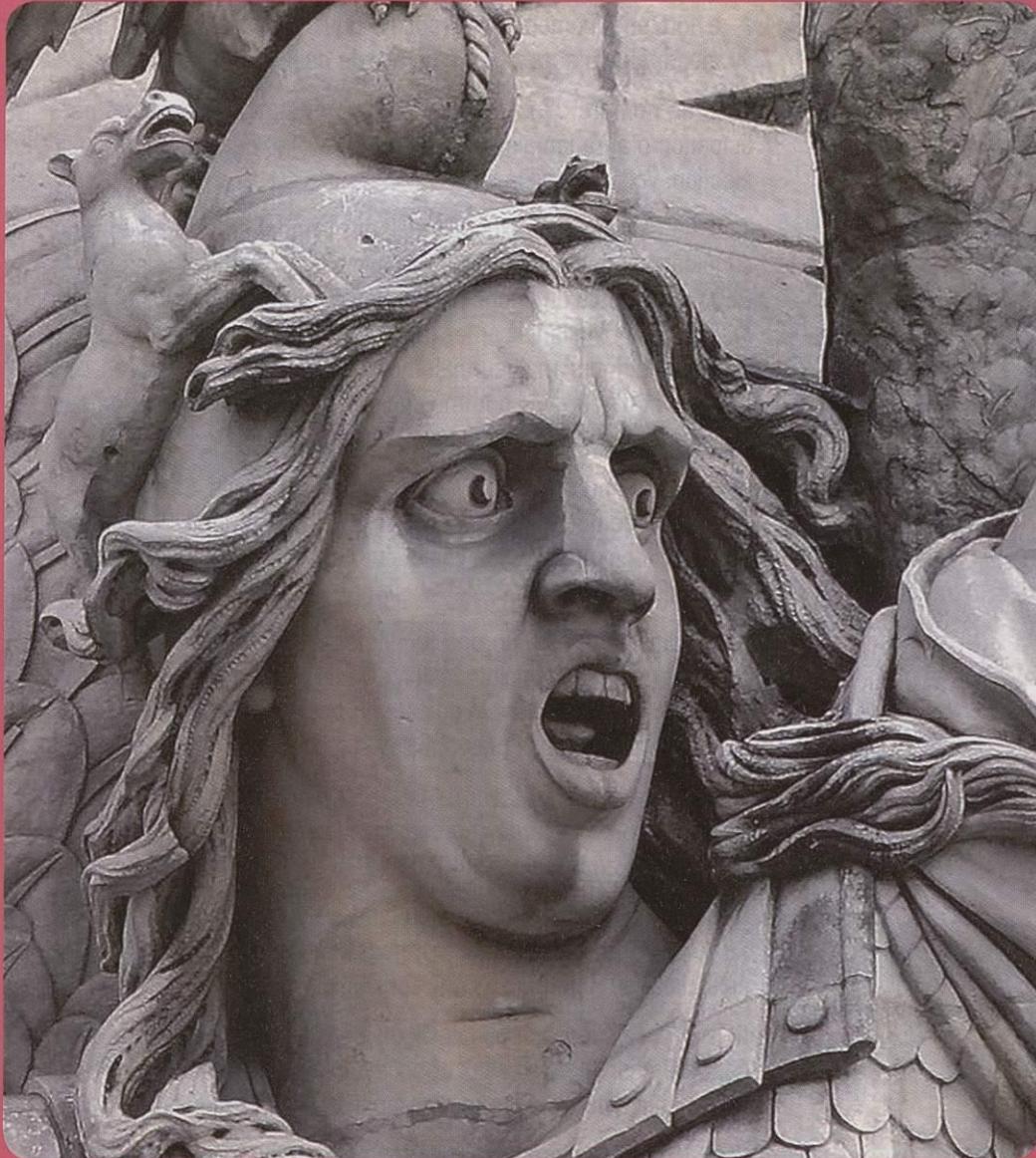


Le Cheminot de France

Nouvelle édition

Journal de l'Union Fédérale des Cheminots et Activités Complémentaires



N° 10 - Juin 2007
(1,60 €)

Retraites : création
de la nouvelle caisse

La nouvelle donne sociale
en question

Action juridique :
l'UFCAC se renforce

Luc Lenglet
un nouveau secrétaire
pour le syndicat CFDT
des cheminots d'Amiens



**Conflit TSI / Adventys :
récit d'un conflit exemplaire**

fpte
Cfdt
Cheminots

Sommaire

• EDITO

P 2

P 3

P 4-6

P 7

P 8-9

P 10-11

P 12

P 13

P 14

P 15

- Une structure juridique à l'UFCAC

- La nouvelle donne sociale en question !

- Luc Langlet, un nouveau secrétaire pour le syndicat CFDT des Cheminots d'Amiens

- Action à la manutention ferroviaire

- Le transport ferroviaire de marchandises

- Indemnités de réserve et UO Mouvement au matériel Amélioration du déroulement de carrière au Matériel

- Retraites

- L'égalité des chances, un engagement sociétal

- Allocation de rentrée scolaire (ARS) enfin versée en temps voulu

- Grâce au TGV, Paris devient enfin une banlieue strasbourgeoise

- Intéressement des salariés SNCF

- 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° 808/99 Mars 2007.

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

Site internet Cheminots :
<http://perso.wanadoo.fr/fgte-cfdt-ufo>
Site internet FGTE-CFDT :
<http://www.fgte-cfdt.org>

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



Elections présidentielles 2007 : participation exceptionnelle

Le fort engouement des français pour s'inscrire sur les listes électorales n'aura pas été un feu de paille.

Avec un nombre d'inscrits en forte augmentation, le taux de participation n'aura jamais été aussi fort pour les deux tours de cette élection. Voilà une belle leçon de civisme.

Taux de participation exceptionnel, que l'appel à l'abstention d'un candidat xénophobe et raciste n'a pu faire flétrir. D'ailleurs, la CFDT se réjouit du recul de l'extrême droite. Néanmoins, nous devons rester vigilants car les idées véhiculées par l'extrême droite trouvent toujours malheureusement un certain écho auprès des français et de certains hommes politiques. C'est à chacun de nous de les combattre au quotidien.

Certes, la démocratie sort grandie de ces élections. Et doit-on, au nom de la démocratie, refuser le résultat des urnes et s'autoriser des exactions parce que le vainqueur ne convient pas. Ce n'est pas ainsi qu'on la garantira.

Le syndicalisme est l'un des fondements nécessaires à la démocratie tout comme la politique. Il n'est pas digne d'une personnalité politique de dénigrer les syndicats au travers du taux d'adhérents qui est certes l'un des plus faible d'Europe.

Pour autant, la CFDT, avec plus de 800 000 adhérents n'a pas à rougir de son niveau de représentativité. Quel parti politique peut revendiquer autant d'adhérents ?

De même, à la SNCF, le pourcentage de votants était de près de 78 % aux dernières élections professionnelles de 2006 et il en est ainsi dans de nombreuses entreprises.

Cela prouve bien que le syndicalisme a toute sa légitimité pour débattre des sujets sociaux et sociétaux que ce soit avec les pouvoirs publics ou avec les responsables d'organisations patronales.

Cette légitimité se trouvera renforcée si effectivement un maximum de salariés nous rejoint. Alors n'hésitons pas, proposons l'adhésion à la CFDT et ainsi, renforçons un syndicalisme efficace, différent qui sache allier REVENDICATION, PROPOSITION, NEGOCIATION et ACTION.

Arnaud MORVAN

Une structure juridique à l'UFCAC



Après un appel à candidatures lancé, la première réunion officielle de la Commission juridique de la Branche

Cheminots s'est tenue le 26 novembre 2006.



Rattachée au Bureau National de l'UFCAC, la Commission juridique est animée par l'un des membres, Denis Vandeschrücke. Elle est actuellement composée de quatre autres membres de la Branche Cheminots : Bernard Ebel, Daniel Firholz, Philippe Mallégol et Patrick Nestour; mais aussi de Pascal Flachard, responsable Juridique de la FGTE, et ce pour garantir un lien avec les structures juridiques tant fédérales que confédérales.

Les intervenants ont à divers titres des compétences juridiques ou jurisdictionnelles. La prochaine réunion d'octobre 2007 qui devrait avoir lieu à Paris dans les locaux de l'UFCAC, sera sans doute une occasion d'accueillir deux nouveaux membres, portant la composition du groupe au complet en s'élargissant sur une base de compétences dite « Ressources Humaines »

Le rôle premier de la Commission juridique est de fournir un appui au BN, sur les dossiers difficiles, pour lesquels il souhaite un avis technique. C'est Denis Vandeschrücke qui assure ce lien et Philippe Mallégol qui répond aux sollicitations plus ponctuelles des Unions Professionnelles Régionales.

Les relations entre la Commission juridique et le BN fonctionnent dans les deux sens, car celle-là peut en effet alerter les dirigeants de l'UFCAC sur une question lui apparaissant d'importance.

Parfois il peut aussi s'agir de fournir un avis en termes de suite contentieuse, à savoir procès ou pas. En effet, si les règles de fonctionnement de la Confédération CFDT permettent à tout adhérent de plus de six mois de bénéficier d'une assistance juridique dans une certaine mesure, la question se pose quand même de savoir d'abord si le dossier a une chance d'aboutir positivement, ou pas, et si c'est une affaire syndicale.

La Commission est aussi amenée à examiner des dossiers individuels. S'il ne s'agit que d'apporter un conseil technique, c'est Philippe Mallégol qui s'en charge et qui assure le lien avec les membres de la Commission. Lorsque celle-ci estime qu'un dossier est fondé, ledit dossier peut alors être pris en charge par un de ses membres, qui interviendra aux côtés du plaignant devant le Conseil des Prud'hommes compétent ou le représentera face à la SNCF. La FGTE sera partie intervenante au procès dans la majo-

rité des cas. En revanche, lorsqu'un dossier est estimé « à fort risque », l'adhérent qui insiste pour engager une action est dirigé vers le dispositif confédéral d'assistance juridique géré par la Caisse Nationale d'Action Syndicale (C.N.A.S.).

Un des buts de la Commission juridique est aussi d'apporter une cohérence nationale, tant en termes d'approche de questions techniques, de recherche et de traitement de l'information, qu'en matière de gestion de litiges identiques (parce qu'une solution trouvée à Lille doit être mise en avant à Clermont-Ferrand, et ailleurs). Ce travail peut se traduire par des notes rapides et autres tracts aux UPR, le dernier en date relatant les mésaventures de la SNCF devant la Cour d'appel d'Orléans sur un dossier d'atteinte au droit de grève.

Cette recherche de cohérence passera aussi, à moyen terme auprès des UPR, par l'identification de personnes ressources qui le souhaiteront. Sinon, l'échelon national continuera de fournir l'appui dans la mesure de ses possibilités.

Denis VANDESCHRICKE

La nouvelle donne sociale en question !

Qui pourrait ne pas souhaiter que le plein emploi en France devienne une réalité ? Comme certains hommes politiques le laissent entendre, le Français serait-il devenu si paresseux qu'il faille réhabiliter le travail ?

Les jeunes, force vive de notre société

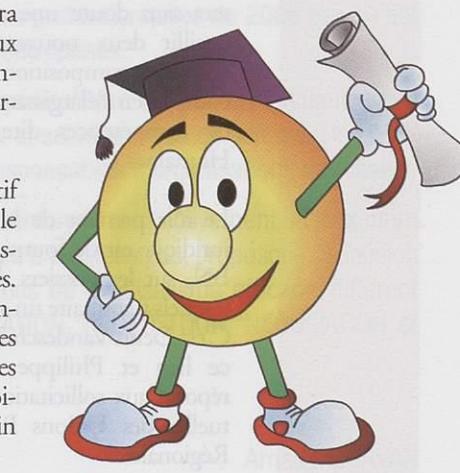
L'orientation et la formation : les clés de la réussite

Dès le départ, notre société laisse des jeunes se diriger vers des filières d'études qui offrent peu, sinon plus de réelles perspectives d'avenir, donc d'espoir d'obtenir un emploi. Ou encore, elle les oriente vers des études scientifiques ou littéraires, alors que nos entreprises ont aussi besoin de techniciens, et de travailleurs manuels.

Une des solutions à ce problème, qui peut être mise en œuvre rapidement, est de réhabiliter et de promouvoir les formations et les métiers de ces deux dernières filières prometteuses, trop longtemps délaissés car considérés comme moins nobles.

Pour cela, il est essentiel de redonner à l'apprentissage sa juste place dans le système de formation, et parallèlement, de développer la formation en alternance au-delà des classes secondaires, jusqu'à l'enseignement supérieur.

Dans cet espace, le système éducatif ne doit pas continuer à jouer seul le rôle de conseiller d'orientation vis-à-vis des jeunes et de leurs familles. Les partenaires sociaux, les chambres de commerce, d'industrie, des métiers... les entreprises, les services et associations d'aide à l'emploi doivent prendre toute leur place au sein d'un véritable réseau d'orientation.



On ne peut répondre décemment à ces questions sans examiner quelques réalités de notre société qui fabrique de la précarité, du chômage et de l'exclusion... ce constat serait un mouvement perpétuel au point que les organismes officiels ont saucissonné la communauté des individus en catégories socio-

professionnelles (demandeurs d'emploi, salariés, seniors...).

Mais quelle considération a-t-on de la personne ?

Autre constat. Actuellement, encore trop de jeunes mal conseillés ou orientés malgré eux, sortent déboussolés du système scolaire, et souffrent de leur situation d'échec et de la précarité qui en résulte. Nous sommes tous responsables de cette situation.

Pour en sortir, il est vital que nous prenions une part active dans la création et le fonctionnement de véritables structures d'orientation qui tiennent compte des aspirations et des aptitudes de la personne, et qui proposent des parcours de découverte en entreprises. Cette orientation devra être accessible non seulement aux jeunes dès l'enseignement secondaire, mais également à toute personne en recherche d'emploi.

Par contre, le corps enseignant doit avoir une part plus importante dans la préparation des jeunes à l'emploi en les formant à la rédaction d'une lettre de motivation, d'un curriculum vitae, à l'entretien individuel...

Les diplômes au rabais : injustice et démotivation !

Aujourd'hui, certains diplômes ne sont pas reconnus à leur juste valeur. Ils s'obtiennent à l'issue de 4 années d'études après le baccalauréat, et ne sont reconnus que



Les personnes à la recherche d'un emploi

Pour différentes causes – premier emploi, licenciement... –, les personnes demandeuses d'emploi ont souvent à faire face à de nombreuses difficultés à l'occasion de leurs recherches.

Qui n'a pas connu le casse-tête de la rédaction de la lettre de motivation et du CV ?

Qui n'a pas vécu ces dizaines, voire centaines de courriers adressés à des employeurs et restés sans réponse ?

Qui n'a pas été confronté à ces annonces d'emploi qui exigent de l'expérience pour obtenir le métier proposé, à ces entretiens de politesse à l'issue desquels on n'a rien à vous proposer, ou encore où l'on vous apprend que vous êtes « trop vieux », que vous n'avez pas les compétences ?

Qui n'a pas effectué le parcours du combattant du créateur de sa propre activité, de son propre emploi, où l'on tente de vous décourager dès le départ : « le créneau est déjà pris... », « Vous allez concurrencer... », « Votre conjoint a une bonne profession, réfléchissez, profitez de votre chômage indemnisé... »...

A quand les annonces d'emploi où l'on pourra lire « vous n'avez pas d'expérience, vous n'avez pas les compétences, venez quand même, ici nous assurons la formation de nos personnels » ?

.../...

...La nouvelle donne sociale en questions !

.../... Toutes ces questions soulèvent le problème de la prise en charge, de l'accompagnement, et de la formation des personnes à la recherche d'un emploi. Elles montrent aussi que les mentalités doivent changer, et qu'il nous faut prendre conscience que la responsabilité est collective dans le retour au plein emploi.

De ce point de vue, il faut saluer deux initiatives propres à faciliter l'accès à l'emploi de tous. Il faut souhaiter qu'elles se multiplient sur l'ensemble du territoire.

Tout d'abord, les rendez-vous « Egalité & Compétences » organisés par la SNCF dans le cadre de sa politique d'égalité des chances et de lutte contre les discriminations. Ils permettent de recruter des jeunes dans les banlieues sur les seules bases de la compétence et de la motivation. Douze rendez-vous sont organisés chaque année depuis 2006 dans toute la France. En 2006, ils ont rassemblé 4 000 candidats dont 350 ont été embauchés (source documents SNCF).

Ensuite, les forums organisés par la mairie de Paris et ses partenaires « Paris pour la diversité et le premier emploi » en Direction des jeunes victimes de discrimination, et « Paris pour l'emploi ». En 2006, le premier a rassemblé 112 entreprises, 9 300 visiteurs, et a produit 486 contrats de travail signés, dont 59 % en CDI. Le second a accueilli 348 entreprises, 48 000 personnes, et a permis de pourvoir 5 794 postes dont 69 % en CDI (source presse quotidienne).

En complément de ces initiatives favorisant l'accès à l'emploi, il nous faut traiter d'urgence la question de la transition entre périodes d'emploi et de non emploi.

En effet, mondialisation de l'économie oblige, nous assistons aux délocalisations d'entreprises, aux dégraissages dans les grandes entreprises publiques et privées, à la volonté de certains hommes politiques de ne remplacer qu'un fonctionnaire sur deux partant à la retraite (bonjour le plein emploi !)... Les plans sociaux et les licenciements de salariés se multiplient

donc dangereusement et touchent toutes les tranches d'âges.

L'instauration d'un système de «sécurisation des parcours professionnels» se pose avec d'autant plus d'acuité, dans lequel la période de chômage est remplacée par une période de formation, la personne conservant son statut de salarié et l'ensemble des droits qui s'y attachent - salaire, couverture sociale...

Ce système doit être ouvert à tous, dès la fin des études avant accès au premier emploi, ou dès la perte d'emploi. Il intègre la formation initiale et la formation tout au long de la vie afin d'obtenir et de conserver le bagage qui permette d'évoluer dans son entreprise ou secteur, ainsi que d'en changer volontairement ou obligatoirement.

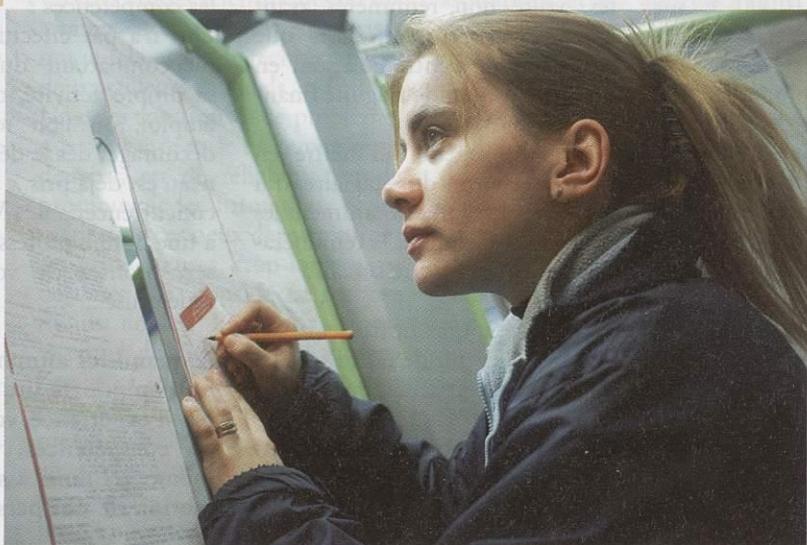
Favoriser l'accès à l'emploi ne donnera sa pleine mesure que si les pouvoirs publics et les entreprises pratiquent conjointement une politique de développement et de préservation de l'emploi.

A cet effet, l'aide aux entreprises qui créent des emplois et innover dans la préservation des emplois existants, l'aide aux petites et très petites entreprises, ainsi qu'aux artisans, en contrepartie de l'embauche et de la formation d'au moins un salarié, doivent être mises en œuvre rapidement et porter sur une période suffisante pour consolider l'emploi créé.

C'est à ce prix que nous obtiendrons demain le travail pour tous, non par la baisse des charges aux entreprises sans contrepartie en terme d'emplois, ni par la disparition du contrat de travail, ni par la multiplication des heures supplémentaires.

En conclusion, l'emploi et le bien-être au travail durables sont des éléments essentiels du haut niveau de condition sociale, auquel l'Homme peut légitimement prétendre, qui lui permet de s'épanouir dans sa vie personnelle et dans la société. Il peut ainsi devenir acteur du développement et de l'économie durables car il en perçoit l'intérêt collectif et individuel.

Dominique AUBRY



Luc LANGLET



Un nouveau secrétaire pour le syndicat CFDT des cheminots d'AMIENS

Tout d'abord avant de me présenter, je veux remercier et féliciter Jean-Pascal SOULET et toute son équipe pour avoir repris le syndicat d'Amiens en des temps plus que difficile (le séisme de 2003). Jean Pascal a fait le choix de passer la main tout en restant au sein du bureau du syndicat, pour des raisons professionnelles, cela se respecte et ne se discute pas.

J'ai 38 ans et je suis rentré à la SNCF aux Ateliers Matériel du Landy en 1992 en tant que dépanneur TGV. J'ai adhéré à la CFDT en 1995 avant le conflit, pour des raisons idéologiques et par amitié avec certains militants CFDT. Je n'avais jamais pensé que l'hiver 95 serait si froid même dans les manifs. Mon activité de militant a vite démarré au lendemain du 23 novembre 1995 lors des assemblées générales qui ont suivi, alors que les «anti-Notat» restaient à la maison parce que pour eux le samedi/dimanche c'était repos.

Par la suite, je suis passé du statut de

simple adhérent vers un statut d'élu DP, CHSCT et élu au CER de Paris Nord, mais également vers des mandats syndicaux en devenant délégué syndical d'entreprise, puis secrétaire du syndicat de Paris Nord et secrétaire de l'UPR de Paris Nord.

Après être retourné au boulot, comme certains le disent, la secrétaire du syndicat de Paris Nord, Linda Chickhi (sacré bout de femme), m'a demandé en 2005 de reprendre du service suite à des prévisions de départ à la retraite, ce que j'ai accepté avec plaisir. Fin 2006, alors que le syndicat d'Amiens recherchait un permanent et en accord avec le syndicat de Paris Nord, on m'a proposé de retourner sur ma région d'origine.

Mon accueil par le syndicat d'Amiens a été chaleureuse de la part des adhérents et des militants.

Depuis mes dernières responsabilités syndicales, l'Entreprise a énormément évolué et cela même en province. Il y a une dizaine d'années, les laboratoires d'organisation ou de mise en place se faisaient dans les

établissements parisiens bien avant la province. On peut s'apercevoir que maintenant, les décisions viennent d'en haut (les Activités), et les Directeurs de Région sont devenus des «Public Relations sans aucune main mise sur les choix de l'Entreprise (ça passe ou ça casse). Vive le Dialogue Social !!!!

Nos enjeux sont multiples pour les années à venir, tout d'abord :

- Les élections de 2009 si nous voulons transformer l'essai réussi en 2006.

- Réformer et transformer nos structures pour les rendre aptes à contrer l'évolution de l'Entreprise mais aussi en formant nos militants à ces évolutions (les vieux schémas syndicaux d'il y a 20 ans ne correspondent plus à notre Entreprise).

- Le remplacement de notre tissu de militants qui sont partis ou vont partir à la retraite est urgent surtout pour une petite section comme le mien. Notre politique de développement et de formation syndicale doit s'intensifier pour préparer nos futurs responsables de syndicat et nationaux.

Pour moi et pour les adhérents du syndicat d'Amiens, ces trois points sont les enjeux principaux pour continuer l'histoire de la CFDT, basée sur le socle de la CFDT cheminots reconstruite en 2004, pour les années futures.

Un dernier remerciement à Franck du petit train jaune, qui m'a fait adhérer et à JB le jeune retraité qui m'a formé.

Luc LANGLET

Elections des délégués du personnel de l'EEF Nord Parisien le 24 mai 2007

Le tout récent Etablissement Exploitation Fret Nord Parisien vient de procéder à ses premières élections professionnelles. En voici les résultats.

| | Maîtrise | Exécution |
|-----------------------|-----------------|------------------|
| Taux de participation | 69,30 % | 62 % |
| CGT | 36,71 % | 23,91 % |
| CFDT | 13,92 % | 33,48 % |
| FO | 30,38 % | 28,69 % |
| CFTC | Pas de liste | 2,17 % |
| SUD RAIL | Pas de liste | 5,22 % |
| UNSA | 18,99 % | 6,52 % |

La CFDT obtient, sur ce nouvel établissement, trois délégués du personnel titulaires et trois suppléants dans le collège exécution.

Félicitations !

Action à la manutention ferroviaire

Histoire d'un conflit gagné par les employés de l'entreprise TSI/ADVANTYS

Le 21 Mars, la délégation CFDT quitte la réunion mensuelle des DP suite à la non réponse de la Direction de TSI sur deux sujets récurrents : l'attribution d'une prime pour certains travaux pénibles, ainsi que le travail à temps

partiel imposé. Les délégués CFDT réunissent immédiatement les salariés et leur font part de la situation. Après cet exposé, les salariés décident de se mettre en grève et font appel au Secteur d'Activité Manut Ferro de l'UFCAC pour les assister.

Le Secteur se rend immédiatement sur place et monte avec les délégués CFDT, ainsi que les salariés, le cahier revendicatif. Une demande de négociation immédiate est adressée à l'entreprise TSI / ADVANTYS. Le Secteur avise l'Inspection du Travail Transport ainsi que l'établissement SNCF (l'EIMM de Paris Rive Gauche).

Le soir du 21 Mars, les salariés

chargés de la mise en place du matériel pour les trains de nuit (couettes, oreillettes, bouteilles d'eau, etc...), se mettent en grève sur une revendication largement connue de l'employeur : le passage de la grille « Nettoyage » à la grille « Manutention de la CCN SAMERA ». Le 21 mars, c'est donc l'ensemble de l'agence TSI MASSENA qui est bloqué par les salariés du Nettoyage et les salariés de la Manutention.

La grève est suivie à plus de 90 %.

Pour toute réponse aux justes revendications des salariés, l'entreprise TSI envoie dès le 22 mars au matin des dizaines de salariés intérimaires accompagnés d'huiissiers. Il faut savoir que les salariés intérimaires, proviennent d'une société d'intérim entièrement contrôlée par TSI ADVANTYS.

Cette société alimente les différents chantiers et est présidée par un cadre de TSI ADVANTYS.



Cheminot de France - Juin 2007

La Direction de TSI ADVANTYS refuse de négocier et n'admet pas la présence de l'Organisation Syndicale CFDT.

Le rapport de force s'établit et les salariés en grève s'opposent à l'intervention de salariés intérimaires pour les remplacer. La SNCF intervient aussi dans ce conflit en appelant des cadres SNCF pour remplacer les grévistes sous couvert de la continuité du service public.

Il va de soi que les salariés grévistes s'opposent à ce remplacement.

Le Secteur d'Activité tient informé quotidiennement l'Inspection du Travail Transport de l'utilisation massive du travail intérimaire pendant la grève.

Le 29 mars, l'Inspection du Travail Transport se déplace sur le chantier et constate plusieurs anomalies comme l'utilisation d'intérimaires sans formation sur le risque ferroviaire et sans équipement de protection individuel.

TSI ADVANTYS suite à l'intervention de l'Inspection du Travail, accepte de recevoir une délégation CFDT conduite par le Secteur d'Activité.

Les réponses de TSI sont largement insuffisantes au vu du cahier revendicatif.

La Direction de TSI refuse même de faire un compte rendu de la réunion.

Entre temps, le 25 mars au soir, les salariés du Nettoyage de la gare de l'Est, toujours entreprise TSI ADVANTYS, se mettent en grève sur leurs propres revendications.

La gare de l'Est se dégrade très rapidement, devenant une véritable poubelle.

La presse s'empare de ce conflit. TSI ADVANTYS se trouve à ce moment précis devant 2 conflits. Sous la pression de la SNCF, TSI décide de négocier à la Gare de l'est et le 30 mars un accord entre les salariés grévistes et la Direction de TSI est signé avec une remise en état de la Gare.

Sur le conflit de Masséna, l'entreprise TSI assigne le 3 avril en référé les grévistes sur la légalité de la grève ainsi que l'entrave à la liberté du travail.

Elle demande l'expulsion des grévistes du chantier (expulsion demandée sous prétexte de photos prises à la gare de l'EST).

TSI sera déboutée de ses demandes à l'exception de l'expulsion des grévistes du chantier de MASSENA.

TSI a maintenu pendant toute la grève une pression sur les salariés par voie d'huiissier, tentant ainsi de casser le moral des grévistes et de briser le mouvement.

Le 4 avril le Secteur d'Activité demande une médiation à l'Inspection du Travail.

Une négociation a lieu entre la CFDT et TSI sous la présidence de la Direction du travail. Malheureusement TSI reste inflexible et n'avance aucune autre proposition que celles faites le 29 mars.

Le conflit s'enlisit, il est clair que TSI joue le pourrissement.

Le jeudi 12 avril, cette fois ci à la demande de TSI ADVANTYS, une nouvelle négociation a lieu sous la présidence de la Direction du Travail. TSI ADVANTYS, après plusieurs heures de négociation, apporte de nouvelles propositions.

La CFDT se dit prête à signer mais demande à TSI ADVANTYS un engagement formel pour qu'il n'y ait ni sanction ni licenciement contre les grévistes.

Sur ce dernier point, le refus de TSI ADVANTYS est formel.

Pour la CFDT il est clair que TSI cherchera après la sortie du conflit, à se venger par des sanctions ou des licenciements (ces licenciements seraient au nombre de 12).

Le 17 avril au matin, ce sont les nettoyeurs de la gare d'Aus-

terlitz, toujours entreprise TSI ADVANTYS, qui rentrent dans la grève.

Cette entrée a été essentielle. Les médias, à ce moment là, se sont emparés du problème et de nombreux articles sont parus. Devant l'inflation médiatique, la SNCF décide de faire cesser l'intervention de ses cadres, elle privilégie le remboursement des billets à hauteur de 50 %.

A ce moment précis le rapport de force est à son comble et dans la nuit du 18 au 19 avril, un accord est enfin signé entre la CFDT et TSI ADVANTYS, ce qui permet la reprise du travail avec l'obtention des avancées tant demandées.

Dominique MARTIN



Le transport ferroviaire de marchandises



La situation de FRET SNCF se dégrade de jour en jour, alors que les besoins de transport sont eux en plein développement. Cette situation paradoxale est le fait de non choix des gouvernements successifs qui durent depuis de nombreuses années.

Jusqu'à il y a peu, le développement du transport routier s'appuyait sur le faible coût du pétrole. Les dernières hausses importantes ont été compensées depuis l'année dernière par de nombreuses détaxes et exonérations que les différents gouvernements ont instaurées pour faire baisser les coûts de transport.

Si les discours mettent en avant le ferroviaire et que quelques exemples vont être mis en œuvre, c'est par une politique volontariste de l'Etat et de l'Europe en faveur du ferroviaire que doit venir une véritable inflexion de la politique actuelle des transports.

Les accords de KYOTO, pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, devraient inciter les états à développer les transports les moins polluants, en particulier les transports fluviaux et ferroviaires. Le développement durable est devenu un thème de débat qui dépasse les cercles écologistes au

sein desquels il était jusqu'ici circonscrit. Les entreprises, dont la SNCF, en font un outil de communication en Direction de leurs clients, mais les bonnes résolutions s'effacent rapidement devant les réalités économiques. La CFDT continue de défendre le ferroviaire et le fluvial pour réduire de façon durable les gaz à effet de serre qui sont en grande partie responsables du réchauffement climatique. Bien sur, il restera toujours un besoin de transport routier, mais un nécessaire rééquilibrage entre les différents modes de transport doit avoir lieu pour que la France et l'Union Européenne puissent tenir les engagements pris à KYOTO.

L'exemple de la Suisse mérite d'être regardé de près. Depuis 2004, la part du transport ferroviaire est en constante augmentation pour atteindre 66 % en 2006. Cette situation est due aux choix du conseil fédéral helvétique d'aider au transfert des trafics de la route vers le rail. Pour cela, des mesures spécifiques ont été prises : augmentation de la redevance sur le trafic des poids lourds, mesures fédérales d'appui pour le transfert sur le rail, fermeture d'axes au transport routier. Ces choix devraient être confirmés cet été par le parlement, notamment le soutien du trafic combiné par des aides à l'investissement et des indemnités d'exploitation.



Le transport combiné a aussi fait l'objet de mesures d'aides en France. Mais il n'a jamais été décidé d'une politique active de transfert de la route vers le fer. Au contraire, au fur et à mesure du temps, les aides, attribuées au début du projet, ont été supprimées ce qui a eu pour effet de réduire à la portion congrue la part du transport combiné aussi bien par rapport à l'ensemble des trafics de marchandises tous modes confondus, que par rapport aux trafics ferroviaires. Pour la CFDT, le transport combiné doit être un des axes prioritaires de développement des transports ferroviaires.

OÙ VA FRET SNCF ?

Le nouveau directeur Fret, devant la situation très grave que connaît Fret SNCF, se lance dans des actions tous azimuts.

Après «Rendons le sourire à nos clients» qui a débuté fin 2006 et dont aucune évaluation sérieuse n'a été faite, Monsieur MAREMBAUD met en place 5 directeurs FRET qui ont pour mission dans leur zone respective d'industrialiser la production FRET.

En réalité, les premières actions consisteront à revoir à la baisse



les coûts de Fret SNCF par une diminution des moyens de production, une accentuation de la polyvalence des agents, mais aussi par une remise en cause de la réglementation du travail pour les agents de Fret.

La Direction SNCF argue des coûts sociaux trop élevés du statut des cheminots SNCF pour justifier la différence de 20 à 30% des prix pratiqués par rapport aux autres opérateurs ferroviaires. Actuellement, une négociation est en cours pour mettre en place une convention collective qui regrouperait l'ensemble des nouveaux acteurs du ferroviaire. L'objectif de la CFDT dans cette négociation est de permettre aux salariés de cette future convention d'avoir des conditions de travail et de salaires les plus proches possible du statut de la SNCF. En attendant la conclusion de cette négociation, la CFDT ne souhaite pas que les cheminots, selon qu'ils travaillent pour une activité ou une autre, soient traités de manières différentes.

Fret SNCF continue à restructurer (réduire) son outil industriel. Un nouveau plan de transport doit être présenté cet été, de nouvelles réductions d'emplois sont déjà prévisibles, au-delà du budget 2007 qui en prévoyait 1089 (y compris les emplois induits).

Si la mise en œuvre d'organisations dédiées pour des flux particuliers semble être une réponse adaptée aux besoins de Fret et de certains clients, ceci est loin de répondre à la situation globale de Fret. La qualité de service est toujours aussi dégradée, ce qui incite les clients de Fret à se tourner vers d'autres opérateurs.

La situation financière de Fret ne doit pas faire obstacle à une remise en question des résultats du plan «Véron», mais au contraire, inciter la Direction à revoir sa stratégie en utilisant tous les moyens tant humains que matériels à sa disposition pour répondre au défi de la concurrence.

Les salariés de Fret sont des professionnels qui méritent mieux que les reproches qui leur sont faits. Les manques de Fret sont le fait de la Direction, incapable de remettre en cause ses orientations économiques et industrielles qui sont les mêmes depuis de nombreuses années.

La CFDT revendique toujours une véritable politique de développement du ferroviaire qui doit passer par des choix politiques clairs de l'Europe et du gouvernement.

Frédéric PUIZON

Indemnités de Réserve et UO Mouvement au Matériel

Désormais au Matériel, il ne faut plus avoir peur de parler de l'indemnité de réserve et cela depuis le 12 février 2007. En effet, la CFDT depuis plus de 2 ans était porteuse du besoin d'équité pour le personnel travaillant pour le produit Train, dont les agents de la logistique et de la maintenance.

Hier, seul le personnel des OC Train pouvait toucher la prime de réserve. Aujourd'hui, la SNCF, mettant en place les UO Mouvements dans les Etablissements Matériel (sur une période de 12 à 18 mois) va permettre la création d'équipes de réserve avec une véritable commande du personnel sous la responsabilité du chef d'UO (Unité Opérationnelle).

Bien sûr, cela risque de poser quelques problèmes. La CFDT veillera à régler ces problèmes par la discussion, la négociation et le conflit si nécessaire.

Nous avons tous entendu parler du conflit de la logistique, avec la création de l'UO Mouvement sur l'EMT de Marseille. Pour la CFDT, ce conflit n'a rien à voir avec la mise en place de l'Indemnité de Réserve et les UO Mouvement. N'oublions pas que la CGT avait repris la demande CFDT d'organiser le travail avec une réserve et le versement de la prime de réserve comme au Transport précédemment.

Les règlements MA 0222 et MA 0223 sont en cours de validation par la Direction de l'entreprise. Nous ne manquerons pas d'informer les adhérents sur les suites données à ce dossier voulu et porté par la CFDT Cheminots.

Luc LANGLET



Amélioration du déroulement de carrière au Matériel

Au Matériel l'amélioration du déroulement de carrière des agents de l'exécution passe aussi par l'augmentation du nombre d'agents sur les qualifications D et E. Au Matériel, nous avons un déficit important de personnel à la qualification E. En effet, il n'y a que 9 % des agents de notre filière qui sont sur cette qualification. Le taux dans l'entreprise est à 14 %, toutes filières confondues.

Quatre problèmes vont accentuer ce déficit :

- les mauvais résultats à la 1ère partie de l'examen 2006,
- les départs à la retraite des agents positionnés sur les qualifications E et F,
- la mise en place de l'encadrement sur 3 niveaux,
- la transmission des compétences.

En accord avec le Bureau National de l'UFCAC, le GTN Matériel a été porteur de cette revendication dans plusieurs instances nationales (CPC Formation, GT Qualif. E, CPC Matériel, Tables rondes sur la filière).

La CFDT a demandé à la Direction du Matériel la mise en place de façon exceptionnelle et dérogatoire d'une VAP (Validation des Acquis Professionnels) sans première partie d'examen mais avec une formation adéquate. Cette VAP doit se faire à destination des agents étant sur la qualification D Niveau 2, et tenant des postes de techniciens opérationnels ou assistants depuis de nombreuses années. La priorité doit être donnée aux agents à D2-18 qui sont titulaires d'un ancien examen du Matériel.

La Direction du Matériel a écouté notre message, d'autant plus que la CGT nous a rejoint sur ce dossier.

Le plus déplorable, la Direction reconnaît le déficit à la qualification E et désire avoir des agents expérimentés de la qualif. D pour passer l'examen. Nous avons tous entendu les chefs d'équipe dire : « Pourquoi m'embêter pendant un an pour passer un examen, gagner une position et surtout 1000 emmerdes de plus ».

Le GTN Matériel continuera de porter cette revendication lors de la prochaine table ronde sur la filière Matériel du mois de juin 2007.

OUI, la CFDT demande l'accès à la qualification E sans l'examen, mais par une VAP !

Jean-Luc VETTER



RETRAITE

Le choix de la Nation, sorti des urnes, inquiète les cheminots. Lors de sa campagne électorale, le candidat Nicolas Sarkozy a largement affirmé sa volonté de s'attaquer aux régimes spéciaux.

Affirmer que la remise en cause des droits servirait à relever le niveau général des basses pensions est populiste. Soutenir les français fortunés qui s'installent à l'étranger pour des raisons fiscales, et stigmatiser les cheminots qui ont des petites pensions au prétexte d'un calcul à 37,5 annuités est scandaleux. Décidément, notre régime est mal connu !

Dans un environnement ferroviaire, marqué par l'ouverture européenne et l'arrivée des compagnies privées, notre devoir syndical est donc d'informer, de s'emparer du terrain pédagogique, en dénonçant contre vérités et propos calomnieux.

CAISSE AUTONOME

En 2007, la SNCF, comme toutes les grandes entreprises ayant recours aux marchés financiers, doit présenter ses comptes selon les normes comptables internationales IAS/IFRS. Ces normes imposent le provisionnement dans les comptes de l'entreprise, des avantages sociaux postérieurs à l'emploi, c'est-à-dire essentiellement les retraites (se reporter au n° 8 du « Cheminot de France » de novembre 2006).

Si dans un premier temps, les discussions ont porté sur le provisionnement des avantages spécifiques (environ 9 milliards), la décision politique exprimée par le ministère des transports d'imposer le provisionnement à l'ensemble du régime spécial cheminot (environ 111 milliards) a changé la donne. La transformation des CPR en organisme juridiquement autonome, dispensé de provisionnement, devenait incontournable.

Au cours des rencontres avec la Direction (bilatérales, table ronde) la CFDT, qui ne confond pas problématique comptable et défense des salariés, a porté ses exigences :

- garantie de financement du régime spécial (Le futur décret définissant les ressources financières de la caisse doit retrancher l'assurance de contribution de l'état, tel qu'il est formulé à l'article 30 du cahier des charges de la SNCF) ;
- neutralité sociale garantissant les droits et acquis des personnels ;
- neutralité sociale garantissant la réglementation actuelle et les fonctionnements futurs.

Lors du conseil d'administration du 11 avril 2007, le représentant du Gouvernement annonce la préservation des règles actuelles par la présentation de 5 projets de décrets. Les mesures principales sont contenues dans les 2 décrets suivants :

- Décret « caisse »

L'actuelle CPR devient un organisme de sécurité sociale, chargé d'une mission de service public auprès des cheminots. Caisse unique, elle recevra les cotisations et versera pensions et prestations. Cette caisse sera placée sous l'autorité d'un directeur nommé par l'état, et d'un conseil d'administration où toutes les organisations syndicales reconnues au statut seront représentées.

Dénommée « Caisse de Prévoyance et de Retraite du personnel de la SNCF » elle aura son siège à Marseille. Le réseau des antennes sera maintenu à l'identique. Les personnels en place resteront sous statut et seront, avec leur accord, mis à disposition de la nouvelle entité sans limitation de durée. Leurs droits collectifs et individuels actuels seront conservés et spécifiés dans un protocole social et un accord d'entreprise qui sera soumis à signature des organisations syndicales. Notons que le règlement des retraites est intégré au décret. La péréquation des pensions est donc maintenue comme actuellement.

- Décret « ressources »

Conjointement aux nouvelles dispositions de gestion, le financement du régime s'inscrit dans les mêmes dispositions qu'actuellement :

- cotisation des Cheminots inchangées ;
- cotisation SNCF qui prend en charge les droits spécifiques du régime. Ces cotisations sont désormais « libératoires ». La CFDT aurait souhaité qu'elles gardent leur caractéristique « normalisée ».

- Equilibre financier du régime assuré par l'état. Remplaçant l'article 30 du cahier des charges, l'article 3 du décret prévoit que « le versement de l'Etat (...) assure l'équilibre financier entre les charges de toutes natures et les autres recettes du régime de retraite ».

Ce décret fixe également les possibilités de gestion pouvant être confiées à la caisse par mandat de la SNCF :

- remboursement dans le cadre de la médecine de soins SNCF ;
- prestations AT et MP ;
- prestations privation d'emploi ;
- prestations supplémentaires pour les cadres supérieurs ;
- délivrance de facilités de circulations aux retraités et leurs ayants droits

La caisse gèrera pour l'état les charges de retraites des anciens agents des réseaux marocains, tunisiens, algériens et nigérians.

Trois autres décrets viennent compléter ces dispositions. L'un stipule que le règlement des retraites du personnel de la SNCF ne peut être modifié que par décret. L'autre modifie l'article 28 et abroge l'article 30 du cahier des charges, conséquence logique de l'autonomie financière et du décret « ressources ». Le dernier supprime la référence à l'assiette de pension pour le calcul de la compensation bilatérale maladie, afin de dispenser la SNCF de provisionner au titre de la prévoyance.

A l'heure où nous écrivons ces lignes, seul le décret « caisse » a été signé par les ministères concernés (Décret 2007-730 du 7 mai 2007 publié au journal officiel le 8 mai 2007). Les négociations sur le protocole social concernant la mise à disposition des agents des CPR sont en cours. Quoiqu'il advienne CPR deviendra autonome au 30 juin 2007.

L'égalité des chances

Un engagement sociétal

La SNCF s'engage sur la diversité au travers du recrutement



Lancée depuis quelques années, cette question de l'égalité des chances a fait son chemin. Le précédent gouvernement s'en était emparé ainsi que les partenaires sociaux. Ce vaste terme ouvre

son champ à toutes les catégories de personnes faisant l'objet de barrages dus à leurs conditions sociales, raciales, physiques, sexuelles, etc.

Même si toutes discriminations sont interdites dans notre pays, pays des droits de l'homme, quelques unes

sont quand mêmes actives sans volonté apparente des acteurs, mais dues, soit à l'héritage culturel, soit à l'inaccessibilité à certains droits pour diverses causes ou à l'inaccessibilité de réseaux humains, d'entreprises, politiques, etc...

Déjà en 2006, la CFDT Cheminots, au travers de la SNCF, s'est engagée dans cette voie après un long militantisme en la matière, en adhérant à l'accord sur l'égalité professionnelle entre les hommes et les femmes. Dès cette époque nous trouvions que cet accord était trop restrictif en matière d'égalité des chances, car seulement basé sur la mixité, alors que d'autres domaines restaient à explorer. L'entreprise n'avait pas à l'époque désiré ouvrir de nouvelles parties dans ce dossier, malgré les annonces de l'ancien président de la SNCF Mr Louis GALLOIS sur le devant de la scène de la politique d'entreprise.

Heureusement, l'égalité des chances est un projet qui s'est développé au sein de la SNCF, mais sans les organisations syndicales, du moins tout au début. Le choix de l'entreprise s'est porté sur le traitement de la question du recrutement et donc sur la diversité de population que comporte notre pays. Le pari

n'était pas facile pour toucher toutes les catégories socio-culturelles en France.

La problématique du recrutement est d'être proche d'un réseau permettant d'émettre une demande d'embauche. De l'extérieur de l'entreprise cela n'est pas évident et exclut souvent certaines populations socialement défavorisées, qui n'ont pas à temps l'information. Pour cela, la SNCF a organisé des forums de recrutement dans certaines régions en 2005 et 2006, pour toucher des bassins de population. Elle s'est servie des réseaux associatifs, sociaux, ANPE, et urbains pour donner rendez-vous à ces forums. Pour 2007 de telles actions sont reconduites.

Ces recrutements ont servi de test à la SNCF qui ne s'est donné aucun quota comme objectif, mais souhaite recruter les compétences existantes et validées en passant en dehors du réseau de recrutement traditionnel. Dans ce processus, il est apparu que ces candidatu-

res n'aboutissaient par un effet d'exclusion, mais bien à cause du réseau d'offre d'emploi qui ne les touchait pas. Ce manque de réseau ou de connaissances de recrutement, péjore largement l'entrée dans la vie active. Là la SNCF s'est placée en tant qu'entreprise citoyenne !

Dans les prochains mois, la SNCF va lancer une concertation avec les organisations syndicales afin de les associer au dossier. Elle le fera certainement au travers d'un accord d'entreprise. La CFDT sera présente à ces rendez-vous et s'y impliquera, car ce sujet nous le portons de longue date et nos actions ont toujours été dirigées dans ce sens. Même si ce futur accord n'est qu'infime en rapport de la globalité du dossier sur l'égalité des chances, c'est une pierre de plus à ajouter à la construction de cet édifice social.

Edgar STEMER

Allocation de rentrée scolaire (ARS) Enfin versée en temps voulu

Cette allocation, destinée aux parents d'enfants scolarisés entre 6 et 16 ans, a fait l'objet d'un traitement plus précis depuis 2002 par les pouvoirs publics. La date de versement a été avancée de la fin août au 17 août. La SNCF chargée de la gestion de l'ARS pour ses agents, n'avait pas modifié la date de versement de cette allocation, l'estimant proche du virement des salaires d'août et donc versée en même temps.

La CFDT Cheminots a jugé que les cheminots étaient péjorés par rapport au restant de la population de notre pays sur la perception de cette allocation, devant permettre l'achat des fournitures scolaire et autres. De nos jours ces frais scolaires sont engagés de plus en plus tôt, ce qui permet d'éviter de lourdes affluences vers les magasins de fournitures lors de la rentrée scolaire et des jours qui suivent.

Pourquoi les parents cheminots devraient-ils avancer les frais spécifiques de rentrée scolaire alors que l'ensemble de la population s'est déjà vu octroyer cette allocation, et que les enfants sont dans les mêmes circuits scolaires?

A cette fin, la CFDT est intervenue auprès de la Direction afin de faire prévaloir ce point de vue !

Une réponse de la Direction nous est parvenue rapidement, prenant en compte notre réclamation. Elle précise que, pour pallier la défaillance de notre système, il sera mis en place pour l'année 2007 et les suivantes, une procédure similaire à celle du régime général. C'est-à-dire: «que sera fait un virement hors payé à la date fixée par les pouvoirs publics, cette date se décide début Août au ministère».



Grâce au TGV Paris devient enfin une banlieue strasbourgeoise



Le 10 juin 2007 le TGV mettra Paris à 2h20 de Strasbourg, là où tout a commencé. Les plus anciens de la région se rappelleront que la plupart des essais ont été réalisés dans la région alsacienne. Il aura fallu attendre 30 ans pour voir les essais transformés, mais à quel prix ! Les premiers projets ont tous été refusés par la classe politique alsacienne qui voulait un train à grande vitesse de bout en bout, alors que l'option choisie devait s'arrêter à Baudrecourt.

Vint ensuite le projet du pendulaire qui a coûté beaucoup d'argent, qui a fait couler beaucoup d'encre, fait perdre un temps précieux, avant de s'évaporer dans la nature.

Pour finir le projet qui aboutira le 10 juin ressemble étrangement au premier projet avec 20 ans de perdus. Que de temps et d'argent gaspillé, mais on a les hommes politiques qu'on mérite.

Un TGV qui supprimera 700 emplois sur le bassin d'emploi de la région, les cheminots alsaciens y auront leur part. L'entretien des rames se fera à Ourcq et les rames TEOZ quitteront définitivement la région.

« Je n'irai pas manger les petits fours avec les personnalités en sachant que les salariés chargés de la clientèle auront des contrats précaires ! » Tel était l'engagement de Pascal DEISS secrétaire général de l'UPR de Strasbourg.

Depuis la CFDT n'a pas ménagé ses efforts pour obtenir que ces emplois soient tous à temps complet et en CDI. Aujourd'hui c'est chose gagné et Pascal pourra déguster tranquillement ses petits fours, le contrat est rempli.

Souhaitons bonne chance au TGV Est Européen, qu'il apporte à la région les retombées économiques promises et comble les pertes d'emploi.

B. EBEL

Intéressement des salariés de la SNCF

202 Euros

c'est ce que les cheminots
auraient du toucher en 2007
si l'accord intéressement n'avait pas été
dénoncé par certaines OS

Protéger les populations du Darfour !

Une véritable guerre contre les civils se déroule actuellement au Darfour, dans l'ouest du Soudan. Certains parlent déjà du premier génocide du XXI^e siècle.

Prenant prétexte de l'existence de rebelles opposés à Khartoum, l'armée soudanaise et les milices janjawids ont massacré par villages entiers, principalement en raison de leur identité « africaine noire », leurs concitoyens, four, massalit, zaghawa... qui constituent la majorité des six millions d'habitants du Darfour. Déjà 400 000 hommes, femmes et enfants innocents sont morts. Des dizaines de milliers de personnes ont été violées, torturées et terrorisées. Plus de deux millions et demi d'autres ont été chassées de chez elles. L'ONU a qualifié les exactions commises contre les populations de crimes de guerre et de crimes contre l'humanité, et a saisi la Cour pénale internationale.

L'action humanitaire est intentionnellement entravée par le gouvernement soudanais: des ONG ont été obligées de suspendre leurs programmes et de quitter la zone, quand elles n'ont pas été tout simplement expulsées.

Aujourd'hui selon les observateurs des Nations unies, un million et demi de réfugiés ou de personnes déplacées n'ont pas ou plus accès à l'aide internationale. Cette situation insupportable qui perdure au Darfour déstabilise encore plus cette région déjà fragilisée et aggrave d'autres désastres humanitaires au Tchad et en République centrafricaine.

Depuis quatre ans, dix résolutions ont été votées par les Nations unies sans aucun résultat concret auprès du gouvernement de Khartoum. En décembre dernier, au moment de quitter ses fonctions, Kofi Annan reconnaissait que le Darfour était le plus grave échec de l'ONU de ces dernières années. La résolution 1706 du Conseil de sécurité de l'ONU, a décidé d'envoyer sur place des casques bleus, ce que le Soudan refuse.

Seule une mobilisation puissante de l'opinion internationale, pourrait enfin contraindre les gouvernements à une action plus vigoureuse sur le terrain. Le Collectif Urgence Darfour (www.urgencedarfour.org) qui regroupe plus d'une centaine d'associations et de nombreuses personnalités essaie de réveiller l'opinion en France.

A l'appel d'associations et de personnalités, signez l'eupetition d'urgence pour le Darfour : www.eupetition-darfour.org

Aidez le Collectif Urgence Darfour, rejoignez-nous et soutenez financièrement en envoyant un chèque à Urgence Darfour, maison des associations, BL 15, 54 rue Pigalle - 75009 Paris