

FÉDÉRATION SYNDICALISTE FORCE OUVRIÈRE DES CHEMINOTS

61, rue de la Chapelle - 75018 Paris

Téléphone : 01 55 26 94 00

Courriel : federation@fo-cheminots.com

DOSSIER DE PRESSE

XX^{ÈME} CONGRÈS NATIONAL

**Centre AZUREVA – Route de Bagnols
BP109 83608 Fréjus Cedex**

The screenshot shows the website for the Fédération Syndicaliste Force Ouvrière des Cheminots. The header features the FO logo and the full name of the organization. A navigation menu includes links for Accueil, La fédération, Publications, Annuaire, Info métiers, Vos questions, Communiqués, Tracts, Contact, and Crédits. The main content area is divided into several sections: 'publications' with a featured 'Journal d'informations n°10' (October 15, 2009) and a list of previous publications like 'Le rail syndicaliste' and 'Fret'; 'à la une' (featured news) with 'l'actualité en bref' containing two articles from October 6 and 1, 2009; 'communiqués' and 'tracts' sections; a 'recherche' (search) bar; and a 'Lettre d'infos' (newsletter) sign-up form. On the right side, there are three prominent buttons for 'UNCMT', 'UNAC', and 'RETRAITÉS', each with a 'visiter' (visit) link.



Congrès Fédéral à Fréjus

Invitation presse

XX^{ÈME} CONGRÈS NATIONAL

Le XX^{ème} Congrès National de la Fédération Syndicaliste Force Ouvrière des Cheminots se tiendra du 4 au 6 novembre 2009 au Centre de vacances de Fréjus en présence de 250 délégués représentant l'intégralité de ses syndicats.



Le Conseil National élira la nouvelle équipe dirigeante pour les 4 années à venir. **Eric Falempin** (*en photo*), actuellement Secrétaire Général, postulera un quatrième mandat à ce poste.

Jean-Claude Mailly, Secrétaire Général de la Confédération, clôturera les débats lors de son intervention du 6 novembre dans la matinée.

Le Congrès rédigera la feuille de route de la Fédération pour les 4 prochaines années sur des sujets tels que :

- L'ouverture à la concurrence des transports de voyageurs → Page 4
- La Convention Collective National → Page 5
- Le Fret ferroviaire → Page 6
- Élections professionnelles de 2011 → Page 7
- Retraites → Page 8

Un dossier de presse sera remis aux journalistes à l'ouverture du Congrès, ou adressé par courriel à leur demande à federation@fo-cheminots.com

Contact presse tout au long du Congrès : **Gilles Desfrancois** 06 21 22 74 44



Ordre du jour du Congrès

Mercredi 04 novembre 2009 de 10h00 à 00h00 :

Présentation puis discussions du rapport d'activité.

Jeudi 05 novembre 2009 de 08h00 à 19h00 :

- ↻ Après la fin des discussions, vote du rapport d'activité.
- ↻ Présentation du rapport financier suivi du vote.
- ↻ Modification statutaire suivi du vote.
- ↻ Réunion de la commission de résolution (*presse non admise*).
- ↻ Questions des syndicats.
- ↻ Interventions des invités.

Vendredi 06 novembre 2009 de 09h00 à 17h30 :

- ↻ Conseil National.
- ↻ Ratification du Secrétariat Fédéral par le Congrès.
- ↻ Intervention du Secrétaire Général de la Confédération.
- ↻ Présentation de la résolution.
- ↻ Conférence de presse.
- ↻ Vote de la résolution.



L'ouverture à la concurrence « voyageurs »

Officiellement, c'est donc au 1^{er} janvier 2010 que le transport international de voyageurs sera ouvert à la concurrence. Malgré des intentions déclarées de certaines entreprises étrangères, dans l'immédiat, aucun train de la concurrence ne viendra circuler sous sa propre bannière (*en dehors des accords de partenariat*).

C'est d'ailleurs pour anticiper cette concurrence, en particulier le positionnement de la Deutsche Bahn sur des trafics jugés juteux, que la SNCF propose une filialisation d'Eurostar avec l'intégration des personnels nécessaires. Force Ouvrière ne reconnaît pas la véracité technique, politique, juridique de cette nouvelle entité Eurostar qui pose avec acuité la problématique des passerelles entre activités du Groupe, et à terme la pérennité du Statut des Cheminots dans cette nouvelle entreprise ferroviaire de plein exercice.

Ce constat, sur l'innocuité de la concurrence, ne revêt qu'un caractère ponctuel et ne pourrait à lui seul présager du futur. Effectivement, l'ouverture à la concurrence du Fret international, au 15 mars 2003, ne fut suivie d'effet que le 13 juin 2005 date de circulation du premier train privé en France.

Il est donc prématuré de tirer d'hâtifs enseignements du peu d'entrain de la concurrence à s'engouffrer dans la brèche de la libéralisation du transport international de voyageurs.

Le troisième paquet ferroviaire inclut également un règlement européen appelé Obligations de Services publics qui laisse toute latitude aux Autorités Organisatrices des transports d'attribuer un contrat de service public soit directement, soit après appel d'offres.

Face à l'imbroglio politique généré par la LOTI qui attribue le monopole des transports de voyageurs par voies ferrées à la SNCF, le Gouvernement a nommé un « *Comité des parties prenantes* » présidé par le sénateur **Francis Grignon**. Au printemps 2010, ce comité rendra ses conclusions de façon à permettre une application quasi immédiate du règlement OSP.

D'ores et déjà, certaines régions, en particulier l'Alsace, sont prêtes à s'ouvrir partiellement à la concurrence. Cela pourrait se traduire par un pourcentage de lignes par région qui serait soumis à appels d'offres.

Cet éclatement partiel du réseau TER risque, en dehors des aspects sécuritaires, malgré la création imminente de l'ARAF, de créer des inégalités de traitement des usagers sur l'ensemble du territoire mais également entre ceux d'une même région dépendant d'un même Conseil Régional !



La Convention Collective Nationale

En janvier 2004, Force Ouvrière avait refusé de donner son agrément à la signature par l'ETF d'un accord négocié avec la CER sur les conditions de travail des personnels utilisés dans un service d'interopérabilité transfrontalière. Effectivement, ce texte auquel la CGT donna son assentiment, entérine la programmation possible de 2 Repos Hors Résidence consécutifs aux conducteurs de trains. En outre, Force Ouvrière avait dénoncé la primauté que pourrait avoir ce texte en cas de négociation nationale sur les conditions de travail des nouveaux entrants.

Nos craintes s'avèrent justifiées ! Au mois d'avril 2006, le ministère du travail faisait aux O.S une proposition de décret sur les conditions de travail à l'attention des personnels travaillant dans des entreprises ferroviaires de droit privé. Ce décret n'était ni plus, ni moins qu'un copié-collé de l'accord ETF/CER susmentionné !

Il aura fallu toute l'énergie des O.S pour que le gouvernement ne publie pas ce décret au journal officiel de la république. Le Premier ministre de l'époque, Monsieur Dominique **De Villepin**, dans une lettre datée du 11 septembre 2006, a souhaité que les partenaires sociaux s'accordent sur un cadre social harmonisé, en fixant à 18 mois le délai pour y parvenir.

La Commission Mixte Paritaire Nationale, en charge d'élaborer la Convention Collective, se réunit mensuellement depuis le mois de janvier 2007.

Le 14 octobre 2008, un accord de branche relatif à l'organisation et l'aménagement du travail dans le Fret Ferroviaire est signé par deux organisations syndicales. FO a dénoncé cet accord et sollicité en vain la CGT pour qu'elle en fasse de même. Effectivement, les conditions de travail y sont trop éloignées de celles des cheminots de la SNCF pour ne pas créer des distorsions de concurrence mais également des risques évidents sur la sécurité des circulations.

Ce texte élaboré au niveau de la branche nécessite obligatoirement un accord par entreprise puisque l'application d'un grand nombre d'articles en dépend, comme par exemple la possibilité de réaliser 3 RHR consécutifs (*ce qui fut condamné par toutes les O.S, y compris la CGT*).

Fin septembre 2009, face aux difficultés de négociations au sein de leurs entreprises, les O.S d'ECR et de VEOLIA appelèrent à la première grève du secteur privé ferroviaire. A contrario d'ECR où il ne fut pas possible de sortir de la grève avec un protocole d'accord, la Direction de VEOLIA a obtenu la signature de 2 O.S, dont la CGT, à un texte de sortie de grève qui prévoit la programmation possible de 3 RHR consécutifs au moins 12 fois dans l'année (*pas de limite pour les agents volontaires*).

Force Ouvrière, qui avait souhaité laisser encore un espace de négociations à l'entreprise avant d'appeler éventuellement à la grève, ne peut que condamner cet accord qui creuse encore un peu plus le fossé entre les agents de la SNCF et ceux du privé. Sans parler de l'effet négatif que cela pourrait avoir sur les négociations actuelles à l'échelle européenne avec la CER qui souhaiterait porter à 3 le nombre de RHR successifs malgré l'opposition de Force Ouvrière et de... la CGT !



Fin 2006, après le remplacement de M. **Véron** par M. **Marembaud**, le Fret se porte économiquement toujours aussi mal comme en atteste les quelque 260 millions d'euros de déficit soit l'équivalent de 110 locomotives. En 30 ans, Fret SNCF a perdu plus de la moitié de ses volumes transportés !

Entre 2007 et 2008, le Fret ferroviaire épouse une nouvelle organisation structurelle qui aurait dû se poursuivre par une évolution des conditions de travail des cheminots du Fret sans la mobilisation des O.S pour s'y opposer.

En septembre 2009, sous couvert du Grenelle de l'Environnement, le Gouvernement décide d'attribuer 7 milliards au développement des infrastructures ferroviaires qui viennent s'ajouter au milliard d'investissement de la SNCF sur 5 ans dans ses projets industriels.

Malgré les intentions avouées de certains parlementaires à filialiser l'ensemble de Fret SNCF, la Direction de la SNCF préférerait une filialisation partielle (*au moins une entité spécialisée qui pourrait être le Combi-Express*). Face aux demandes des O.S, la Direction accepte de figer son projet jusqu'à la fin de l'été 2010. D'ici cette date, elle souhaite évaluer ses capacités à conserver les trafics et à en capter d'autres tout en préservant les emplois au sein de la maison mère avant de renoncer définitivement à toute filialisation.

Force Ouvrière ne souhaite aucune filialisation même partielle de Fret SNCF. Comme nous l'avons dit à l'entreprise, nous sommes prêts à discuter des sujets épineux qui favoriseraient, sans pour autant remettre tous les équilibres actuels en cause, la conservation des trafics Fret au sein de la maison mère.

Les engagements de l'État conjugués à ceux de la SNCF ne seront pas en capacité d'offrir rapidement un espace redynamisant au Fret. Il nous faudra certainement patienter plusieurs années. Or, le réajustement de Fret SNCF sur le wagon isolé, va fatalement réduire significativement les emplois. Des milliers de postes sont menacés.

L'entreprise veut déployer un plan national pour réaffecter les agents en perte d'emploi dans le périmètre du Groupe SNCF. La mobilité géographique, mais également l'acquisition de nouvelles compétences, dont certaines d'aucun rapport avec le ferroviaire, posent un grand nombre de questions auxquelles M. **Aubert**, délégué à l'évolution des métiers et de l'emploi, devra rapidement répondre. En premier lieu, l'entreprise doit renoncer à mettre en œuvre la mobilité imposée qui engendre des drames humains dévastateurs comme en attestent les tragédies survenues dans d'autres entreprises publiques.

L'entreprise devra également s'accaparer l'ampleur du vieillissement des agents depuis la réforme du régime de retraite des cheminots en apportant des mesures sociales incitatives tant pour les agents proches de la retraite que pour ceux ayant déjà atteint l'âge d'ouverture des droits.



Élections professionnelles de 2011

La loi du 20 août 2008 sur la représentativité syndicale issue de la position commune CGT, CFDT, MEDEF a été mise en place à la SNCF à l'occasion des élections professionnelles de 2009.

À la SNCF, seules les organisations syndicales CGT, CFDT (*accord électoral avec la FGAAC*), UNSA, SUD-RAIL sont dorénavant représentatives puisqu'elles ont obtenu au moins 10 % des suffrages valablement exprimés au cumul des 27 Comités d'Établissement.

L'entente entre ces 4 organisations syndicales fut parfaite après les élections professionnelles pour évincer les autres O.S dites non représentatives de toutes les instances de l'entreprise même celles qui n'étaient pas, au sens de la loi du 20 août 2009, des espaces de négociation. FO, CFE-CGC et la CFTC ont dénoncé en vain l'excès avec lequel cette loi était appliquée dans l'entreprise.

FO et la CFE-CGC ont atteint 8,02 %. La CFTC, 5,40 %. Or, depuis quelques semaines, ces trois organisations syndicales unissent leurs efforts et leurs revendications, dans le respect de leur indépendance respective. C'est ainsi qu'ensemble, nous avons été reçus à plusieurs reprises par la Direction de l'entreprise.

FO, CFE-CGC et la CFTC sont dites représentatives dans 14 CE des 27 CE que compte l'entreprise SNCF.

La Fédération Force Ouvrière des Cheminots, mais également la CFE-CGC et la CFTC, auront à cœur dès 2011 de mettre tout en œuvre pour franchir le seuil des 10 %.



Les retraites

Voulue par le gouvernement dès l'élection du président de la République, la réforme des retraites des régimes spéciaux a été annoncée courant septembre 2007.

Plus généralement, l'État considérant que la sauvegarde des retraites impliquait nécessairement l'augmentation de la durée de cotisations pour obtenir une retraite à taux plein, a voulu lancer son attaque par un bastion fort : celui des régimes spéciaux jusqu'alors épargnés. Avant d'annoncer un allongement de la durée de cotisations pour l'ensemble des salariés.

Le 18 octobre 2007 fut, avec plus de trois cheminots sur quatre en grève, un avertissement extrêmement lourd non seulement pour le Gouvernement et la Direction de la SNCF, mais également pour les organisations syndicales.

Dans cette action, les cheminots ont été à l'avant-garde.

On pouvait s'attendre, que fortes d'un tel résultat, les Fédérations syndicales poursuivent leur action, comme Force Ouvrière le fit, jusqu'au retrait de cette réforme.

Or, pour des raisons étrangères aux intérêts des cheminots, certains préférèrent arrêter l'action après une grève carrée de 24 heures alors que d'autres acceptèrent de se compromettre avec la Direction pour avaliser un recul social sans précédent. La Confédération CGT, par la voix de son Secrétaire Général, n'a-t-elle pas invité les cheminots à reprendre le travail en échange de réunions tripartites entreprise par entreprise ?

Lorsqu'on connaît l'énorme attente qui fut celle des cheminots sur d'éventuelles avancées gouvernementales, on devine à quelle hauteur se situa la déception.

Aujourd'hui, la réforme des retraites est donc appliquée dans sa pleine rigueur et la décote entrera officiellement en vigueur en juillet 2010.

Fidèle à sa résolution de congrès, Force Ouvrière a refusé d'entrer dans une logique d'accompagnement de ce recul social extrêmement péjorant pour les cheminots et réitère ses revendications :

- Maintien des 37,5 annuités pour une retraite à taux plein.
- Refus des décotes.
- Maintien de l'indexation des pensions sur les salaires.

Force Ouvrière continuera le combat afin que les cheminots cesse de payer au prix fort une retraite de plus en plus rognée.