

Le Cheminot de France

Nouvelle édition N° 19 - Juillet Août Septembre 2009
(1,60 €)

Journal de l'Union Fédérale des Cheminots et Activités Complémentaires



Restauration ferroviaire :
plus de 30 jours de grève !



Gares & Connexions :
avenir en devenir ?...

ETF : des
syndicats
forts
pour un
transport
durable



**Fgcte
Cfdt
Cheminots**

Sommaire

Etre adhérent CFDT, c'est être acteur de son avenir !



Dans le numéro de janvier, je vous indiquais que 2009 serait l'année de la syndicalisation.

Aujourd'hui j'ai la satisfaction au nom de notre Union fédérale de vous annoncer que la clôture des cotisations 2008, montre une progression de nos adhérents de 1% par rapport à l'année 2007.

Cette évolution est bien réelle dans un contexte social difficile pour la syndicalisation, même si l'on observe quelques disparités selon les régions.

Difficile, face aux attaques que nous avons subies pendant la période d'accueil de nos collègues conducteurs de la FGAAC et des remous provoqués par la nouvelle loi sur la représentativité syndicale.

Difficile, dans un environnement où les profondes transformations de la SNCF sont accompagnées de leur lot de suppressions d'emplois et d'inquiétudes pour l'avenir.

Mais facilitée et surmontée par notre esprit d'ouverture et notre volonté de défendre tous les travailleurs du rail. Cela se traduit par l'adhésion de collègues cheminots d'entreprises ferroviaires privées (Euro Cargo Rail, Véolia...), de filiales du groupe SNCF (Naviland Cargo, VFLI...) et aussi par le soutien apporté aux salariés d'entreprises prestataires (Manutention Nettoyage Ferroviaire, Restauration Ferroviaire, EFFIA, sociétés de gardiennage...)

Oui ! la CFDT est tournée vers un syndicalisme d'ouverture et résolument orientée pour des garanties sociales de haut niveau, dans un monde qui bouge.

Alors, il ne faut pas relâcher nos efforts et continuer à proposer d'adhérer à la CFDT afin de renforcer notre type de syndicalisme.

Ainsi chaque adhérent deviendra **acteur de son avenir**.

Arnaud Morvan



EUROSTAR

Transformation d'une coopération industrielle et commerciale en entreprise !

Ce projet est présenté comme la réponse à l'opérateur allemand Deutsche Bahn (DB), qui avait manifesté des ambitions sur le trafic Paris Londres et convoitait le rachat de la participation de LCR. Deuxième argument il faut se préparer à aborder la libéralisation des lignes internationales européennes au 1er janvier 2010 et consolider la société Eurostar. La SNCF détiendra 55% de participation, LCR (40%) et SNCB (5%).

La création de cette filiale pourrait à terme devenir une concurrente de l'EPIC SNCF et développer ses trafics au delà de son activité initiale. Sachant qu'elle disposera directement de l'ensemble des actifs, contrats et moyens nécessaires à l'exploitation de l'activité ferroviaire. Eurostar sera une société de droit britannique, qui s'appuiera, nous dit-on, sur le professionnalisme des agents SNCF volontaires.

Cette évolution concerne les personnels roulants (agents de conduite et agents d'accompagnement), les salariés du terminal Eurostar de Paris Nord (agents d'escale et ventes).

La CFDT s'est prononcée contre ce projet lors de sa présentation lors du Comité Central d'Entreprise du 07 juillet 2009. Il n'en demeure pas moins que la direction compte mettre en place ce projet contre l'avis des organisations syndicales.

Un nombre important d'agents de conduite et de sédentaires ne seraient pas opposés à intégrer cette nouvelle structure, n'ayant pas d'autres choix s'ils veulent conserver leur travail et leur affectation. Pour la CFDT, même si notre position est de refuser la filialisation de cette entité, nous ne pouvons ni laisser les agents intégrer cette nouvelle structure sans accompagnement, ni oublier de prendre en compte les répercussions pour les agents qui n'intégreront pas cette nouvelle entité.

Voici les éléments dont nous disposons pour informer les cheminots(es) sur les conditions sociales et d'emploi proposées par la SNCF.

➔ **Annoncé dans la presse comme une prise de contrôle de l'actuel consortium Eurostar par la**

SNCF:

Eurostar se transforme en opérateur ferroviaire à part entière et disposera à ce titre d'une licence ferroviaire et de ses propres certificats de sécurité.

Détenue par London and Continental Railways (LCR), la Société Nationale des Chemins de fer Belges (SNCB) et la SNCF, la structure existante va se muer en société européenne internationale de trains grande vitesse.

STATUT DE L'ENTREPRISE, ET NATURE DU CONTRAT DE TRAVAIL DES AGENTS

L'entreprise sera une entreprise ferroviaire de droit privé. Son siège sera basé dans un premier temps en Angleterre. Aux termes des 12 mois d'exploitation London Continental Railways (LCR) pourrait sortir du capital, la SNCF a pris des garanties pour que les parts mises sur le marché lui reviennent. En structure cible, ce futur Eurostar serait détenu à 100% par une société Française. Cela permettra d'appliquer le droit français et «héberger» les cheminots de la SNCF, sous le statut de la mise à disposition. C'est le RH0337 (référentiel SNCF prenant les modalités de mise à disposition des personnels) qui serait appliqué, avec la particularité de ne pas imposer une limite maximale pour le retour dans l'EPIC (contrat de 3 années renouvelable pour une durée indéterminée). L'ouverture de l'appel au volontariat est programmée pour le mois de juillet 2009. .../...

• Edito

• Eurostar : Transformation d'une coopération industrielle et commerciale en entreprise !

• Restauration Ferroviaire : Plus de 30 jours de grève !

• Bouleversement autour de la médecine du travail !

• Pour sauvegarder le Fret SNCF : S'engager sur un sillon durable !

• Gares & Connexions : à venir en devenir ?...

• Palmes académiques

• De FO à la CFDT

• ETF : des syndicats forts pour un transport durable

P 2

P 3-4

P 5

P 6

P 7-11

P 12-13

P 13

P 14

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 Septembre 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>

.../... EUROSTAR Transformation d'une coopération industrielle et commerciale en entreprise !

Les pré-requis actuels seront la base de la sélection des cheminots (langues, adaptation au produit...).

Les agents conservent leurs droits statutaires en matière de protection sociale (caisse de prévoyance et régime de retraite) et de déroulement de carrière. Ils bénéficient également des mesures liées à la pénibilité en rapport avec l'équivalence des emplois reconnus dans l'EPIC. Les facilités de circulations sont maintenues.

La CFDT sera très vigilante sur le respect des droits des cheminots liés aux conditions statutaires. Nous nous sommes opposés à toute dérive dans la sélection des cheminots et dans l'emploi de personnel hors statut dans des conditions sociales de bas niveau. Il est hors de question de laisser s'introduire le moindre dumping social que ce soit dans l'EPIC ou dans une filiale.

ORGANISATION DU TRAVAIL ET RÉGLEMENTATION DU TRAVAIL

Les besoins de personnel sont estimés à 100 Agents de Conduite (-36), 6 Cadres Transport Traction (-3), 54 Agents Service Commercial Trains (-4), 3 Responsable Equipe Trains (=), 132 agents d'escale (=). C'est le principe du volontariat qui est retenu pour accéder au produit Eurostar, des listes d'attente seront établies pour les agents qui ne pourraient voir leur demande aboutir dès la mise en service.

La Direction juge qu'il ne sera pas nécessaire de changer les règles d'utilisation des personnels. Si le RH0077 (réglementation du travail) ne sera plus applicable pour cette Entreprise Ferroviaire de droit privé, la Direction déclare qu'elle ne modifiera pas les conditions d'emploi des cheminots mis à disposition. Pour les roulants, en raison des coûts élevés d'hébergement sur le territoire britannique, il est tout de même envisagé de réduire au maximum les repos hors résidence (découchers). La Direction prend l'engagement de compenser l'intégralité des allocations de déplacement perdues par les agents.

La suppression de 36 postes d'ADC et de 4 ASCT montre que les promesses de la direction sont en décalage avec la réalité. Il n'a pas été possible non plus d'obtenir un engagement de la Direction sur le maintien de l'équilibre de répartition de charge de travail entre les personnels des différents réseaux.

La CFDT a exigé que tous ces points soient éclaircis et fassent l'objet du contrat social collectif.

RÉMUNÉRATION ET DÉROULEMENT DE CARRIÈRE

La rémunération des cheminots conserve le même niveau que celui de l'emploi tenu dans l'EPIC. Leur déroulement de carrière est garanti dans les mêmes conditions que celle de leur filière et du statut. Les tâches et les missions des cheminots mis à disposition seront adaptées aux demandes spécifiques d'Eurostar. De ce point de vue, les conditions de retour des cheminots dans l'EPIC pourraient être adaptées aux compétences acquises par les cheminots à Eurostar.

La Direction n'a pas été en mesure de répondre à notre demande de valorisation de ces compétences.

La CFDT a exigé que des mesures d'accompagnement soient mises en place pour les cheminots qui ne pourront ou qui ne souhaiteront pas rejoindre Eurostar. Nous avons demandé des mesures financières pour compenser les pertes de charges de travail, mais également des aménagements dans les parcours professionnels. La CFDT a revendiqué la mise en place de passerelles permettant aux cheminots de faire valoir leurs droits.



PARCOURS PROFESSIONNEL

Eurostar doit mettre en place ses propres parcours professionnels. Les cheminots mis à disposition pourront y avoir accès dans les mêmes conditions que les autres salariés.

La CFDT a exigé des garanties pour que les cheminots ne fassent pas les frais d'une éventuelle restructuration qui pourrait avoir lieu après les Jeux Olympiques de Londres en 2012.

COMMUNICATION

La communication officielle de l'entreprise démarquera postérieurement à la tenue du CCE du 7 juillet. Un courrier nominatif décrivant les objectifs et enjeux du projet sera adressé à tous les cheminots concernés. Des réunions collectives seront organisées et il sera proposé un entretien exploratoire aux agents. Les volontaires pourront se déclarer à l'issue de ces démarches.

La CFDT a réclamé plus de transparence dans la communication du dossier. Nous avons demandé que l'information soit portée à la connaissance de tous les cheminots présents sur les bassins d'emploi. L'impact de la création de cette Entreprise Ferroviaire ne se limite pas aux cheminots concernés par le produit Eurostar. La CFDT a proposé la création d'un site internet muni d'un forum pour que chaque cheminot puisse échanger et dialoguer sur le projet new Eurostar.

DROITS DES CHEMINOTS ET CONTRAT SOCIAL

La transformation en Entreprise Ferroviaire de droit privé de l'Eurostar marque une rupture importante dans le contrat social des cheminots. Ce modèle, déjà évoqué pour le Fret et qui pourrait être proposé au mois de septembre, risque d'être rapidement dupliqué. Le danger de la perte de droits, ou de leur mise en cause par les directions de ces entreprises, voire par la SNCF, ne peut être ignoré. **La CFDT a exigé qu'un contrat social collectif soit établi en amont de la mise en place de l'Eurostar. Il doit reprendre les garanties collectives et individuelles comprises dans le statut.**



Les salariés chargés de la restauration à bord des trains de la SNCF viennent de vivre un conflit long, mais pourtant prévisible.

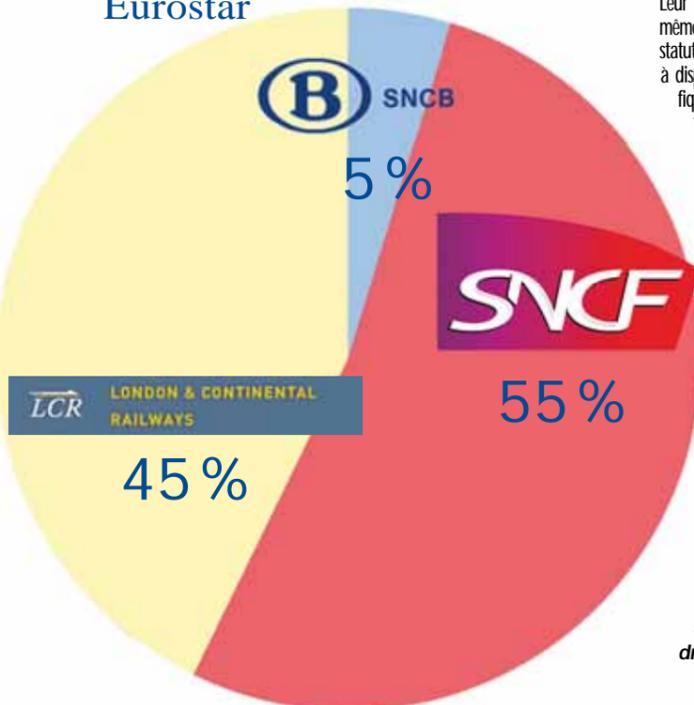
Le syndicat CFDT de la Restauration Ferroviaire et Trains de nuit avait pourtant largement communiqué et alerté sur le fait que le marché passé entre la SNCF et le nouveau prestataire CREMONINI n'était pas viable économiquement.

Restauration Ferroviaire



Plus de 30 jours de grève !

Composition de la nouvelle société Eurostar



La SNCF qui sous-traite l'activité de restauration à bord de ses trains, l'avait attribué jusqu'en octobre 2008 à WAGONS-LITS. En mars 2009 elle décide de changer de prestataire et considérant que cette activité lui coûte trop cher, elle retient celui qui fait l'offre la plus basse pour prendre le marché.

CREMONINI débarque donc avec une nouvelle gamme et des tarifs réduits, mais ce qui peut paraître bon pour le consommateur va se transformer rapidement en piège pour l'activité.

Gildas LEGOUVELLO Secrétaire du syndicat CFDT Restauration Ferroviaire nous explique les motifs de cet échec économique et social.

«SNCF ne semble pas prête à admettre le principe que l'activité restauration est structurellement déficitaire parce que le chiffre d'affaire réalisé à bord des trains ne couvre pas les frais fixes liés notamment à l'organisation qu'elle a choisie (accompagner par exemple les TGV avec 1 agent par rame, quel que soit le nombre de voyageurs et son horaire de circulation). Mais l'essentiel du

déficit tient au coût élevé de la logistique (stockage, gestion des approvisionnements, armement et manutention après chaque trajet vers les bars).

En 1998 déjà, le groupe ACCOR avait pris l'engagement d'un équilibre économique en cinq ans, deux années avaient suffi pour que le groupe constate l'impossibilité d'aboutir à une réduction suffisante des coûts sans toucher de façon inacceptable socialement son personnel. ACCOR dénoncera le contrat dès 2004 subissant des pertes de l'ordre de 7 millions d'euros.

Pour CREMONINI le scénario se répète, l'idée que la baisse des prix des produits proposés va rimer avec un développement des ventes ne correspond hélas pas à la réalité du marché, il ne suffit pas de réduire les prix pour augmenter la demande! Un nombre important de clients SNCF préparent eux-mêmes leur repas ou achètent ce qu'il faut avant de monter à bord. Finalement, le nombre de clients reste le même et le chiffre d'affaire a très rapidement chuté.

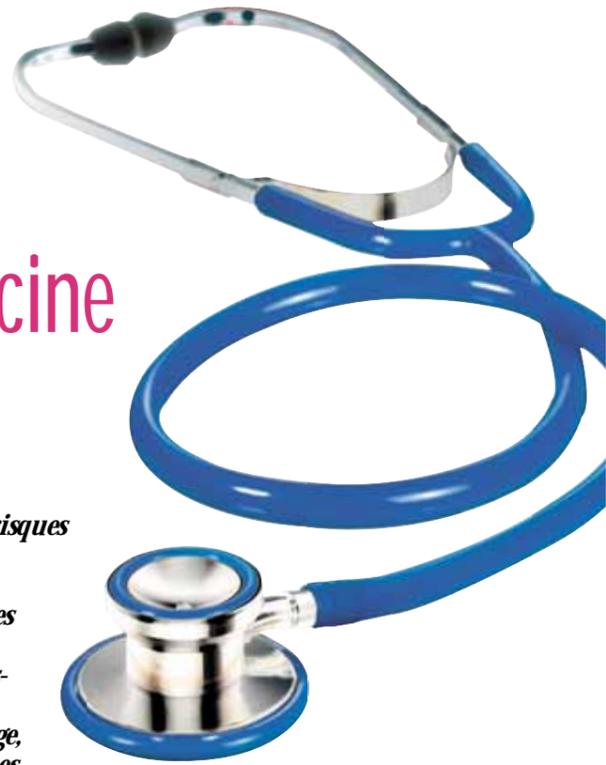
CREMONINI a ensuite sans négociation remis en cause tout un ensemble d'usages et de principes dans la construction des plannings ; les hôtesses et stewards ont pris conscience

collectivement que ce marché passé entre la SNCF et CREMONINI n'était pas viable et que la dégradation de leurs conditions de travail et la baisse de leur rémunération allaient servir de leviers d'ajustement pour leur employeur.

Le 11 mai 2009, la CFDT lance avec trois autres organisations syndicales un conflit qui durera jusqu'au 6 juin 2009, l'action syndicale sera gagnante dans un contexte difficile où il aura fallu interpellé le directeur de la SNCF et faire appel à un médiateur ; des garanties ont été obtenues sur la rémunération, les régimes de travail, la planification, le contrat de travail des nouveaux embauchés et le respect des instances de représentation des personnels (comité d'entreprise et représentants des personnels)»

L'Union fédérale des Cheminots CFDT a soutenu le conflit et reste attentive aux conditions d'attribution des contrats de sous-traitance, les marchés doivent être confiés à des entreprises socialement responsables et respectueuses du droit du travail. Mais surtout les réponses aux appels d'offre doivent être économiquement réalistes.

Bouleversement autour de la médecine du travail !



► **L'organisation actuelle du dispositif de prévention des risques professionnels et de la médecine du travail à la SNCF relève aujourd'hui de régimes dérogatoires. Depuis 1960 les dispositions du code du travail relatives à l'organisation des services médicaux du travail sont appliquées à la SNCF sur la base de règlements internes approuvés par le ministère des transports.**

Les médecins SNCF assuraient les examens médicaux d'embauchage, de reprise de service après maladie, accident ou maternité, les visites médicales périodiques et d'aptitude prenant en compte les critères de sécurité des emplois liés à la sécurité des circulations. D'autres examens à la demande de l'agent pouvaient également être assurés dans le cadre de la médecine de soins.

EVOLUTIONS LÉGISLATIVES

Des évolutions législatives sur le plan national mais également au niveau communautaire vont modifier en profondeur l'exercice de la médecine dans le cadre de l'entreprise.

Modification de plusieurs articles du code du travail :

Les dispositions relatives à la santé et à la sécurité du travail du code du travail seront directement applicables à la SNCF sans transcription dans des règlements internes à l'entreprise. (disparition du RH409 Service médical Médecine du travail)

Les risques ferroviaires et électriques, spécifiques aux entreprises ferroviaires seront traités par décret du ministère des transports.

Les dispositions relatives aux services de santé au travail relèvent de l'application du code du travail. Le service de médecine du travail de la SNCF, devra assurer exclusivement des activités relatives à la médecine du travail, la vérification de l'aptitude à l'exercice de fonctions de sécurité sera effectuée par des médecins distincts de ceux assurant la surveillance de la santé au travail.

CERTIFICATION DES AGENTS DE CONDUITES

Une directive du parlement européen du 23 octobre 2007 régit la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire de la communauté.

Le ministère des transports va procéder avant le 4 décembre 2009 à la transcription en droit national de cette directive qui vise à :

Fixer des règles communautaires ;
Faciliter la mobilité des conducteurs non seulement d'un état à un autre, mais aussi d'une entreprise ferroviaire à une autre ;

LA TRANSCRIPTION EN DROIT NATIONAL

Un décret fixera :
les conditions de délivrance d'une licence, la vérification des aptitudes physiques et psychologiques.

L'agrément des centres d'examen ;

Le rôle et les missions d'une commission nationale d'aptitude chargée des recours relatifs à l'aptitude des conducteurs ;

L'accréditation des médecins et des psychologues chargés de la vérification des aptitudes ;

LA FIN DU RÉGIME DÉROGATOIRE POUR LA MÉDECINE DU TRAVAIL

La médecine du travail de la SNCF assurera à l'avenir cette spécialité conformément aux dispositions du code du travail (visites périodiques du travail).

La médecine d'aptitude devient un domaine distinct exercé par des médecins spécifiques. Les médecins devront choisir entre les deux disciplines.

Pour la CFDT plusieurs points nécessitent des précisions :

- Comment vont s'organiser les personnels médicaux dans le cadre de la séparation médecine du travail et médecine d'aptitude ?
- Comment s'organisera la Concertation avec les partenaires sociaux puisque l'instance chargée du dialogue entre les organisations syndicales, le ministère et l'entreprise est dissoute? (CNMHS Commission Nationale Mixte Hygiène et Sécurité).

La SNCF veut assurer l'ensemble des médecins, y compris des centres d'aptitude pour l'ensemble des entreprises ferroviaires, mais notre réseau médical sera-t-il valide par le ministère et Bruxelles ?

La CFDT s'inscrit dans la défense d'une médecine du travail chargée de mission préventive, ce qui implique le maintien des médecins connaissant les postes de travail et les conditions de travail des cheminots.

La médecine d'aptitude doit également être assurée par des personnels médicaux compétents sur les métiers de l'entreprise.

La CFDT revendique le maintien des cabinets médicaux à la SNCF et la préservation du rôle de médecin SNCF dans le cadre de la médecine d'aptitude. La garantie de la qualité des prestations pour les cheminots passe par une médecine SNCF intégrée.

Pour sauvegarder le Fret SNCF

Comprendre et partager, c'est pour résumer, ce que nous propose l'entreprise avant toute nouvelle réorganisation du fret ferroviaire.

Le bilan proposé à la réflexion des cheminots et de leurs représentants est clair : les plans successifs appliqués depuis 10 ans au fret SNCF n'ont pas permis d'équilibrer les comptes de l'activité. Et leur cohérence aboutit à privilégier la massification des trafics sur des longues distances. Conséquence, les trafics locaux, diffus et irréguliers sont abandonnés.

Longtemps adapté à l'industrie lourde (sidérurgie, chimie...) le mode ferroviaire peine à répondre aux besoins de l'économie actuelle, nécessitant une grande flexibilité dans les flux et les stockages.

Pour répondre à l'adaptation aux flux dispersés, un trafic fret local, intégré dans une chaîne logistique est pourtant possible face au « routier ».

Les pouvoirs publics et les régions peuvent contribuer à améliorer les infrastructures et régénérer les installations en lien avec les acteurs économiques locaux.

Des solutions se dessinent autour de la création d'opérateurs de proximité qui noueraient des contrats de partenariat régionaux. Au sein d'une organisation spécifique de la SNCF, ou dans une filiale, avec un opérateur autonome ou sous-traitant ? Le sujet n'est pas tranché.

Le débat ne s'arrête pas là, puisque sur fond de crise économique et de baisse des activités industrielles, l'ensemble du marché du fret subit une érosion. La SNCF dans ce contexte défavorable communique sur une filialisation des segments rentables et pertinents que sont les trains massifs et le transport combiné. Le moment est mal choisi pour évaluer la viabilité de l'ensemble de l'activité.

Réduire aujourd'hui les effectifs, les infrastructures, et le plan de transport, baisser notre offre de transport sous prétexte de l'incertitude qui pèse aujourd'hui sur l'évolution des trafics, c'est prendre le risque de ne plus pouvoir se redéployer en cas de forte reprise de l'activité.

Les principes fixés par la commission européenne devaient rééquilibrer le transport par rail face à la route. Ce report modal était motivé par une volonté de préserver les ressources énergétiques et de lutter contre l'effet de serre. S'ajoutait à ces préoccupations environnementales les congestions routières liées à la croissance permanente du trafic des poids lourds.

Mais pour réaliser cet objectif il faut limiter la hausse des péages de RFF et améliorer significativement les infrastructures ferroviaires. Les objectifs du Grenelle visaient à augmenter de 25% la part du fret ferroviaire d'ici 2012. Le premier concurrent de fret SNCF c'est la route, et

l'arrivée des nouveaux opérateurs ferroviaires n'a pas élevé la part de marché du transport par rail en France. Elle représentait en 2003 14,04% pour chuter à 11,41% en 2008. Seulement 8 à 10% des trafics abandonnés par la SNCF ont été récupérés par les nouveaux entrants. Plus de 70% des marchandises sont transportées par la route et interdire à la SNCF d'avoir une position dominante sur le fret ferroviaire sous prétexte que l'opérateur historique doit abandonner son monopole, conduit à affaiblir le transport par rail et à renforcer le tout routier.

Le débat sur l'activité du fret ferroviaire national est lancé. C'est dans un contexte économique et social difficile que des choix stratégiques seront arrêtés.

La conjoncture accentue l'urgence des décisions mais elle n'est pas propice pour dégager des solutions qui n'hypothéqueraient pas l'avenir d'un redéploiement du transport par rail. Le risque est réel d'un repli de l'activité sans possibilité future d'expansion.

Enfin les réponses esquissées par les pouvoirs publics sont en contradiction avec les discours tenus sur l'environnement et le développement des transports alternatifs à la route.



L'avenir du FRET ferroviaire
dossier information

S'engager sur un sillon durable !

LE CONTEXTE CONCURRENTIEL

Le fret ferroviaire SNCF perd de l'argent : 300 millions d'euros en 2008. Ce déficit devrait atteindre 600 millions d'euros pour l'année 2009!

L'activité est percutée à la fois par la concurrence et par l'effondrement des trafics lié à la crise économique, deux éléments qui accentuent sensiblement les difficultés dans le secteur du transport de marchandises.

En Europe la baisse de l'activité est de -36% au premier trimestre 2009 par rapport aux trois premiers mois de l'année 2008. A titre comparatif le fret routier pour la même période subit une érosion de -14%. Le ralentissement conjoncturel est donc un des principaux problèmes auquel est confronté le fret ferroviaire.

Tous les opérateurs, nouveaux entrants compris subissent la chute des trafics.

Presque 4 ans après avoir effectué le premier train privé sur le territoire français sous la bannière de la Connex, Veolia Cargo jette l'éponge! C'est l'intégralité du pôle ferroviaire de Veolia Environnement qui est concernée par ce plan de cessions, l'entreprise emploie aujourd'hui 1 260 personnes en France et a réalisé 188 millions d'euros de chiffre d'affaires en 2008, pour 5% du trafic ferroviaire en France.

Que Veolia Cargo recherche un repreneur alors qu'il était positionné sur un segment rentable en dit long sur les limites de la multiplication des opérateurs et leurs marges de développement dans le secteur.

Euro Cargo Rail, filiale de la Deutsche Bahn qui suscite périodiquement des interrogations quant à la sécurité de ses circulations ne semble pas présenter un bilan financier reluisant. Le modèle allemand en prend un coup!

Quatre ans seulement après la libéralisation du secteur on observe déjà des concentrations dans le fret ferroviaire et une possibilité pour la SNCF de réintégrer des marchés perdus. L'ouverture à la concurrence des transports de marchandises avait aiguisé des appétits mais la réalité du marché n'est pas aussi attrayante pour les nouveaux entrants que ce que l'annonçait la commission européenne.

L'ACTUALITÉ

Le fret SNCF est à nouveau sous les feux de l'actualité. Le message adressé au gouvernement dans un audit réalisé par la SNCF et baptisé «du fret ferroviaire» est sans ambiguïté. Une partie de l'activité fret ne sera jamais rentable et doit donc faire l'objet d'une aide public pour être exercée. La SNCF pourrait abandonner son activité «isolé» qui représente aujourd'hui 40% du chiffre d'affaire du FRET mais également 70% des pertes enregistrées. Sans subventions seuls les trains complets et le transport combiné demeureront dans le domaine de pertinence du transport par rail. Pourtant, le transport de matières dangereuses, devrait relever de la volonté publique et non soumis aux seuls critères de rentabilité.

L'Etat destinataire du diagnostic, se défousse! Son discours «subvention, ni abandon» n'est pas de nature à répondre aux enjeux économiques, sociaux et environnementaux.

La solution à adopter consiste-t-elle vraiment à filialiser l'activité fret en créant un établissement public qui emploierait des cheminots afin de leur garantir leur statut et leur rémunération, mais parallèlement, recruter sous droit privé? Pour l'activité wagons isolés le gouvernement par la voix de son

secrétaire d'état semble convaincu que l'émergence d'opérateurs de proximités pourrait répondre aux besoins des chargeurs et des territoires. Mais n'est-il pas contradictoire de vouloir destiner les indispensables subventions aux seuls opérateurs privés?

CE QUI A ÉTÉ ENTREPRIS POUR SORTIR LE FRET DE SES DIFFICULTÉS

Quatre plans de sauvetage visant à redresser l'activité ont échoués, pour les plus récents le plan Véron en 2004 déjà qualifié à l'époque de «de dernière chance» prévoyait de mettre en place une nouvelle organisation de la production pour le redressement de la qualité du service.

En 2007 le plan Marembaud, avait lui un volet industriel et social : fermeture de 262 gares au trafic de wagons isolés sur 1600 points de dessertes, fermeture de la quasi-totalité des triages et la création de quatre hubs pour massifier les flux.

En corollaire, suppressions d'emplois et appel au volontariat chez les agents de conduite pour modifier la réglementation du travail et baisse des effectifs cheminots.

Le bilan des stratégies choisies est accablant, le choix opérés pour redresser fret SNCF ont conduit à la contraction du réseau. A vouloir «>» et concentrer les flux la SNCF a conduit une politique de refus des trafics jugés non rentables.

Les hausses tarifaires ont été mal ressenties par les chargeurs, habitué à ce que l'entreprise publique soit la «vache à lait» de l'industrie privée.

La politique de groupe s'appuyant sur la complémentarité modale entre fret SNCF et GEODIS au sein de la branche transport et logistique semble être en panne de croissance.

Rapports, Audits, Avis

ANALYSE DE LA SNCF

Pierre Blayau, patron de la branche transports et logistique de la SNCF, envisage de "trouver des voies de solution" pour le redressement du fret, "probablement vers la mi-septembre".

"On est au travail" pour tenter d'établir un "diagnostic partagé avec les syndicats, les pouvoirs publics et les administrateurs de la SNCF". "La SNCF ne peut pas tirer des conclusions ou organiser des solutions toute seule, cette démarche est participative".

Différentes hypothèses circulent : subventionner des trafics non rentables, filialisation du fret, abandon de l'activité wagon isolé. "Toutes les hypothèses sont envisageables, et tout le monde est appelé à donner son avis et faire des suggestions. C'est un problème d'intérêt national qui met en jeu à la fois la politique de transport public, l'avenir de la SNCF et l'emploi des cheminots". Pour le fret, nous voulons sortir des plans successifs et opter pour une méthode incontestable".

Il ajoute que par rapport à la route, la compétitivité du "train massif" est "avérée" et ajoute que le combiné rail-route a "un énorme potentiel de compétitivité".

Pierre Blayau évoque aussi "le différentiel d'organisation du travail entre les autres opérateurs ferroviaires et la SNCF qui coûte entre 25 et 30% de compétitivité relative sur le train massif". En



Glossaire

le wagon isolé : associé dans le même train les marchandises de plusieurs clients, chacun pouvant disposer d'un seul wagon.

Les trains massifs : sont dédiés à un client et à une cargaison.

Le transport combiné : train + camion ou train + bateau.

d'autres termes, les conditions salariales des cheminots doivent être révisées. Et cet écart devrait être comblé "par la négociation" et "une des voies qui existe sans toucher au statut du cheminot" est de "créer des filiales spécialisées ou d'utiliser les dérogations autorisées".

- AVIS DES ADMINISTRATEURS SALARIÉS : (CA SNCF)

L'expertise économique commanditée par la SNCF pour évaluer le domaine de pertinence de FRET SNCF dans le contexte législatif et réglementaire actuel et la «expertise» commanditée par le CCE démontrèrent à quel point le périmètre de pertinence du Fret ferroviaire est dépendant des choix faits en matière de politique de transport.

C'est pourquoi, il est, essentiel que des décisions politiques soient prises pour :

rétablir l'équilibre concurrentiel entre le transport de fret ferroviaire et le transport de fret routier en faisant supporter à celui-ci l'intégralité de ses coûts d'infrastructures, ainsi que les coûts externes environnementaux et sociaux;

une autre politique et des relations plus constructives avec RFF pour les sillons afin de les rendre plus fiables pour le Fret; la prise en compte du surcoût l'État. C'est l'État qui est à l'origine de la réforme et de ses conséquences;

répondre positivement à la demande, des ONG et des organisations syndicales, de faire du Wagon Isolé un service d'intérêt général, permettant ainsi la possibilité d'attribuer à Fret SNCF des subventions comme cela a pu se faire dans les années 2000 sur le combiné... ; refuser la généralisation des camions de très grandes capacités: giga liners de 25 m; camions de 44 et 60 tonnes; modifier par le haut la nouvelle convention collective des travailleurs du rail en visant le niveau du RH0077 de la SNCF.

ANALYSE DU FRET: L'AUDIT « BAIN »

Dans l'audit baptisé "Pertinence du fret ferroviaire" la moitié seulement des activités de transport de marchandises de la SNCF serait économiquement pertinente. Et avec l'augmentation des péages prévue par Réseau Ferré de France (RFF, gestionnaire des infrastructures ferroviaires), les choses ne devraient pas s'arranger. L'audit analyse la viabilité économique de Fret SNCF, activité par activité : le train massif, le transport combiné et le wagon isolé. Selon le document, 70% des activités de train massif et de combiné sont concurrentielles face au transport routier.

Le service de wagon isolé ne serait, en revanche, pas économiquement pertinent face à la route "sur une large majorité de trafics", souligne le rapport. Pour que cette activité soit rentable pour la SNCF, il faudrait que ses volumes augmentent de 65%. Plus question de réformer cette activité qui représente 40% des trafics de la SNCF ? .../...



CONTRE-EXPERTISE

Pour étayer des propositions, le CCE a commandé une contre-expertise: l'audit «transversale»

Le document conteste notamment le surcoût d'un agent SNCF par rapport à un salarié du privé. Il rappelle qu'il faut remettre les difficultés du fret dans le contexte particulier d'une crise économique historique qui touche tous les opérateurs en France et en Europe. L'abandon du wagon isolé serait une impasse stratégique. L'affaiblissement de fret SNCF conduirait à une marginalisation du fret ferroviaire en France. La transformation progressive de fret SNCF en une série de filiales conduirait à la perte des avantages de l'effet réseau. Poursuivre exclusivement une politique de massification n'est pas de nature à répondre aux problématiques de fret SNCF. L'amélioration de la productivité par la grande vitesse est une piste intéressante.

LES 10 PROPOSITIONS DE LA COMMISSION DES AFFAIRES ÉCONOMIQUES DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE POUR RELANCER LE FRET FERROVIAIRE

Le 17 juin, le Président de la Commission des affaires économiques de l'Assemblée nationale, Patrick Ollier, par ailleurs administrateur de la SNCF, dénonçant les pertes récurrentes de l'activité fret a rendu public son rapport sur le Fret. "La filialisation est une des solutions" possibles permettant de "mettre en place les conditions d'un équilibre financier" par le biais d'une "nouvelle forme d'organisation juridique", a-t-il fait valoir.

"Les syndicats doivent comprendre qu'il faut travailler ensemble en partenariat pour trouver la bonne sortie" aux problèmes du fret, lourdement déficitaire, a-t-il insisté. Il dit clairement «pas vouloir toucher au Statut des cheminots» mais préconise une gestion de droit privé dans la filiale. Après plusieurs tentatives avortées sur des modifications profondes de la réglementation du travail, le débat est relancé par les parlementaires.

- Ouvrir la grande vitesse au fret ferroviaire, y compris la nuit : développement du fret express et fret cargo ;
- Réintroduire la mixité d'usage des rames et des infrastructures entre le transport de voyageurs et le fret : TER, RER et tramways « fret » ;
- Faire des Régions ou des Chambres Régionales de Commerce et d'Industrie (CRCI) qui le souhaitent les chefs de file de la gestion du fret de proximité, en vue de favoriser l'émergence de plusieurs plates-formes de fret multimodales régionales (hubs régionaux) ;
- Confier à un établissement public – qui pourrait être « Réseau ferré de France » -la gestion des gares de fret et des embranchements fret (voies de débord) ;
- Garantir au fret des sillons de qualité et proposer aux opérateurs ferroviaires de fret des tarifs de péages abordables ;
- Favoriser la réalisation des embranchements nécessaires à l'activité des opérateurs ferroviaires de proximité et de contournement de certaines métropoles ;
- Accompagner la régénération du réseau, en favorisant notamment les partenariats public-privé (PPP)
- Filialiser la branche Fret de la SNCF en créant un établissement public permettant de garantir aux personnels en place leur statut et leur rémunération ;
- Renforcer la réglementation sur les émissions de gaz à effet de serre des poids lourds et faire échec à la généralisation des camions de très grande capacité (25 mètres et 60 tonnes) en vue de préserver le wagon isolé
- Généraliser les mesures de protection environnementale contre les nuisances sonores et visuelles, en vue de renforcer l'acceptabilité du fret –notamment nocturne - par les riverains.

Les enjeux sociaux pour les cheminots

L'ORGANISATION DU TRAVAIL DES AGENTS EN QUESTION

L'assouplissement de l'organisation du travail des 15 000 agents de la branche fret, notamment en révisant le système des heures de repos compensateur et de durée de conduite nocturne pour faire rouler davantage de trains et afin d'abaisser le coût de la traction est à nouveau évoqué. La direction de Fret SNCF tentera un nouveau passage en force, en constituant des équipes aussi large que possible de conducteurs volontaires, décidés à expérimenter une organisation du travail "plus productive". Pour la CFDT il convient d'éviter la caricature! Le différentiel social n'est pas la cause principale, ni exclusive des pertes de marchés.

LE RÉGIME SOCIAL DES CHEMINOTS EN QUESTION

Le mal dont souffrirait la SNCF, serait le régime social des cheminots qui entacherait la compétitivité de l'entreprise publique par rapport aux opérateurs indépendants. Avec un argument choc: "à fret SNCF, un tractionnaire conduit en moyenne 160 jours par an contre 210 jours chez VFLI". Selon l'audit, la SNCF doit réformer son activité de train massif pour être plus compétitive face aux opérateurs privés. Les cheminots seraient détachés 3 ou 4 ans avant de revenir à Fret SNCF

Pour la CFDT il manque au fret ferroviaire une ambition politique concrète :

Les objectifs pour un transport de fret ambitieux, soutenu par une politique d'appui des pouvoirs publics conformément au Grenelle de l'environnement.

- développer un réseau ferroviaire à dominante fret,
- renforcer le transport combiné,
- développer des services de fret ferroviaire à grande vitesse,
- développer des offres massifiées d'autoroutes ferroviaires.

LES ASPECTS REVENDICATIFS

La SNCF va opérer de profonds changements pour redresser durablement l'activité Fret.

La responsabilité des organisations syndicales consiste et ce sera la feuille de route de la CFDT, à affirmer que le principe de la concurrence entre entreprises ne peut pas se traduire par une concurrence entre salariés.

Les réorganisations ne peuvent déboucher sur une compétition entre agents sur leurs salaires, leurs droits sociaux et leurs conditions de travail.

La CFDT veillera à l'équilibre des mesures. Ce qui change en temps de crise dans une négociation, c'est l'absolue nécessité de construire un rapport de force pour éviter les reculs sociaux. La recherche de compétitivité doit passer par des solutions sur l'organisation du travail, en préservant les marges affectées aux salaires qui dynamisent les personnels, améliore la qualité du service et les compétences.



Avenir en devenir ?...



Le 10 mars 2009, la Sénatrice Fabienne KELLER a remis au Premier Ministre son rapport sur la gestion de gares intitulé «La gare contemporaine, centre de ville et cœur des transports».

A la suite de ce rapport et à la demande du Ministre chargé des Transports, la SNCF a créé une structure de management des gares, dotée d'une certaine indépendance par rapport à l'entreprise SNCF : 'Gares & Connexions' : «la séparation de l'activité gestionnaire de gares de la SNCF de son activité concurrentielle de transport ferroviaire».

Stratégiquement, la SNCF a donc préféré proposer que subir. Ces bouleversements institutionnels annoncés

conduisent à de multiples interrogations... avec des incidences évidentes sur le fonctionnement du système ferroviaire de demain :

1) En demandant la création, au sein de la SNCF, de deux nouvelles entités autonomes : l'une pour la gestion des gares et l'autre pour l'exploitation opérationnelle de l'infrastructure (DCF), l'Etat a fait le choix de ne pas intégrer les ressources et les compétences correspondantes à RFF mais aussi de les séparer de la direction de l'entreprise SNCF intégrée

2) RFF, la Direction de la Circulation Ferroviaire (DCF) de la SNCF et 'Gares et Connexions' devront collaborer à la gestion

opérationnelle d'un seul et même réseau en conciliant leurs intérêts éventuellement divergents. Les compétences respectives de 'Gares et Connexions' et de RFF dans les choix de réalisations des nouvelles gares ne sont pas davantage déterminées. Le découpage de 'Gares et Connexions' en 8 + 0000 Agences Territoriales ne correspond ni aux 23 régions SNCF, ni aux 21 régions administratives et ni aux 12 directions régionales de RFF et présente un facteur de complexité supplémentaire. 3) Le rapport a le mérite de remettre l'intermodalité au cœur de la gestion des gares mais la dimension ferroviaire est en revanche occultée.

Au-delà des vœux pieux, l'intermodalité

comme facteur d'attractivité de la gare dépendra de la capacité des différents acteurs à fournir une offre de service satisfaisante aux voyageurs. Cela signifie par exemple :

- de déterminer comment donner aux voyageurs une information complète, fiable et rapide sur les différents transports accessibles, surtout en situation perturbée,
- d'organiser des services supplémentaires tels que l'acheminement des bagages en correspondance,
- de garantir la sécurité du transport et la sûreté de tous les voyageurs.

Autant de sujets que le rapport, largement axé sur le thème de «la gare dans la ville», traite très insuffisamment.

Dans ce contexte, les problèmes d'arbitrage ne manqueront pas de se poser entre les trois principales structures en charge de la gestion commune du réseau ! L'Etat ou la future Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires (l'ARAF) auront-ils la capacité d'arbitrage et si oui, avec quels réels pouvoirs ? Quels processus encadreront les décisions nécessaires à l'accès des trains aux gares dans le temps court qu'est celui de la gestion opérationnelle des circulations, alors même qu'une parfaite impartialité est exigée par l'ouverture du réseau à la concurrence ?

Ces incertitudes, si elles ne sont pas levées rapidement, présentent des risques de deux ordres :

- juridiques, car les futurs concurrents de l'entreprise ferroviaire SNCF seront tentés de s'y engouffrer,
- sécuritaires, car les responsabilités en termes de sécurité du public se trouveront ainsi un peu plus disséminées.

Abordée par le rapport Keller, la question du financement des gares n'est nullement résolue. Compte tenu d'un retard d'investissement estimé de 20 à 30 ans et de l'urgence de certains travaux à mener, les pistes proposées (budget de l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France, Caisse des Dépôts, taxe spécifique, Partenariat Public Privé...) sont vagues, voire inadéquates, dans le contexte actuel de crise de financement du secteur privé et de rigueur budgétaire souhaitée par le Gouvernement.

Face à ces vrais problèmes de financement, le «grand plan des petits travaux» proposé par Fabienne KELLER, apparaît comme une mesure cosmétique, «bling-bling», qui ne suffira pas à rendre aux gares ferroviaires leur attractivité.

Si l'Autorité de la concurrence a reconnu le rôle de premier plan de la SNCF sur les questions d'intermodalité, elle a également relevé la nécessité de «proposer des conditions ouvertes et non discriminatoires pour l'ensemble des opérateurs». Et elle rendra son avis, qui sera rendu public, pour Octobre 2009 au plus tard.

Dans le dossier qui a été transmis aux Organisations Syndicales au CCE, la SNCF s'est attaché seulement à l'aspect organisationnel de cette nouvelle entité.

Peu d'explications sur l'organisation et les relations entre cette nouvelle entité et les filiales existantes AREP et A2C ont été fournies. (filiales spécialisées sur le commerce en gare, la maîtrise d'ouvrage...) Pour la CFDT, il est nécessaire d'examiner l'aspect social et humain pour le personnel intégrant 'Gares & Connexions' !

Enfin, stratégiquement dans l'organisation même de l'intermodalité des transports et de celle entre les différents acteurs du ferroviaire où une clarté institutionnelle totale est nécessaire, rien n'est dit !

La CFDT s'est donc abstenue sur cette consultation.

Pour la CFDT, l'attractivité des gares ferroviaires repose sur l'accès le plus large au transport ferroviaire prochainement ouvert à la concurrence, en offrant des temps de parcours acceptables, selon des horaires respectés, le cas échéant dans le cadre d'une offre cadencée adaptée à la diversité des besoins de transport, le tout avec une sécurité optimale.

Cela ne vaut qu'avec la fiabilité de l'infrastructure du réseau, les financements qui lui sont nécessaires, la clarté institutionnelle des rôles entre les différents intervenants !

La CFDT ne voit dans la création de 'Gares et Connexions' qu'une première étape à la constitution d'une entité qui pourrait être demain du type de celle qui existe pour les aéroports, créée lors de la libéralisation du trafic aérien.

Dans quelques temps, les «nouveaux entrants voyageurs» auront leurs trains et leurs guichets dans des gares qui devront être par conséquent «neutres». Que vont devenir les personnels qui assurent aujourd'hui ces prestations avec un savoir-faire mondialement reconnu ? L'enjeu est de taille et les risques non négligeables pour les agents de la SNCF qui composent les différentes structures qui seront impactées !

Eric Chollet

Palmes académiques

Notre ami Patrick PETOT Agent Commercial du Service des Trains de la région de Dijon, militant CFDT, s'est vu remettre les palmes académiques pour son action de formation et de prévention en matière de produits Psychoactifs.

Le cheminot de France félicite chaleureusement le récipiendaire. Il est rare que cette distinction soit attribuée à une personne non issue du sésail de l'éducation nationale.

Patrick est notre référent CFDT cheminots national en matière de prévention des risques sur l'usage de produits Psychoactifs.

Nous allons certainement monter une journée de formation sur ce thème en lien avec notre fédération (FGTE).

Vous pouvez contacter Patrick au 06 12 43 73 97 afin d'avoir toutes les informations utiles sur le sujet.

Patrick NESTOUR



De FO à la CFDT



Rémi AUFRERE (42 ans) a rejoint en mars 2009 le secteur international de l'UFCAC après presque vingt ans de militantisme à Force

Ouvrière. Il a démissionné de cette organisation où il était Secrétaire Fédéral chargé de l'Europe, l'international et de la communication. Il nous explique son parcours et ses choix.



Rémi AUFRERE a été embauché à l'âge de 16 ans, en septembre 1982, comme élève transport-SERNAM, suite à sa réussite au concours régional d'avril 1982 sur la région de Clermont-Ferrand. En 1987 il a vécu la première restructuration du SERNAM. Alors qu'il envisageait d'y faire carrière, il a dû quitter le service de messagerie pour intégrer la filière mouvement en gare de Clermont-Ferrand. Il y a travaillé en tant qu'agent de manœuvre et aiguilleur jusqu'en 1992. Ensuite, il a été vendeur voyageurs au guichet et en Centre Ligne Directe.

Il a adhéré à FO en janvier 1990. « Le principe de l'indépendance syndicale affiché alors m'avait séduit » dit-il. Son action militante, l'a amené à exercer les responsabilités de secrétaire du syndicat local (Ex Auvergne) ainsi qu'à l'UD FO 63 où il était membre de la Commission Exécutive puis secrétaire adjoint durant sept ans. Simultanément, il a milité au Bureau National Jeunes de la Fédération FO ainsi qu'à la Confédération qu'il a représentée fréquemment à l'international.

QUELLES ONT ÉTÉ TES ACTIVITÉS INTERNATIONALES ?

J'ai beaucoup voyagé en Europe et en Asie notamment dans le cadre humanitaire ce qui m'a permis d'améliorer mon anglais et ma connaissance des relations internationales (politique étrangère, géostratégie, droits humains et syndicaux ...).

Au cours d'une formation syndicale sur l'Europe le secrétaire confédéral chargé de l'international a souhaité m'utiliser pour des missions dès 1993. Puis Marc BLONDEL m'a recruté comme assistant du département Europe-International, en me chargeant du secteur Asie et Pays d'Europe Centrale et Orientale (PECO) et d'autres dossiers comme les normes OIT (Organisation Internationale du Travail), la francophonie syndicale ... Ce fut la partie la plus passionnante de mon parcours syndical puisque, modeste agent d'exécution, j'ai parcouru la planète en représentant la confédération FO dans de nombreux congrès ainsi qu'à l'ONU, comme membre de la délégation française en novembre 1997 ainsi qu'à l'OIT (conseiller technique). J'ai aussi étudié les conséquences sociales de la crise asiatique de

1997 en visitant officiellement, ou clandestinement, des entreprises au Cambodge, en Chine, au Japon et Corée du Sud. Au cours de ces multiples voyages d'étude, j'ai eu la chance de côtoyer John SWENEY dirigeant de l'AFL-CIO (centrale syndicale USA), Sonia GANDHI, Han DONGFANG (fondateur de la Fédération des Ouvriers de Pékin, en mai 1986), Chris PATTEN (Gouverneur de Hong-Kong), et de nombreux syndicalistes moins connus qui m'ont souvent émus par leur courage et leur héroïsme anonyme.

En septembre 1999, avec le départ du secrétaire confédéral, j'ai dû quitter – pour des raisons politiques – la confédération pour revenir militer au syndicat des cheminots FO de Clermont Ferrand où j'ai exercé le mandat de secrétaire régional. J'ai été élu conseiller prud'homal (Président et Vice-président suppléant) de la section Commerce de Clermont durant trois ans.

En 2002, le congrès fédéral m'a élu secrétaire fédéral et j'ai été chargé de la protection sociale (CPR, accidents du travail, médecine, retraites), Action Sociale et de la communication fédérale (relations presse, publications, site internet ...). En 2006 j'ai été réélu à cette responsabilité et l'on m'a confié le secteur Europe-International, Politique des Transport avec la Communication. J'ai donc participé aux nombreuses réunions de l'ITF et de l'ETF jusqu'à la fin 2008.

QUELLES SONT LES RAISONS DE TA DÉMISSION ?

Entre 2003 et 2008, sept secrétaires fédéraux de FO ont quitté leur fonction. Certaines raisons ayant présidées à ces départs, m'ont incité à réfléchir sur mon action et mon avenir syndical. 2008, fut pour moi, le temps de l'analyse suivi de la décision de quitter FO.

Je ne supportais plus l'influence opérée par un parti politique (d'extrême gauche), au sein du secrétariat fédéral, qui a créé une fracture entre l'esprit des fondateurs de FO en 1948 (« l'in-

dépendance syndicale ») et le secrétariat de FO Cheminots. Le non-respect de ses propres principes, et de ses statuts a favorisé l'intérêt strictement personnel de certains dirigeants. En témoigne l'épisode du conflit des retraites de 2007, lorsque des responsables fédéraux ont prolongé leurs activités au-delà de 55 ans alors même que la loi n'était pas encore votée. Encourager à la grève totale puis bénéficier personnellement des avantages financiers liés à la réforme du régime des retraites, combattue officiellement par FO, fut pour moi une trahison inacceptable !!!... De plus la remise en cause de décisions prises collectivement comme par exemple le projet d'accord CER/ETF sur l'utilisation des personnels mobiles ferroviaires, accepté puis rejeté, fut une autre raison de partir.

Enfin, je n'ai pas oublié qu'en 2004, je fus traité, lors d'une réunion du bureau fédéral, de « pétainiste » pour avoir été favorable à la signature de FO à l'accord d'amélioration du dialogue social. Ce texte, qui n'empêchait en rien les grèves interprofessionnelles, était d'application facultative et gelait momentanément la promulgation d'une loi limitant l'exercice du droit de grève.

POURQUOI AS-TU CHOISI LA CFDT ?

Depuis plusieurs années, j'ai côtoyé les collègues responsables fédéraux de la CFDT Cheminots. Même si par le passé, nous avons eu des divergences, dans le cadre de nos mandats syndicaux, nous nous sommes sincèrement respectés et appréciés. J'ai partagé la même analyse sur le combat syndical pour défendre et promouvoir nos droits dans le contexte de l'ouverture de la concurrence ferroviaire en Europe comme en France. C'est ainsi que nous avons exercé ensemble notre droit d'opposition au premier accord relatif aux entreprises privées de fret ferroviaire, négocié avec le patronat. Ceci pour éviter la remise cause du « RH 077 » à la SNCF et une dégradation supplémentaire et accélérée des conditions de travail des cheminots des entreprises privées que nous défendons.

Aujourd'hui, j'ai aussi choisi de m'engager à la CFDT parce que c'est, l'organisation qui revendique et tente à chaque instant de négocier pour obtenir de nouveaux droits dans une conjoncture très difficile. Cela sans s'interdire de mobiliser les cheminots de toutes les entreprises ferroviaires (publiques et privées) par tous les moyens à sa disposition. Je suis convaincu que la CFDT représente maintenant et demain l'organisation capable de rassembler tous les cheminots en respectant le principe d'indépendance syndicale et notre outil de travail, le transport ferroviaire.

Le Bureau National m'a confié la mission de travailler en collaboration avec Eric de CHATEAUVIEUX, sur l'ensemble des dossiers concernant l'évolution des transports ferroviaires en France et à l'international. Enfin je suis disponible pour participer à des réunions thématiques nationales où mon expérience pourra être utile.

Propos recueillis par Eric de CHATEAUVIEUX



L'ETF a tenu son troisième congrès du 27 au 29 mai 2009 à Ponta Delgada, capitale des Açores (Portugal). L'ETF a réuni plus de 400 délégués de plus de 30 pays européens, pour débattre du thème « Des syndicats forts pour un transport durable, La Fédération Générale Transports Equipement CFDT a été présente à ce congrès.

Les syndicats européens des transports ont redit leur ferme opposition au libéralisme exacerbé, prôné par les autorités européennes. Ils ont réaffirmé leur détermination à lutter pour la défense des droits de tous les travailleurs du transport et contre les effets néfastes de la crise économique.

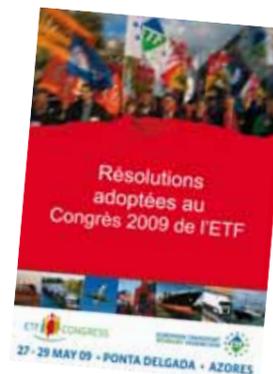
Les débats du congrès Le thème du congrès a permis de débattre sur les modalités de promotion d'un système européen durable de transport, en construisant des syndicats forts. Le projet TRUST a permis de faire un changement qualitatif important. Il jette les bases d'une Fédération Européenne du Transport rassemblée autour de cette revendication. La durabilité s'entend sur le plan économique, social et environnemental.

Comment interdire les pratiques du dumping social, de transfert d'une compagnie à l'autre des personnels qui perdent leurs droits, du pavillonnage de complaisance, de l'emploi des marins non-européens sous payés et surexploités...? Comment lutter contre le racisme qui s'exerce à l'encontre des travailleurs ? Comment promouvoir une politique salariale de l'ETF pour l'Europe ? Comment limiter le nombre d'heures de conduite et le nombre de journées en dehors du domicile ? Comment faire pour que la voix de l'ETF, partenaire à part entière du dialogue social sectoriel européen, soit respectée ? Comment infléchir les décisions de la Cours européenne de justice, pour une meilleure égalité sociale ? ... Autant de questions qui ont été débattues lors de ce congrès animé.

La veille de l'ouverture du congrès, s'est tenue la Conférence des Femmes de l'ETF. Elle a adopté un vaste plan d'action sur l'égalité entre les sexes et a élu, pour Présidente, Collette Parsons de la section T&G de UNITE (syndicat britannique des transports). Le Congrès a élu au poste de Président de l'ETF, Graham Stevenson, Secrétaire national de la section T&G de UNITE (britannique). Pour la FGTE : Liliane Debeche a été élue au Comité exécutif de la commission des femmes pour représenter

Europe ferroviaire

Des syndicats forts pour un transport durable



2009-2013. Le Congrès incite chaque membre à poursuivre, à son niveau et par tous les moyens, le combat pour l'obtention de conditions de travail plus favorables pour les travailleurs des transports, dans tous les secteurs et de travailler collectivement et de manière transversale.

Pour Eduardo Chagas (Secrétaire général) « Ce congrès a été un succès. Ses résultats seront déterminants dans le développement des activités de l'ETF et des politiques dans les années à venir. Le Congrès a clairement indiqué que les décideurs politiques et des organisations d'employeurs devront faire face à un fort engagement de l'ETF, qui doit apporter une valeur ajoutée à ses membres, prêts à se battre contre toutes les tentatives visant à saper leur travail et des conditions de vie, et notamment la rémunération et les normes de sécurité. »

Eric de CHATEAUVIEUX

Intervention de la FGTE

(Fédération Générale des Transports et de l'Equipement CFDT)

Lors de son intervention, André Milan a déclaré : « face à une Commission européenne désireuse de mettre les bouchées doubles pour imposer les lois du marché et du profit au détriment des droits des travailleurs, ETF et ses sections ont su efficacement mobiliser les affiliés et les salariés pour faire face, pour résister souvent avec succès. En combinant l'intervention auprès des politiques - institutionnels, parlementaires - la négociation au sein notamment des comités de dialogue sectoriels, et les mobilisations, les manifestations, l'ETF a réussi à obtenir des succès importants : Arrêt par 2 fois de la directive de libéralisation portuaire ; Prise en compte d'impératifs sociaux dans le ciel unique ; Mise en place de la licence du conducteur de train ; récente campagne réussie pour l'inclusion des indépendants dans la directive temps de travail des conducteurs routiers. Cette action n'est pas terminée, mais le vote au Parlement européen est déjà un camouflet pour les autorités européennes. Présents dans les mobilisations aussi bien à Bruxelles qu'à Strasbourg, les militants CFDT étaient heureux d'être là. Ces succès, ETF a pu les mener à bien par sa combativité, mais aussi par sa volonté d'agir ensemble. Ce doit être aussi le cas au sein des sections. C'est en rassemblant et en recherchant ce qui nous réunit que l'on gagne, ce n'est pas en excluant et en divisant. Nous passons d'un syndicalisme qui juxtapose

les actions des sections à un syndicalisme qui intègre les revendications des sections dans un projet global. Face à une pensée globale comme le libéralisme, il nous faut opposer un syndicalisme qui pense global et qui agit local. L'évolution est nécessaire mais pas facile. A nous de nous organiser pour un avenir durable tant pour les travailleurs que pour la planète. » Joël LECOQ a insisté sur la nécessité d'harmoniser vers le haut les salaires en Europe. « C'est une condition indispensable d'une concurrence non faussée, surtout quand des entreprises sont libres d'exercer leur activité sur un même marché. Bien que la fixation d'un salaire minimum européen s'imposant à tous, ne soit pas d'actualité, l'ETF entend malgré tout agir pour l'harmonisation des salaires vers le haut. Ses différentes sections travailleront à définir un niveau salarial horaire et mensuel de référence permettant de faire progresser les salariés les moins bien payés, en utilisant tous les moyens de l'action syndicale pour l'imposer. Elle exige que le temps de travail rémunéré prenne en compte tous les temps passés au service de l'employeur et que la durée maximale du temps de travail soit respectée et appliquée pour tous afin que les salariés ne soient pas conduits à obtenir le niveau de salaire par l'augmentation de leur temps de travail et du temps passé au service de l'employeur ».

Ces deux motions ont été adoptées à l'unanimité par le congrès. Les documents du congrès peuvent être consultés sur le site de l'ETF : www.itf-etf.org.

Vous l'avez certainement remarqué, notre site CFDT Cheminots a été transformé.

Afin d'améliorer encore son utilisation, toutes vos remarques et propositions seront les bienvenues.

Précisez vos attentes et indiquez nous si la visite du site vous a permis de trouver les informations que vous attendiez.

Merci de votre visite et n'hésitez pas à nous laisser un email, votre avis est important pour enrichir nos rubriques ou en créer de nouvelles.

www.cfdtcheminots.org



Les stages du second semestre 2009

47/49 avenue Simon Bolivar - 75 950 PARIS CEDEX 19
Tél : 01 56 41 56 52 - Fax : 01 56 41 56 53
E-mail : cenefoste@yahoo.fr



Stage « Analyser et maîtriser l'économie »

Date : du 12 au 16 octobre 2009

Programme : ce stage, basé sur une formation active, traitera l'ensemble des aspects tels que les comptes de l'entreprise, les restructurations, l'économie des transports.

Stage « Initiation économique et sociale des élus CE »

Date : du 16 au 20 novembre 2009

Programme : ce stage, basé sur une formation active, traitera l'ensemble des aspects tels que le fonctionnement du CE, ses attributions économiques et sociales, les comptes de l'entreprise, l'appel à l'expertise, les activités sociales et culturelles...

Stage « Perfectionner son écriture »

Date : 7 et 8 décembre 2009

Programme : oser écrire, rédiger un rapport, un courrier, un compte rendu.

Stage « Secrétaire de CE »

Date : mercredi 9, jeudi 10 et vendredi 11 décembre 2009

Programme : rôle du secrétaire de CE, revue de jurisprudence CE, animer une réunion CE, rédiger un compte rendu, le procès verbal.

Stage « Oser s'exprimer »

Date : lundi 14 décembre et mardi 15 décembre 2009

Programme : s'exprimer dans un groupe, la réunion, la prise de décision, accroître l'efficacité relationnelle, la négociation, s'exprimer face à un auditoire.

Pour toute inscription, tous renseignements ou toutes demandes sur le programme, la pédagogie des stages, n'hésitez pas à contacter votre syndicat.