

# LE CADRE

## syndicaliste

La revue à destination des Maîtrises et Cadres

Numéro 1  
Novembre/décembre  
2017

LE RÉFORMISME MILITANT

**PAGE 2**

FOCUS MÉTIER

**PAGE 3**

ÉDITO

**PAGE 4**

FUSION

ALSTOM-SIEMENS



**PAGE 5**

AU FIL DES MOTS

**PAGE 6**

DOSSIER THÉMATIQUE

PREMIÈRE PARTIE

PAR JEAN-MARC GRACZYK

# XXIIÈME CONGRÈS FO CHEMINOTS



# FOCUS METIER :

## Le SAV AU FRET



**Le Service Après Vente du FRET, bien que métier d'expertise, reste méconnu et souvent mal jugé.**

La mission première de ce service est d'instruire et traiter tous les litiges liés à un transport de marchandises tout en sauvegardant néanmoins les intérêts de la SNCF.

Une grande réactivité est nécessaire afin que les mesures pour préserver la marchandise soient mises en place le plus rapidement possible lors d'avaries au wagon en cours de transport, ou encore l'organisation préventive de gardiennages pour les trains sensibles devant stationner en gare avant livraison (ex : nouvelles rames TGV circulant en tant que marchandises, et souvent sujettes à des tags notamment).



Ces opérations de reconditionnement et/ou transbordement peuvent se faire assez rapidement : si on trouve le prestataire situé à proximité et ayant le matériel adéquat au type de marchandise concerné, si du personnel SNCF est disponible pour réaliser l'inspection commune préalable ainsi que le plan de prévention avec le prestataire, si le wagon avarié est accessible, si toutes les conditions de sécurité sont garanties, si aucune expertise judiciaire n'est lancée etc... Cela fait beaucoup de conditions qui ne dépendent pas seulement de l'agent après vente. D'ailleurs, la difficulté principale rencontrée au quotidien étant de pouvoir coordonner les efforts de tous et que chacun s'engage, tant au niveau du terrain que des entités marchés.

La qualité de service n'étant pas au rendez vous, le nombre de dossiers est relativement important pour des litiges parfois longs et complexes, alors que les personnes en charge de ces dossiers à responsabilité ne sont que qualif D pour certaines.

De plus, les différentes et nombreuses réorganisations du Fret ont petit à petit fait baisser le nombre des SAV,

et donc les effectifs, puisqu'à ce jour il n'en reste plus que 2 sur le territoire national : l'un situé à Limoges et traitant des automobiles et produits de grande consommation, l'autre basé à Paris et en charge de toutes les autres marchandises. Ces derniers, après avoir été successivement rattachés aux régions, aux établissements exploitation, ou encore au pôle d'appui de la Direction du Fret, dépendent actuellement du service juridique de la Direction du Fret.

Il serait envisagé de finalement remettre la partie après vente dans les entités marché, ce qui serait judicieux, car cela les responsabiliserait et elles n'auraient d'autre choix que celui de s'impliquer dans l'après vente au même titre que la partie commerciale.



Force Ouvrière milite depuis des années pour que ces postes, dont les responsabilités financières et juridiques sont importantes, bénéficient davantage de reconnaissance de la part de la Direction et notamment qu'ils soient requalifiés à F ou éventuellement à E avec une perspective de dérouler sur F en cours de tenue de poste !

Sandrine LANCELLE



# L'éditorial du Cadre Syndicaliste



La Fédération Force Ouvrière des Cheminots a tenu du 02 au 06 octobre dernier son 22<sup>ème</sup> congrès fédéral. Si un congrès est toujours un grand événement et un moment privilégié de démocratie pour une organisation syndicale, celui de notre fédération revêt

un caractère singulier à plus d'un titre. Tout d'abord, depuis la loi inique d'août 2008 dite loi de démocratie sociale, la Fédération Syndicaliste Force Ouvrière des Cheminots n'est plus représentative au niveau du GPF. Cet état de fait est largement entretenu et même favorisé par les quatre organisations syndicales représentatives (CGT, UNSA, SUD et CFDT) avec la complicité sournoise de notre Direction ! En effet, Force Ouvrière est exclue de l'ensemble des commissions des C.E (y compris lorsqu'elle est représentative voire majoritaire !), des différentes CPC (Commissions Professionnelles Centrales), des Bureaux des C.E (organe de décision notamment pour les activités sociales)... Aucune loi n'impose cela, pas même celle susmentionnée ! Il s'agit bel et bien d'un ostracisme contre Force Ouvrière et donc contre ses sympathisants, adhérents, militants et plus largement contre les cheminots. Pourtant avec ses 9,4% aux dernières élections professionnelles, notre Fédération n'a jamais été aussi proche de la représentativité. De ce point de vue, la dynamique de notre congrès, la qualité de l'ensemble des interventions à la tribune, la richesse de nos débats, l'assiduité des congressistes, feraient sans aucun doute pâlir de jalousie d'autres fédérations bien mieux loties en terme de moyens de fonctionnement. Cette marque de fabrique et cette détermination montrent à quel point Force Ouvrière est toujours bien vivante, en dépit des attaques incessantes de ses concurrentes, et plus que jamais, décidée à recouvrer sa représentativité. Elle sera salvatrice pour les cheminots ! Et puis il y a le contexte social, particulièrement dégradé pour les salariés ; les cheminots

n'échappent pas à la règle ! On peut citer pêle-mêle les politiques d'austérité et de rigueur, illustrées par la Loi Travail de 2016 (dite loi El Khomri) amplifiée récemment par les Ordonnances Macron menant à une « Loi Travail XXL » ; les orientations de l'Union Européenne visant au désengagement des États au profit d'intérêts privés, comme l'impose par exemple le 4<sup>ème</sup> paquet ferroviaire ; des directives et règlements imposés par l'Union Européenne conduisant à l'ouverture à la concurrence qui se sont concrétisés par la loi d'août 2014 avec comme conséquence la disparition de la Société Nationale des Chemins de fer Français au bénéfice d'un Groupe Public Ferroviaire (GPF) ; la dette du système ferroviaire qui pèse sur l'ensemble du GPF, toujours pas résolue, pire... en constante augmentation ; les récents propos du Président de la République, auteur d'un odieux chantage sur le régime spécial de retraite et le statut des cheminots contre une hypothétique reprise partielle de la dette ; la proposition de loi des sénateurs Nègre et Maurey du 06 septembre 2017 relative à l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs, préconisant notamment le transfert obligatoire des personnels de l'opérateur historique vers des Entreprises Privées. Cette liste n'est bien sûr pas exhaustive !

Le congrès, dans sa résolution générale votée à l'unanimité, a donné mandat à la Fédération Syndicaliste Force Ouvrière des Cheminots de tout mettre en œuvre pour imposer d'autres choix et permettre aux cheminots de retrouver de la sérénité et du sens dans leur travail. L'Union Nationale des Cadres Maîtrises et Techniciens Force Ouvrière, empreinte d'un militantisme réformiste, a largement contribué aux échanges et débats de ce congrès et s'inscrit pleinement dans cette feuille de route qui peut se résumer ainsi :

**RESISTER  
REVENDIQUER  
GAGNER !**

André TAISNE  
Secrétaire Général UNCM-TFO

# Mariage ALSTOM-SIEMENS : marché de dupes ou pertinence industrielle ?

**Alstom a fait couler beaucoup d'encre ces dernières semaines et « le nouveau chapitre de son histoire ressemble fort à un quitte ou double ».**

Alstom, faut-il le rappeler, est lié de très près à l'histoire des chemins de fer français. Une collaboration qui remonte aux origines du transport ferroviaire puisque dès 1839, André Koechlin ouvre un atelier de construction de locomotives à Mulhouse. Très vite, cette entreprise fusionne avec une autre société pour devenir la Société alsacienne de construction mécanique (SACM). En 1871, l'Alsace-Lorraine est annexée par l'Allemagne, ce qui entraînera la création d'une nouvelle usine SACM à Belfort en 1878-1879, siège historique d'ALSTOM. En 1928, une partie de la SACM et la compagnie française THOMSON-HOUSTON spécialisée dans les équipements de traction électrique fusionnent pour devenir ALSTHOM (contraction d'Alsace et de Thomson!). Voilà pour les origines de l'un des fleurons de l'industrie française. Ensuite, c'est l'histoire classique d'un groupe qui achète des sociétés, crée des filiales, fait des choix stratégiques dont certains ne sont pas toujours pertinents, revend des parts à des actionnaires parfois peu scrupuleux...

ALSTHOM deviendra successivement GEC ALSTHOM (juin 1989) puis ALSTOM en juin 1998. En 2003, les ennuis commencent pour Alstom, car au moment de sa mise en bourse, elle doit verser des dividendes exceptionnels à certains de ses actionnaires (Marconi et Alcatel) ! Par ailleurs, elle rencontre de graves difficultés, notamment dans le secteur de ses turbines à gaz de grande puissance. Le groupe connaît alors une crise financière sans précédent. L'état français, avec l'accord de Bruxelles, viendra à sa rescousse avec, en contrepartie, la mise en œuvre d'un programme drastique de cessions :

- janvier 2004 : Activité Transmission et Distribution à AREVA
- 2005 : Activité Power Conversion à Barclays Private Equity
- 2006 : Les chantiers navals

Le groupe revendique aujourd'hui un leadership mondial dans un certain nombre d'activités parmi lesquelles on retrouve la branche Transport qui nous anime au

jourd'hui avec le TGV, les trains de banlieue et certains TER, les tramways, la signalisation ferroviaire, les dispositifs de commande des passages à niveau...

Ainsi, ALSTOM, leader mondial de la grande vitesse sur rail, en partenariat étroit avec la SNCF, vient de fusionner avec son meilleur ennemi : SIEMENS. Certes, le rapprochement de ces deux spécialistes de l'industrie ferroviaire va en faire un géant européen dans ce



secteur, capable de rivaliser avec le chinois CRRC. De ce point de vue, *et dans un contexte économique basé uniquement sur le libre échange, sur une économie de marché complètement dérégulée et où l'état se dédouane complètement de ses responsabilités*, il vaut mieux atteindre une taille critique plutôt que de se retrouver isolé au risque de disparaître ou de fusionner avec un partenaire par défaut. C'est précisément ce qui s'est produit avec PSA dont le constructeur chinois DONGFENG détient à ce jour 14% du capital.

Mais une fusion doit aussi respecter certains équilibres ! Celui de la pertinence économique et industrielle est bien évidemment primordial mais il n'est pas le seul critère ! Lorsque l'on y regarde de plus près, certaines fusions dites « d'égal à égal » déclenchent des guerres intestines sur fond de rivalités nationales où les intérêts français sont bien mal menés et génèrent des iniquités notamment pour les salariés !!!

Ainsi la fusion du cimentier Lafarge avec son homologue suisse Holcim, ou encore celle de Technip (spécialiste du parapétrolier) avec la société américaine FMC, s'est soldée par une perte considérable de l'influence française.

Dans le cas de l'entrée d'Air France au capital de KLM, elle a tellement été source de conflits internes que le nouveau pavillon n'est pas passé loin de la correctionnelle. Les stigmates s'en font encore sentir pour les salariés.

Le nouveau constructeur ferroviaire issu du rapprochement ALSTOM-SIEMENS devrait permettre de dégager environ 16 milliards de chiffre d'affaire pour une marge

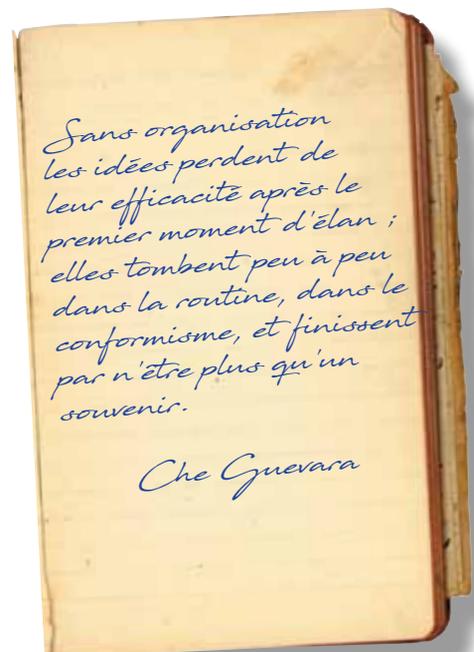
Alors, le mariage ALSTOM-SIEMENS, marché de dupes ou pertinence industrielle ? Les réponses à cette question sont sans doute éclectiques selon les intérêts que l'on représente : ceux des salariés et de la nation française ou ceux de nos voisins outre Rhin et de la pertinence exclusivement industrielle !

André TAISNE



d'environ 8%. Si de tels chiffres font saliver actionnaires et dirigeants politiques, le montage de cette opération n'en demeure pas moins fragile pour les intérêts français et donc pour les salariés d'Alstom. En effet, Siemens possèdera 50,67% du capital avec la possibilité d'aller au delà d'ici à quatre ans. Alors bien sûr, l'état stratège français, fin limier en négociation en tout genre, a obtenu quelques pseudo garanties comme le siège social en France, le maintien dans l'hexagone des centres de Recherche et Développement initialement situés en France, le maintien du niveau d'emplois en France pour une durée de quatre ans, la gouvernance pouvant inclure des seuils supérieurs à 50% des droits de vote pour certaines décisions stratégiques et promesse qu'aucun site ne sera fermé, ni en France, ni en Allemagne au cours des quatre prochaines années. Avec ça, les salariés d'Alstom peuvent «dormir sur leurs deux oreilles». D'autant que dans cette fusion, il est question d'économiser 460 millions d'euros... Essentiellement sur les achats, jure la main sur le cœur son PDG !!!

## Aufildesmats



## L'ETHIQUE DE NOS ELUS : Pas vraiment reluisante !

Il y a quelques mois **Force Ouvrière** intitulait un de ses tracts « *Ces Gens-Là* », et leur en donnait la définition suivante :

« Nom collectif qui signifie un certain nombre de personnes, banales, sans importance, au service de l'élite, dépourvues de toute morale, de toute marque de respect, agissant dans leur propre intérêt, se cachant des dégâts qu'ils créent ».

**Force Ouvrière** y dénonçait des comportements inacceptables d'hommes et de femmes déconnectés de la réalité ignorant et n'ayant que faire de la précarité dans laquelle se trouvent aujourd'hui des millions de personnes.

Etait-ce prémonitoire ?



Non, car **Force Ouvrière** s'engage dans la résistance, menant des combats incessants avec une énergie féroce, ici, à SNCF, mais aussi dans tous les autres secteurs d'activité. Le dernier en date étant celui contre les ordonnances Macron, véritable engrais pour l'accroissement des inégalités.

Les gouvernements successifs sous le dictat de Bruxelles sont responsables du fossé qui s'est creusé hier et qui sera demain une immense faille. Les décisions prises comme l'austérité par exemple, viennent systématiquement réduire le pouvoir d'achat des salariés. Il faut rembourser la dette, qui n'est pas la nôtre, c'est bien la leur, ce sont bien eux, ces politiques qui, pendant des années, ont dépensé à outrance, aveuglément, facilement l'argent public. Notre argent !!!

Pendant ce temps nous avons dans notre pays :

- Plus de 6 millions de personnes sans emploi (toutes catégories confondues)
- 8 millions de personnes vivant en dessous du seuil de pauvreté,
- 2 millions de foyers allocataires du RSA,
- 2 millions de salariés qui ne gagnent que 1 153 euros (pour un travail à plein temps),

- 87% des nouvelles embauches se font en CDD,
- 2 millions de personnes interdits bancaires, ...



Ce sont des chiffres qui explosent d'une année sur l'autre. C'est la réalité au quotidien pour des millions de familles où l'argent se fait rare. Le chômage frappe surtout les jeunes (25%) et les plus de 50 ans (environ 1 million). Mais les difficultés sont aussi chez ceux qui ont un emploi car les salaires n'augmentent pas ou si peu...

La difficulté pour de nombreux salariés c'est :

- se lever très tôt,
- un temps de trajet élevé,
- des conditions de travail inacceptables où la pression est de plus en plus forte,
- rentrer tard le soir,
- aucune garantie de conserver son emploi même sur le moyen terme,
- vivre dans un logement indécent,

**Force Ouvrière** s'insurge car en 2017, être en CDI, n'est pas une garantie. Malheureusement ces salariés aussi sont touchés par la précarité, la pauvreté, le surendettement, le mal-logement, ... Un million de personnes travaille tout en disposant d'un niveau de vie inférieur au seuil de pauvreté. Cela correspond à un salarié au SMIC qui serait à temps partiel à 75 ou 80 %.

Mais les difficultés sont encore plus importantes chez les familles monoparentales (qui représentent 2 familles sur 10) : financières, organisationnelles, scolaires, ...

Et l'on pourrait continuer ainsi à écrire des pages et des pages, coucher des chiffres sur un pays dont l'économie vacille plus que jamais, dont le pouvoir d'achat des salariés n'a jamais été aussi menacé, où chacun l'a bien compris :

**Pour certains, gagner sa vie n'a jamais été aussi dur  
Et pendant ce temps...**

Pendant ce temps, le Pouvoir est bien en place, scellé dans du béton armé renforcé avec de l'acier trempé. Les pions sont placés dans les endroits stratégiques, ils s'appellent les Traders, chargés d'acheter des actifs financiers et de les revendre à court terme en dégagant des marges colossales.

• **La finance** : les plus grands groupes issus du CAC 40 réalisent des bénéfices records qui se chiffrent à 55,7 milliards en 2016 pour être redistribués à leurs actionnaires. La rémunération moyenne annuelle totale de leurs PDG atteint 5 millions d'euros, avec une hausse de 18% en 2016. Le salaire des dirigeants du SBF 120 (les 120 plus grosses entreprises cotées à Paris) a grimpé de 20% en 2015 et atteint un record de 3,5 millions d'euros en moyenne. Par exemple le Directeur Général de Sanofi a gagné 16,8 m€, celui de Rubis 16,4 m€, le PDG de Renault et Nissan 15,6 m€, ...



Des sommes exorbitantes toutes proches de la folie, de l'irréel, lesquelles correspondent pour un seul de ces 3 hommes à 1000 emplois plein temps au SMIC sur une année. Idée fixe, leur plaisir est bien avant tout de réduire les effectifs, et leur esprit de créativité se trouve surtout dans la productivité et la souffrance au travail.

• Et «**Nos élus de la République**» ne sont pas en reste. Si leurs salaires ne sont pas aussi exorbitants que les rémunérations des PDG du SBF, certaines déductions nous démontrent que les parlementaires ou autres élus sont loin, très loin d'être malheureux : cumul de mandats, primes diverses et variées, logements de fonction, chauffeurs, indemnités multiples, ...

• Pour l'ensemble du gouvernement, excepté les cabinets du premier ministre, la rémunération globale pour 2016 s'élevait à presque 32 M€.



• Dans un palais de 35 000m<sup>2</sup>, **348 Sénateurs** éditent tous les ans un livre de comptes sur l'utilisation de leurs 351 M€ de crédit. Les privilèges se distribuent en toute discrétion, et l'opacité est la règle dès qu'il s'agit de cuisine interne. Allons bon !!! On pourrait se croire

dans une petite ville abritant kiosque, médecin, coiffeur, photographes, cave à vins...et les salons de Boffrand débouchant sur plusieurs salles de restaurant avec vue sur le jardin où des menus préparés par un chef renommé au tarif imbattable de 16,45€. Ce 3 Etoiles a un coût, 800.000€ par an.

Pendant leur mandat ces sénateurs sont choyés. En prenant leurs fonctions, ils disposent d'une subvention de 1.000€ pour leur équipement informatique, de quatre lignes téléphoniques et de deux fax mais aussi d'une carte prépayée leur ouvrant l'accès à tout le réseau SNCF en première classe, 40 allers-retours en avion remboursés entre Paris et leur département, ainsi que les frais de taxis et de péages. Au total, l'enveloppe «transport des sénateurs» représente quelque 4,7 millions d'euros par an, soit une moyenne de 13.505€ par sénateur. A quoi il faut additionner 1,5 million pour les multiples voyages à l'étranger à l'occasion de la rédaction des rapports ou via les multiples groupes d'amitié. Voyages qui justifieraient un absentéisme chronique chez certains, d'où une loi récente pour essayer d'endiguer ce fléau.

Mais vous n'êtes pas au bout de vos surprises... Leur indemnité sénatoriale est d'environ 5.400€ net par mois, à cela s'ajoute une enveloppe mensuelle de 6.037€ pour leurs frais de mandat, somme qu'ils dépensent à leur guise sans fournir aucun justificatif.

Et comme cela ne leur suffisait pas, certains recourent à quelques astuces. Ils emploient comme collaborateur, et en toute légalité, leur épouse ou un membre de leur famille avec une partie des 7.500 euros prévus à cet usage (avec les récents scandales, ce procédé tend à disparaître, notamment avec la loi sur la moralisation de la vie politique). D'autres reversent cette manne au groupe politique auquel ils appartiennent, qui leur en rétrocède une bonne partie. La quarantaine de sénateurs ayant les fonctions les plus prestigieuses (questeurs, présidents de groupe) bénéficient en plus de confortables primes, comme le président et ses 7.057 euros d'indemnité de fonction.

Il serait vraiment dommage de ne pas évoquer leur régime de retraite, certainement le plus généreux de France : un mandat de six ans ouvre le droit à une retraite de 2.050€, deux mandats, plus de 3.000€, et la pension moyenne avoisine les 4.340€. De plus, ils sont entourés de 153 administrateurs, 127 assistantes de Direction et protégés par 91 surveillants. Etc... Etc... Etc...



Fin de la première partie. La suite, dans notre prochain numéro (Cadre Syndicaliste n°2)

# Se syndiquer... Pourquoi pas moi?

Un syndicat est une association de personnes dont l'objectif est la défense d'intérêts professionnels communs. Les syndicats ou associations professionnelles regroupent des personnes exerçant la même profession, des métiers similaires ou connexes et ils ont pour objet l'étude et la défense des droits, ainsi que des intérêts matériels et moraux, collectifs et individuels des personnes visées par leurs statuts.

Ce qui est paradoxal, c'est que plus la situation des salariés est difficile, plus l'idée de se battre ensemble c'est-à-dire s'unir et s'organiser pour être plus fort et se faire respecter, apparaît comme un combat d'arrière-garde. L'individualisme devient la norme.

Au sein de la Confédération Force Ouvrière, la Fédération Force Ouvrière des Cheminots constitue l'instrument privilégié de la défense des intérêts moraux et matériels des cheminots qui se regroupent en y adhérant volontairement et librement.

Ces combats nécessitent des moyens humains et financiers. C'est le prix de notre indépendance, une indépendance vis à vis des courants politiques, religieux et philosophiques dont seule Force Ouvrière peut se targuer. A dire vrai, il s'agit là de son «ADN». L'organisation syndicale Force Ouvrière s'est précisément créée sur ces valeurs de liberté et d'indépendance.

Adhérer à Force Ouvrière est un acte responsable, car se syndiquer peut aussi dire s'impliquer, prendre part à

l'évolution des choses et chercher à influencer, à bâtir le rapport de force pour faire avancer nos revendications. C'est aussi refuser de se résigner.

L'individualisme pousse les salariés à croire plus dans l'aboutissement d'une démarche individuelle que dans la force du groupe. Mais à l'heure où patronat et pouvoirs publics cherchent à remettre en cause l'existence même de nos acquis sociaux, le contrepoids syndical est plus que jamais indispensable. Qui peut croire en effet, qu'un salarié isolé peut faire face à un employeur ?

Acte militant également car adhérer et payer une cotisation, c'est participer à un mouvement, aider à construire une organisation solidaire en faveur des salariés de toutes générations. C'est contribuer à soutenir concrètement ses collègues, l'ensemble des travailleurs, dans la défense d'intérêts communs.

Le syndicat c'est aussi une ambiance, une convivialité, un esprit d'équipe, un esprit solidaire et une certaine faculté d'indignation assortie d'une authentique envie de mettre un terme à l'injustice.

Alors comme les bonnes volontés sont toujours les bienvenues, il y a toujours de la place pour un militant de plus dans une équipe.

Thierry RAIMBAULT



NOM : ..... PRÉNOM : .....

ADRESSE : ..... VILLE : .....

CODE POSTAL : ..... E-MAIL : .....

MOBILE : .....

GRADE : ..... QUALIFICATION/NIVEAU : ..... POSITION : .....

FILÈRE : ..... ÉTABLISSEMENT : .....

UNITÉ D'AFFECTATION : ..... ÉPIC : .....

N° CP : ..... DATE DE NAISSANCE : .....

Je, soussigné (e), déclare adhérer au syndicat FO Cheminots de: .....

**LE RÉFORMISME MILITANT**

Date d'adhésion : .....

Signature : .....

À remettre à votre représentant FO Cheminots ou à envoyer à : Fédération FO Cheminots 68, rue Stenpheson 75018 Paris