

Le Cheminot de France

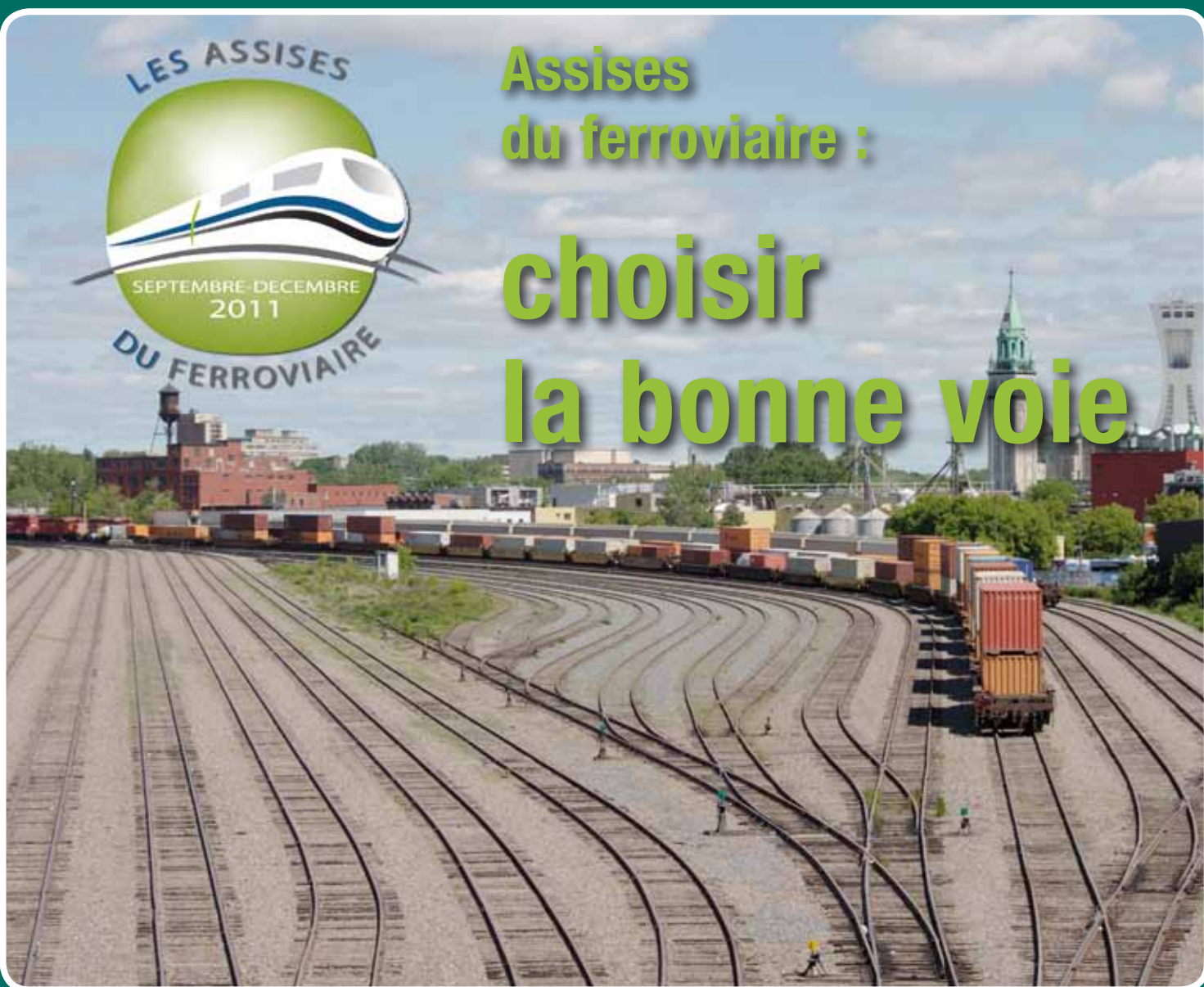
Nouvelle édition N° 27 - Juillet - août - septembre 2011 (1,60 €)

Journal de l'Union Fédérale des Cheminots et Activités Complémentaires



Assises
du ferroviaire :

choisir
la bonne voie



Rentrée de crise



Le FRET toujours aussi
mal en point

Action européenne des
cheminots



Sommaire

• Edito

- Rentrée de crise
- Assises du ferroviaire
- Fret SNCF et sécheresse
- Un Fret toujours aussi mal en point !
- Comité d'Entreprise Européen : négociations en vue
- CDD, alternants... une opportunité à saisir
- Fin de période
- Guide Ethique du Groupe SNCF : quel sens ?
- Action européenne des cheminots
- Travailleurs handicapés : la CFDT oblige la SNCF à revoir sa copie !

P 2-3

P 4

P 5

P 6

P 7-9

P 10

P 11

P 11

P 12-13

P 14

P 15



Je n'ai pas pour habitude de faire part publiquement de mes états d'âme politiques. J'ai toujours veillé à maintenir une certaine neutralité dans l'exercice de mes mandats syndicaux.

Mais un évènement récent m'a fait sortir de ma réserve.

Le jeudi 8 septembre dernier a eu lieu l'inauguration de la LGV Rhin-Rhône. Comme le veulent les us et coutumes, l'Entreprise invite 3 membres de l'Union Fédérale des Cheminots à y participer. Mais premier coup de tonnerre, le 6 septembre, l'Entreprise nous avise que c'est l'Elysée qui pilote l'organisation de cette manifestation et nous annonce que seuls les Secrétaires Généraux de la CGT, de l'UNSA et de la CFDT sont invités à titre personnel (exit SUD !).

Autre surprise à la lecture du carton d'invitation, nous sommes invités à assister au discours du Président de la République et accessoirement à l'inauguration de la LGV Rhin-Rhône.

N'étant pas présent sur le lieu des festivités, je n'ai point entendu le fameux discours, mais je l'ai lu.

Et après les critiques sur la forme, passons à la critique sur le fond, c'est-à-dire le fameux discours.

Voici quelques commentaires sur une partie des propos du Président de la République :

« ...Et on ne pourra faire les infrastructures si l'Etat ne consacre pas une part sans cesse croissante de son budget à l'investissement plutôt qu'à des dépenses passives. » ...

« ... nous préférons que l'Etat investisse .../... dans le TGV du futur, plutôt que dans des dépenses exclusivement passives qui font plier notre économie sous des charges que plus personne n'arrive à maîtriser. »

Le désendettement du système ferroviaire français (RFF et SNCF) serait de nature à supprimer ces fameuses dépenses passives et donnerait réellement aux deux EPIC la possibilité de se développer et d'investir sereinement.

On nous « rabâche » sans arrêt les vertus du modèle allemand. Et bien l'Etat allemand, dans une période économique difficile lors de la réunification des 2 Allemagne, n'a pas hésité à désendetter la Deutsch-Bahn (DB).

Alors à quand une mesure française à la hauteur des enjeux qui prouverait le nouvel intérêt de l'Etat au développement du ferroviaire ?

Vous-même, Monsieur le Président, le dites dans votre discours et je cite : « ... et avec jamais d'ennui on a de gros ennuis parce qu'à force de repousser les petites décisions, on se trouve face à de grandes décisions que l'on doit prendre, en retard. » ...

Les cheminots attendent donc vos grandes décisions et leurs attentes ne sont pas celles que vous exprimez, d'ailleurs vous le reconnaissez :

« ... , je sais parfaitement qu'en assumant la réforme des régimes de retraite à la SNCF qu'il fallait faire, je sais parfaitement qu'en mettant un service minimum les jours de grève qu'il fallait faire, on a pu créer de l'inquiétude et du mécontentement chez les cheminots... »



Monsieur Nicolas Sarkozy
Président de la République

vous prie de bien vouloir assister au discours qu'il prononcera
à l'occasion de l'inauguration de la LGV Rhin-Rhône
et de la célébration des 30 ans du TGV
le jeudi 8 septembre 2011 à 12 heures 30

Gare de Belfort-Montbéliard TGV
90400 Meroux

Quant à l'avenir, vous vous voulez rassurant tout en continuant de stigmatiser les cheminots et leur niveau social : « ... , on ne peut pas garder les mêmes règles sociales quand on conduit une ligne à grande vitesse que lorsque c'était l'époque de la machine à vapeur. »

Faire toujours plus de trains avec moins de personnel et en toute sécurité, ne sera pas toujours possible.

Quand vous dites : « ... je ne suis pas décidé à accepter une ouverture à la concurrence sans conditions qui vous (les cheminots) mettrait en danger, sans que nous ayons les mêmes exigences de sécurité, des exigences sociales et des exigences en termes d'exécution du service public. » ... , doit-on vous rappeler la manière suivant laquelle s'est opérée l'ouverture à la concurrence dans le Fret ferroviaire et ses conséquences sur le personnel des entreprises ferroviaires privées ?

Quant à vos propos sur les évolutions de la SNCF : « ... le ferroviaire est une priorité pour nous, en investissement cela demandera un engagement de la part de la SNCF mais il faut que les agents de la SNCF acceptent cette idée que nous sommes en 2011, que rien n'est figé et parce que l'on aime son métier, nous allons évoluer. Et évoluer ce n'est pas moins de social, c'est faire son métier différemment, être mieux considéré, être mieux valorisé et le faire différemment... »

Alors non, Monsieur le Président, les cheminots ne sont pas figés et depuis bien des années ont subi plus qu'accepté de multiples réformes structurelles et sociales. Les cheminots sont profondément attachés à leur entreprise et n'accepteront jamais son dépeçage.

Cet attachement n'est pas l'apanage des seuls cheminots puisque le sondage de l'IFOP présenté lors du lancement des Assises du Ferroviaire, le 15 septembre dernier, fait ressortir que le train bénéficie d'une image très positive auprès des français et une forte satisfaction à l'égard du service assuré par la SNCF.

Oui, Monsieur le Président, les cheminots attendent d'être mieux considérés et mieux valorisés et non stigmatisés sans cesse comme des nantis.

En annonçant la création d'une énième « Autorité » dédiée à la qualité du service dans les transports terrestres et aériens, ne croyez vous pas contribuer à une nouvelle dépense passive et enlever des moyens nécessaires et utiles sur le terrain pour une vraie qualité de service ?

Enfin, les directives européennes n'imposent pas aux États d'ouvrir à la concurrence le trafic voyageur, elles en ouvrent seulement la possibilité. En allant au-delà des préconisations on voit bien, Monsieur le Président, votre approche dogmatique. Vous l'aurez compris, la CFDT ne partage pas votre politique.

Rentrée de crise



L'été a été marqué par la crise des dettes publiques. L'Union Européenne peine à trouver des mesures efficaces et justes pour les peuples qui soient de nature à préserver la zone euro des attaques spéculatives. Les bourses dégringolent, les banques sont dans la tourmente. Sous la pression des marchés financiers et des agences de notations, le gouvernement a annoncé le 24 août des mesures censées réduire « le déficit de la France », c'est-à-dire un plan de rigueur. Certes, la question de l'endettement public n'est pas à négliger. Car si la dette est trop élevée, une partie importante des ressources est consacrée à son remboursement. Cela viendrait rogner les possibilités d'investissements d'avenir et affaiblir les marges actuelles. C'est pourquoi d'après la CFDT, les efforts imposés pour réduire les déficits publics doivent d'une part préserver l'emploi et d'autre part être équitablement répartis. Le plan d'économies du gouvernement et particulièrement la taxation des mutuelles ne répond cependant en rien ni à nos exigences, ni aux attentes des salariés. Face à cette crise qui n'en finit pas, les propositions de la CFDT visent plusieurs objectifs.

RELANCER L'EMPLOI

L'excès d'austérité ainsi que les plans pris sans considération du contexte social plombent la croissance. Le ralentissement de l'activité économique engendre mécaniquement du chômage. Or l'urgence est bien de combattre ce fléau. La CFDT préconise donc de remettre en cause toutes les exonérations qui ne servent pas l'emploi : défiscalisation des heures supplémentaires, bénéfice de la

TVA réduite quand elle ne crée pas d'emploi comme dans la restauration. Il faut mettre un terme aux suppressions d'emplois dogmatiques dans la Fonction Publique qui mettent à mal la solidarité de la société, tant au niveau de l'éducation que de la santé et plus généralement de la qualité de nos services publics. La CFDT soutient le développement des activités de service, notamment auprès des personnes âgées, par une prise en charge de la dépendance. Les politiques économiques doivent être volontaristes, notamment dans le secteur du développement durable et de l'efficacité énergétique. L'Europe doit prendre toute sa part dans le financement des travaux d'infrastructures.

REFORMER LA FISCALITE

La question fiscale doit également être traitée avec un double objectif d'efficacité et de justice sociale. La CFDT se prononce en faveur de la suppression des exonérations des droits de succession, des exonérations de l'impôt sur les sociétés (la fameuse « niche Copé ») ainsi que pour l'instauration d'une tranche d'impôt supplémentaire pour les très hauts revenus. L'Inspection Générale des Finances (IGF) a récemment recensé 538 niches fiscales. Au fil des années, l'impôt en France est devenu un vrai gruyère qui profite aux plus aisés. L'IGF évalue le manque à gagner pour les finances publiques à 104 milliards d'euros ! De quoi surmonter bien des crises.

RELANCER LE POUVOIR D'ACHAT

La facture présentée par le gouvernement est principalement supportée par les salariés et les consommateurs. La contribution des plus hauts revenus reste symbolique et n'est pas de nature à réduire les inégalités. La taxation des complémentaires de santé, censée rapporter plus d'un milliard à l'Etat va peser lourdement, au risque de voir des salariés renoncer à leur mutuelle. Cela appelle des mesures urgentes de soutien du pouvoir d'achat notamment des plus bas revenus.

Les organisations syndicales estiment indispensable l'intervention des salariés pour peser sur le gouvernement, le patronat, les débats parlementaires en cours et à venir. C'est pourquoi elles appellent à une journée nationale d'action interprofessionnelle le mardi 11 octobre 2011. La CFDT et les cheminots participeront aux rassemblements et manifestations organisés dans ce cadre.

Assises du ferroviaire



Nathalie KOSCIUSCKO-MORIZET l'a annoncé le 16 juin dernier, lors du colloque sur le transport ferroviaire régional de voyageurs organisé par le Conseil Economique Social et Environnemental (CESE), elle met en débat le modèle ferroviaire français ainsi que son devenir sous forme d'assises du ferroviaire.

Pour la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, il s'agit de placer les questions de qualité et de services rendus aux usagers au cœur de la politique des transports ferroviaires et de renforcer la compétitivité des acteurs français du secteur ferroviaire en France et à l'export. C'est dans ce cadre que l'ensemble des organisations syndicales présentes à la SNCF ont été conviées au ministère le 19 juillet afin d'échanger sur l'organisation des assises.

La directrice de cabinet de la ministre a insisté sur le fait que ces assises ne constitueront pas un colloque de plus. Tout sera mis à plat dans ce lieu de débat ouvert, afin de répondre aux fortes attentes des collectivités, usagers et institutions du ferroviaire. Elle précise que ces assises seront celles du ferroviaire et non de la seule SNCF.

Les travaux débiteront à la mi-septembre 2011 et s'achèveront à la mi-février 2012 par la remise au gouvernement des conclusions des assises.

4 THÈMES EN DÉBAT

Quatre commissions seront mises en place.

- Commission N°1 → Le ferroviaire français au cœur de l'Europe (présidée par Gilles SAVARY, ancien député Européen)
- Commission N°2 → La gouvernance du système ferroviaire (présidée par Véronique MORALL, inspecteur des finances)
- Commission N°3 → Vers un financement durable (présidée par Nicolas BAVEREZ, économiste et historien)
- Commission N°4 → Filière ferroviaire plus performante (présidée par Bruno ANGLES, ingénieur des ponts, des eaux et forêts)

Chaque commission sera composée :

- D'un président,
- De rapporteurs issus, soit de la Direction Générale des Infrastructures des Transports et de la Mer (DGITM), soit du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD), soit de la Délégation interministérielle à l'Aménagement du Territoire et à l'Attractivité Régionale (DATAR), soit de la Direction du Budget, soit de l'Agence de Participation de l'Etat (APE) ou soit de la Direction Générale de la Compétitivité, de l'Industrie et des Services (DGICIS)
- De parlementaires,
- D'une collectivité locale en la personne de l'Association des Régions de France (ARF)
- De personnalités qualifiées,
- D'universitaires,
- D'observateurs experts (SNCF, RFF et l'AFRA qui est l'Association Française du Rail).



Les commissions procéderont à une série d'auditions des acteurs du ferroviaire. Ces auditions, complétées par les rapports et réflexions existants, constitueront la matière première pour élaborer des recommandations.

Les commissions se réuniront 1 à 2 fois entre les réunions plénières et auditeront à la demande des intervenants. Il est précisé que le thème de la gouvernance recouvre les évolutions réglementaires (bilan des différents paquets ferroviaires, des séparations institutionnelles) et que les questions sociales seront traitées dans le premier groupe.

Tous les mois, une **assemblée plénière** rassemblera :

- Des associations d'entreprises ferroviaires / EF ou d'opérateurs (Ex : UTP, RFF, SNCF, ...)
- Des associations ou des entreprises de l'industrie ferroviaire (Ex : Alstom, Bombardier, ...)
- Un acteur de la recherche et du développement ferroviaire (Itrans)
- Un acteur de l'Ingénierie (Syntech-Ingénierie)
- Des associations de consommateurs ou usagers (FNAUT, UFC Que Choisir, CLCV)
- Des représentants des élus locaux, des Autorités Organisatrices de transport (AOT) et des collectivités territoriales (Ex : GART, ARF, STIF, ...)
- Des acteurs publics nationaux du ferroviaire (Ex : ARAF, DCF, DATAR, Ministères ...)
- Un acteur public européen du ferroviaire (DG Move, Commission Européenne)
- Des ONG (FNE, WWF, T&E)
- Des représentants du patronat, des employeurs et des chambres consulaires (Ex : MEDEF, CGPME, ...)
- Des représentants des salariés (FGTE-CFDT, FGAAC, CGT, ...)

Chaque assemblée plénière sera présidée par les ministres Nathalie KOSCIUSCKO-MORIZET et Thierry MARIANI et rendra compte des travaux réalisés en commission, puis soit de les approuver, soit de les contredire et enfin d'émettre ses propres recommandations.

Positions CFDT lors de la réunion d'échange du 19 juillet

Lors de cette rencontre, la CFDT a souligné que les modèles économiques sont différents entre le voyageur et le fret. Nous avons également fait remarquer que la nature même de l'exploitation ferroviaire n'apparaît pas en tant que telle (la sécurité étant co-substantielle de l'exploitation). Ensuite la CFDT a demandé que le « ticket d'entrée » dans le ferroviaire, c'est-à-dire le niveau de sécurité et le niveau social soient déterminés, sans quoi il sera difficile d'aller au bout de la démarche.

Enfin, il nous apparaît que les champs d'étude devront être multi et intermodaux. En revanche, il ne sert à rien de refaire les travaux déjà entrepris dans le groupe « industrie ferroviaire » des états généraux de l'Industrie.

Une question essentielle → Le désendettement du système ferroviaire français !

La question du désendettement de RFF est en effet essentielle dans le débat qui va s'ouvrir ; ne pas y répondre rendrait ces assises inutiles, sauf à servir de prétexte à la mise en place d'une convention collective de bas niveau, à l'instar de ce qui s'est produit dans les états généraux de la Route.

Ainsi, la CFDT estime que le mode ferroviaire ne pourra se développer durablement en France et en Europe sans une implication forte de l'Etat dans la définition d'une politique multi et intermodale des transports et d'aménagement du territoire, en lien avec les collectivités territoriales. L'Etat doit également se conformer à la directive européenne de 1991 (91/440) en reprenant à son compte la dette liée à l'infrastructure ferroviaire. Sans quoi, RFF, gestionnaire des infrastructures ferroviaires et héritier de la dette, continuera de répercuter le poids de cette dette sur les péages dus par les opérateurs. Cette situation conduirait à surélever le coût du transport ferroviaire pour les clients voyageurs et voyageurs, et par là-même, les dissuaderait d'utiliser le train. La CFDT comme la plupart des acteurs du ferroviaire estime que la viabilité des modèles économiques tant voyageurs que fret ferroviaire est inhérente à l'implication financière de la puissance publique dans le financement de l'entretien et du développement des infrastructures ferroviaires.

Fret SNCF et sécheresse

La sécheresse printanière a occasionné un grand déficit en fourrage dans les départements d'élevage du pays, contraints « d'importer » de la paille en provenance des départements céréaliers.

A la demande des plus hautes autorités de l'Etat, Fret SNCF s'est mobilisé pour acheminer des trains de paille sur ces axes. Une coordination avec le Ministère des Transports, Réseau Ferré de France, la FNSEA et les autres Ministères impliqués a permis de déterminer 5 axes et de montrer un plan de transport spécifique.

Il est à noter que les entreprises ferroviaires « privées », dont certains pensent qu'elles sont la solution à tous les maux du ferroviaire, n'ont pas voulu participer à cet effort de solidarité nationale.

Comme quoi l'entreprise publique nationale a encore du bon !

Fret SNCF avait une bonne opportunité de mettre en lumière le professionnalisme de toutes ses équipes envers nos clients grâce à cette campagne subissant une médiatisation démesurée !

La mobilisation de chacun, le sens des responsabilités des cheminots a permis que tous les trains partent et arrivent à l'heure. Les agents peuvent légitimement être fiers de leur participation à cette opération.

Cependant, la contribution de FRET SNCF aurait pu être plus importante si nos moyens n'avaient pas été restreints au fil des années.

En effet, la CFDT Cheminots ne s'était pas trompée sur l'état de dégradation de nos infrastructures mais aussi du réseau de transport ferroviaire, conséquence directe des choix de l'entreprise de ces dernières années.

Trouver une gare où l'on puisse charger des trains de paille, en toute sécurité, et accessible par des agents formés relève désormais de l'exploit !

Le changement climatique laisse prévoir que ces campagnes de transport de paille se renouvelleront à l'avenir. **Il appartient à la SNCF de s'y préparer !**



Un FRET toujours aussi mal en point !



En 2009, le vote par le Conseil d'Administration de la SNCF du schéma directeur industriel et managérial pour un nouveau transport ferroviaire de marchandises a lancé au sein de l'activité Fret une valse de réorganisation incessante. La CFDT Cheminots dresse le bilan de 2 ans de choix désastreux de l'entreprise axés principalement sur les suppressions d'emploi de cheminots à statut.

Ce schéma directeur avait à l'époque été motivé par la volonté de mettre un terme à la dérive financière du wagon isolé qui mettait à mal les comptes de l'EPIC. Ce nouveau plan était aussi présenté comme celui de la dernière chance pour FRET SNCF suite à l'échec du pari fait par Luc NADAL (précédent directeur de Fret SNCF) basé sur la rupture interne et l'appel au volontariat.

Deux ans après et plus d'un tiers des effectifs en moins, le bilan est toujours le même... Alors pourquoi ?

➤ Tout d'abord, le pari de la relance du fret en Europe a été basé uniquement sur l'ouverture à la concurrence... Rappelons que **la CFDT n'est pas favorable à l'ouverture à la concurrence des industries de réseau**. Car force est de constater que les « ouvertures » ou privatisations dans les télécoms, l'énergie, les concessions autoroutières n'ont pas produit les bénéfices tant vantés par les libéraux pour les « clients-usagers ». Par contre, elles ont toujours eu des effets néfastes pour les salariés. Après 5 années d'ouverture à la concurrence du fret ferroviaire, le constat est édifiant :

- En 2010, les activités du transport ferroviaire de marchandises ont diminué de 6,3% après -20,5% en 2009 et un recul encore plus marqué du Combiné de 10%.
- En 2007, 43 Md de tonnes/km étaient transportées, en 2010 c'est à peine 30 Md de tonnes/km !
- Le transport routier a vu son trafic progresser de 4,6% en 2010, et sa part modale pour le transport de marchandises progresser de 7% en 10 ans atteignant 88,7% des tonnes/km transportées.
- L'entreprise Veolia a jeté l'éponge et aucun acteur du marché français n'est en capacité d'équilibrer ses comptes. La faillite économique est d'autant plus cruelle qu'elle s'est accompagnée d'une remise en cause constante des conditions sociales des salariés du secteur.

➤ Ensuite, le transport ferroviaire a raté son évolution en ne prenant pas en compte le nouveau contexte d'optimisation des flux et en restant dans une démarche de « transporteur pur ». Cette erreur stratégique a cantonné la SNCF sur des marchés spécifiques comme l'acier ou les voitures neuves. En ne prenant que marginalement en considération les logiques et besoins

logistiques de ses clients et en se contentant de vendre des prestations de transport ferroviaire, souvent « à prendre ou à laisser », la SNCF s'est coupée de son marché. Résultat : les pertes de trafic sont constantes. La SNCF s'est accoutumée à ces pertes, ce qui l'a rendue moins sensible aux demandes du marché et à la pression de ses clients, alors que pour n'importe quelle entreprise de transport routier, la désaffection de clients et la baisse de chiffre d'affaires déclenche une alarme et la recherche de moyens pour les conserver. Pour sauver un peu de rentabilité, la réduction de l'offre et de l'activité a été la principale piste explorée, alors qu'il aurait fallu imaginer et construire des solutions logistiques. Le FRET Ferroviaire ne pourra se développer que si l'on intègre pleinement la notion de prestataire logistique dans la gamme de propositions aux nouveaux clients. Or Fret SNCF se borne à jouer son rôle de tractionnaire laissant la part belle à FRET GEODIS qui construit sa stratégie avec les filiales du groupe dont les salariés sont hors statut.

➤ L'entreprise dans sa folle course à la restructuration s'est trompée sur les priorités. En effet, l'activité Wagon Isolé, toute désignée comme la principale responsable du creusement des pertes de Fret SNCF aurait du être la première à subir une profonde restructuration. Or cela n'a pas été le cas. L'entreprise s'est tout d'abord attaquée aux trafics posant le moins de problème en créant la Direction Fret Charbon Acier (regroupant le Nord et l'Est de la France) pour ensuite venir sur .../...

...Un FRET toujours aussi mal en point !

Le transport de combiné (containers) et sa Direction Fret Combi-Express pour enfin arriver, plus d'un an après, aux wagons isolés avec la mise en place de Multi-Lot Multi-Clients (MLMC). Le mal était fait ! Suite à ce choix et à l'impact de la crise économique, les clients utilisant le Wagon Isolé avaient déjà basculé leurs trafics vers la route... Les triages se désertifiant de plus en plus, les installations ferroviaires se voyaient condamnées, d'autant que le non respect des engagements pris par l'Etat en octobre 2009 garantissant le maintien en état de fonctionnement des sites industriels n'était pas tenu. La CFDT Cheminots aurait préféré la concertation au gâchis industriel. Mais il n'en a rien été...

➔ S'entêtant dans ses schémas contre productifs, l'entreprise soumettra fin 2011 en plénière du CE une consultation sur la création de deux nouvelles entités : SOL et RAIL pour le transport des céréales et des produits de carrières, AUTOCHEM pour le transport Automobile et Produit Chimique. FRET SNCF aura donc restructuré ses 6 Directions (NORD / EST / SUDEST / NORIF / ATLANTIQUE et Direction Nationale) en 5 grandes entités produits (CHARBON ACIER, SOL et RAIL, AUTOCHEM, COMBI-EXPRESS et MLMC). La question des marges bénéficiaires engendrées par ces restructurations n'est jamais évoquée. Les restructurations sont uniquement basées sur les réductions d'effectifs dans le cadre du regroupement des anciens pôles d'activités ainsi que dans la mise en place de pôles de commandes centralisés déshumanisant notamment les dépôts traction. Rien ne change, et FRET SNCF continuera de perdre ses trafics notamment au profit de VFLI... C'est pourquoi la CFDT demande qu'après avoir réorganisé la production, FRET SNCF réintègre les trafics VFLI avec leur personnel ! Sinon à quoi auront servi ces réorganisations, si rien ne change ?

➔ Enfin, le gouvernement -qui a oublié ses bonnes intentions du grenelle de l'environnement- chouchoute toujours autant la route. Souvenez-vous de l'Eurovignette, de l'Ecotaxe... Aujourd'hui, elles ne sont au mieux que reportées, au pire, rangées au rayon des promesses non tenues d'un grenelle vidé de volonté politique ! Dans la plus grande discrétion, le gouvernement a promulgué le 17 janvier dernier le décret n°2011-64 autorisant le passage de la limite de charge de 40 à 44 tonnes correspondant à un gain de productivité gracieux de 10% au profit du transport routier ! Le 4 août dernier, le délai visant à obliger le parc routier à se mettre aux normes EURO

Transport Ferroviaire de Marchandises en Md de Tonnes-km

2007	40,6
2008	35,2
2009	25,7
2010	22,8

Volume de wagons isolés traités

2007	: 700 000
2008	: 520 000
2009	: 270 000
2010	: 220 000
2011 budget	: 190 000

Evolution de l'effectif

2008	: 14 701
2009	: 12 850
2010	: 11 144

Productivité

	2008	2010	var
Trains Km / agent	6,76	5,51	-19%
Trains Km / loco	68,47	59,80	-13%

Part des marchés en 2010

FRET SNCF	: 80,8 %
EURO CARGO RAIL	: 12,3 %
EUROPORTE FRANCE	: 4,1 %
Autres (Colas Rail, CFL Cargo etc...)	: 2,8 %

Transport intérieur terrestre de Marchandises

Evolution par mode - yc transit

	2008	2009	2010
Transport Ferroviaire	-5,1%	-20,5%	-6,3%
dont Fret SNCF	-13,3%	-27,0%	-11,3%
Transport Routier	-5,4%	-14,4%	4,6%
Transport Fluvial	-0,6%	-1,1%	8,6%
Total Transport intérieur terrestre de marchandises	-5,3%	-14,8%	3,6%

a été repoussé de 3 ans ! On est bien loin d'une volonté de développement durable. Le ferroviaire ne pourra jamais desservir les entreprises en porte à porte. C'est pourquoi la CFDT propose que soit mise en place une vraie réflexion de fond sur une nouvelle production des trafics de

marchandises Rail-Route et inversement en totale complémentarité. C'est d'ailleurs ce qu'elle défend à travers un projet alternatif de Rail-Port pour sauver le Triage de Somain.

L'activité de transport de marchandises est

Gefco : perte de trafic

Vendredi 9 septembre, FRET SNCF a annoncé la perte du contrat GEFCO au profit d'Euro Cargo Rail, Europorte et Colas Rail. Au vu de l'importance de ce contrat, c'est un nouveau coup dur pour FRET SNCF et ses cheminots qui chaque jour, malgré les difficultés liées aux travaux du TGV Rhin Rhône ont mis en œuvre toutes leurs compétences pour assurer les charges liées à ce contrat. Aujourd'hui nous devons réfléchir au plus vite sur les raisons de cette perte afin d'arrêter cette spirale infernale qui mine le moral de nos collègues. Déficit de qualité, prix non compétitifs, règlements de compte entre directeur de FRET SNCF ? Qu'elle en est la cause réelle ?

Pour la CFDT, la perte de ce contrat est un véritable coup d'arrêt dans la volonté de développement de FRET SNCF à travers le nouveau schéma directeur et notamment les entités AUTOCHEM et Multi-Lots Multi-Clients. De plus, la CFDT Cheminots a de très grandes craintes par rapport à l'impact de cette décision sur d'autres contrats, notamment celui signé avec ESSO.

(...) Autre coup dur, le Groupe Eurotunnel poursuit son maillage européen dans le fret ferroviaire. Sa filiale dédiée « Europorte », vient en effet de signer avec Trenitalia un accord stratégique établissant une liaison internationale de fret ferroviaire entre la France et l'Italie.

Dans ce cadre, Europorte assure la collecte de céréales dans une trentaine de silos en Bourgogne puis leur transport vers le Sud-Est pour le compte du logisticien TMF. Que fait Fret SNCF ? Que fait notre très onéreuse filiale italienne SFI ?

(déclaration CFDT au CCE du 13 septembre 2011)

Somain : histoire d'une bagarre...

Le 18 septembre 2009, la Direction Fret SNCF annonce un nouveau schéma directeur industriel devant permettre de redynamiser le transport ferroviaire de marchandises et d'enrayer, enfin, cette spirale du déclin qui entraîne inexorablement les comptes de l'EPIC SNCF dans le déficit. A la lecture de ce schéma directeur, il se dessine une stratégie basée sur la création d'entités dédiées par produit.

Dans cette nouvelle organisation, le triage de Somain disparaît des cartes, il n'est pas repris comme site de tri pour la future entité « Belle île » (produits sidérurgiques et charbon).

Cette annonce fait l'effet d'une bombe sur le site de Somain !

En réaction, les OS constituent une intersyndicale pour organiser la défense du site et sauver les 400 emplois menacés.

La CFDT est omniprésente dans ce combat.

Le 26 septembre 2009, une grande manifestation à Somain regroupe environ 600 personnes : cheminots, responsables syndicaux et élus.

Devant l'ampleur de la mobilisation, la Direction réagit et concède, le 05 octobre, le maintien en l'état des outils industriels sur le site pour les 6 années à venir. Malheureusement, pas d'engagement sur le maintien des emplois et de l'activité tri de Somain.

Le 27 octobre 2009, lors du Comité d'Entreprise Fret, la Direction présente sa 1ère entité produit dénommée « Belle île » regroupant les flux d'acier et de charbon sur l'ensemble du territoire.

Les installations du triage de Somain seront utilisées en sous-traitance pour la future entité Multi-lots/Multi-clients qui aura en charge la gestion de ce qui reste du 'Wagon Isolé'.

Les cheminots de Somain se sentent trahis. Ils ont l'impression de ne pas être associés à l'entité et ne font plus confiance aux responsables de l'entreprise. Une nouvelle manifestation est organisée par l'intersyndicale à Somain le 07 novembre 2009. Elle regroupera 1000 personnes (cheminots, élus et population).

Une contre-proposition argumentée et structurée sera défendue par l'intersyndicale, contenant entre autre, la mise en place d'un Railport sur Somain. Ce dossier alternatif sera remis au ministère du transport lors de notre rencontre le 26 novembre à Paris.

Au CE Fret du 17 décembre 2009, La Direction s'engage à retenir le site de Somain pour accueillir un système Railport.

Pratiquement au même moment, la Direction de l'entité Belle île annonce en CHSCT, le passage en 1X8 du tri par gravité à partir de juin 2010 avec la suppression estimée de 120 emplois.

Pour les cheminots, c'est la désillusion ! Pour autant, la mobilisation continue. Une opération escargot est organisée par la CFDT ainsi qu'une rencontre sur le site avec des élus du Conseil Régional. Ces 2 actions amèneront un engagement des candidats socialistes au Conseil Régional d'investir dans le Railport.

La Direction Fret fait la sourde oreille et une énième manifestation à Valenciennes est organisée.

La CFDT continue le combat et décide de rencontrer tous les acteurs économiques et politiques de la région afin de défendre ses propositions alternatives.

Notre délégation obtiendra la mise en place d'une réunion technique en charge d'étudier la faisabilité du Railport et d'un embranchement sur la zone d'activité de Somain.

Malheureusement, ce dossier devenant un enjeu de campagne électorale avant les élections professionnelles à la SNCF, le dossier alternatif défendu par la CFDT est purement et simplement enterré.

A ce jour, même si le site de Somain reste selon nous toujours viable, la Direction vient d'annoncer l'abandon du tri par gravité en octobre 2011, ce qui réduira les effectifs dans le triage de 21 postes.

Le combat continue contre vents et marées, la CFDT se battra pour faire admettre à la Direction, le potentiel ferroviaire du site de Somain.

...toujours d'actualité.

une activité essentielle de l'économie, dans la mesure où elle assure les échanges de biens nécessaires aux activités de production, de commerce, de consommation et de services. A cet égard, elle est aussi indispensable aux entreprises privées qu'à la collectivité nationale. Depuis maintenant plus de 10 ans et la mise en place du plan VERON, la part du FRET Ferroviaire dans cette activité a subi une décroissance dont chacun d'entre nous peut mesurer aujourd'hui les dégâts.

Dégâts humains : nous ne comptons plus les cheminots qui, à cause des restructurations successives sans aucune perspective d'avenir, viennent nous rencontrer pour chercher des réponses à, non plus leurs interrogations, mais bien leurs angoisses.

Dégâts sociaux : restructurations ou plutôt déstructurations de l'activité n'ont eu pour but que de réduire les coûts de production de notre activité. Or, il faut nous

rendre à l'évidence, le FRET Ferroviaire est dans l'impasse et les efforts consentis par les cheminots depuis de très nombreuses années n'ont eu que très peu de conséquences sur les résultats. L'entreprise n'a jamais joué la carte de l'avenir, mais bien celle du gain de productivité à très court terme. Et, en cas de reprise de l'activité économique et industrielle à l'échelon mondial nous sommes en incapacité de répondre présent. Ce ne sont pourtant pas l'implication et le professionnalisme des cheminots de notre activité qui manquent le plus !

Le tout pour finalement avoir une activité FRET SNCF en constante course derrière l'évolution du transport de marchandises. Inutile de dire que les flux d'aujourd'hui ne seront pas ceux de demain. La rarification des énergies fossiles poussera l'ensemble des affréteurs à modifier leur schéma de transports avec pour conséquence la disparition de terminaux parfois même historiques au profit d'une émergence de nouveaux terminaux.

Pour la CFDT Cheminots, FRET SNCF doit préparer cet avenir non pas en supprimant des emplois au jour le jour, selon les trafics du moment, mais bien en construisant le FRET Public de demain susceptible de relever les grands défis des 30 prochaines années. La CFDT met ses propositions sur la table... Qui sera présent pour en discuter ?



Comité d'Entreprise Européen : négociations en vue



En 1994, par l'adoption d'une directive, la commission européenne s'est dotée d'un instrument dédié au dialogue social à l'échelle communautaire. Le texte prévoit une procédure d'information et de consultation dans les entreprises ou groupe d'entreprises de dimension communautaire selon un accord négocié entre les représentants des travailleurs réunis en un groupe spécial de négociation et la direction centrale de l'entreprise.



La SNCF ainsi que les organisations syndicales (dont la CFDT) ont souhaité la création d'un Comité d'Entreprise Européen (CEE) au sein du groupe SNCF, compte tenu du développement de son activité à l'échelle de l'union européenne. L'objectif est de promouvoir le dialogue social au niveau européen sur les orientations stratégiques et les évolutions du groupe SNCF, mais également dans les domaines économique, social et environnemental. Le comité sera également un lieu d'échanges sur les pratiques professionnelles et sociales. Cette instance ne se substitue pas à d'autres, qu'elles soient au niveau national, tel le Comité de Groupe SNCF ou au niveau européen tel le comité de groupe européen de KEOLIS ou le comité européen de consultation de GEODIS.

Le CEE devra permettre de développer un réseau syndical qui favorisera les échanges et la transmission des contributions. Les affiliations aux fédérations syndicales européennes faciliteront les relations entre les organisations syndicales. L'articulation n'ira pas de soi avec les instances françaises existantes : Conseil d'administration où siègent des représentants du personnel, comité central d'entreprise, comité de groupe français. Les actions respectives des différentes instances devront être coordonnées et une chronologie des « consultations » devra être préservée. La direction ne manquera pas de souligner l'intérêt que le groupe porte à la dimension sociale européenne, mais le quotidien risque d'être plus nuancé. C'est certainement sur les thèmes de ses

choix que la direction de l'entreprise sera prête à dialoguer dans ce cadre : privatisation, flexibilité, organisation de la production...

Tout reste à faire en réalité pour préciser, et codifier, la nature des informations que le comité doit recevoir, la nature des questions dont il peut se saisir, sans oublier le droit à des moyens d'analyse (experts notamment). C'est indispensable, compte tenu de la complexité des matières abordées, à une échelle internationale de surcroît. Et il ne faut pas perdre de vue que les entreprises sont généralement hostiles à l'idée d'associer véritablement leurs salariés et leurs représentants à des prises de décisions.

En conclusion et malgré toutes les difficultés évoquées ci-dessus, la mise en place des comités de groupe européen peut marquer un réel progrès pour les salariés. Face à la mondialisation, aux stratégies industrielles et commerciales des groupes, ils leur donnent, enfin, des moyens de peser davantage. En concertation avec les partenaires sociaux européens, il y a lieu cependant de préciser sans tarder les droits et les prérogatives de ces comités. Lors des négociations, la CFDT proposera des dispositifs pour améliorer le fonctionnement du CEE.

- Définir clairement les notions d'information et de consultation du CEE, l'articulation entre le niveau national (Comité Central d'Entreprise) et international (Comité d'Entreprise Européen).
 - Définir la notion de confidentialité, afin qu'elle ne réduise pas la communication entre les syndicats.
 - Améliorer et développer le droit, ainsi que les moyens nécessaires, à la formation des membres du CEE sur les expertises sociales, financières et économiques du groupe.
 - Définir un droit de tenir des réunions préparatoires et de suivi, et accéder aux avis d'experts.
 - Accorder aux membres du CEE un accès aux sites des sociétés formant le comité.
- Tout le monde parle de l'Europe sociale. Renforcer les pouvoirs des comités de groupe européens, voilà qui permettrait de commencer à en faire une réalité.

CDD, alternants... une opportunité à saisir

La SNCF a du mal à recruter ! Sur les 5 500 recrutements prévus pour 2011, seulement 2 240 embauches ont été réalisées au 31 Juin : soit 40,8 % !

Pour tenter de corriger cette trajectoire, la CFDT a déposé une DCI début juillet. Dans ce cadre, l'entreprise a annoncé la mise en place jusqu'au 31 Décembre 2011 d'un processus de recrutement simplifié pour les CDD et alternants.

Selon les termes du DRH « les alternants (en fin d'alternance et ayant obtenu leur diplôme) et les personnes en CDD, qui sont dans l'entreprise depuis au moins 6 mois et qui ont donné entière satisfaction auprès de leur Directeur d'Etablissement doivent pouvoir être recrutés sans avoir à passer les tests de recrutement, à la demande seule de l'établissement. » Ainsi, après avis favorable du DET, les candi-

dates n'auraient plus à subir les fameux tests psychos, le reste du processus étant conservé (visite médicale). Cette disposition ne concerne pas les métiers soumis à arrêté d'aptitude.

Ceci va dans le bon sens. Il ne s'agit bien évidemment pas de dénigrer le travail de nos psychologues dont la compétence est largement reconnue, mais de « booster » les possibilités d'embauche. Un retour d'expérience sur les embauches ainsi réalisées sera effectué en fin d'année.

La CFDT a demandé à ce que cette expérimentation prenne en compte tous les contractuels ayant travaillé à la SNCF depuis janvier 2010 et que les 6 mois de présence dans l'entreprise s'apprécient par le cumul des CDD (successifs ou non) accomplis depuis. Aux DET de prendre leurs responsabilités !

SNCF RECRUTE
des Agents du Service Commercial en Gare
en Contrat à Durée Déterminée



en Contrat à Durée Déterminée
indéterminée

Fin de période

Fin des périodes de pointes et périodes normales ! L'Etat vient d'accorder cet été une plus grande liberté tarifaire à la SNCF en modifiant son cahier des charges. Le décret 2011-914 du 29 juillet allège en effet l'encadrement des tarifs, donnant ainsi plus de souplesse commerciale à l'Etablissement public. Cette mesure n'est pas neutre. Si les mécanismes sont complexes, on peut cependant retenir qu'à la faveur de l'ouverture progressive du marché ferroviaire,



la SNCF n'aura plus l'obligation de fixer un an à l'avance les différentes catégories tarifaires qu'elle applique. Précisons que cette « liberté tarifaire » s'applique aux trains soumis à réservation : TGV, TEOZ, LUNEA. La tarification des TER n'est donc pas concernée et les tarifs sociaux s'appliquent toujours. Le prix du billet sera donc en fonction de l'offre et de la demande, suivant les règles du yield management. La SNCF se veut rassurante, s'engageant à vendre la moitié de ses billets à des prix réduits, à des prix bas ou promotionnels et assurant que cette liberté nouvelle ne servira qu'à mieux remplir les trains. La CFDT, tout comme les associations de consommateurs et d'usagers, craint cependant que la tentation d'augmenter le prix moyen ne soit déjà bien présente dans l'esprit de nos dirigeants. Car la pression qu'exerce RFF sur les péages (+ 145% sur 10 ans et +7% en 2013) impacte le modèle économique de la grande

vitesse. Et la SNCF ne pourra supporter ces hausses de péages sans les répercuter directement sur le prix des billets. En tout cas, elle en aura la possibilité dès que le décret s'appliquera, vraisemblablement vers la fin de l'année. Cela a été maintes fois dit : l'ouverture à la concurrence se traduira par une hausse des prix ! Tout en réclamant une plus grande transparence des tarifs, la ministre en charge des transports l'a exprimé récemment en indiquant que le TGV est en France 33% moins cher qu'en Allemagne. Les experts estiment la hausse entre 15 et 20% par rapport à la tarification actuelle, notamment dans le cadre de lignes financées en partenariat public/privé (PPP) comme la future LGV Tours - Bordeaux. La CFDT ne s'inscrit pas dans cette logique de surenchérissement du coût du transport. Le TGV doit rester accessible au plus grand nombre.

Guide Ethique du Groupe SNCF

Quel sens ?

« Ce que l'on conçoit bien s'énonce clairement,
Et les mots pour le dire arrivent aisément. »

Nicolas Boileau (L'Art Poétique(1674))

La belle pensée de Nicolas Boileau a encore été martyrisée et le responsable a été identifié, il s'appelle « le Guide Ethique du groupe SNCF ».

Succombant aux velléités de la modernisation, la Déontologie est abandonnée pour faire place à l'Éthique !

Ce guide se propose donc de définir les règles comportementales internes et externes en lien à des valeurs érigées comme devant être celles du Groupe SNCF.

Cette démarche éthique d'entreprise consiste donc à :

- « définir les principes comportementaux attendus des salariés et les règles pratiques qui en découlent.
- diffuser ces principes, les promouvoir, les appliquer et les faire appliquer.
- s'assurer de leur mise en œuvre, détecter les écarts éventuels et les corriger.
- sanctionner les comportements répréhensibles. »

En appui de ce Guide, 2 dispositifs sont mis en place :

- Un dispositif d'alerte professionnelle (signalements de cas de fraude, corruption, détournements, pratiques anti concurrentielles, etc.)
- Un dispositif d'appui permettant à tout salarié d'obtenir des conseils motivés en cas de doute sur une conduite à tenir.

Dans cette démarche initiée par l'EPIC, la CFDT a voulu être une force de propositions, d'abord animée par la volonté de donner du sens à l'idée de départ, mais aussi souhaitant aller plus loin en offrant des pistes de réflexion. Sur le fond, il nous semblait en effet opportun d'introduire dans ce guide certaines valeurs ou notions pouvant enrichir son contenu, mais aujourd'hui, nous sommes très loin du compte.

- Où sont les valeurs de Solidarité ? (Lutte contre la pauvreté et l'exclusion, lutte contre les discriminations, actions sociétales, règles de management internes...).

- Où sont les valeurs du Développement Durable ? (Prise en compte des meilleures pratiques d'économie et de préservation de la biosphère...).

- Où sont les valeurs de nos règles de gouvernance d'entreprise ? (Renforcer le dialogue social en allant au-delà du strict respect des obligations légales et réglementaires même si ce seul respect serait parfois un progrès sensible).

- Où sont les valeurs du Service Public ? (Égalité des usagers, non discrimination, continuité...). Pourquoi avoir omis toute référence éthique au Service Public alors qu'il concerne aussi bien l'EPIC SNCF que bien des sociétés du Groupe ?



En premier lieu, il ne vous a pas échappé que ce texte a été très mal rédigé ce qui peut en affecter le sens et donc la compréhension ou la portée. Or, un document pouvant avoir une valeur juridique contraignante doit être précis et aisément compréhensible afin d'éviter les interprétations de nature à générer des risques juridiques tant pour les salariés que pour la SNCF et son Groupe.

En ce qui concerne la mise en place des dispositifs d'alerte professionnelle et d'appui, c'est l'imprécision la plus totale. Selon la CNIL, le traitement des alertes professionnelles doit être confié à un service spécifiquement mis en place. Toujours selon la CNIL, les salariés doivent privilégier les voies classiques

son champ tel que déclaré à la CNIL (ou tel qu'on le suppose) peuvent néanmoins faire l'objet d'enquête(s) interne(s). Dans quel cadre juridique, au sein d'une entreprise où tout est écrit et normé ? Pas de réponse. Avec quelles prérogatives ? Pas de réponse non plus.

Le Guide soutient que le premier des deux dispositifs serait « conforme à la décision de la CNIL », mais sans préciser laquelle, et on ignore encore à ce jour si ce dispositif comporte ou non un traitement automatisé de données à caractère personnel.

Pour autant est-ce la fin du Code de Déontologie ? Même si la Direction de l'Éthique affirme le contraire sur son site intranet, la mise en place du Guide Ethique supprime apparemment le Code de Déontologie (cf. Temps Réel n° 25 du 15 juin 2011 et Les Infos n° 355, p.2). Ce Guide Ethique est loin de traiter tous les items du Code de Déontologie qui semble être ici victime d'un brutal effet de mode.

Un « détail de taille » : outre le fait que le Guide Ethique vient se superposer à d'autres textes concernant l'EPIC SNCF (RH 006, RA 0284, RA 0307, etc.) et à leurs équivalents au sein des autres entités du Groupe SNCF (gare à « l'effet millefeuille »), plusieurs textes normatifs internes SNCF sont déjà des déclinaisons du défunt Code de Déontologie. Qu'advient-il de ces derniers textes : supprimés ? Oubliés ? Dans le même ordre d'idée, il nous a été à ce jour impossible d'obtenir une date certaine d'abrogation du Code de Déontologie et d'entrée en vigueur parallèle du Guide Ethique. Pas vraiment anodin lorsqu'on a une procédure disciplinaire sur le dos sur la base de l'un ou de l'autre (gare à « l'effet confusion généralisée »).

Pourtant, lors de la réunion du 28 juin du CCE SNCF, M. François Nogué, encore DRH de l'EPIC, a insisté, à l'unisson de M. Alain Surdon, Directeur de l'éthique, sur l'absence d'obligation de consulter les instances représentatives du personnel dans la mesure où le Guide Ethique n'aurait d'autre valeur que pédagogique ; aucune valeur juridique. M. Surdon nous

l'a même écrit. C'est dire si ça n'est pas obligatoire, si ça n'intègre pas le règlement intérieur, et si ça ne peut absolument pas servir de fondement à une procédure disciplinaire. Comme pour le Code de déontologie ! Et puis à quoi bon s'embarrasser puisque le Guide était matériellement sorti avant le 28 juin.

Et puis... pour continuer à marcher sur la tête, la CFDT a été étonnée de voir un Guide éthique Groupe présenté au CCE de l'EPIC avant d'être présenté au Comité de Groupe.

La CFDT exprime son inquiétude devant l'annonce d'une possible déclinaison de ce Guide Ethique sous forme de guide(s) pratique(s) dans les branches, filiales, fonctions ou métiers (cf. introduction de Guillaume Pepy en pages 4 et 5 du Guide) et donc l'abandon d'une vision éthique commune partagée par l'ensemble des agents du Groupe SNCF.

La CFDT, à travers ses démarches et interventions, a souhaité apporter sa contribution à ce qu'elle estimait une construction pouvant être novatrice. Aujourd'hui, elle fait le constat qu'il s'agit surtout de construire un système de contrôle de l'activité des agents hors de tout cadre juridique.

N'oublions pas enfin le risque lié au traitement en interne des violences entre agents ou autres atteintes aux personnes dans lesquelles, par le moyen de la seule enquête interne l'EPIC se fait juge et partie, l'objectif bien compris pouvant être au final d'éviter la mise en cause de la responsabilité civile de l'employeur.

Qui que vous soyez : mis en cause ou plaignant la CFDT vous conseille, en cas de besoin, d'en parler à :

- un(e) collègue de confiance,
- un(e) représentant(e) du personnel CFDT,
- la médecine du travail ; à votre médecin de soin,
- un avocat,
- la Police ou à la Gendarmerie...

Et dans tous les cas, si vous êtes concerné par une enquête de la Direction de l'éthique, ne restez pas seul.

Action européenne des cheminots



Les 15/16/17 novembre 2011, les député(e)s européens voteront le projet de Directive « refonte du 1^{er} paquet ferroviaire ». Face à cette nouvelle attaque, la CFDT s'associe à la journée européenne d'action le 8 novembre 2011 organisée par l'ETF. Il s'agit de faire pression sur les débats parlementaires pour réorienter un texte qui ne vise qu'à donner un coup fatal aux entreprises historiques, à favoriser des entreprises privées, et à remettre en cause les garanties collectives des Cheminots des entreprises actuelles.



DES CONSÉQUENCES CONCRÈTES... SUR L'INFRASTRUCTURE

Le manque d'investissements publics, le recours aux Partenariats Publics-Privés (où le risque financier est supporté par la collectivité publique), la soif de bénéfices des intervenants privés, va accélérer la détérioration de la qualité du travail par l'allongement des visites et des parcours. La stimulation de la concurrence privée sur les seuls segments rentables va accentuer les difficultés des lignes déficitaires et provoquer leur fermeture.

C'est la remise en cause de « l'effet réseau » (préservation des lignes à plus faible trafic) structurant pour le mode ferroviaire. Et cela malgré le financement récent mais trop modeste (200 millions d'euros) pour les Trains d'Équilibre du Territoire.

SUR L'ENTRETIEN DU MATÉRIEL

Le projet prévoit la « mise disposition des « services essentiels » (stations de carburants etc...). Cela pourra être étendu à l'entretien courant des véhicules ferroviaires, avec l'obligation de réaliser des interventions au « moindre coût ».

L'injonction européenne de séparer complètement les ateliers de maintenance des entreprises ferroviaires sera lourde de conséquences. C'est la dernière étape avant la privatisation.

La recherche du coût le plus bas va accélérer l'utilisation de pièces détachées usagées, réutilisées à l'extrême limite de la fiabilité entraînant une prise de risque sur la sécurité.

Côté matériel roulant, aucun risque ne peut être « accepté » ni toléré car c'est la vie des cheminots et des voyageurs qui est en jeu !

POUR LES CHEMINOTS DE LA CIRCULATION

Élément de la fiabilité du ferroviaire, les cheminots gérant la circulation connaissent des difficultés croissantes liées à l'afflux de nouvelles entreprises sur le réseau saturé. Ils doivent gérer les priorités définies arbitrairement entre les différents types et sociétés

de transports (voyageurs, fret, travaux sur le réseau). Cela provoque des retards et la colère des usagers.

La séparation exigée entre circulation et autres intervenants (infrastructure et transporteurs) a provoqué le délitement des solidarités professionnelles qui assurait pourtant l'efficacité et la sécurité du système.

POUR LES CHEMINOTS DU SECTEUR COMMERCIAL

Nous constatons la privatisation accélérée des espaces qui fait peser un risque sur le fonctionnement d'une gare.

Il sera difficile pour les personnels de répondre aux voyageurs utilisateurs les services d'un concurrent. Même avec des obligations détaillées, l'arrivée de nouveaux opérateurs privés ne manquera pas de provoquer des dysfonctionnements.

Les voyageurs connaissent des problèmes liés à la diversification des modes de distribution hermétiques les uns par rapport aux autres (vente en guichet, internet, téléphone). C'est le modèle du low-cost aérien appliqué au ferroviaire avec des trains aux horaires confirmés peu de temps avant le départ à l'image des charters aériens des années 80 !

Dans ces conditions, une détérioration des conditions de travail des personnels est plus que certaine.

UN EPIC MENACÉ ? UN DROIT DE GRÈVE DEVENU INOPÉRANT ?

C'est la remise en cause des entreprises publiques par l'article 5 du projet (statut juridique, conditions contractuelles des personnels) et donc de la SNCF. C'est ce qui s'est passé pour le secteur de l'énergie, de la poste et des télécommunications, avec une hausse des tarifs pour les usagers et des problèmes de qualité, malgré des prix d'appels très bas sur un très petit nombre de trains.

Par l'affirmation d'un « service minimum », c'est une limitation qui rend inopérant la liberté et le droit de faire grève.

UNE COMMISSION AUX POUVOIRS EXCESSIFS ?

C'est le contrôle presque complet de la Commission Européenne (instance non décisionnelle) sur les affaires ferroviaires nationales. Par l'utilisation abusive de l'article 290 du Traité Européen (actes délégués), la Commission entend réorganiser les entreprises historiques et encourager le secteur privé, sans contrôle démocratique par les élus européens et nationaux.

C'est la privatisation des réseaux ferroviaires financés par les recettes publiques avec le recours obligatoire (pour cause de Pacte de stabilité budgétaire) des Partenariats Publics Privés que des pays connaissent depuis l'octroi au privé des autoroutes.

Sous le prétexte de « l'équité concurrentielle », le secteur privé exige le démantèlement des grandes entreprises publiques ferroviaires et la poursuite de la libéralisation.

UN COMBAT SYNDICAL INDISPENSABLE !

Rien n'est inéluctable ! Les cheminots peuvent se faire entendre.

La CFDT cheminots, avec la Fédération Européenne des Travailleurs des Transports (ETF), considère que ce projet de « refonte » et certains amendements proposés constituent un vrai danger pour les chemins de fer en France et en Europe.

Tous les Cheminots français doivent intervenir massivement au risque de voir leurs savoir-faire méprisés, et la pérennité de l'outil ferroviaire remis en cause ainsi que les garanties collectives des Cheminots européens.

Nous devons tous participer aux actions de mobilisation qui auront lieu partout en Europe le mardi 8 novembre 2011.

Pour la France, les modalités seront définies avec les syndicats affiliés à l'ETF.

Travailleurs handicapés :

la CFDT oblige la SNCF à revoir sa copie !

Lors de la présentation du bilan 2010 en commission nationale de suivi de l'accord TH, seule la CFDT a dénoncé le non respect du Code du Travail par la SNCF en s'appuyant sur deux arguments principaux :

➤ Contrairement à ce qui était annoncé par la Direction, une région ou une activité ne peut pas minorer la contribution due par l'entreprise à l'AGEFIPH (Association Nationale de Gestion du Fond pour l'Insertion Professionnelle des Handicapés), selon l'article R 5212-18 du Code du Travail. Exemple les régions Bretagne, Champagne-Ardenne et Limousin.

➤ Une région ou une activité ne peut pas dépasser plus de 50 % d'équivalence emploi en contrat de sous-traitance au secteur protégé pour remplir son obligation d'emploi, selon l'article L 323-8, R 323-1 et R 323-3 du Code du travail. Exemple Activité clientèle.

Fort de cette expertise, la CFDT a réclamé :

- Le respect de la loi ;
- La réfection complète du document (bilan 2010) ;
- L'intégration des éléments demandés par la CFDT.

Résultats : La SNCF est dans l'obligation de payer un million trente huit mille trois cent dix huit Euros (1 038 318 €) supplémentaires pour sa contribution à l'AGEFIPH. De plus, la SNCF devra augmenter, du même montant, le budget du futur accord TH dont les discussions viennent de s'ouvrir. Au final, c'est donc plus de deux millions d'euros qui seront budgétés grâce à la

Ce que dit la loi

La loi du 11 février 2005 sur le handicap oblige une entreprise de plus de vingt salariés à intégrer dans son effectif 6% de travailleurs handicapés. Si elle ne réussit pas à remplir ce quota, elle doit verser à l'AGEFIPH une contribution dont le montant est calculé en fonction du nombre de personnes handicapées embauchées et de la taille de l'entreprise.

QUI MIEUX QUE LA CFDT PEUT ACCOMPAGNER LES HANDICAPÉS DANS L'ENTREPRISE ?



Retrouvez tous les tracts sur le site internet :

www.cfdtcheminots.org



- MENU PRINCIPAL**
- ACCUEIL
 - LIENS CFDT
 - NEWS
 - COMMUNIQUE DE PRESSE

- DOSSIER RETRAITE**
- Communiqué

- DEVELOPPEMENT DURABLE**
- Engagements FRET RAIL

- EGALITÉ PROFESSIONNELLE**
- Mixité
 - Manifestations
 - Discriminations

- SNCF**
- Restauration
 - Manutention
 - CHSCT
 - CCE
 - Conseil d'Administration
 - Cadres
 - Facilités de circulation
 - Indemnité langues étrangères
 - SEAFRANCE
 - Travailleurs Handicapés
 - Eurostar

BIENVENUE à la CFDT



Fret SNCF et la sécheresse.

Fret SNCF Et la sécheresse

CFDT Féd. Cheminots

Fret SNCF Solidarité

La sécheresse printanière a occasionné un grand déficit en fourrage dans les départements d'élevage du pays, contraints « d'importer » de la paille en provenance des départements céréaliers.

La CFDT Cheminots est bien consciente de l'état important de dégradation de nos infrastructures et donc du réseau de transport ferroviaire. C'est la conséquence directe des choix stratégiques et économiques de l'entreprise depuis de nombreuses années.

Désormais, trouver une gare où l'on puisse charger des trains de paille, en toute sécurité et accessible, par des agents formés, relève de l'exploit !

Un petit bémol dans ce bel effort collectif, les déclarations polémiques de certaines organisations agricoles départementales, insultant la SNCF et les cheminots qui pourtant n'ont pas épargné leurs efforts !

Ces propos n'honorent pas ceux qui les tiennent et nous nous étonnons que les médias se prêtent volontiers à relayer ces attaques contre la SNCF et ses agents.

La CFDT cheminots refuse ceynchage médiatique et estime que les organisations syndicales de cheminots n'ont pas à s'associer à ce type de propos diffamants voire menaçants.

C'est aussi cela, le syndicalisme responsable !

La CFDT cheminots préfère attirer l'attention sur le fait que les agents de la SNCF ont fait preuve de solidarité et de professionnalisme.

Comme quoi les valeurs du service public au service de l'intérêt collectif ont encore leur utilité !

A travers cet engagement solidaire, Fret SNCF a eu l'opportunité de mettre en lumière le professionnalisme de toutes ses équipes grâce à cette campagne surmédiatisée !

Le syndicalisme responsable...

IDENTIFICATION

Identifiant

Mot de passe

Se souvenir de moi

CONNEXION

- Mot de passe oublié ?
- Identifiant oublié ?
- Créer un compte

Recherche

RECHERCHER



SERVICES AUX ADHÉRENT

Caisse Action Syndicale

SAINT DU JOUR

Bonne fête aux Vincent de