

Le Cheminot de France

Nouvelle édition

Journal de l'Union Fédérale des Cheminots et Activités Complémentaires



N° 6 - Mai 2006
(1,60 €)

UFCAC : nouveau
Secrétaire Général

Élections restauration
ferroviaire / trains de nuit

EUROPE ferroviaire

EFFIA : la mort
annoncée

Élections SNCF :



CPE : une victoire de la mobilisation

Fgte
Cfdt
Cheminots

Sommaire

- EDITO : nouvelle vie, nouvel essor **P 2**
- Élections du 23 mars à la SNCF... la représentativité de la CFDT renforcée **P 3**
- Résultat des élections du 23 mars à la SNCF (DP et CE) **P 4-5**
- Présence des élus CFDT Élections professionnelles du 23 mars 2006 (CE et DP) **P 6-7**
- Paroles de Patrice Gandriau : partir **P 8-9**
- Changement à la tête de l'UFCAC : Arnaud Morvan élu à la tête de l'organisation **P 10-11**
- Espace ferroviaire européen et les paquets ferroviaires **P 12-13**
- Restauration ferroviaire / trains de nuit, la CFDT retrouve la 1^{ère} place **P 14-15**

- CHEMINOT DE FRANCE -
Directeur de la publication : Arnaud Morvan
Rédacteur en chef : Edgar Stemer
N° CPPAP : 1009 S 07026
Mis en page au siège de la FGTE.
Dépôt légal n° 808/99avril 2006.

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

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

Nouvelle vie



Nouvel essor

Une CFDT à l'aise, une CFDT revendicative, une CFDT cohérente dans sa démarche syndicale, une CFDT ayant su se construire des bases solides, une CFDT offensive, voilà ce qui a largement contribué au score que nous avons obtenu le 23 mars dernier.

Que de chemin parcouru ensemble depuis les élections de 2004. Le travail de toutes les équipes (nationales, régionales, locales) est bien à l'origine de ce résultat. Nous pouvons être fiers d'avoir relevé ce défi.

Pourtant, les embûches ont été nombreuses et de plusieurs natures, pendant la mandature 2004/2006

Structurelles d'abord, tant une période de construction peut être génératrice de conflictualités individuelles et nous n'y avons pas échappé. Il a fallu trancher et ce ne fut pas facile.

Relationnelles ensuite, que ce soit au sein de la CFDT, avec la Direction SNCF et avec les autres organisations syndicales. Nous étions une nouvelle alternative dont il fallait mesurer la consistance, ce qui est normal dans un tel contexte.

Malgré ces handicaps, et peut être à cause d'eux, nous avons réussi notre parcours identitaire. Les fondations de la maison CFDT Cheminots sont solides. Il reste à finir les murs et poser le toit. Cela sera notre travail pour 2006/2009.

En conséquence, notre résultat électoral, s'il valide notre action passée, doit être notre stimulant pour l'avenir. Il faudra préserver notre lisibilité syndicale et continuer démocratiquement son évolution.

Il nous faudra aussi privilégier le développement de la CFDT et dans l'ensemble du groupe SNCF, pour cela nous devons former nos nouveaux militants et nos équipes syndicales afin qu'ils aient les atouts nécessaires pour être les porte-parole de notre action syndicale auprès des cheminots.

C'est à ce prix que la reconquête se poursuivra.

Pour ma part, c'est confiant dans l'avenir et dans votre avenir syndical que je pars à la retraite. Je suis fier d'avoir vécu à vos côtés toute cette période depuis le 6 novembre 2003.

Merci à vous toutes et tous, militants, adhérents, sympathisants, de m'avoir permis de réussir un parcours difficile.

Patrice GANDRIEAU

Élections du 23 mars 2006 à la SNCF

La représentativité de la CFDT renforcée

Notre objectif était de revenir sur le devant de la scène. Chose a été faite le 23 mars 2006, en attei-

gnant et dépassant notre ambition, que nous avions fixée à un nombre à deux chiffres. Le tableau ci-joint montre

notre représentativité ainsi que celle des autres organisations syndicales.

Pour y parvenir, nous avons dû lors de ces deux dernières années, afficher un syndicalisme identifiant la CFDT dans ses valeurs et son fonctionnement. Le dogmatisme n'a plus été notre ligne de conduite, mais plutôt celle de l'intérêt général des cheminots. Nous l'avons prouvé en apportant des contributions aux différents accords que nous avons signés, comme l'amélioration du dialogue social en 2004, la formation et l'intéressement en 2005, qui ont constitué des temps forts de négociations collectives. Ces accords comportent des avancées significatives au bénéfice des cheminots. Par contre, nous nous sommes opposés et n'avons pas signé les accords qui faisaient régresser les droits des cheminots, comme l'accord d'accompagnement social du plan Fret en 2003. L'analyse de ces élections nous montre que malgré la baisse des

effectifs et du nombre de votes exprimés, la CFDT a enregistré plus de voix qu'en 2004.

En Délégation du personnel, nous enregistrons une augmentation de 18 % de voix et de 22 % en Comité d'Établissement. L'examen de chaque collège montre notre progression dans tous les domaines, avec cependant des écarts importants que nous devons analyser plus finement en vue des prochaines élections de 2009. Le détail de chaque collège nous montre dans tous les domaines notre progression, mais avec des écarts importants que nous devons réduire pour les futures élections de 2009. Nous devons travailler davantage dans les collèges, les secteurs où nous sommes le plus faible. Pour le collège cadres, nous avons progressé de 4,3 %, pour la maîtrise notre progression est de 2,9 % et pour l'exécution de 1,7 %.

Notre campagne électorale a été exemplaire, les moyens utiles ont été mis à disposition et un groupe de travail élections a pu déterminer le type d'action ainsi que notre affichage. Des difficultés ont été nombreuses dans toutes les régions ainsi que nationalement, notamment avec certaines organisations syndicales sentant le vent tourner en leur défaveur. Cette représentativité, nous l'avons atteinte en ne présentant sur toute la France que 58 % des listes DP possibles. En nous développant et en trouvant de nouveaux militants, cette analyse nous prouve que nous avons devant nous un large potentiel d'évolution.

Arnaud Morvan
Edgar Stemer
Dominique AUBRY

Journée de la Femme

Le 8 mars, date traditionnelle de sensibilisation de la population à la cause des femmes, a été pour nous l'occasion non pas simplement de nous exprimer, mais de montrer notre implication.

Les Cheminots CFDT sous l'effigie de la FGTE et ITF ont circulé aux abords des grandes gares parisiennes et distribués des tracts de sensibilisation. Pour cette journée, la couleur des militantes et militants était le

rose fuchsia. François CHÉREQUE était parmi nous en début de matinée et avons apprécié sa présence.



Résultats des élections du 23 mars 2006 - TITULAIRES



Résultats nationaux DP + CE

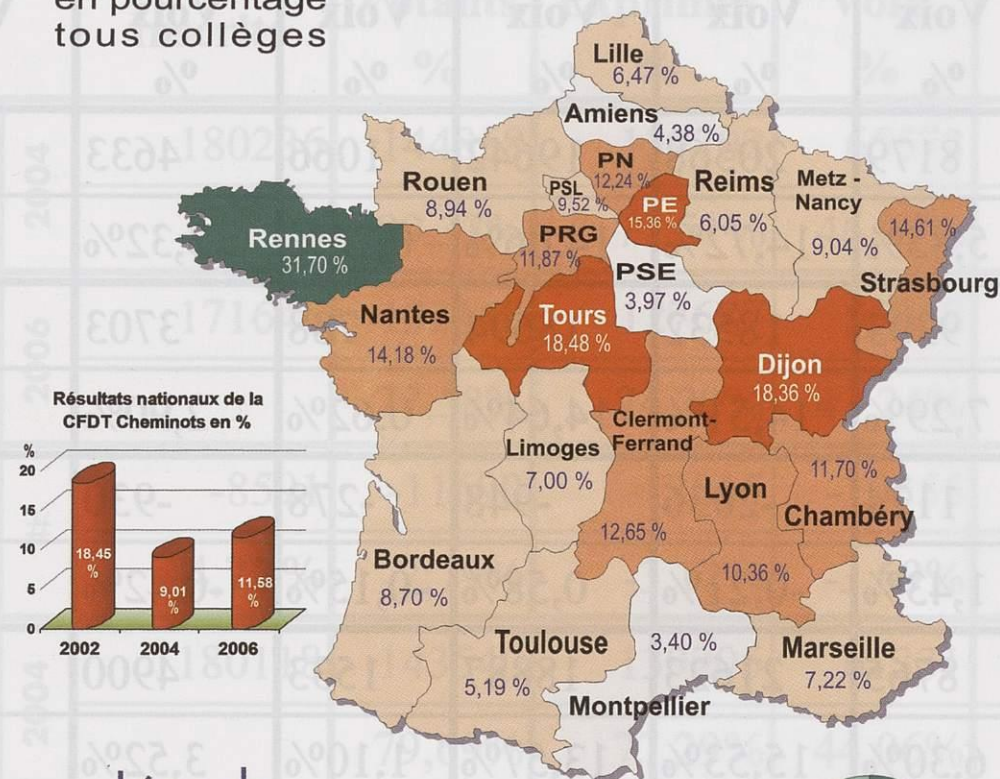
		Inscrits	Votants %	Exprimés %	CGT	CFDT	FO	CFTC	SUD	UNSA	CGC	FGAAC	DIVERS
					Voix %	Voix %	Voix %	Voix %	Voix %	Voix %	Voix %	Voix %	Voix %
D P	2004	180236	144858	139702	65573	10474	9237	8179	20568	19642	1066	4633	330
			80,37%	77,51%	46,94%	7,50%	6,61%	5,85%	14,72%	14,06%	0,76%	3,32%	0,24%
	2006	171645	133168	127687	55218	12818	8283	9303	18532	18694	788	3703	348
			77,58%	74,39%	43,24%	10,04%	6,49%	7,29%	14,51%	14,64%	0,62%	2,90%	0,27%
	#	-8591	-11690	-12015	-10355	2344	-954	1124	-2036	-948	-278	-930	18
		-4,77%	-2,79%	-3,12%	-3,69%	2,54%	-0,12%	1,43%	-0,21%	0,58%	-0,15%	-0,42%	0,04%
C E	2004	180118	143540	139205	61331	12539	9394	8765	21623	18887	1533	4900	233
			79,69%	77,29%	44,06%	9,01%	6,75%	6,30%	15,53%	13,57%	1,10%	3,52%	0,17%
	2006	172033	132682	128106	51417	14840	8486	10426	19183	18551	1304	3899	
			77,13%	74,47%	40,14%	11,58%	6,62%	8,14%	14,97%	14,48%	1,02%	3,04%	
	#	-8085	-10858	-11099	-9914	2301	-908	1661	-2440	-336	-229	-1001	-233
		-4,49%	-2,57%	-2,82%	-3,92%	2,58%	-0,12%	1,84%	-0,56%	0,91%	-0,08%	-0,48%	-0,17%

Présence des élus CFDT

Élections professionnelles 23 mars 2006

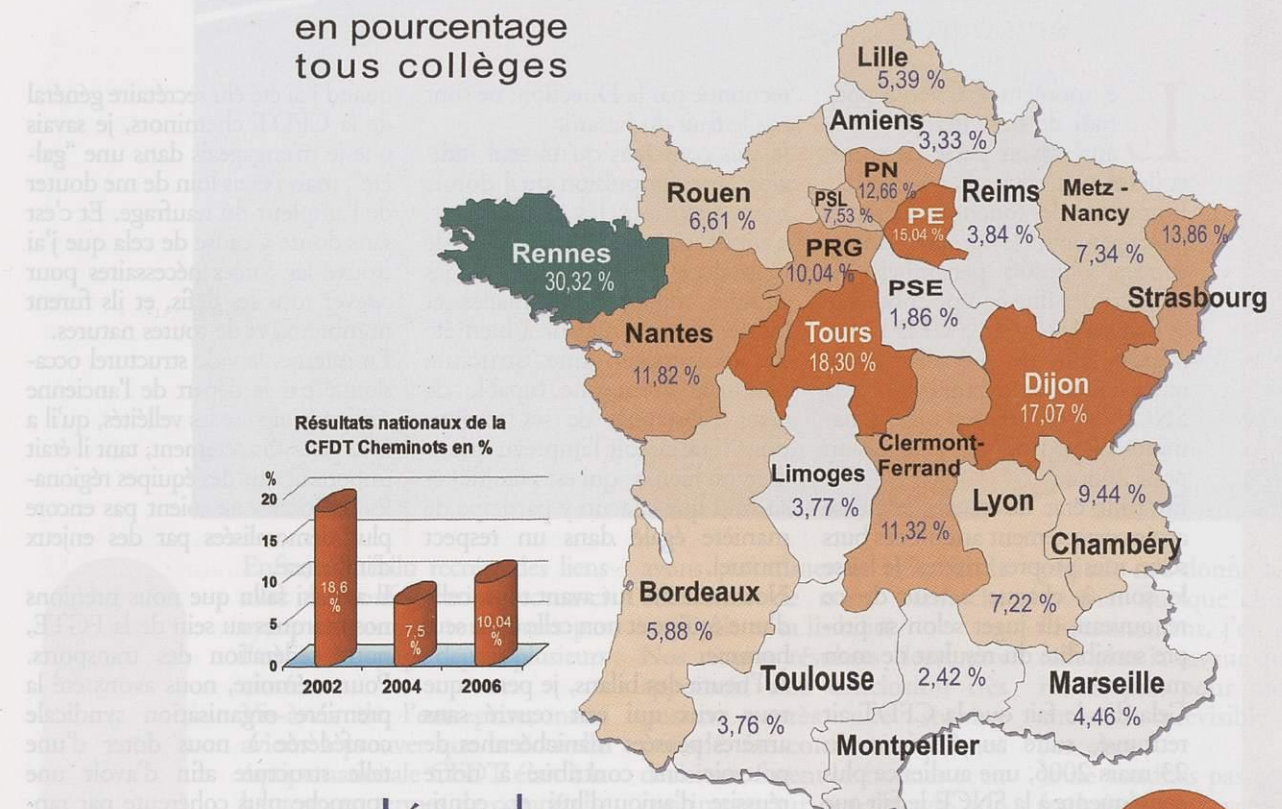
➡ CE

en pourcentage
tous collèges



➡ DP

en pourcentage
tous collèges



Paroles de Patrice Gandrieau

Partir

Le moment est venu pour moi de tirer ma révérence après avoir passé deux ans et demi avec vous.

En prenant les fonctions de secrétaire général, je m'étais donné comme objectifs personnels, de reconstituer une équipe cohérente et fiable à la tête de la CFDT cheminots, afin de préserver l'existence de notre organisation à la SNCF et de recréer une dynamique électorale en progression pour 2006.

En tout état de cause, je pense avoir correctement atteint ces buts selon mes propres critères. Je laisse le soin à chaque acteur de ce renouveau, de juger selon sa propre sensibilité du résultat de mon mandat.

Cela dit, le fait que la CFDT ait retrouvé, suite aux élections du 23 mars 2006, une audience plus conséquente à la SNCF, le fait que la crédibilité et la cohérence de notre démarche syndicale ait été appréciée par les cheminots et

reconnue par la Direction, ne sont pas le fruit du hasard.

Je suis conscient qu'un seul individu, par l'impulsion qu'il donne pour maîtriser les événements, n'aurait pas été en capacité de répondre aux attentes de toutes les équipes militantes régionales et locales. L'enjeu majeur a bien été de recomposer une structure nationale homogène capable de gérer l'ensemble de ses attributions (que ce soit l'imprévu quotidien ou bien ce qui est planifié) et surtout que chacun y participe de manière égale dans un respect mutuel.

Notre réussite fut avant tout, celle d'une équipe et non celle d'un seul homme.

À l'heure des bilans, je pense que tous ceux qui ont œuvré sans arrières pensées manichéennes de pouvoir ont contribué à notre réussite d'aujourd'hui et, continuant sur cette lancée, construiront celle de demain.

Pourtant, le 6 novembre 2003,

quand j'ai été élu secrétaire général de la CFDT cheminots, je savais que je m'engageais dans une "galère", mais j'étais loin de me douter de l'ampleur du naufrage. Et c'est sans doute à cause de cela que j'ai trouvé les forces nécessaires pour relever tous les défis, et ils furent nombreux, et de toutes natures.

En interne, le vide structurel occasionné par le départ de l'ancienne équipe, a aiguisé les velléités, qu'il a fallu gérer discrètement, tant il était important que des équipes régionales ou locales ne soient pas encore plus démotivées par des enjeux d'influence.

Il a aussi fallu que nous prenions nos marques au sein de la FGTE, notre fédération des transports. Pour mémoire, nous avons été la première organisation syndicale confédérée à nous doter d'une telle structure afin d'avoir une approche plus cohérente par rapport à tous les modes de transports, d'où l'importance de pérenniser cette démarche.



Le groupe jeune de Versailles a mis en place un Site internet. On ne peut que féliciter cette initiative. Nous vous invitons à vous rendre

sur ce site et de là leur porter vos encouragements. L'adresse du site est: www.lakalif.com

WWW.LAKALIF.COM



Enfin, il a fallu recréer des liens avec la confédération, ceux-ci ayant été rompus totalement par l'ancienne équipe depuis plusieurs années.

Vis-à-vis de l'entreprise, nous avons à prouver que la nouvelle équipe nationale CFDT était à la hauteur, en termes de compétences, d'exigences d'un tel niveau de représentation.

L'impératif était de rapidement réinvestir toutes les Instances Représentatives du Personnel nationales et les groupes de travail qui en sont issus et de prendre connaissance de tous les dossiers.

C'est bien en ayant réussi à relever tous ces défis, qu'enfin nous

avons pu affiner et affirmer la cohérence de notre démarche syndicale et sa lisibilité.

Nos récents résultats électoraux apportent une conclusion très positive après une sombre période, me confortant que nos décisions, furent les bonnes et en continuant sur cette lancée, nul doute que 2009 sera une bonne année.

Tout cela fut aussi possible grâce à l'émergence d'un gisement de compétences militantes dont l'ampleur fut plutôt une bonne surprise pour surmonter toutes nos difficultés.

C'est donc l'esprit serein, qu'aujourd'hui, je clos ce chapitre de ma vie. L'intensité de cette

période m'a donné la chance de toucher quelque chose de fort. Humainement, j'en goûte d'autant plus la saveur que tout cela n'était pas, pour moi, quelque chose de prévisible dans mon parcours.

Je ne voudrais pas conclure sans souhaiter bon vent à Arnaud Morvan qui me succède à la tête de la CFDT cheminots. Notre structure est entre de bonnes mains, croyez le. Il a toute mon amitié et mérite votre soutien. Soyez toutes et tous avec lui.

Merci et au revoir à vous toutes et à vous tous.

Patrice Gandrieau

Changement à la tête de l'UFCAC

Arnaud MORVAN élu Secrétaire Général de l'organisation

Je viens d'être élu Secrétaire Général de notre Union Fédérale. Une petite présenta-

tion de mes parcours professionnel et syndical vous permettra de me connaître mieux. Je tiens également à vous faire part des pre-

mières actions que je vais initier avec le Bureau National pour développer la représentativité de la CFDT Cheminots.

Entré à la SNCF en mars 1980, et après un intermède militaire en 81/82, j'adhère à la CFDT en septembre 1982.

L'année suivante, je suis élu représentant au Comité d'Établissement de l'EEX d'Argentan (dans l'Orne). L'un des rares CE (à l'époque, il y avait 327 CE sur toute la France) où la CFDT était majoritaire.

Muté à Rennes en mars 1989, je continue mon activité syndicale en étant élu DP sur mon nouvel établissement. En parallèle, je suis élu secrétaire adjoint du syndicat de Rennes puis secrétaire. Enfin, en 1994, je suis élu secrétaire régional de l'Union Professionnelle Régionale de Bretagne. Après 2 mandats (6 ans), je passe le relais et me concentre sur des fonctions nationales au sein du Groupe Technique National Transport-Commercial (GTN TC).

La crise de 2003 renforce mon engagement envers la CFDT et j'intègre la nouvelle équipe du Bureau National qui est élue lors de l'Assemblée Générale de novembre 2004.

Au lendemain des élections professionnelles du 23 mars 2006, je suis fier de prendre la suite de Patrice GANDRIEAU qui a su nous mener à cette victoire.

Mais ne crions pas victoire trop fort, sachons rester modeste. Il nous faut dès aujourd'hui rebondir sur cette spirale positive et engranger le courant de sympathie des cheminots et cheminots.

Pour cela, il nous faut développer une pratique d'adhésion. De plus en plus de cheminots nous font confiance, il nous faut la concrétiser.

Notre image de syndicat à l'écoute des cheminots doit se renforcer. C'est le débat interne avec nos adhérents qui doit être privilégié. Plus nous aurons d'adhérents, plus nous serons en phase avec les cheminots, au travers de décisions prises démocratiquement.

Notre slogan de campagne était : "Osez la différence", maintenant, expliquons et popularisons notre différence syndicale.

Cette différence se traduit par l'écoute, la construction de revendications, la négociation et la concrétisation des engagements, mais aussi par l'action lorsque celle-ci est nécessaire.

Manifestation Européenne à Strasbourg

Le 14 février, se sont réunis pour manifester contre la directive sur les services dite "BOLKESTEIN" près de 300 000 manifestants de tous pays de l'Europe sous différentes bannières. La CFDT Cheminots était présente ce jour là banderole toute

déployée, portée par 150 de ses représentants. Cette directive vise à la dérégulation des métiers de services avec l'application de la notion de pays d'origine.



Le travail du Bureau National, d'ici notre prochaine Assemblée Générale en novembre 2007 et les élections professionnelles de 2009 sera double :

- Le renforcement de notre tissu militant,
- La formation des élus.

LE RENFORCEMENT DE NOTRE TISSU MILITANT :

Aux dernières élections, la CFDT Cheminots a recueilli 14 840 suffrages au CE et 12 818 suffrages en DP. A fin 2004, nous étions près de 5 000 adhérents.

Il existe donc une différence importante entre notre aura électorale et le nombre d'adhérents. Même si tous les cheminots nous ayant donné leur suffrage ne sont pas prêts à nous rejoindre, il existe un fort potentiel. Il faut avoir à l'esprit que notre entreprise va avoir dans les années à venir un renouvellement important de personnel. Cela aura obligatoirement des conséquences sur notre tissu syndical, nous en avons tous conscience. Aussi, nous devons acquérir une politique volontariste de l'adhésion.

C'est dans cet esprit que le Bureau National va initier, avec l'aide de la Confédération et de la Fédéra-

tion, une campagne d'adhésion dans les tous prochains mois. Cette campagne pourrait, entre autre, prendre appui sur des journées rencontres avec les cheminots (que d'ailleurs certaines régions pratiquent déjà) sur des thèmes comme la fiche de paie, la réglementation du travail...

Le renforcement de notre tissu militant concerne également les activités complémentaires (restauration ferroviaire, manutention-nettoyage). Les résultats électoraux dans ces secteurs sont plus qu'encourageants pour l'avenir. J'aurai l'occasion dans un prochain numéro du Cheminot de France de développer cette campagne d'adhésion.

LA FORMATION DE NOS ÉLUS :

Avec 80 élus supplémentaires mais également un certain nombre de nouveaux élus (CE, DP et CHSCT), la formation va représenter un de axes prioritaires post élections.

Nous avons, en interne mais également auprès de nos structures interprofessionnelles, des militants qui sont tout à fait capable d'assurer ces formations. Mais la formation ne doit pas être réservée aux seuls élus, elle doit être élargie aux militants et adhérents.

Avec des élus, militants et adhérents bien formés, nous seront mieux armés pour appréhender les différentes évolutions de notre entreprise mais également de notre société.


Mieux formés, nous serons plus à l'aise pour débattre avec les cheminots et leur faire partager notre approche syndicale.

Les élections professionnelles ont occasionné beaucoup de dépenses d'énergie et je tiens aujourd'hui à féliciter tout un chacun du travail accompli. Les résultats sont plus qu'encourageants pour l'avenir. De nombreux dossiers locaux, régionaux et/ou nationaux vont demander une attention toute particulière. Je sais que l'on peut compter sur vous dans chaque région. Nationalement, vos représentants oeuvreront pour obtenir de bons accords que ce soit pour la mobilité, les Salaires et l'Intéressement. Des accords que, vous, adhérents, jugerez de façon démocratique de signer ou non. Car malgré toutes les attaques et dénigrement subis, à la CFDT, le D de Démocratie a toute sa valeur.

Arnaud MORVAN



ESPACE FERROVIAIRE Européen et les paquets ferroviaires



Depuis le premier avril 2006, la concurrence est ouverte en France pour les compagnies de transport de fret ferroviaire. Avec neuf

mois d'avance sur le reste de l'Europe. Les lignes entre la France et l'internationale sont déjà ouvertes à la concurrence depuis mars 2003. La SNCF entend bien elle aussi

se développer à l'étranger. L'Union européenne espère que l'arrivée de nouveaux acteurs sur le marché français et européen, permettra au fer de regagner du terrain sur le transport routier.

Depuis le traité de Rome, en 1958, la politique communautaire des transports a été l'un des instruments majeurs pour l'établissement de la libre circulation des personnes et des biens. Le rail, le mode de transport le moins polluant, doit se distinguer, par l'excellence des services, la ponctualité et l'écoute de sa clientèle.

La plupart des réseaux de transport ferroviaire restent marqués par une conception très nationale du transport. L'Europe subit la multiplicité des systèmes existants. De nombreux handicaps doivent être surmontés pour assurer une véritable interopérabilité : les disparités d'écartement des rails et de hauteur des quais, la diversité du matériel roulant, des types d'alimentation ainsi que celle des systèmes de signalisation. Malgré plusieurs expériences dans plusieurs pays de l'Union européenne, les parts de marché du rail continuent de se détériorer. La qualité des services de transport ferroviaire, reste insuffisante. L'objectif de réaliser un réseau ferroviaire totalement interopérable sur l'ensemble du territoire européen est essentiel si l'on veut que le rail devienne un mode de transport de premier plan, tant pour les marchandises que pour les passagers. L'Union européenne, fidèle à sa politique des

transports, est soucieuse de créer les conditions dans lesquelles le transport ferroviaire pourra retrouver son efficacité et sa compétitivité, notamment pour le fret.

Pour y parvenir, il a fallu adopter à l'échelon communautaire des mesures législatives concernant le secteur, afin de contribuer à l'atteinte des objectifs définis. Depuis plus de 10 ans, le Conseil Européen a adopté sur cette base plusieurs règlements et directives contenant des dispositions détaillées sur l'ouverture des marchés du transport ferroviaire de marchandises et de voyageurs, sur l'interopérabilité des systèmes ferroviaires à grande vitesse et conventionnels, sur les conditions dans lesquelles il est possible d'octroyer des aides d'État, d'imposer des obligations de service public et de conclure des contrats de service public, sur l'accès aux réseaux, etc.

L'OUVERTURE DU MARCHÉ FERROVIAIRE : LA DIRECTIVE 91/440

Le premier instrument législatif majeur a été mis en place en 1991 avec une directive du Conseil de ministres Européen (91/440/CEE). Celle-ci stipule que les États membres sont tenus de gérer les entreprises ferroviaires de manière à ce que celles-ci fassent preuve de

compétitivité et aient une gestion financière saine. Les états doivent rendre les entreprises ferroviaires indépendantes en leur octroyant un budget et une comptabilité distincte de ceux de l'état. Cette directive prévoyait le désendettement des entreprises ferroviaires historiques par les états.

Les états doivent tenir une comptabilité distincte en ce qui concerne l'infrastructure ferroviaire et l'exploitation des services de transport. C'est pour tenir compte de cette exigence que plusieurs États membres ont créé, ces dernières années, des organismes chargés de gérer l'infrastructure ferroviaire. La directive a pour but de stimuler la concurrence dans le secteur et d'inciter les opérateurs à améliorer les services et à offrir de nouveaux produits susceptibles d'attirer une plus grande clientèle.

La directive 91/440 n'ayant pas eu suffisamment d'impact, la Commission a adopté en 1996 une stratégie, trois nouvelles directives ont été proposées par la Commission en 1998. Celles-ci ont été adoptées en février 2001. Publiées le 15 mars 2001, elles doivent être mises en oeuvre par les États membres avant le 15 mars 2003. Ces directives, sont plus connues sous le nom de "paquet 'infrastructure ferroviaire'".

UN LIVRE BLANC POUR REVITALISER LES CHEMINS DE FER

En 1996, la Commission européenne a publié un Livre Blanc. La Commission y préconisait de faire jouer un plus grand rôle aux forces du marché, ce qui encouragerait les exploitants à réduire leurs coûts, à améliorer la qualité des services et à offrir de nouveaux produits.

Le livre blanc proposait la création de "corridors ferroviaires de marchandises", conformément à la directive 95/19/CE.

L'exploitation commerciale de ces corridors ferroviaires de marchandises se ferait au moyen d'un "guichet unique", c'est-à-dire par un seul gestionnaire de l'infrastructure agissant pour le compte de tous les autres gestionnaires concernés. Les principes généraux de ces corridors étaient le libre accès des services internationaux aux réseaux nationaux et l'amélioration de la coopération entre gestionnaires des infrastructures nationales. Cependant, les corridors en question n'ont pas eu le succès escompté, car l'ouverture de l'accès au réseau n'a pas suscité beaucoup d'engouement. Le livre blanc est le point de départ de toutes les initiatives que la Commission a prises depuis 1996, notamment les trois directives relatives à l'infrastructure proposées en juillet 1998

LE DEUXIÈME PAQUET FERROVIAIRE : VERS UN ESPACE FERROVIAIRE EUROPÉEN INTÉGRÉ "

Le 23 janvier 2002, la Commission a adopté le deuxième paquet ferroviaire, qui contenait une Communication et une série de propositions visant à ouvrir les marchés de transport de marchandises par rail dans l'Union européenne. Le paquet contient une proposition de directive sur la sécurité des chemins de fer ainsi qu'une proposition visant à ouvrir le marché pour le transport national de

marchandises par rail. Ces propositions ont été adoptées par le Parlement européen et le Conseil des ministres en avril 2004, et sont entrées en vigueur. Ce projet de directive prévoit que pour pouvoir accéder à l'infrastructure ferroviaire, une entreprise doit être en possession d'un certificat de sécurité. Il s'agit d'un certificat confirmant l'acceptation des dispositions prises par l'entreprise ferroviaire en vue de satisfaire aux exigences spécifiques de sécurité nécessaires pour une exploitation sûre du réseau concerné.

Une étude réalisée en 2002 par la Commission a relevé une grande diversité des législations nationales concernant les conditions de certification des conducteurs de trains. Il en résulte des difficultés pour l'organisation de services transfrontaliers. La Commission s'est d'ailleurs engagée, à présenter au Parlement européen et au Conseil, une proposition relative à l'instauration d'un permis européen de conducteur de train.

3^{ÈME} PAQUET FERROVIAIRE

Sur les 6 milliards de passagers transportés chaque année dans l'Union européenne, la grande majorité est constituée par le transport urbain, périurbain et régional. Une grande partie de ces trafics est couverte par des obligations de service public et reçoit à ce titre des financements publics.

La Commission examine également les moyens d'améliorer la qualité globale des services ferroviaires, en s'intéressant à la ponctualité, la vitesse du service et les garanties de services. Pour le transport de marchandises, il faut amener les entreprises à prendre des engagements pour améliorer la qualité des services offerts. La Commission souhaite également ouvrir le marché du transport de voyageurs. Les entreprises pourraient obtenir des droits d'accès pour certains créneaux, comme les trains de

nuits et les wagons-lits. L'ouverture du marché en forte croissance des services à grande vitesse devrait favoriser l'apparition de nouveaux services ferroviaires compétitifs.

Ce règlement abordera des questions telles que les conditions contractuelles, la fourniture d'informations, la consultation des consommateurs et le traitement des plaintes. Les règlements concernant les compensations en cas de retard et la disponibilité des informations sur les services seront rendus plus précis.

La Commission a adopté un troisième paquet ferroviaire le 3 mars 2004. Ce paquet consiste en 4 propositions : Une directive pour l'ouverture du marché pour le transport de passagers international par rail ; un règlement sur les droits et les obligations des passagers dans le trafic ferroviaire international ; un règlement sur la qualité du fret ferroviaire et une directive pour les licences de conducteurs de train.

Enfin pour garantir une mobilité durable aux générations futures, La recherche européenne, qui s'effectue essentiellement via les programmes-cadres communautaires de recherche et de développement technologique, a un important rôle à jouer dans le développement de systèmes de transport fiables, efficaces et non polluants. Les projets, qui rassemblent des partenaires du public et du privé, visent à résoudre des problèmes très divers, qui vont de la diminution des nuisances sonores à l'augmentation de la résistance des convois.

L'ensemble du secteur doit unir ses forces pour enrayer le déclin du rail et le redynamiser. Ce projet demande la mobilisation des acteurs du ferroviaire : pouvoirs publics, gestionnaires d'infrastructure, entreprise de transport ferroviaire, constructeurs, "réglementeurs", partenaires sociaux et clients.

Eric De CHATEAUVIEUX

Toute les composantes sociales Françaises se sont, à l'occasion de plusieurs dates, données rendez-vous dans plusieurs grandes villes, pour contrecarrer les dispositions de ces nouveaux contrats pour les jeunes embauchés, n'amenant que précarité et incertitude jusqu'à l'âge de 26 ans. Les Cheminots CFDT y étaient.

Même si les Cheminots au statut ou au PS 25 n'étaient pas touchés, à priori, par cette loi (de source SNCF), il était essentiel d'être solidaire dans ce type d'actions. D'un point de vue Interprofessionnelle, nous avons tous un membre de notre famille ou un proche qui aurait été touché par cette

mesure discriminatoire et injuste. La promulgation en force du président de la république et de son gouvernement, de la loi sur l'égalité des chances et sa composante le CPE, n'a fait qu'attiser la colère des jeunes lycéens étudiants et salariés. La contestation s'amplifiait et n'aurait trouvé le chemin de la raison que lorsque le gouvernement et toutes ses composantes auraient retiré le CPE de la loi.

Ce large mouvement qui a secoué la France n'est pas à prendre à la légère. La dégradation des acquis sociaux qu'enregistre notre pays est sans précédent. Le code du travail est mis à mal en permanence, ainsi que le système

de couverture maladie et chômage.

Dans cette ambiance, il était inévitable que cet "orage" du CPE ait déclenché une telle levée des boucliers.

Ce CPE, présenté par le gouvernement comme un atout pour parvenir à insérer une population de jeunes moins diplômés, donne surtout un énorme avantage aux entreprises en libérant l'emploi d'une catégorie sociale afin que cette souplesse d'emploi les servent et qu'ils n'aient plus à justifier un quelconque licenciement et donc se

débarrasser des poursuites pénales et des conséquences financières qui les impacteraient.

Si nous avions accepté un tel déclin sur les contrats de travail, nous pourrions, à terme, voir ce type de mesure s'étendre à l'ensemble des salariés et ainsi voir la réglementation SNCF modifiée pour profiter de cette libéralisation. Le retrait du CPE est une victoire pour l'ensemble du monde salarial. Cette victoire n'aurait pu se faire sans cette unité syndicale exemplaire et l'engagement lycéen et étudiant.



Restauration Ferroviaire / trains de Nuit, la CFDT retrouve la 1^{ère} place

► Mars 2006, un mois "marquant" pour la représentativité de la

CFDT dans ces secteurs d'activités, historiquement sous traités de la SNCF. Ces résultats confir-

ment l'attractivité de la CFDT dans cette branche d'Activité, qui est liée à la branche Cheminots.

Total des voix DP et CE avec un taux de participation de 79,17% des salariés à ce vote :

Organisation	Nombre de voix	Représentativité	NB Élus	DP	CE
CFDT	896	31.28 %	27	18	9
CGT	747	26.08 %	12	7	5
FO	731	25.52 %	13	7	6
SUD	209	7.29 %	2	2	0
UNSA	243	4.99 %	2	1	1
CGC	59	2.09 %	1	0	1
CFTC	79	2.75 %	0	0	0

La CFDT progresse largement dans la société Wagons-Lits et reprend la place de première Organisation. Les 1830 salariés ont largement fait confiance à nos militants: les résultats des élections DP et CE le prouvent.

Une autre élection DP et CE, a eu lieu le 9 février à MOMENTUM (service à bord Eurostar), pour ses 300 employés. Là aussi la CFDT a réussi à s'imposer grâce à la qualité du rapport de confiance entre les salariés et l'équipe CFDT, ce qui explique cet exceptionnel résultat dans un contexte de forte compétition syndicale :

Sur 24 sièges à pourvoir 19 reviennent à la CFDT...

Écoute des salariés, formation des élus, obtention de résultats concrets à partir de dossiers solidement

montés et une pratique ouverte de la négociation (Analyse partagée avec les salariés, propositions et contre propositions) cette recette de base porte toujours ses fruits.

A Wagons-Lits, la défense des intérêts des salariés sans aucune compromission avec la Direction participe aux résultats et à l'identité de la CFDT.

Ces résultats confirment qu'un syndicalisme qui ne confond pas compromis et compromission, qu'un syndicalisme en capacité de construire le rapport de force quand celui-ci s'impose, tout en

étant force de propositions et constructif est un syndicalisme dans lequel les salariés se reconnaissent.

Ce travail des équipes doit s'enraciner, pour cela le Syndicat, en synergie avec le C.R.T.E., la Branche Cheminots, la FGTE, l'UD. et la Région, construit un nouveau plan de formation des élus et de fonctionnement des équipes, de dynamisation des équipes et de leurs adhérents.

Gildas LEGOUVELLO



La filiale Services aux voyageurs de la SNCF connaît depuis un an de

nombreuses turbulences. La chronique d'une fin annoncée vient de connaître son épilogue.

EFFIA Services

Chronique d'une fin annoncée

Le changement de convention collective, demandée par la Direction s'est accompagné d'une négociation de maintien d'avantages acquis et d'un calendrier social 2006/2007

Après six mois de négociation, la Direction du groupe Effia n'a pas trouvé mieux d'annoncer la fusion d'Effia services dans Effia transport mettant, de fait, l'accord au panier.

Au mépris du dialogue social s'est ajouté le mépris envers les salariés.

"Il faut en finir avec le village gaulois" est un des propos tenus par la direction générale.

La CFDT, forte de sa majorité gagnée aux élections de fin 2005, n'a eu cesse d'intervenir pour obtenir des réponses claires sur l'avenir de l'entreprise.

Hélas, rien ne s'est passé depuis un an si ce n'est un communiqué d'Effia maintenant l'entité juridique d'Effia services donc l'accord.

Rien, car une semaine plus tard

la Direction reniait ses engagements.

C'est pourquoi la CFDT, après avoir laissé une chance à la négociation, et face au mépris de la direction générale du groupe Effia, revient à sa revendication initiale qu'elle a été la première à mettre en avant dès octobre 2004 : l'intégration des salariés Effia Services au sein de la SNCF.

André MILAN



Accord égalité Professionnelle entre les hommes et les femmes

Sa mise en Œuvre est effective. La CFDT, grande actrice du contenu de l'accord SNCF, a validé à 100 % de son expression, son engagement pour cet accord, lors de la journée du 8 mars.

Considéré comme un premier pas, cela permettra au cours des années prochaines d'amorcer un rééquilibrage de la mixité dans notre entreprise et une meilleure prise en compte de la parentalité en l'articu-

lant avec l'emploi. Une des grandes avancées est la reconnaissance que la maternité n'est pas une maladie et ne sera plus considérée comme telle ! L'arrivée de personnel féminin dans les divers établissements dont certains "bastions" fortement masculinisés, fera progresser et donc moderniser l'outil et les locaux.

La maternité ne sera plus un frein au déroulement de carrière des femmes, là est l'esprit d'un tel accord.

Un autre grand chantier tant attendu par les pères et les mères, est celui de la questions des modes de garde d'enfant, pour lequel nous nous sommes investis depuis plusieurs années et dont enfin la porte s'ouvre. Nous pouvons donc reprendre l'expression "un petit pas pour l'homme un bond de géant pour l'humanité"

EDGAR STEMER



Impôts 2005

Pré déclaration aux caisses d'allocations familiales

Comme vous le savez, vos déclarations sur le revenu 2005 vous parviendront préremplies en juin 2006. Pour ceux qui sont aux frais réels, les tableaux utiles seront joints à ce moment. Mais comme pour certains vous devez établir une déclaration de vos revenus auprès de votre CAF ou bureau administratif SNCF avant fin avril 2006 afin de percevoir vos droits, nous vous transmettons les tableaux suivants pour établir vos frais réels. Un bref rappel d'importance, est le défalqueement de vos impôts de 66 % de votre cotisation syndicale annuelle si vous êtes au forfait. Rappelez le aux autres cheminots !

Prix de revient kilométrique :

Puissance Fiscale	jusqu'à 5 000 km	de 5 001 à 20 000 km	Au-delà de 20 000 km
3 CV	d x 0,352	(d x 0,212) + 700	d x 0,247
4 CV	d x 0,425	(d x 0,239) + 935	d x 0,286
5 CV	d x 0,468	(d x 0,261) + 1038	d x 0,313
6 CV	d x 0,489	(d x 0,275) + 1075	d x 0,329
7 CV	d x 0,511	(d x 0,291) + 1100	d x 0,346
8 CV	d x 0,540	(d x 0,308) + 1160	d x 0,366
9 CV	d x 0,554	(d x 0,320) + 1175	d x 0,379
10 CV	d x 0,583	(d x 0,343) + 1200	d x 0,403
11 CV	d x 0,594	(d x 0,356) + 1195	d x 0,416
12 CV	d x 0,624	(d x 0,373) + 1258	d x 0,436
13 CV et plus	d x 0,635	(d x 0,387) + 1240	d x 0,449

d représente la distance parcourue

Indemnités destinées à compenser les dépenses supplémentaires de :		Montants 2005 (rappel)	Montants 2006
Nourriture (par repas)		15,50 €	15,80 €
Logement et petit déjeuner (par jour)	Déplacements à Paris et « petite couronne » (départements 75, 92, 93 et 94)	55,80 €	56,80 €
	Déplacements dans les autres départements de métropole	41,30 €	42 €

Aide sur internet :

www.impots.gouv.fr