

(Suite de la page 1)

Eurotunnel redessine les contours de la concurrence. **De quelle nature seront les relations entre Fret SNCF et Europorte France ?**

Dans une période anxiogène pour un grand nombre de cheminots du Fret,

FO tient malgré tout à leur souhaiter de bonnes fêtes de fin d'année. Nous ne saurions leur faire part d'aucun message d'espoir pour 2010 tant les revirements de Fret SNCF rendent caducs toutes supputations encourageantes. **Et nous le regrettons.**



<http://unacfo.free.fr/fretforceouvriere> ♦ force.ouvriere-fret@orange.fr

Un wagon d'inFOrmations

Janvier 2010 - n°9

Filiales Fret à l'international

Depuis le rachat, en cette fin d'année 2009, de VEOLIA Allemagne et Pays-Bas, la branche SNCF GEODIS réussit la gageure de s'implanter sur une bonne partie du territoire européen.

En 2007, avant le rachat d'ITL, la SNCF n'avait quasiment aucune envergure européenne.

Force Ouvrière se félicite des différentes acquisitions de Fret SNCF même si nous aurions préféré que les accords de partenariat restent la source principale du développement Fret à l'international.

Malheureusement, les opérateurs historiques opèrent une fragmentation de leurs activités en filiales, ce qui rend illusoire tout accord de partenariat.

Les sommes investies pour acquérir ces nouvelles sociétés, à la hauteur de plusieurs millions d'euros, sont difficilement compréhensibles par des cheminots imprégnés du déficit abyssal de Fret SNCF.

La plupart des filiales à l'international possèdent en propre leur licence d'entreprise ferroviaire et leurs certificats de sécurité indispensables à la réalisation opérationnelle d'un transport de marchandises.

À l'identique de ce que nous connaissons en France dans les entreprises ferroviaires de droit privé, nous **constatons que les filiales à l'étranger sont constituées majoritairement d'agents de conduite.**

Nous avons donc interrogé le Directeur de Fret SNCF sur l'ambition future du Groupe lorsque la Directive européenne sur la certification des personnels de conduite sera déclinée dans les différents pays européens (*permet l'interpénétration des personnels*).

A priori, l'entreprise souhaite favoriser l'utilisation des conducteurs de la SNCF dans un service d'interopérabilité transfrontalière.

En revanche, les agents de conduite des filiales situées à l'étranger doivent permettre une meilleure couverture européenne.

Il n'est donc pas question que les conducteurs des filiales de la branche viennent « caboter » sur notre territoire (*annoncé par M. Nadal au Comité de Groupe SNCF le 16 décembre 2009*).

C'est indéniablement une annonce importante dont nous saurons nous rappeler !

Déclaration FO au CE Fret du 17/12/2009

Lors du CE du 27 octobre 2009, il avait été convenu, **sans offuscation particulière d'une quelconque organisation syndicale**, de la constitution de comités de suivi de projet au sein des Directions concernées par le déploiement du nouveau schéma directeur.

Or, dans ce contexte, sans que Force Ouvrière n'ait été consulté, **la réunion du 04 décembre programmée par la DFE a été annulée la veille !**

Cette valse incessante de la Direction finit par rendre totalement indigeste et incompréhensible la politique de Fret SNCF. **Pour Force Ouvrière, ce sont dans ces comités de suivi que les questions relatives aux sites actuels devraient être posées.**

En obstruant le débat, l'entreprise prive les cheminots de réponses à leurs interrogations.

Face à cette stratégie d'entreprise dilatoire, mais dans quel but ?, Force Ouvrière s'interroge aujourd'hui sur la pertinence de la consultation du CE dès le mois de janvier sur la constitution de l'entité « Belle-Île ». Précédemment, M. Nadal, **vous vous étiez engagé à ne pas filialiser si Fret SNCF était capable de relever de défi de la concurrence grâce au nouveau schéma directeur.**

Or, depuis, l'accélération du processus d'externalisation des trafics vers VFLI rend illusoire vos propos. Mais quand

aurez-vous le courage de poser sur la table de ce Comité d'Établissement les vraies questions de fond sur le Fret SNCF ! Si nous ne voulons pas que la coquille des nouvelles entités soit vide, **vous devez rapidement saisir le spectre de la négociation sans tabou.**

Il est aujourd'hui regrettable que ce soit par voie de presse que nous apprenions la création d'un Opérateur Ferroviaire de Proximité NAVIRAIL sur le Port de La Rochelle. La présence de la SNCF, avec le Grand Port Maritime, dans cette société constitue une réelle satisfaction. Pour autant, **nous nous étonnons du peu d'entrain de l'entreprise à nous fournir toutes les informations relatives à cet OFF.**

Est-ce dans cette instance de Fret SNCF que nous pourrions les obtenir ? **Ou au sein du Comité de suivi du programme d'actions annoncé le 16 septembre dernier par Dominique Bussereau** et dont la première réunion se tiendra le 26 janvier 2010 ?

Force Ouvrière participera à ces Comités de suivi dans lesquels l'avenir des OFF va se dessiner **étant entendu que Fret SNCF semble considérer ce dossier en dehors des prérogatives des membres de ce CE.**

La répartition de la branche ferroviaire de VEOLIA entre la SNCF et le groupe

(Suite page 4)

La Direction accentue le handicap !

L'entreprise a convenu, lors du comité de suivi du 15 décembre, que la déclinaison de l'accord TH (*travailleurs en situation de handicap*) n'avait pas été une priorité au niveau du Fret en 2009. **Peu de choses ont été réalisées et la vision actuelle du dossier reste lacunaire.**

C'est pourquoi, souhaitant en quelque sorte faire table rase du passé, le Responsable RH a proposé comme action essentielle pour 2010 la mise en place d'un audit confié à un cabinet privé. Celui-ci devra vérifier la cohérence des données existantes sur le nouveau périmètre Fret, puis valoriser les bonnes pratiques pour, enfin, construire un plan d'actions pérenne.

La délégation FO a bien entendu refusé de s'inscrire dans cette logique et s'est déclarée en attente de mesures concrètes essentiellement au niveau des embauches que ce soit pour les années futures comme pour l'année qui s'achève.

Après avoir rappelé le manque de dynamisme de cette Direction sur ce sujet (*aucun recrutement pour 5 initialement prévus au titre de 2009*), nous avons exigé le respect de l'engagement minimal contenu dans le texte de l'accord, soit 2 recrutements minimum annuels.

Face à la détermination de Force Ouvrière, **la Direction Fret a accepté de s'engager sur deux recrutements TH pour 2010 et sur le même nombre au titre du rattrapage 2009.**

Concernant la mise en œuvre d'un audit, nous avons fait part de notre souhait de voir réaliser ce travail par des ressources internes ce qui donnera de l'emploi supplémentaire à une activité sinistrée et économisera 23000 € qui, sinon, seront ponctionnés sur le budget TH.

De nouvelles navettes !

Les lignes suivantes passent sous le régime des navettes :

- ◆ Moulins sur Allier / Souvigny, soit 14 km (*Auvergne*).
- ◆ La Ferté Hauterive / Saint Pourçain-sur-Sioule, soit 11 km (*Auvergne*).
- ◆ Les Arcs Draguignan / La Motte Ste Roseline, soit 15 km (*PACA*).

La charge de ces lignes étaient jusqu'à présent effectuée par des CRLO. **L'entreprise souhaite dorénavant**, pour des raisons de puissance d'EM, **transférer la réalisation de cette charge à des CRML !**

Pour une fois, le baptême d'une ligne en navette ne génère pas une déqualification ! Il y a peu de temps, nous avions la hantise que l'entreprise utilise des CRLO+ sur certaines dessertes. Aujourd'hui, **la Direction prouve qu'elle a écouté les organisations syndicales ! C'est donc sans aucun complexe que FO a voté seul favorablement à la consultation dont à fait l'objet ce sujet au CE du 17 décembre 2009.**

Négociation sociale en 2010 ?

L'entreprise a décidé de ne pas filialiser le Fret avant la constitution des nouvelles entités spécialisées qui verront le jour en 2010. **Ce n'est seulement qu'à l'issue de cette nouvelle structuration de Fret SNCF qu'une décision « définitive » sera prise par nos dirigeants.**

Lors du CE du 17 décembre 2009, FO a interpellé le Directeur de Fret SNCF pour qu'il ose enfin nous dire si d'autres chantiers devront être ouverts afin de nous prémunir **définitivement** contre toute filialisation.

Le Président du CE a invité les organisations syndicales à lui demander d'ouvrir une négociation sur les conditions sociales des cheminots. Dans ce cas, il obtempérerait volontiers !

Aujourd'hui, le Président Pépy souhaiterait l'émergence d'un cadre social harmonisé (*conditions de travail*) pour les personnels utilisés dans un service voyageur. **Cette nouvelle réglementation s'adresserait à tous les cheminots qu'ils appartiennent ou non à la SNCF.**

Cette gageure pourrait constituer un des enjeux de 2010 avec l'arrivée plus que probable de nouveaux opérateurs dans les dessertes TER.

Au Fret, la situation est aujourd'hui totalement différente qu'en juin 2008 lorsque M. Nadal avait lancé sa concertation sociale.

Tout d'abord, le volet social de la Convention Collective Nationale a fait l'objet d'un accord de branche le 14 octobre 2008. Bien que la Convention Collective s'adresse aux personnels de toutes les entreprises ferroviaires (*Marchandises et/ou Voyageurs*), le volet social n'est opposable qu'aux salariés utilisés dans un service de marchandises !

Ensuite, un décret ministériel devrait normalement être publié pour définir, à partir de l'accord de branche, les grandes lignes des conditions d'emplois des personnels utilisés dans une entreprise ferroviaire de marchandises.

Pour Force Ouvrière, l'accord de branche est inadmissible à la SNCF mais également pour les salariés du privé et le futur décret est de la même veine.

Alors que faire si nous devons être contraints à négocier la réglementation du travail des cheminots de la SNCF ?

Si l'ambition de la SNCF est de maintenir un niveau social en adéquation avec un haut niveau de sécurité, elle devra convaincre le ministère de tutelle de ne pas publier le décret et **d'accepter l'augure de négocier avec les organisations syndicales une réglementation du travail digne de ce nom !**

La Direction de Fret SNCF, a contrario de la Direction RH, pense être en capacité de régler en interne les distorsions de concurrence. Ce n'est pas de cette façon que nous y arriverons.

Les débats doivent se reprendre en dehors de l'entreprise. Dans le cas contraire, la « négociation » n'aurait pour objet que de dégrader les conditions d'emploi des cheminots de la SNCF !