION QUE TU POURRAS NOUS FAIRE PARTAGER SUR LES DIFFICULTÉS D'ÊTRE JEUNE MÈRE ISOLÉE EN HORAIRES DÉCALÉS ET LES PROBLÈMES EN DÉCOULANT QUI DEMANDERAIENT DES SOLUTIONS ADAPTÉES COMME LES CRÈCHES, LES TICKETS RESTAURANT, UNE AIDE DE L'ENTREPRISE PLUS AVANTAGEUSE POUR UNE NOURRISSÉ ...

Sans problème !...

Propos recueillis par
Eric CHOLLET

Y en a marre ! Stop à la libéralisation du rail !



► Des milliers de cheminots ont défilé à Paris, de la Bastille à Montparnasse, le 13 novembre 2008. Ils ont manifesté leur opposition à la politique européenne de libéralisation ferroviaire.



Quelques 20000 cheminots représentant des syndicats de plus de 12 pays européens s'étaient réunis à Paris à l'appel de l'ETF (Fédération Européenne des Transports) pour protester contre l'intention de l'Union Européenne d'obliger les gouvernements à libéraliser d'avantage leurs chemins de fer. Plus de deux cent militants de la CFDT cheminots et de la FGAAC ont manifesté côte à côte. Les manifestants protestaient contre la Commission de Bruxelles qui continue sa campagne de restructuration et de privatisation du secteur. Ils craignent un démantèlement total du réseau ferroviaire européen, la perte des marchés pour les entreprises nationales, des graves atteintes à la sécurité ferroviaire et la pratique de dumping social au profit de la performance de quelques groupes privés internationaux. Une délégation de l'ETF et des centrales syndicales françaises a rencontré Dominique Bussereau, Secrétaire d'État chargé des Transports. Lors de cette entrevue, Sabine TRIER, Secrétaire générale adjointe de l'ETF, a déclaré : « *les trois paquets législatifs pour le secteur ferroviaire, ont pour conséquences de mettre les entreprises ferroviaires en lutte les unes contre les autres par les méfaits de leur concurrence. Elles ne travailleront plus en coopération ce qui avait fait la force du chemin de fer européen ! Il y a des risques pour les cheminots : l'accroissement de leur stress, la diminution de leur sécurité d'emploi. Ils devront supporter des horaires de travail plus longs et des effectifs réduits de moitié. Les cheminots veulent faire comprendre qu'ils en ont assez et qu'ils s'opposent à de nouvelles libéralisations et fragmentations. Ils*

réclament des réseaux ferroviaires publics, écologiques, durables bien gérés et réactifs aux besoins des passagers et des chargeurs. » Des revendications claires et fermes ont été adressées par les cheminots aux différents responsables politiques de l'UE et français. Ils réclament la garantie du maintien de la fonction publique dans le secteur, l'intégration du développement du transport de voyageurs et de fret proches, accessible et pérenne. Ils demandent l'effacement des dettes des entreprises historiques pour leur donner une seconde chance et que les services publics soient financés à la même hauteur que le financement consacré à la libéralisation et que les produits de l'euro vignette servent effectivement à développer les infrastructures ferroviaires. Ils ont répété leur méfiance à l'encontre des « partenariats publics privés ». Ils exigent l'application de la législation sociale la plus favorable : valorisation de la sécurité, la certification du personnel de bord (conduite et accompagnement), et respect du temps de travail et de repos du personnel mobile. Ils ont rappelé leur ferme opposition à la multiplication des repos hors résidence (RHR) en mettant en l'avant l'équilibre entre la vie professionnelle et la vie privée, et donc l'arrêt de la course à la flexibilité. Ils ont réclamé des investissements dans l'entretien et le développement de l'infrastructure ferroviaire. Ils demandent aux dirigeants d'appliquer des accords et recommandations votés par les partenaires sociaux européens et nationaux ... Filotéo AFRICANO secrétaire général adjoint du SLFP (syndicat belge) témoigne : « *Le SLFP Cheminots a répondu présent et a participé activement à cette démonstration de force. Les slo-*

gans repris par les manifestants «Y en a marre» et «Stop à la libéralisation» sont significatifs ! Les cheminots à travers l'Europe ne veulent pas d'une libéralisation à outrance génératrice de régression sociale. » Pour Daniel Trolliet, secrétaire syndical SEV (Suisse) qui défila aussi : « *L'Union européenne s'est constituée sur une base économique et libérale ... aux travailleurs de combattre pour qu'elle effectue aussi sa mue sur le plan social ! La Suisse se trouve au cœur du réseau ferroviaire européen On comprend ainsi fort bien l'intérêt de l'UE à ce que la Suisse reprenne les trois paquets ferroviaires. Soyons réalistes, notre pays a-t-il l'alternative de jouer sa politique ferroviaire en solo ? Vraisemblablement pas, n'étant ni dans une position insulaire ou excentrique et de surcroît tributaire des échanges commerciaux avec un géant ! Les syndicats peuvent négocier des conventions collectives pour protéger les travailleurs de leur pays. Ils peuvent également être actifs sur le plan européen, au niveau de l'ETF. C'est pourquoi nous marchons avec vous et que nous partageons votre combat !* » Sabine TRIER rappelle qu'« *il est important de s'unir à l'échelle européenne et de manifester avec force afin de faire entendre notre voix. Il est aussi important de continuer la protestation au niveau national par le biais d'actions et de lobbying pour influencer les gouvernements et les parlementaires nationaux.* ». Prochain rendez-vous international : le 28 avril pour célébrer la dixième journée internationale des cheminots.

Eric de CHATEAUVIEUX

**ELECTIONS
PROFESSIONNELLES**

2009

DP

Délégués du Personnel



**POUR ÊTRE
ENTENDUS
ET RESPECTÉS,**

**VOUS
AUSSI,
VOTEZ
CFDT
FGAAC**

**LE 26 MARS,
VOTEZ** ET FAITES
VOTER

Rassembler pour réussir

www.cfdtcheminots.org

www.fgaac.org

