



Fédération Générale des Retraités des Chemins de fer de France et d'outre mer

59 Boulevard de Magenta 75010 PARIS ☎ 01 40 37 31 21 📠 01 40 37 67 96

Section de **Culoz Bas-Bugey** N°5512 ☎ 0479421163 ou 0699079203 pierre.fressoz@luxinet.fr

Site internet: fgrcf-culoz.

ou sur la barre d'adresse: www.fgrcf-culoz.fr.gd

Brèves Septembre 2011

🔗 Infos diverses

- Vous ne voulez plus être démarché par téléphone. A partir du 1er décembre 2011, ce sera possible si vous êtes inscrit sur la liste PACITEL. Vous pouvez vous inscrire (1 à 6 téléphones) gratuitement par Internet sur le site www.Pacitel.fr. La tournée des 30 ans de TGV clôture ce week-end son tour de France par une vingtième étape en gare de Paris-Lyon, le 24 septembre.

🔗 Infos syndicales

Le projet de représentativité des OS de nouveau sur la sellette pour déterminer les moyens alloués.

🔗 Infos ferroviaires

France :

La présidente Adeline Hazan de Reims Métropole, également maire de la ville assure n'avoir « *pas du tout apprécié* » d'être informée tardivement et indirectement du déficit prévisionnel de Transdev Reims. Le président de la société, Alain Bourion, a d'ailleurs été démis de ses fonctions après avoir annoncé, en réunion de CE fin septembre, un résultat négatif de 6 millions d'euros, ce qui avait immédiatement déclenché une grève du personnel. Le déficit serait pour partie dû aux difficultés de mise en place de la télébilletique

Les premiers trains de voyageurs de Thello, la coentreprise de l'italien Trenitalia et du français Veolia Transdev, qui viendront concurrencer les trains de la SNCF, circuleront dès le 11 décembre entre Paris et Venise, ont annoncé les deux groupes jeudi dans un communiqué.

Le train Moscou - Nice, lancé en septembre 2010 par la SNCF et son homologue russe RZD, fera une escale de deux minutes à Monaco à partir de la mi-décembre. Il s'agit d'un train hebdomadaire traversant sept pays en 50 heures et 23 minutes, qui a transporté près de 6 000 voyageurs au cours des six derniers mois. Thello est le premier opérateur privé à se lancer sur le réseau français depuis l'ouverture à la concurrence en 2009 des lignes internationales de voyageurs, le fret étant ouvert à la concurrence depuis 2007

Le patron de Réseau ferré de France est favorable à l'intégration en son sein, des 14 000 cheminots de SNCF Infra travaillant à la régulation des trains et aux aiguillages. Dans un entretien au magazine *Challenges* du 6 octobre, Hubert du Mesnil indique « *les personnes qui sont en charge du réseau ont vocation à assumer ensemble leurs responsabilités de gestionnaires du réseau* ». Ils sont actuellement rattachés à SNCF Infra. Cette intégration pourrait se faire sans supprimer le statut de cheminot. RFF pourrait également récupérer les cheminots en charge de la maintenance, précise le magazine, soulignant que le personnel de RFF passerait ainsi de 1 400 personnes à 15 500, voire plus de 30 000 à terme. Reste que « *ce n'est pas urgent* », tempère Hubert du Mesnil.

Filière française de la grande vitesse, CAS (Centre d'Analyses Stratégiques) le 5 octobre. Les auditions ont montré que, face à une triple remise en cause (la SNCF ne voulant plus commander de rames TGV pendant dix ans, les succès à l'exportation étant peu concluants et la Chine montant en puissance), certains acteurs étaient prêts à renoncer à un marché de niche qui ne représente que 10 % du CA du ferroviaire et ne voyaient l'avenir que dans une fusion. Le CAS, se veut au contraire « *optimiste et audacieux* ». Il souhaite que le marché intérieur soit plus soutenu, avec une commande de renouvellement par la SNCF d'une dizaine de rames par an qui, dans le respect des règles de concurrence, *iraient à l'industrie française*. La CAS souhaite qu'on profite des « *investissements d'avenir* » pour développer la rame à grande vitesse du futur, RFF de son côté faisant progresser l'infrastructure en construisant les lignes nouvelles. A l'exportation, plutôt qu'un pack français à composition unique, on évoque un Meccano plus subtil et des montages au cas par cas.

Le modèle économique actuel des transports publics urbains est en crise. Et le Gart (groupement des responsables du transport) et l'UTP (union des transports publics) ont décidé de le remettre à plat de concert. « *Nous réaliserons une analyse approfondie avec le Gart pour réfléchir à la pérennité du modèle économique, puis définir des lignes communes* », a expliqué Michel Bleitrach, nouveau président de l'UTP, en dévoilant sa feuille de route devant une dizaine de journalistes. L'équation est simple, elle est posée par Jean-Marc Janailac, vice-président de l'UTP et DG chargé du développement à la RATP : « *La volonté des collectivités d'étendre les réseaux urbains sur des zones moins urbanisées engendre une hausse structurelle du coût par personne transportée, alors que parallèlement, les recettes sont en baisse ou stagnent* ». Des recettes en berne puisque la fréquentation, subissant la crise de plein fouet, baisse ou stagne dans tous les réseaux en 2009 et 2010, qui obligent la profession toute entière à se poser la question « *Est-ce que le modèle peut subsister ?* ».

Les assises du ferroviaire installées par la ministre NKM réunissent tous les acteurs du domaine ferroviaire y compris les concurrents ainsi que les OS et porteront sur 4 domaines: le ferroviaire français au coeur e l'Europe, la gouvernance du système ferroviaire, l'économie ferroviaire, l'avenir de la filière ferroviaire.

Etranger:

A dix mois de l'ouverture des Jeux olympiques, Londres se bat pour que ses transports soient à la hauteur. Un chiffre résume l'ampleur du dossier entre les mains de Transport for London (TFL) : un budget spécial de 6,5 MM de livres, soit 7,5 MM€. Entre un métro vétuste, des rues engorgées malgré un péage urbain et des gares en mal de rénovation, Londres partait de très loin pour faire face aux 8 millions de visiteurs attendus en juillet et août prochains. Selon le directeur de la coordination des JO pour TFL, Graham Stephens, « *les transports londoniens vont sortir de tout cela sérieusement régénérés* ». Au siège de TFL, ingénieurs et techniciens simulent sur écran la circulation pendant les JO, avec pour principal casse-tête les déplacements prioritaires des 50 000 athlètes, officiels et autres personnalités

➤ **Infos des sociétés** (M€=millions ; MM€=milliards)

.C'est une étape décisive pour sortir de l'impasse financière le projet de tunnel ferroviaire transfrontalier. La rencontre à Paris, le 27 septembre, du ministre des Transports, Thierry Mariani, avec son homologue italien, Altero Matteoli, a permis d'aboutir à un accord sur un phasage de l'opération et surtout « *sur le partage des coûts de la première phase du projet* », annonce le ministère français dans un communiqué. L'Italie paiera 57,9 % du tunnel de base au lieu de 63 %, et la France 42,1 %, si bien que sur l'ensemble du projet les deux contributions seront à parité, à hauteur de 35 % chacune, les 30 % restants étant financés par l'Union européenne. L'accord devait être transmis d'urgence à Siim Kallas, vice-président chargé des Transports à la Commission européenne, puisque la signature de cet engagement international était la condition posée par l'UE pour poursuivre son implication financière dans ce dossier .L'ouverture de la ligne Euroairport (Bâle-Mulhouse - Marseille), le 2 octobre, sur une fréquence quotidienne confirme le changement de stratégie d'Air France face au TGV : la compagnie, qui a perdu 885 000 passagers au départ de Strasbourg et de l'Euroairport depuis la mise en service du TGV Est, n'entend pas répéter le même scénario de réduction de l'offre et de tarifs d'appel non compétitifs avec le Rhin-Rhône. « *Cette nouvelle ligne vers Marseille s'inscrit dans le cadre de l'ouverture de notre première base en province. La meilleure productivité à l'escale nous permet de proposer un Marseille - Euroairport à partir de 51 euros taxes comprises* », annonce Eric Fuchsmann, directeur d'Air France pour la région Est. La classe tarifaire la plus avantageuse sur la ligne existante Strasbourg - Marseille s'alignera sur les prix pratiqués à l'Euroairport.

Air France conforte également sa ligne Strasbourg - Lyon , opérée depuis l'hiver dernier sur des avions jugés plus confortables. « *La desserte en TGV de la région Rhône-Alpes et de la Provence me semble peu adaptée à la clientèle affaires* », poursuit Eric Fuchsmann. Lors de la mise en service du TGV Rhin-Rhône, le 11 décembre, les six relations quotidiennes Strasbourg - Lyon s'effectueront en 3h40. Avec le raccordement de Mulhouse, fin 2012, les trains directs réaliseront le parcours en 3h15. « *Ces temps de parcours intéresseront essentiellement la clientèle loisirs* », juge Eric Fuchsmann. La SNCF n'a pas encore dévoilé sa politique tarifaire sur le Rhin-Rhône.

Avec cette offensive régionale, la crainte d'une disparition d'Air France à Strasbourg en 2016, pour la mise en service de la deuxième phase du TGV Est, tend à s'estomper. « *A moins de deux heures en TGV, l'aérien va encore perdre une part de trafic* », reconnaît Eric Fuchsmann. « *Mais si RFF pratique le juste prix sur ses lignes à grande vitesse, nos tarifs auront tendance à se rapprocher. En 2016, qui sait, l'aérien sera peut-être l'offre la moins chère.* »

➤ **Infos santé**

.Report de la réforme sur la dépendance à 2012, taxation sur les mutuelles, déficit de 12 MM€ au plan de financement de la SS, prime d'encouragement de 4500€ aux médecins qui font relativement bien leur travail ...autant de préoccupations pour les mois futurs par les instances représentatives (et nous-mêmes).

➤ **Infos sociales**

.La journée d'action unitaire (y compris FGRCF) du 5 octobre sera suivie d'une nouvelle journée de manifestation le 15 novembre 2011. Tout le monde est convié à Paris de 13 à 16h (rue du Cdt Mouchotte.)

La journée d'action interprofessionnelle contre les mesures d'austérité le mardi 11 octobre, a écarté l'appel commun à une journée de grève.

➤ **Petit moment d'histoire:**

Histoire du vignoble du Bugey (cf **Claude Paul**) quelques extraits...

Après la révolution la consommation a énormément augmenté permettant d'écouler les vins ordinaires, réduisant l'écart de prix avec les meilleurs. L'abolition des frontières intérieures rendra plus facile la vente ; le développement du marché local est observé, les montagnards du Haut-Bugey s'étant mis à boire du vin. La valeur de la vigne était en raison directe de la quantité de récolte. Les années de forte abondance les coteaux de Culoz, Talissieu et Virieu suffisaient à l'approvisionnement, reléguant le vin des hautins (plus médiocre que celui des vignes basses) de Belley dans les caves où il périssait. Les manants étaient écrasés d'impôts (cens, dîme, taille, capitation, vingtièmes, aides, etc. La collecte de la taille était particulièrement odieuse sous l'ancien régime : l'intendant fixait le montant de la part du village, le recouvrement étant assuré par les gens du pays à tour de rôle... Le collecteur devait acquitter la part des défaillants ou être jeté en prison s'il ne récoltait pas la part fixée pour le village. Les vignes en « hutins » (lignes en bordure des cultures) crurent, n'étant pas assujetties à l'impôt. Les principaux cépages de l'époque étaient pour les blancs : le savignien ou chevalin précoce, très sucré et qui fait penser au savagnin du Jura (traminer), le mornan qui était connu des anciens vigneron en 1960, la fusette jaune ou verte qui étaient des variantes d'altesse ou de roussette, la blanchette qui était une mondeuse blanche....

Les cépages rouges étaient des variantes de mondeuse (très productive) principalement avec des noms invraisemblables (meximieu, chétuan, angélique, grand picot, persagne....) de bourguignon type de « gamet » en Revermont et Cerdon, de mèle ou méthie (poulsard)..

... à suivre...

➤ **Trucs et astuces:**

.Pour garder vos phares d'autos propres, utilisez de la cire pour auto. Appliquez la sur vos phares. Ce produit favorise le glissement de l'eau, évite l'adhérence des saletés et reste efficace 6 semaines.

Pour les essuie-glaces bruyants, essayez-les avec un linge imprégné de lotion avec alcool ou d'ammoniaque. Ce truc empêche les essuie-glaces de grincer et garde votre pare-prise propre.

Pour empêcher les portes de « coller » par le froid: vaporisez de l'huile à cuisson sur les caoutchoucs autour des portes d'auto (et du coffre et étalez le produit avec un essuie-tout. Il empêche l'eau d'adhérer et de geler sur le caoutchouc.

Antigel pour fenêtres: emplissez une bouteille à vaporiser au ¾ de vinaigre et ¼ d'eau et vaporisez sur vos fenêtres le soir. Le matin, les fenêtres seront claires et sans glace. Le vinaigre contient de l'acide acétique empêchant l'eau de geler.