

**Cheminots**  
**CFDT**  
en lutte !

**LE CHEMINOT**  
de France

n° 841 - 78<sup>e</sup> année - bimestriel - fév/mars 98 - 10 F

**FGTE CFDT**

## Édito

L'état d'esprit des salariés est marqué par le doute et l'hésitation, mais aussi par l'attente et l'espoir.

Les conflits de ces derniers mois (notamment celui des routiers et des chômeurs) sont la traduction de ces changements ; chacun a pu y lire un engagement plus offensif des salariés et des sans emploi vis-à-vis d'un gouvernement de la gauche plurielle auquel on ne demande pas d'être arbitre mais de peser dans un sens différent de celui du gouvernement précédent.

De ce point de vue, les cheminots sont pour le moins dubitatifs devant un budget d'entreprise qui marque peu d'inflexion par rapport aux budgets précédents (Cf. dossier central) et devant le silence du ministre des transports à propos d'une réforme (RFF) qu'il avait condamnée en son temps.

Tout aussi caractéristiques de cette évolution : les résultats des consultations électorales (celles des prud'hommes ou des élections au Conseil d'Administration SNCF notamment). Faible participation électorale pour les prud'hommes qui traduit sans doute une crise de légitimité du syndicalisme et un appel à moins d'éparpillement puisque les trois principales confédérations ont recueilli à elles seules 80 % des suffrages.

Quant aux élections pour le Conseil d'Administration de la SNCF, si la CFDT Cheminots enregistre une légère progression par rapport aux derniers scrutins de 96, elles se soldent par une baisse de près de 7 points entre 93 et 98 (p 2 et 3) et nous rappellent que les questions liées au positionnement de la confédération restent posées avec acuité, notamment chez les cheminots...

Plus globalement, ces élections renforcent l'idée que le syndicalisme est une force dont chacun a réellement besoin pour se faire entendre, faire reculer les projets les plus nocifs et faire avancer les revendications.

1998 sera l'année de la négociation sur la réduction du temps de travail à la SNCF. Les cheminots manifestent espoirs et inquiétudes sur l'issue de ces négociations ; il est vrai que si ces dernières s'ouvrent sans une mobilisation des cheminots, elles se dérouleront sur la base du cahier des charges... de la seule Direction, il faut donc être conscient de la mise en mouvement nécessaire pour faire gagner l'emploi.

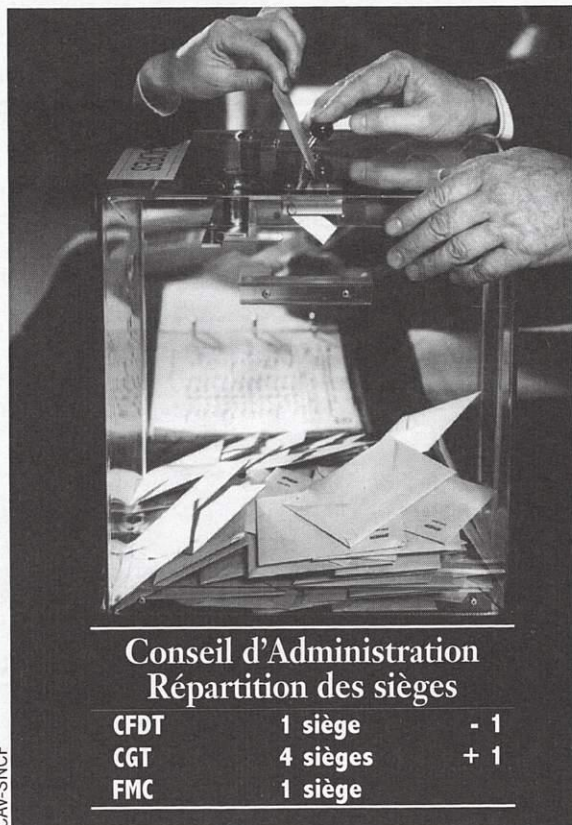
Une CFDT Cheminots renforcée le 26 mars prochain renforcera du même coup cette perspective.

**Bruno DALBERTO**  
Secrétaire Général

# Le 26 mars ... en votant CFDT

**S'**appuyer  
sur nos **acquis**  
pour  
construire **l'avenir**  
**ENSEMBLE**





CAV-SNCF

### Conseil d'Administration Répartition des sièges

CFTD	1 siège	- 1
CGT	4 sièges	+ 1
FMC	1 siège	

La représentativité des régions CFTD et leur évolution est la suivante

#### Evolution moyenne nationale + 0,43 %

Des disparités sont constatées dans l'évolution électorale de chaque Union Professionnelle Régionale CFTD. Signe positif : les UPR particulièrement touchées par la scission avec Sud progressent  
PSE : + 6,72  
PSL : + 6,33  
Metz/Nancy : + 5,05  
Rouen : + 4,20  
Cl Ferrand : + 4,02  
Lyon : + 3,49

Élections	CA 98 en %	CE 96 en %
> moyenne nationale		
Sernam .....	38,93	+ 0,32
Nantes .....	29,04	- 1,39
Rennes .....	28,99	- 0,98
Centraux .....	27,10	- 0,14
Reims .....	25,45	- 2,94
Tours .....	25,36	+ 1,32
Chambéry .....	25,22	- 2,66
Dijon .....	24,99	+ 1,87
Paris Est .....	23,76	- 0,06
Metz/Nancy .....	23,46	+ 5,05
Lyon .....	22,84	+ 3,49
Strasbourg .....	22,07	- 0,38
Cl-Ferrand .....	21,92	+ 4,02
Moyenne nationale = 21,04 %		
Lille .....	20,75	- 1,85
Amiens .....	18,99	- 2,20
Bordeaux .....	17,71	- 0,53
Paris Nord .....	17,59	- 1,14
Paris R.G .....	17,07	- 3,42
Paris S.L .....	16,88	+ 6,33
Marseille .....	15,95	- 3,00
Rouen .....	15,90	+ 4,20
Montpellier .....	15,69	+ 0,07
Toulouse .....	15,38	- 2,87
Limoges .....	14,19	+ 1,62
Paris Sud-Est .....	9,73	+ 6,72

## Élections CA

# Vote du 3 février

**Le Conseil National de Branche de la CFTD  
Cheminots a enregistré les résultats de ce vote  
comme un signe encourageant pour les élections  
DP-CE du 26 mars 1998.**

### Un premier bilan

Avec plus de 21 %, tous collègues confondus, la CFTD enregistre une progression globale de + 0,43 % par rapport aux élections de mars 1996 ; elle conforte ainsi sa place de deuxième organisation à la SNCF. Cette progression est encourageante, elle est à mettre à l'actif des militant(e)s et adhérent(e)s de la CFTD Cheminots et conforte la politique menée à tous les niveaux par la CFTD Cheminots.

Néanmoins, cette progression n'a pas été suffisante pour maintenir le deuxième siège d'administrateur que la CFTD avait obtenu en 1988. La CGT a obtenu 4 sièges d'administrateurs sur 6.

### Quelques éléments d'analyse

Entre 1993 et 1998, il y a eu le conflit de 95 ... ; les prises de position de la direction confédérale CFTD à l'époque (et qui ne se sont pas améliorées depuis) et la scission opérée

par SUD ont fortement affaibli la CFTD Cheminots, comme l'avaient déjà révélé les élections DP-CE de 96.

En comparant les élections CA 98 avec les élections CA 93 :

- > la CFTD perd 6,7 % au global (à noter une progression au Sernam, dans les filiales et le collège encadrement).
- > le transfert des voix s'est réalisé au profit de la CGT qui bénéficie en outre de l'effritement de la FMC et du report des voix FGAAC/ SUD.
- > quasi stabilité des autres OS (FO - CFTC-CGC) ; la scission chez FO (création du SNPE-UNSA) n'a pas bénéficié à la FMC. La FMC paye sans doute son soutien inconditionnel à la réforme PONS et à la création de RFF.

Le nombre de votants baisse de 2,03%, le nombre de bulletins nuls ou blancs augmente de 3,74% ... Visiblement les consignes des dirigeants FGAAC et SUD ont eu peu d'impact.

## Le Cheminot de France

Directeur de la publication : Bruno Dalberto - Rédacteur en chef : Denis Andlauer

CFTD Cheminots - 22, rue Pajol - 75018 Paris - Tél 01 46 07 15 19 - Fax 01 40 38 49 11

N° commission paritaire : 77D73

Imprimerie Expression - 9, cité Beauharnais - 75011 Paris

Maquette Brie Catherine - Photos : CAV SNCF, CFTD Cheminots, Alain Dodeler

Abonnement : 50 F (pour un an)

## Sommaire

Elections Conseil d'Administration .....	2
SUD : ils ont perdu ... le nord ! .....	3
Traction : ADC en lutte .....	4
Commercial Voyageurs : Centres « ligne directe » .....	5
Infrastructure : RFF, Martinand se lache ! .....	6
Dossier : Budget 98 .....	7/8/9
Restauration ferroviaire .....	10/11
Recrutement : la psycho en question .....	12
Temps partiel : bilan d'un accord .....	13
Manutention Ferroviaire : la SNCF est responsable .....	14
Retraités : manif du 20 avril .....	15
Formation professionnelle .....	16



SUD

# Ils ont perdu...

Les polémiques stériles nuisent à l'image du syndicalisme et à l'efficacité de son action. Si des divergences existent (et il y en a !) sur la conception et le rôle du syndicalisme, sur les revendications, nous considérons que les cheminots peuvent se forger une opinion par les prises de positions ou les pratiques de chacun.

Toutefois, laisser trop longtemps se véhiculer les mensonges, reviendrait à être complice des dérives démagogiques et populistes.



# ...le nord !

## L'avènement d'un nouveau sectarisme

Négliger de saluer les militants syndicaux tout en n'omettant pas de saluer les dirigeants de la SNCF relève sans doute d'une version «relookée» de la lutte des classes !

Multiplier les agressions physiques et verbales, les tracts déchirés les affiches lacérées, les calomnies à jet continu, les intimidations devant les bureaux de vote : c'est sans doute de nouveaux moyens de parfaire la démocratie.

Mais on atteint le sommet de l'ignominie lorsque les dirigeants de la fédération SUD prétendent, par tract, vivre une situation de martyrs en faisant référence au port de l'étoile jaune en plein procès Papon.

Agissements et comportements qui n'avaient plus place à la SNCF depuis des années. Quel paradoxe de constater que ceux qui prétendaient incarner le renouveau du syndicalisme le font reculer à l'âge du bronze !

## La manipulation des faits

Au-delà du comportement, restent les ragots et écrits, tissus de mensonges, manipulations et révisionnismes. Qu'on en juge !

«Les organisations syndicales ont intenté 130 procès à l'encontre de Sud-Rail...»

FAUX ! Pas plus la CFDT qu'aucun autre syndicat n'a engagé Sud-

Rail devant les tribunaux ; ces affaires se sont traitées entre la Direction SNCF et Sud-Rail ; les juges ont souhaité entendre le point de vue des organisations syndicales ; la CFDT a développé le sien au cours des audiences, faisant valoir ce qui doit ou pas déterminer la représentativité d'une nouvelle organisation à la SNCF. Avec les mêmes arguments, elle continue de le faire à propos de la reconnaissance du SNPE-UNSA (scission de FO et de la CFTC) ; constance dans les actes, comme d'ailleurs pour les dirigeants de Sud qui se sont transformés pour l'occasion en «cabinet-conseil» pour expliquer au SNPE comment réaliser une «bonne scission» de plus chez les cheminots.

«La CFDT a empêché la présentation de candidats Sud aux élections du CA SNCF...»

FAUX ! Avant le dépôt des listes de candidats, la CFDT a poursuivi la SNCF en justice pour l'obliger à permettre une totale transparence et en lui refusant le droit de valider ou d'invalidiser sans aucun contrôle syndical telle ou telle liste de candidats... mais il est vrai que la transparence n'est pas du goût de ceux qui travaillent les scissions dans l'ombre !

«Sud-Rail est écartée des tables rondes avec le ministre, la Direction de la SNCF et des intersyndicales...»

FAUX ! Cela fera bientôt un an que Sud rencontre ministres et Di-

rection et siège aux tables rondes... mais il est vrai que la chose peut être mal perçue par une «base» entretenue dans le populisme le plus grossier ! Quant aux intersyndicales (auxquelles Sud assiste également) on ne peut pas dire que la volonté de construire l'unité prédomine ! Pour n'en rester qu'à la dernière initiative prise en commun par les fédérations syndicales - l'envoi d'un courrier commun aux parlementaires européens pour qu'ils s'opposent aux préconisations libérales de Bruxelles - toutes les fédérations ont signé ce courrier... Toutes ? Non, 7 sur 8 car seule Sud a refusé de se joindre à cette démarche.

## Retrouver les chemins de l'unité

La bile que déverse la fédération Sud-Rail sur les autres syndicats est abondante...(syndicats qualifiés à l'occasion de syndicats «officiels», «convenables», «complices de la SNCF»),... mais pas suffisante encore pour ébranler un engagement profond de la CFDT cheminots qui a fait ses preuves avant et pendant le conflit de nov-déc 95. Le respect du point de vue opposé tout en le discutant est sans contestation possible le seul moyen pour faire vivre un syndicalisme démocratique assurant aux cheminots les moyens de débattre.

**Bruno DALBERTO**

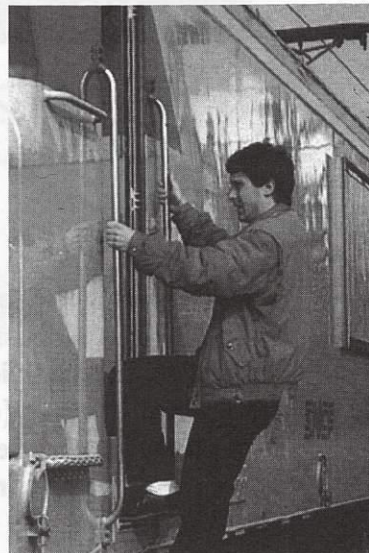


# Toujours en lutte !

**Le «nouveau dialogue social» débouche sur de nouveaux conflits sociaux à la conduite. C'est peu dire que le malaise persiste.**

**À l'occasion de deux récents conflits, nous tentons d'en démonter les mécanismes**

**... mais aussi le résultat des actions menées.**



CAV-SNCF

## Dépôt de Vénissieux ... 13 jours !

### Du «déjà vu»

Dans le dernier numéro du «Cheminot de France» nous évoquions le conflit de Clermont-Ferrand : 10 jours pour que se débloque une école de conduite. Les directions des EMT, n'ont pas su progresser d'un pas dans le dialogue social. S'agit-il des restes d'une politique passée ou d'une stratégie de la direction générale au moment où se profile la mise en oeuvre d'une nouvelle politique de productivité pour les ADC ?

Grève dans l'unité avec 90% de grévistes à l'appel de la CFDT, la CGT et la FGAAC.

Sur quoi a pu porter un conflit aussi dur, aussi long ? C'est une longue histoire qui a d'abord pour référence le métier même de conducteur de trains.

Historiquement et c'est encore vrai aujourd'hui, la carrière d'un mécano commence d'abord par la conduite de «petits trains», les manœuvres, les petits parcours, du Fret courte distance, de la banlieue, pour finir en tête de trains «nobles» : des trains Grandes Lignes, au long parcours, à la vitesse limite élevée, avec des primes en conséquence. Ils appellent ces trains : «une charge de travail de qualité». Avant on finissait par conduire le «Mistral», aujourd'hui, le TGV.

Mais, il y a de moins en moins de trains Grandes Lignes «classiques» et de plus en plus de TGV.

La CFDT consciente de cette évolution structurelle a proposé que les différents dépôts de la région puissent avoir dans leur roulement, des tournées TGV.

La direction SNCF de la région a fait le choix de concentrer les tournées TGV sur le dépôt de Lyon Mouche. C'est ainsi que le dépôt de Vénissieux, mais aussi celui de Vaise ont vu progressivement leur charge de qualité fondre comme neige au soleil. Voilà pour le problème de fond.

Comme souvent (trop souvent), la direction SNCF n'a pas su mesurer le niveau de la mobilisation. Que ce

soit pendant la période du préavis ou pendant la première semaine, la SNCF a joué pour la énième fois, le remake du conflit qu'on laisse pourrir (*mais qui ne pourrait pas !*). À ce jeu là, tout le monde est perdant : les usagers (notamment sur l'axe Lyon-Grenoble), le Fret, les cheminots en grève et l'entreprise...

13 jours de grève, 4 négociations marathon, la presse qui s'intéresse au conflit, un directeur de région qui participe à une AG où il s'entend dire que les grévistes n'ont pas confiance dans ses promesses et une formidable partie

de ping pong entre les différents niveaux de la direction SNCF.

Avec quelques notes d'espoir, la reprise a été votée (à bulletin secret comme pendant toute la grève) au vu des derniers résultats des négociations pour le service d'été.

Le problème lié à la formation réglée, une nouvelle répartition de la charge a été négociée et une nouvelle négociation doit être menée d'ici un mois sur la répartition de la charge de travail entre les différents dépôts et la mise en place d'un listing régional pour le déroulement de carrière.

## EMT Sud-Aquitaine... 9 jours !

Neuf jours pour exprimer leur mécontentement.

Neuf jours pour s'apercevoir que leur direction ne veut pas les écouter, à l'image de ce qui se passe dans les instances DP, CHSCT, réunions de roulements.

La participation sérieuse et responsable de la grande majorité des ADC s'est heurtée à une attitude calculatrice et parfois provocante d'une direction qui ne voulait rien lâcher.

Dans le but de régler le conflit à minima, la direction privilégia la force (constats d'huissiers, intervention des CRS) par rapport à la négociation. Après neuf jours, il faut bien constater que la direction est prête et ce au plus haut niveau, à dépenser des fortunes en laissant paralyser le trafic plutôt que de céder la moindre avan-

cée sur le P4 R.

La CFDT a mis en avant et ce, dès le dépôt du préavis, la question des conditions de travail.

Concernant les effectifs, les avancées obtenues sont tout de même importantes et se traduisent par 17 embauches en 1998 et + 8 ADC à fin 2000.

Concernant les assistants, chacun a pris conscience de l'importance de cette revendication au travers des implications qu'elle suscite en terme de qualité pour un éventuel reclassement des ADC.

Les questions mises en avant par les ADC d'Hendaye devront trouver une traduction au cours des discussions nationales qui vont s'ouvrir sur la filière.

**Correspondants ADC**



## Lignes Directes

## De la friture sur la ligne !

**Rappelée par le Projet Industriel, l'ambition de GL est de faire évoluer son mode de distribution, avec à terme, le traitement de 30 millions d'appels par an et la mutation des métiers de vendeurs «face à face» à télévendeurs «fil à fil».**

**D'**un service aussi performant, aussi «porteur d'avenir», ces agents commerciaux d'un nouveau genre, les «téléacheteurs» pouvaient espérer que tout serait réuni pour assurer des conditions sociales du niveau de la prestation offerte au «téléacheteur». Certes, dans la plupart des cas, «l'emballage» a été soigné (étude ergonomique, locaux rénovés, mobilier neuf).

Quant au reste (en particulier, les conditions de travail), cela n'entraîne pas dans les perspectives de GL. Et pour cause... derrière un discours sur l'amélioration de la prestation pour le client, c'est aussi une organisation visant à op-

timiser l'utilisation des vendeurs (et donc à générer un maximum de productivité) qui est mise en oeuvre.

L'analyse des statistiques d'appel permet à GL de mesurer très finement les périodes chargées et celles qui le sont moins. À partir de ces constats, le nombre de sites ouverts, les agents mis en place dans ces sites peuvent être modulés pour coller au plus près de la demande, d'où la volonté d'interconnecter toutes les plaques entre elles.

#### Tension sur le fil

C'est cette logique qui est source du conflit actuel dans les sites «Ligne

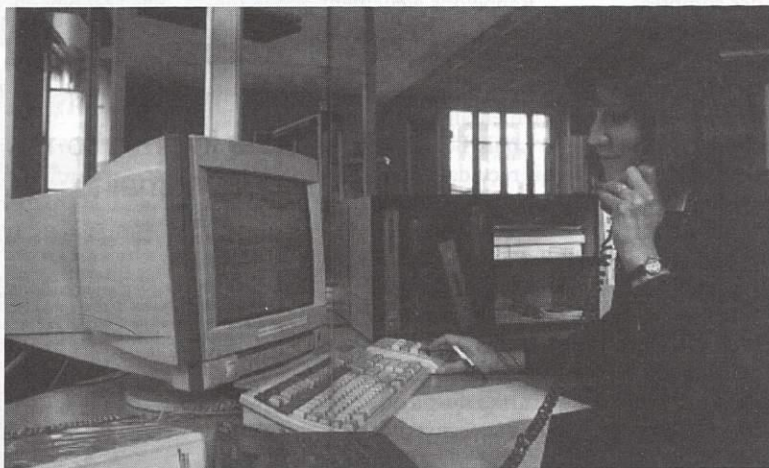
### Un peu d'histoire

En 1989, GL décidait de fusionner ses services téléphoniques de renseignements (CRTV) et de réservation (Résatel) au sein d'un service unique : Ligne Directe avec comme objectif le développement de la vente à distance.

L'architecture du système était basée sur 38 sites, regroupés en 9 «plaques» (calquées sur les plaques de France Télécom) sans aucune réalité par rapport aux régions SNCF ou administratives).

Un numéro d'appel national (le 08 36 35 35 35) et payant pour l'utilisateur (2,23 F par minute) devait rendre ce service simple d'accès tout en assurant des recettes pour l'entreprise (en 1997, la SNCF a récupéré 1,55 F par appel, soit 38 millions de francs au total !).

Autre fondement du système, sa vocation à être national et devant permettre à chaque site de traiter les appels, quelle que soit leur origine géographique. Ainsi, en cas de surcharge sur le site d'Avignon, un appel devait pouvoir être traité par le site de Douai ou du Mans. Dans un premier temps, GL se contentait d'interconnecter les sites d'une même plaque.



ments qu'il a utilisés. Si l'on ajoute à cela, qu'il est pré-averti 8 secondes avant qu'il va avoir à traiter un nouvel appel, on comprend qu'il n'ait pas le temps de souffler et on imagine le stress, d'où l'exigence d'une temporisation de 30 secondes minimum.

Citons encore le recours, plus important qu'ailleurs, aux Contrats à Durée Déterminée (autre variable d'ajustement !)

#### La CFDT défend une autre conception

Les sites «Ligne Directe» doivent correspondre à des réalités fortes.

Avec l'émergence de la régionalisation, avec la multiplication des offres tarifaires, avec la mission d'informer sur les situations perturbées, les vendeurs de «Ligne Directe» doivent être au plus près des réalités régionales.

Cette solution devrait bien sûr s'accompagner d'une remise à plat des organisations de travail, avec en particulier, une régularisation des contrats précaires au CP, la mise en place des effectifs suffisants, des conditions de travail tenant compte des particularités de cette activité.

**Benoit VINCENT**

### La mobilisation a payé

Il aura fallu 3 actions nationales pour que GL se décide à faire des propositions de nature à améliorer des conditions de travail dans les sites.

- > La temporisation passe de 13 à 23 secondes.
- > Les préconisations en matière de pause passent de 40 à 60 minutes.
- > Des modules de formation spécifique seront réactivés.
- > GL s'engage à combler les écarts de pourcentage QB/QC entre les sites «Ligne Directe» et les guichets.
- > La précarité devra être traitée dans le cadre de la RTT (remise à plat de l'organisation).
- > Un ACM (Qualif D) sera mis en place dans chaque module.

Tout n'est pas réglé, loin s'en faut, et les nouveaux élus CFDT, qu'ils soient DP ou CE auront à suivre de près la mise en oeuvre de ces préconisations.

Directe». Les heures d'ouverture et de fermeture des sites sont par exemple différentes d'un site à un autre sur une même plaque. Cela conduit à augmenter la charge de travail des sites ouverts pendant que d'autres sont fermés. La CFDT réclame que la plage 7h-22h soit couverte par l'ensemble des sites.

Autre exemple, avec ce système, le délai moyen entre deux appels à tendance à se réduire. Sur Nantes en 97, il se situait entre 18 et 24 secondes. Or, GL préconisait un maximum de 15 secondes, soit à peine le temps pour le vendeur de valider son opération en cours, de ranger les docu-



## Infrastructure

# Quand le président de RFF se lâche ... !

Dans une interview accordée à un journal ferroviaire britannique (IRJ) en décembre 97, le Président de RFF se laisse aller à dire tout haut ce que certains «libéraux républicains»\* disent tout bas : il faut casser le monopole de la SNCF et introduire la concurrence !

## Intervention au CNT

La CFDT Cheminots est intervenue à l'assemblée générale annuelle du Conseil National des Transports présidée par le Ministre Gayssot pour souligner la contradiction qu'il y a à vouloir parler coopération entre réseaux au niveau européen et ouvrir la concurrence sur le réseau français.

RFF est présenté, au début de l'article comme un «butoir politique» dans l'éventualité d'un conflit avec les cheminots devant servir de catalyseur à leur mécontentement contre une structure impalpable, difficile à cerner.

Pourtant, tout au long de l'interview, Claude Martinand fait la démonstration que son EPIC est loin d'être une structure fantôme, gérant le financement des infrastructures (et la dette) en lieu et place de l'État, mais bien une entreprise soumise à la logique de l'équilibre des comptes ..., si ce n'est au dégageant de la marge.

Ainsi, Martinand annonce que le «retour financier sur investissement doit être le même que sur le marché financier, soit environ 7 à 8 %» (ce qui, soit dit en passant est peu par rapport au marché ... et beaucoup pour une infrastructure ferroviaire !).

Le Président de RFF nous informe par ailleurs qu'il a «dit au gouvernement que nous avions besoin de 15 milliards de francs supplémentaires chaque année pour faire face aux charges réelles d'investissement (sans inclure les besoins pour les grands projets tels que le TGV Est). Durant le débat parlementaire sur la réforme, personne n'a mentionné que ce montant supplémentaire devait être mobilisé chaque année. Maintenant, on me considère comme le mauvais élève parce que je dis la vérité».

## Ah !... Quand la mémoire fait défaut...

Rappelons tout de même que la CFDT avait été la première organisation à poser la question de l'évolution annuelle de la dotation aux charges d'infrastructure et que Claude Martinand était sur les bancs du gouvernement lorsque le projet fut présenté à l'Assemblée Nationale. Personne ne pouvait être plus près



CAV-SNCF

que lui pour poser une aussi judicieuse question à Bernard Pons.

Rappelons également que le même jour, la CFDT était dans la rue et rencontrait les Présidents des commissions transport de chaque groupe parlementaire.

Louis Besson pour le RPR nous avait reçu dans son bureau, (il n'était pas venu avec Gayssot à la manif !), et nous avait précisé qu'il manquait au bas mot «12 à 13 mds de F de dotation annuelle» ... C'est dire : même la majorité de l'époque était consciente des faiblesses du montage de RFF.

Mais, il y a plus grave que l'amnésie sur les devoirs de l'État en matière de financement des infrastructures.

## Vive la concurrence !

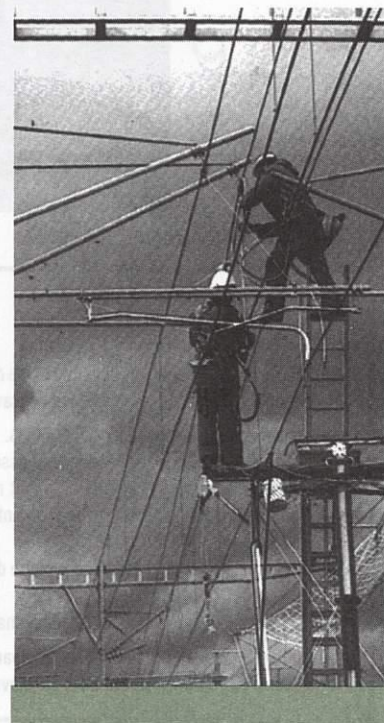
Dans son article, Claude Martinand nous assure que pour réduire les coûts (de gestion de l'infrastructure) et pour améliorer les recettes (les péages), «il faut faire des comparaisons avec d'autres partenaires». Le but est limpide : «Nous avons besoin d'exercer plus de pression sur ce monopole (celui de la SNCF-Ndlr) et la meilleure façon de le faire est d'introduire la concurrence» ... et de citer l'exemple d'Air France !

Pour faire bonne mesure, notre homme insiste «nous avons déjà demandé à la SNCF de réduire ses coûts d'entretien de la voie (...) environ 85 % de ces coûts sont des charges de personnels».

La traduction de ces ambitions était déjà sensible dans le budget 97, elle l'est plus encore dans le budget 98 (cf. dossier central).

**Denis ANDLAUER**

\* «Libéral républicain» était le terme que C. Martinand avait utilisé pour se définir auprès d'un journaliste de «La Tribune» au moment de sa nomination.



CAV-SNCF



# DOSSIER

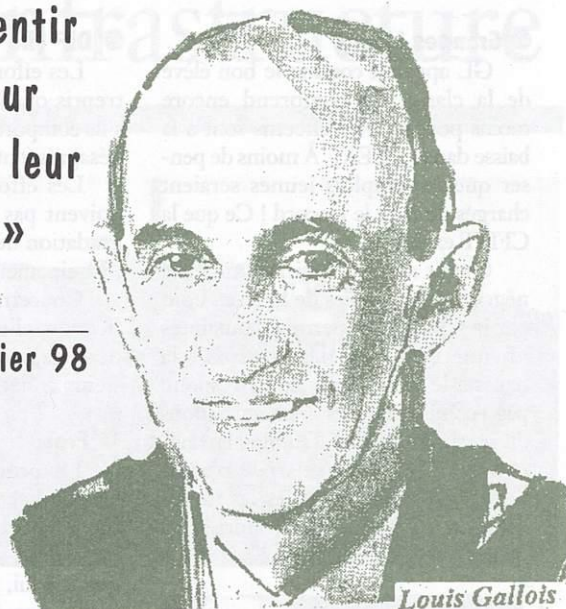
En présentant les résultats 1997 de la SNCF en même temps que ses vœux aux cheminots pour 1998, le Président Louis Gallois a déclaré que «les cheminots doivent se sentir fiers de leur travail et de leur entreprise».

Comment les cheminots pourraient-ils «se sentir fiers» d'une entreprise qui va encore supprimer plus de 1500 emplois et qui ne prévoit pas de financer la Réduction du Temps de Travail (RTT). D'autant que le retour plus rapide que prévu à l'équilibre financier ne la conduit pas à embaucher massivement face à la situation d'urgence sociale que connaît le pays.

# Budget 98

«Les cheminots doivent se sentir fiers de leur travail et de leur entreprise»

janvier 98



Louis Gallois

## Fiers ... peut-être Déçus ... sûrement !

Suite à la mise en place de RFF, le budget de la SNCF est maintenant constitué de 2 comptes bien distincts : le compte du «transporteur» qui comprend toutes les activités et fonctions appelées maintenant «domaines» (GL, Fret, TER, Matériel, traction ...) et le compte du «Gestionnaire d'Infrastructure» (GI) qui concerne les charges et les rétributions par RFF de tout ce qui touche à la fonction Equipement, aux postes d'aiguillages en pleine ligne, à la partie régulation des postes de commandement (PC)...



# Le compte de transporteur

## Grandes Lignes

GL apparaît comme le bon élève de la classe. On comprend encore moins pourquoi les effectifs sont à la baisse dans les EEX... À moins de penser que les emplois jeunes seraient chargés de faire le raccord ! Ce que la CFDT exclut.

Quant aux ECT, si la lutte et la négociation, menées de bout en bout par la CFDT ont permis de maintenir une évolution des effectifs à la hausse, le résultat 97 ne correspond pas à celui défini lors des négociations de sortie de conflit. De plus la stagnation de la masse salariale n'a pas permis de satisfaire toutes les revendications en terme de revalorisation de la filière.



L'ensemble des effectifs liés à l'activité GL devrait progresser de 1,2% pour une augmentation de trafic de 4,2%. Or, les seuls effectifs de GL qui sont prévus en augmentation, sont ceux de ECT... et encore, ils n'augmentent que de 0,9%.

## TER

L'évolution en Trains/Km prévue pour 98 est un des effets positifs de l'expérimentation régionale qui demande à être confirmée. La CFDT reste quant à elle très attentive à la question de la péréquation et aux «*effets frontières*» tant en terme de tarification régionale qu'en terme de continuité territoriale. Reste par ailleurs à examiner les conditions des nouveaux conventionnements et surtout du montant des contributions de l'Etat aux régions. Nous demeurons par ailleurs vigilants sur l'évolution des dossiers EAS et périurbains.

## DIF (Ile de France)

Les efforts de modernisation entrepris ont été considérables, même s'ils comportent leur lot important de désagréments provisoires.

Les efforts d'investissement ne doivent pas se traduire par une dégradation des conditions de travail à l'Équipement et à la Traction.

Concernant l'évolution de la tarification, elle ne fait que confirmer le désengagement continu depuis plusieurs années de l'Etat.

## Fret

Le produit moyen continue à baisser du fait de la concurrence entre modes, et ce malgré les effets positifs du conflit routier. Le combiné a, quant à lui, le produit moyen le plus bas et une marge négative, or c'est justement celui-ci qui progresse le plus en volume. On ne voit pas comment dans ces conditions, et en dehors d'une intervention plus forte de l'Etat, les choses peuvent évoluer favorablement. Ce ne sont pas les 300 MF\* d'aide au Transport Combiné amputés de la TVA en 98 qui vont pouvoir améliorer les résultats.

D'autre part les différents projets de reconfiguration TENOR, RESOLIS, Collecte Distribution se sont accumulés sans contribuer à une cohérence d'ensemble de la stratégie Fret.

La CFDT juge par ailleurs inacceptable la baisse continue des effectifs dans les triages et les dessertes terminales, baisse d'autant qu'elle s'accompagne d'une augmentation des accidents, parfois mortels, dans les triages (Le Bourget et Noisy étant les derniers en date !).

Elle juge tout aussi scandaleuse la politique de fermeture des gares-bois dont un exemple saisissant d'aveuglement technocratique nous a été donné dans le dernier procès-verbal de la CPC Fret (cf dernier «*Cheminot de France*»).

## SERNAM

Qui la Direction veut-elle convaincre quand pour la 41<sup>ème</sup> année consécutive, elle reprend la formule éculée d'une «*forte hausse de recette SERNAM, conséquence d'une politique agressive et d'une amélioration sensible de la qualité*» ?... Il est vrai que cette nouvelle «*agressivité*» se fait grâce à une «*stabilisation des effectifs*». Stabilité qui se traduit par un passage à 4100 agents

en 1998, soit - 200 agents supprimés (la bagatelle de près de 5% des emplois au cadre permanent et plus encore dans la sous-traitance !).

## Matériel

Là encore, les suppressions d'emplois sont plus importantes que celles qui étaient budgétisées en 97. Il faut y voir les effets :

- > des réductions des investissements de GL;
- > de l'insuffisance des investissements Fret et le manque de modernisation du parc wagons
- > de l'absence de renouvellement du parc Diesel non polluant

La même dérive budgétaire se poursuivra-t-elle en 98 ?

## TRACTION

Les parcours trains devraient progresser de plus de 2%. Pourtant, les effectifs ne devraient croître que de 1,8%.

Les retards pris dans les embauches face à une reprise du trafic telle que nous l'avons indiqué dans le précédent budget continuent à poser problème. La productivité continue par ailleurs de s'accroître dans ce secteur.

## REGIONS

La CFDT regrette l'affaiblissement des effectifs des Directions Régionales, d'autant que nous avons par ailleurs insisté pour que ce soit l'élément fédérateur de la gestion par domaine.

Cet affaiblissement risque de se traduire par un pilotage direct des établissements par les activités... La comptabilité générale (qui n'est d'ailleurs toujours pas au point) tendant à aggraver les forces centrifuges dans chaque domaine.

\* MF = Million de Francs  
GF = Milliard de Francs



# Le compte du gestionnaire d'infrastructure

## RFF déséquilibre les comptes de la SNCF

Dans le budget 97, il était précisé : «*Le gestionnaire d'infrastructure intervient pour le compte de RFF ; son résultat est donc présenté en équilibre*». Or, il présente un résultat négatif de - 672 MF dont quelques unes des raisons sont précisées par la Direction : «*dérive par rapport à son budget d'exploitation courant vis-à-vis de RFF*», «*finalisation de la répartition des actifs entre RFF et SNCF*», «*pénalités sur la Maîtrise d'Oeuvre d'EOLE*», etc....

RFF était présenté comme la solution miracle permettant de se consacrer au seul compte transporteur... Mais comme on le voit, tant que RFF vivra... aucun raisonnement «*par construction*» ne permettra d'envisager un résultat du Gestionnaire d'Infrastructure (GI) positif.

## RFF baisse la rémunération de la SNCF

Le budget 98 marque une stagnation en francs courants de la rémunération de la SNCF par RFF (16,8 GF). La pression sur les coûts est évidente puisque 60% des gains de productivité sur les effectifs se feront sur le GI. Cela est particulièrement évident à la lecture du résultat et du budget concernant l'Équipement et le Transport Mouvement.

Au Transport-Mouvement, il est insupportable de constater que les effectifs continuent à diminuer considérablement dans les services affectés à la gestion des circulations pour le compte de RFF (postes d'aiguillage et PC).

Quant à l'équipement, on a une nouvelle fois supprimé plus de postes que cela était prévu pour 1997.

## RFF diminue les investissements

Les investissements pour la remise à niveau du réseau regressent par rapport aux objectifs fixés par le Projet Industriel ! Plusieurs centaines de millions manquent à l'appel, tant sur le réalisé 97 que sur le budget 98 où on en est même pas à la moitié des objectifs du Projet Industriel.

Pour rappel, les responsables en charge de l'infrastructure de la SNCF indiquaient à l'époque que non seulement ces sommes étaient insuffisantes mais que tout retard pris serait problématique pour l'avenir tant en terme de qualité que de sécurité du réseau.

## RFF augmente les péages

Les péages augmentent de 1,4 GF selon le budget de la SNCF et de 2,8 GF selon celui de RFF... Alors qu'ils étaient théoriquement fixés jusqu'en 99. Question subsidiaire : comment vont-ils évoluer au-delà de 98... et après 2001 (où



il devrait être tenu compte de la capacité contributive de chaque activité) ?

## Les cheminots n'ont rien à gagner à cette réforme

Comment laisser croire aux cheminots et à l'opinion publique que le service public ferroviaire peut se porter mieux par une simple manipulation comptable, alors que les 3 points que nous venons de décrire sont le résultat direct d'un déficit considérable de RFF. Les 15 milliards de dotation annuelle qui manquaient il y a deux ans manquent toujours et correspondent exactement au déficit du budget de RFF pour 98, malgré la réduction des investissements, malgré la pression sur les coûts, malgré l'augmentation des péages.

La seule mesure réelle de désendettement a consisté au transfert de 20 milliards, puis 8,4 milliards de dettes propres de la SNCF au service annexe de la dette. La CFDT se félicite de ces mesures que certains ne réclamaient plus, tant ils étaient sûrs que la création de RFF allait tout régler !

## RFF/SNCF : des rapports conflictuels

L'intervention très sourcilieuse des administrateurs de RFF, multipliant les coups de téléphone insistants au moment des incidents d'alimentation sur Paris-Nord, tout comme la lettre «*aigre-douce*» de transmission du budget 98 au Ministère des Transports, nous montrent que les relations entre les 2 EPIC restent tendues parce qu'elles ont un caractère marchand.

Il est en effet curieux qu'un organisme financier chargé de développer les infrastructures soit étrangement muet lorsqu'il s'agit des passages à niveaux, soit si rapide à intervenir lorsqu'il s'agit du respect de la «*régularité*» du trafic !

## «Arrêtons de fantasmer sur RFF» dit le Président aux cheminots...

Chiche ! Remettons RFF à sa place, en le transformant en une simple agence de l'Etat pour le financement des infrastructures, sans transfert de propriété et on y verra déjà plus clair.

Denis ANDLAUER

<b>Effectifs EEX</b>			
Réalisé 1996 (effectif moyen)	49 400		
Budget 97 (effectif moyen)	48 950	- 450	(-0,9%)
Réalisé prévisionnel 97	48 140	- 1 260	(-2,6%)
Budget 98	47 900	- 240	(-0,5%)
<b>Effectifs ECT</b>			
Réalisé 1996 (effectif moyen)	10 500		
Budget 97 (effectif moyen)	10 800	+ 300	(+2,9%)
Réalisé prévisionnel 97	10 850	+ 350	(+3,3%)
Budget 98	10 950	+ 100	(+0,9%)
<b>Effectifs Matériel</b>			
Réalisé 1996 (effectif moyen)	24 200		
Budget 97 (effectif moyen)	23 700	- 500	(-2,1%)
Réalisé prévisionnel 97	23 400	- 800	(-3,3%)
Budget 98	23 000	- 400	(-1,7%)
<b>Effectifs Traction</b>			
Réalisé 1996 (effectif moyen)	23 500		
Budget 97 (effectif moyen)	23 600	+ 100	(+0,4%)
Réalisé prévisionnel 97	23 770	+ 270	(+1,1%)
Budget 98	24 190	+ 420	(+1,8%)
<b>Effectifs Divisions Région</b>			
Réalisé prévisionnel 97	12 640		
Budget 98	12 010	- 630	(-5%)
<b>Effectifs Equipement</b>			
Réalisé 1996 (effectif moyen)	37 100		
Budget 97 (effectif moyen)	36 850	- 250	(-0,7%)
Réalisé prévisionnel 97	36 520	- 580	(-1,6%)
Budget 98	36 260	- 260	(-0,7%)



## Trains de nuit

Parce que dans une même branche professionnelle d'activité coexistent des entreprises différentes, l'occasion est donnée au «Cheminot de France» de permettre à deux points de vue complémentaires de s'exprimer sur l'évolution de l'offre de nuit.

Le premier article a été réalisé par notre camarade Philippe TOMATIS, élu du personnel à la Société des Wagons Lits.

Bernard BONDU exprime la position du Groupe Technique National Agents de Trains de la CFDT Cheminots

## Le réveil des trains de nuit



CAV-SNCF

Depuis plus de dix ans, on assiste à une diminution quasi constante du nombre de voyageurs transportés en trains de nuit. Cette diminution est la conséquence de plusieurs facteurs, tant commerciaux que techniques. La SNCF ne communique plus sur les trains de nuit depuis les années 80 et l'absence de politique commerciale et de renouvellement de matériel, ne fait que renforcer la désaffection de la clientèle.

Cependant, de nombreuses études menées ces dernières années ont démontré l'existence d'un potentiel de clientèle sur des parcours particuliers.

d'une grande autonomie de gestion, d'un service intégré sur tout le train (couchettes, WL, restauration). Sur les parcours France/Espagne, l'agent de train de la RENFE assure l'intégrité du parcours et remplace de ce fait l'agent SNCF.

➤ définition d'un nouveau concept sur les parcours nationaux avec les «trains phares» et le concept de «rame entière» au lieu de celui de «voiture». Les tâches et les profils de poste d'ACT et du personnel Wagons-Lits se trouvent par la même superposés.

## La pression sur les coûts

La rédaction des derniers appels d'offres pose un certain nombre de questions, et ce, à tous les niveaux de l'entreprise.

Les deux prestataires retenus, WASTEELS pour le GEIE France/Italie et la CIWLT pour les services nationaux ont signé des contrats à risques partagés avec la SNCF. Cette dernière attribue une rémunération fixe pour l'accompagnement, charge à la société prestataire d'équilibrer ses comptes.

La politique développée par la direction Grandes Lignes concerne tous

## Un bref historique

Pour comprendre la situation actuelle, un bref historique s'impose.

Le matériel spécifique aux trains de nuit était exploité, jusqu'à présent, suivant deux schémas bien spécifiques :

- les couchettes, propriété des réseaux de chemins de fer étaient gérées, entretenues et exploitées par ces derniers. Le personnel SNCF assurait l'accompagnement et la commercialisation des couchettes

- avant 1973, les voitures-lits étaient la propriété de la CIWLT et gérées par cette dernière. En 1973, date de création du pool TEN (organe de gestion en commun des services voitures-lits en Europe de l'ouest), les différents réseaux de chemins de fer ont repris la gestion directe des voitures-lits. La CIWLT est devenue un prestataire de service comme les autres et depuis cette date, l'ensemble des recettes (billets

de chemin de fer et suppléments VL) appartiennent à la SNCF, qui rémunère la CIWLT pour la prestation commerciale à bord.

L'unique prestataire en Europe, la Compagnie Internationale des Wagons-Lits, fonctionnait en France avec un contrat de régie (remboursement des frais engagés par l'exploitation). Le personnel de la CIWLT a donc bénéficié d'un statut particulier, proche de celui des cheminots, hormis le régime de retraite (retraite à 60 ans et cotisations au régime général).

La mise en exploitation des premiers TGV en 1981 a sonné la fin des trains de nuit sur des parcours moyens et concentrés ces derniers sur des parcours à longue distance et internationaux (essentiellement l'axe France-Italie).

les niveaux de l'entreprise, le service des trains, avec à terme une redéfinition du profil de poste des ACT, mais également de la fonction Matériel. En effet, sur l'axe France/Espagne, la SNCF a acquis des rames Talgo, fabriquées et entretenues en Espagne par la société Talgo. De même sur l'axe France/Italie de nuit, le GEIE envisage l'acquisition de voitures de fabrication italienne et ne manquera pas de lancer un appel d'offres pour leur entretien. L'EMM de Paris-Mas-sena a d'ores et déjà ressenti une baisse de son plan de charge liée à la disparition des trains de nuit dits «classiques» avec l'Espagne, l'EIMM de Romilly sur Seine et les EMM de Villeneuve auront, à terme, le même type de problème lors de l'arrivée des voitures pour les services de nuit sur l'Italie.

du prestataire de service ne doivent faire les frais de ces réorganisations, comme cela semble être le cas pour le projet de «trains phares». Il devient cependant indispensable de revoir intégralement la commercialisation de ce type de produit et la politique de prix. Il convient également que l'entreprise améliore le confort des voyageurs en proposant des voitures de nuit renouvées et adaptées aux attentes de confort du XXI<sup>e</sup> siècle (les six places des couchettes deviennent inacceptables). Les services annexes proposés aux voyageurs sont également une valeur ajoutée non négligeable, que nous nous devons de proposer aux usagers (accueil et portage en gare, expédition des bagages volumineux, proposition de service Auto-Train, etc.).

Philippe TOMATIS

## Personnels de WL et ACT solidaires

L'habillage juridique des GEIE n'est en fait que les prémices à une future privatisation. L'entreprise prestataire étant dirigée par un cadre supérieur SNCF.

À la CFDT, nous pensons qu'il est indispensable de se préoccuper de ce type de dessertes qui représentent un potentiel important de clientèle et une indispensable action d'aménagement du territoire en ce qui concerne les trains de nuit nationaux. Une attention toute particulière doit être apportée à l'évolution des métiers d'accompagnement lors de ces modifications de marché. En aucun cas, les ACT et les personnels

**Le Groupe Technique National Trains revendique au moins trois ACT sur tous les trains de nuit. La garantie SNCF de deux ACT par trains et la reconduction de la situation actuelle.**

Le train de nuit détenait 14% du marché des déplacements de nuit en 1992. Il perd en moyenne 8% de ses clients par an depuis 5 ans. A ce rythme, les trains de nuit ne représenteront plus, en 1999, que 5 ou 6% du trafic total Grandes Lignes.

Entre 1994 et 1996, le déficit est passé de 126 à 253 millions de Frs.

Il pourrait atteindre 400 millions de Frs à l'horizon 2000. Le déficit cumulé serait ainsi d'un milliard de Frs.

La CFDT avait souligné l'absence de prise en compte de ce service ; y compris les trains autos-couchettes dans le Projet Industriel. La SNCF, revient sur le sujet pour maintenir les 12 meilleurs trains de nuit ne posant pas de problème et en suicidant les autres.

## Une amélioration à «coût constant»

«L'enveloppe budgétaire nécessaire à l'amélioration du service est de 25 millions de francs» «La rénovation de contrats liant la SNCF à ses prestataires (SOC, WL,...) conduit à dégager des ressources qui permettront de réaliser cet-

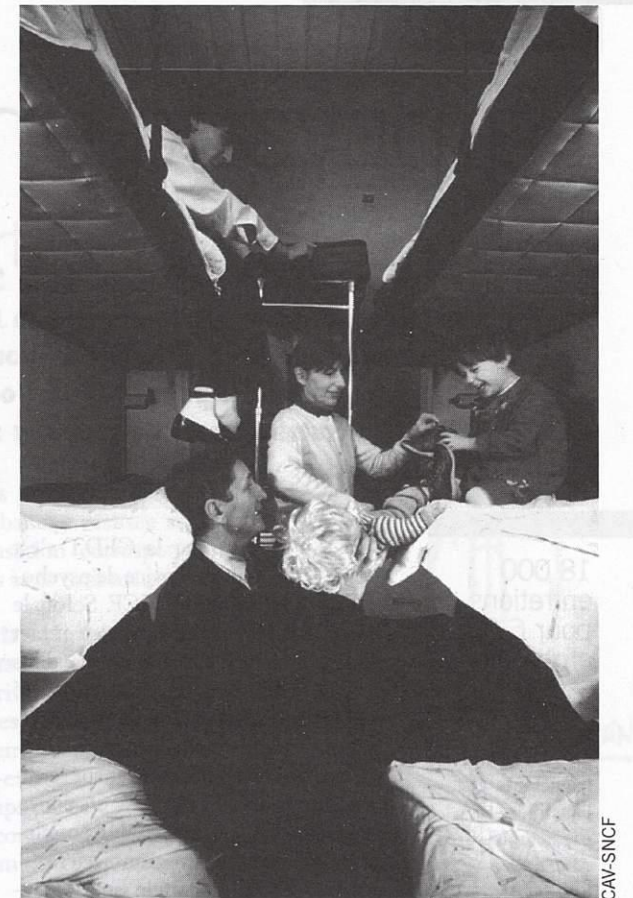
te expérimentation à coût constant pour la SNCF».

Le mot est lâché : «à coût constant». L'amélioration se fera donc prioritairement sur le dos du personnel.

Après une prise de contact, le Groupe Technique National Trains et la section CFDT Personnel Wagons-lits ont constaté que la société Wagons-Lits rêve de virer les ACT des trains de nuit pour faire assurer l'ensemble des tâches (sécurité comprise) par son personnel, la SNCF souhaitant, elle, se débarrasser du personnel Wagons-lits. La contingence commerciale avec la prise de la restauration ferroviaire par Wagons-lits aboutit entre les deux Directions à un compromis où chacun garde la possibilité de réaliser son idée. En somme, 350 emplois sont otages de nos dirigeants.

Les trains phares devaient voir le jour en juin 1997 puis début 1998 ... et il n'en est toujours rien ! Alors, peut-être en juin !

Bernard BONDU



CAV-SNCF

## Les mauvais calculs de la direction

## GEIE

Groupe  
Européen  
d'Intérêt  
Económico

## Restauration ferroviaire

Le précédent, «Cheminot de France» exposait les nouveaux contrats passés par la SNCF concernant la restauration ferroviaire.

Les salariés de ce secteur se sont mobilisés pour défendre leurs acquis, leur conditions de travail et leur avenir ... Le prochain numéro reviendra largement sur ce conflit.



Recrutement

# La psycho en question

**Le service de psychologie de la SNCF avait souhaité rencontrer une délégation de la CFDT. Pour le chef de service une prise de contact «pour dissiper les malentendus»... pour la CFDT l'occasion de faire le point sur les recrutements et de rappeler ses positions sur le rôle de la psycho.**

18 000 entretiens pour 6 000 embauches

La CFDT considère une telle proportion comme inquiétante et injustifiée. La psychologie se défend en justifiant les 2/3 d'exclus par la spécificité des métiers de la SNCF et les avantages du statut (sécurité de l'emploi). L'audit interne permettra-t-il d'en savoir plus ?

Juste un avis

Le patron du service, concernant la viabilité d'un diagnostic sur «l'adaptabilité d'un candidat au métier de cheminot», nous répond avec une grande honnêteté que celui-ci ne peut excéder un an ou deux.

C'est pourtant sur ces critères que la psycho est censée juger des aptitudes d'un candidat à pourvoir à un poste relevant du cadre permanent

**D**ébut janvier la CFDT s'est rendue au service de psychologie de la SNCF. Selon le Chef de Service, cette prise de contact devait dissiper les malentendus, dans un contexte où la psychologie a été mise sur la sellette dans plusieurs affaires, et mieux expliquer ses méthodes de travail. (Un audit sur le recrutement à la SNCF est en cours. La Direction en attend les conclusions qu'elle nous communiquera).

La CFDT a rappelé que la psychologie n'était pas une science exacte et qu'il fallait que ceux qui, à tous les niveaux, décident du recrutement, intègrent bien qu'il ne s'agit que d'avis, la Direction a admis que la formulation des avis devrait changer.

## Recrutement emplois jeunes

Concernant les emplois jeunes, nous avons demandé la transparence sur les recrutements en cours, et rappelé que la population sociale visée nécessitait des critères de recrutement mieux adaptés que ceux en vigueur pour le recrutement au cadre permanent.

Le service de psychologie est en accord avec ces considérations. Les critères retenus sont les suivants : pourvoir à sa propre sécurité et à celle des voyageurs, les qualités relationnelles, l'adaptabilité (aux demandes de la clientèle, à la rigueur des horaires des trains et aux contraintes de service).

## La psycho comme rempart au code du travail

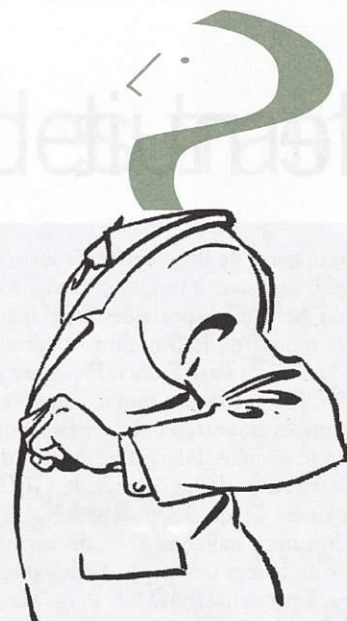
Depuis plusieurs années, la CFDT s'est donné comme priorité la lutte contre la précarité. Elle dénonce l'utilisation abusive de salariés sous contrat à durée déterminée (CDD). La SNCF, lorsqu'elle ne respecte pas les conditions prévues au code du travail est tenue d'embaucher les salariés concernés. C'est sous la contrainte et par l'action syndicale que la

SNCF se plie à l'embauchage de ces salariés. Mais, à plusieurs reprises, le chef d'établissement, la région se retranchent derrière un avis psycho «défavorable» et refusent de donner suite à l'embauche. Ce qu'elle est pourtant contrainte de faire par le code du travail.

## À la SNCF d'assumer ses erreurs

Il doit y avoir embauchage conformément au Code du travail, celui-ci n'est pas subordonné à la psycho !... Le salarié sous CDD doit donc directement bénéficier des infractions à la législation commise par l'entreprise quant à son contrat de travail.

Le service de psycho de la SNCF ne doit pas être instrumentalisé pour permettre à l'entreprise de se dédouaner de ses responsabilités juridiques. Pour la CFDT, si le service psycho doit apprécier l'aptitude à un métier, c'est en dehors du contrat de travail (agents au cadre permanent ou non !). La CFDT conteste donc la



pertinence de tests psycho quand il s'agit, non pas de modifier le métier exercé, mais de régulariser un contrat de travail.

La CFDT s'interroge sur la hiérarchie SNCF qui bien que satisfaite du travail d'un contractuel devient bizarrement frileuse pour s'engager sur l'embauche de celui-ci au même poste de travail, à la vue d'un avis psycho «défavorable»

Le service de psycho nous a répondu qu'il faisait en la matière ce qu'on lui demandait de faire.

Le représentant de la DRH qui assistait à la réunion, a reconnu la réalité du problème, conformément à notre demande, cette question devrait faire partie d'une négociation plus générale sur les CDD à la SNCF.

Serge VASSET

## Emplois jeunes

# La réalité ... des chiffres !

## 554 proposés par les ANPE d'Ile-De-France

Sur ces 554 jeunes, 218 n'ont pas répondu à la convocation ;

Qu'est ce qui explique qu'une proportion aussi importante de jeunes ne répondent pas à un entretien d'embauche ?

## 336 demandes reçues à la SNCF

- > 86 ont reçu une lettre de «regrets» de la SNCF (non satisfaction aux critères de base),
- > 13 ont abandonné,
- > 177 sont en cours de traitement,
- > 60 dossiers sont traités

Quelles sont les motivations précises des 86 lettres de «regrets» ? À priori, les jeunes sélectionnés par les ANPE devaient bien remplir les conditions ...

## 60 sélectionnés pour 22 embauchables

- Au final, sur 60 jeunes
- > 26 inaptés médicaux (> 50%)
- > 12 inaptés psycho (20 %)
- > 22 sont embauchables.(1/3)

Quels sont les motifs et les fondements d'une telle proportion d'inaptés médicaux ?

Chiffres remis en janvier 98



Accord Temps partiel

# 628 embauches

## ... encore un effort !

QUAND J'ÉTAIS À TEMPS COMPLET  
ON M'ENQUEULAIT AUTANT.



CDD et CDI  
Vos droits

La CFDT a récemment publié deux brochures sur les droits des contractuels à la SNCF.

L'une sur les contrats à durée indéterminée (CDI), l'autre sur les contrats à durée déterminée (CDD).

Cet accord, en vigueur depuis le 17 Octobre 1995, a été signé par la CFDT, FO, la CFTC, la FMC et la CGC (seule la CGT avait à l'époque refusé de le signer). Pourtant, le travail à temps partiel existait bien avant cet accord.

### Un accord pour mettre fin aux discriminations

La plupart du temps, les cheminot(e)s qui voulaient un temps partiel, étaient retardés dans leur déroulement de carrière, essayaient un refus de l'encadrement.

Lorsque le temps partiel était accordé, le travail complémentaire était souvent effectué par des salariés recrutés sous contrats précaires, ou reporté sur les collègues sans effectif supplémentaire, quand il n'était pas laissé à l'agent en temps partiel.

L'accord que nous avons signé vise à remettre de l'ordre en arrêtant les discriminations de toutes sortes, encore plus fréquentes quand il s'agit de femmes, en réaffirmant que le temps partiel ne doit pas être imposé et doit se faire sur la base du volontariat, en compensant l'accès au temps partiel par des embauches correspondantes au Cadre Permanent.

### Le temps partiel compensé par des embauches

Ainsi, par exemple, 2 cheminots à mi-temps entraînent une embauche. Lorsque l'effectif à temps partiel le permet, chaque trimestre, les embauches sont réalisées dans l'établissement, en concertation avec les organisations syndicales signataires de l'accord. Les reliquats sont comptabilisés au niveau régional et les embauches sont faites dans les mêmes proportions.

La diversité des métiers dans l'entreprise fait que ce n'est pas toujours facile de compenser immédiatement le temps partiel par des embauches correspondantes.

Ainsi, si plusieurs agents de métiers différents (par exemple conducteur de locotracteur, vendeur, et un employé de bureau administratif) ob-

tiennent un temps partiel, il est impossible que l'embauche réalisée au titre de la compensation corresponde en même temps à ces trois métiers.

### La CFDT se montre vigilante et dénonce les abus.

Mais il est arrivé que des directions abusent de ces situations. Ainsi, elles réalisent des embauches dans des secteurs en sous-effectifs, en compensation des temps partiel accordés sans tenir aucun compte des métiers exercés par les cheminots à temps partiel.

Exemple, dans l'établissement X, de nombreuses cheminotes du Centre "Ligne Directe" (renseignements et vente par téléphone) sont à temps partiel. Alors que cet établissement refusait d'embaucher au commercial Voyageurs et recourait à des CDD, il réalisait des embauches d'attachés TS pour compenser un manque de TTMV dans les postes Transport ... au nom de l'accord temps partiel !

La CFDT a dénoncé l'attitude de ces directeurs d'établissement et la Direction Générale est intervenue

pour rappeler que les embauches devaient se faire au plus près de la réalité des métiers «à temps partiel».

### Des avancées indéniables

Au total, entre le 17 février 95, date de l'accord, et le 30 septembre 97, 628 jeunes auront été recrutés au niveau national. 628 embauches qui n'auraient pas eu lieu sans cet accord, des garanties étendues pour les cheminots eux-mêmes, la CFDT a eu raison de signer cet accord, même si tout n'est pas réglé et que l'action des délégués DP et CE reste essentielle.

Serge VASSET

## Temps partiel souvent imposé

Si l'accord temps partiel signé donne globalement satisfaction du point de vue des agents du cadre permanent qui ont choisi de travailler à temps partiel, il ne faut pas oublier la réalité de la précarité dans l'entreprise qui prend la forme du temps partiel imposé.

Il s'agit de tous ces salariés qui, faute de trouver un emploi à plein temps, accepte pour vivre (le plus souvent survivre !) des contrats à temps partiel, qu'ils soient à durée indéterminée ou pire, à durée déterminée à la SNCF (agents repris au PS 25).

La CFDT exige le passage à temps complet de tous les contrac-

tuels qui le désirent. Ces cheminots doivent être avertis et recrutés en priorité sur les embauches extérieures sans condition d'âge (certains sont à la SNCF depuis plus de dix ans !)

Faire reculer les emplois précaires à la SNCF, donner des garanties nouvelles à ces cheminots, supprimer le temps partiel imposé, remplacer les contrats de travail (CDD et CDI) par des embauches au statut, augmenter la protection sociale, les facilités de circulation, la rémunération et le déroulement de carrière ... ce sont là, les priorités revendicatives des cheminots CFDT.



## Manutention/Nettoyage ferroviaire

## Les responsabilités de la SNCF

La CFDT a rencontré la Direction Générale de la SNCF le 27 janvier 1998 pour attirer son attention sur ses responsabilités en sa qualité d'entreprise donneuse d'ordre.

Il s'agissait de mettre l'accent sur les difficultés sociales rencontrées par les salariés des entreprises sous-traitantes.

La pression qu'exerce la SNCF sur les prix et son choix délibéré de ne pas imposer de règles dans le domaine social, pèsent sur les conditions de travail et les rémunérations, sur les garanties d'emploi des salariés de ces entreprises sans oublier les conséquences sur le droit syndical.

Il n'est bien évidemment pas question de dédouaner les dirigeants des entreprises sous-traitantes de leur responsabilité sociale, d'autant qu'on connaît leur pratique en la matière.

## Les pressions de la SNCF

Pour la CFDT, tout est basé au départ sur les appels d'offres lancés et les marchés passés : il faut arrêter le système d'attribution des marchés au « moins disant » !

C'est bien la SNCF qui joue sur les règles concurrentielles et qui, au nom des exigences économiques, effectue de fortes pressions sur les prix !

## Des entreprises qui trichent

Cette logique conduit à placer les sous-traitants dans une situation telle que pour s'en sortir et pour conserver certaines marges, elles trichent.

Soit en abusant du donneur d'ordre par le non-respect des prestations et clauses mentionnées dans les marchés (la qualité n'est plus assurée faute de temps, de moyens humains et matériels).

Soit en abusant de leurs propres salariés :

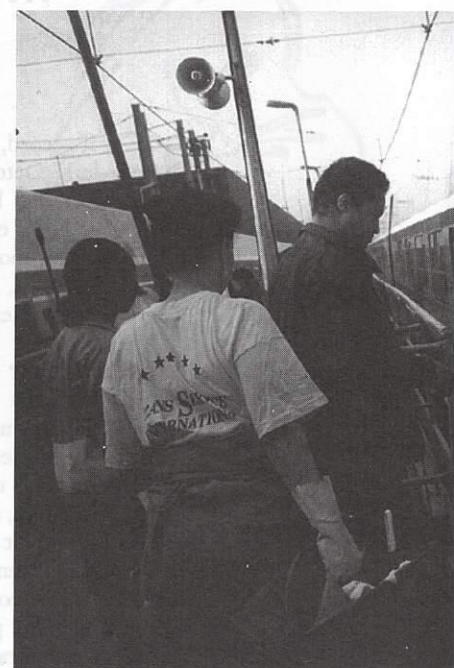
- en n'appliquant pas la convention collective concernant les travaux réalisés en lien avec le champ professionnel,
- en développant le temps partiel imposé,
- en développant le travail en 6 jours (6 x 6h30 par semaine),
- en ne remplaçant pas systématiquement les absences.

## Des salariés qui trinquent

Vous l'aurez compris, les passagers de marchés sont bien au cœur des problèmes rencontrés.

D'autant que la SNCF accentue ce phénomène en émiettant désormais les marchés le plus possible, c'est ce que nous appelons l'atomisation des lots.

Ensuite, en fonction du montant des marchés, bon nombre d'entre eux ne passent plus à la Commission des marchés du Conseil d'Administra-



tion, et sont désormais du ressort du Directeur de Région. Pour la CFDT, il faut que la transparence se fasse dans les CE régionaux.

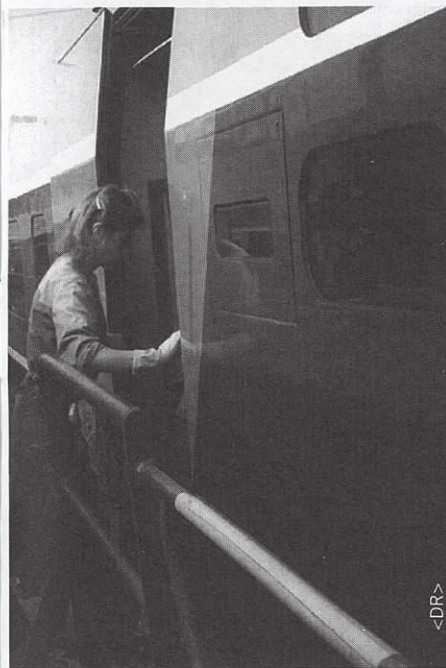
Sur tous ces problèmes liés aux marchés, la CFDT a tenu à rappeler qu'un engagement avait été pris en 1983 de moraliser les contrats. Mais il n'y a jamais eu de suite positive ; les suites négatives par contre, nous les connaissons :

- certaines dérives visant à modifier des contrats en cours,
- le fait que certaines entreprises n'aient pas de responsable sur place ou sur la totalité,
- la situation de la filiale VSP (voyageurs service plus).

## Les modifications des cahiers des charges

Autre sujet sur lequel nous avons insisté, c'est le rôle du donneur d'ordre en cas de réorganisation importante, et conduisant à des baisses de volume des prestations et à la remise en cause des emplois (le Sernam est aujourd'hui le service principale-ment visé).

Sur tous ces points, la SNCF a indiqué qu'elle ne souhaitait pas dire le droit aux prestataires quant à certaines obligations sociales. En clair, pas d'intervention de sa part pour fai-



re appliquer la Convention Collective Nationale Manutention/Ferroviaire. Seul, un rappel général sur les dispositions légales applicables pourrait être envisagé.

Pourtant, en cas de baisse de la consistance en volume des prestations et s'il y a bien remise en cause des emplois, la SNCF ne pourra échapper au traitement social.

## La CFDT exige la transparence des marchés

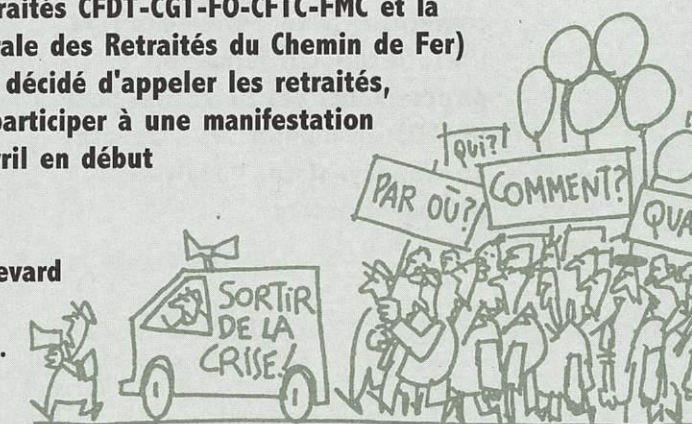
Pour la CFDT, nos principales revendications ne sont pas satisfaites hormis la « porte ouverte » sur la contribution possible de la SNCF en cas de réorganisation. En dehors de la commission du Conseil d'Administration qui statue sur les « gros marchés », les représentants des organisations syndicales sont exclus lors de la passation des marchés. Ce qui n'est pas admissible.

Parce que nos délégués connaissent bien les conditions sociales existant dans les entreprises et qu'une partie de la qualité du travail en dépend, il nous semble important de pouvoir donner notre avis aux directions régionales (DV4) qui, en règle générale, s'arrêtent au moins disant.

Gérard FORTIN

Le 28 avril ...  
les retraités cheminots dans la rue !

Les organisations de retraités CFDT-CGT-FO-CFTC-FMC et la FGRCF (Fédération Générale des Retraités du Chemin de Fer) réunies le 4 février, ont décidé d'appeler les retraités, les veuves, les veufs à participer à une manifestation nationale le mardi 28 avril en début d'après-midi à Paris. Elle se déroulera entre Montparnasse et le boulevard St-Germain, siège du Ministère des Transports.



Plusieurs raisons nous ont amenés à mettre en oeuvre cette initiative unitaire :

D'une part le représentant du Ministère des Transports qui nous avait reçu le 21 août s'était engagé à nous informer des suites données à nos revendications. A ce jour, aucune réponse !

La SNCF à qui nous avons transmis nos exigences, a globalement répondu par la négative. Simplement, elle s'engage à continuer l'intégration de l'indemnité de résidence dans le traitement sans définir un calendrier précis.

D'autre part, aucune négociation n'est programmée à ce jour :

- rien sur les salaires pensions
- rien sur les facilités de circulation.

## À peine de quoi vivre

Par ailleurs, au vu des déclarations de M. Gallard prônant la « modification salariale » et du budget 1998, nous avons toutes les raisons d'être inquiets sur les augmentations générales qui nous seront attribuées.

Pourtant comme aujourd'hui parmi les chômeurs où il y a de très basses indemnités, chez les retraités et les veuves, la situation est de plus en plus critique. Environ 40 000 veuves sur 130 000 ne perçoivent de la Caisse des Retraites qu'à peine 2 870 F bruts.

Au niveau des pensions directes, c'est aussi environ 40 000 retraités et retraitées sur 211 000 qui perçoivent 5 790 F bruts mensuels. Le pouvoir d'achat n'a fait que se réduire depuis 15 ans pour au moins deux raisons :

- les augmentations générales qui

n'ont plus suivi la hausse de l'inflation

- les prélèvements qui se sont accrus notamment depuis 1993.

## Exiger un relèvement des basses retraites et basses pensions

D'année en année, nous assistons à un nivellement vers le bas et des situations de plus en plus dramatiques chez les veuves qui, pour beaucoup, n'ont pas d'autres droits que la réversion SNCF. Il est donc urgent de réclamer une revalorisation des basses retraites et pensions par :

- l'intégration d'ici l'an 2000 de l'indemnité de résidence dans le traitement,
- le relèvement du coefficient du minimum de pension (168) pour l'aligner sur le coefficient minimum des actifs (194,4),
- la revalorisation de la réversion à 54%,
- l'alignement des augmentations des pensions sur l'évolution du salaire moyen actif.

Au-delà, il nous faut avancer sur la gratuité dans les trains, obtenir des garanties sur les fonds sociaux et sur l'avenir de notre régime particulier de retraite.

Pour tous ces motifs de mécontentement qui restent sans solution, il n'y a qu'une alternative : manifester massivement le 28 avril dans l'unité

Amenons avec nous un maximum de retraitées, retraités, de veuves et de veufs.

Guy AUDOUY



## Accord-formation

# Les exigences de la CFDT

## ... à nous de peser !

**L'ouverture des discussions concernant le renouvellement de l'accord collectif formation professionnel est l'occasion pour la CFDT de pointer ses exigences en s'appuyant sur l'analyse du précédent accord.**

Ces discussions s'effectuent quelques mois après la publication du bilan de l'accord réalisé par le cabinet FARE. Cette mission effectuée par un cabinet externe, comme l'avait souhaité la CFDT, réalisée sans complaisance, s'est efforcée d'évaluer le chemin parcouru depuis juin 1990, date à laquelle nous avons signé le premier accord collectif formation.

A l'appui d'un groupe de travail permanent et de contacts réguliers avec nos militants régionaux et locaux, nous avons pointé les sujets sur lesquels nous porterons notre attention.

Le cadre de la négociation comporte 3 volets :

Un projet de texte sur une partie du futur Accord Collectif Formation a été débattu avec l'ensemble des organisations syndicales lors d'une table ronde le mardi 3 mars 1998

- > Consolider les acquis de l'accord collectif du 15 juin 1994 (entretiens individuels de formation, correspondants formation d'établissement, hiérarchie de proximité).
- > Faciliter l'insertion des jeunes. La SNCF, a de nombreuses reprises, nous a indiqué d'une part, vouloir développer l'apprentissage dans toutes les filières, d'autre part, favoriser les formations en alternance avec le concours de l'Education Nationale.
- > Donner à chaque agent, la possibilité d'élever son niveau de connaissances générales. Il s'agit ici pour l'essentiel du champ de la promotion sociale, les sujets sont nombreux, qu'il s'agisse des examens et concours internes, d'opérations dites de «requalification» à l'instar du programme «300 000 heures pour apprendre à apprendre» (de nombreux cheminots de la qualification A ont bénéficié de la reconnaissance des acquis de formation et de la validation des acquis professionnels).



CAV-SNCF

### La reconnaissance des acquis de formation

Deux sujets sont aujourd'hui inscrits dans ce cadre :

- > l'expérimentation sur 6 établissements (2 infra, 2 équipements, 2 matériel) de l'évolution de l'examen de passage de A vers B.
- > la prise en compte des diplômes acquis en cours de carrière

### Unités capitalisables

La CFDT a demandé à la direction de poursuivre la discussion sur le titre 2 de l'actuel accord collectif, et notamment sur les unités capitalisables... (acquisitions progressive de partie d'examen correspondant à la maîtrise de nouveaux modules de formation, ou à la reconnaissance d'acquis professionnels sanctionnés éventuellement par des constats)

### La formation pour les jeunes peu qualifiés

Le développement de l'apprentissage, de l'alternance, ainsi que la reconnaissance du tutorat devront constituer des chantiers de réflexion. Nous sommes favorables à l'ouverture de discussions sur le capital temps formation.

À l'instar du programme «300 000 heures pour apprendre à apprendre», la CFDT est favorable au renouvellement d'un dispositif de formation à destination des personnels sans qualification ou peu qualifiés.

### Pour réussir, l'investissement local est indispensable

Le refus des établissements d'organiser des entretiens collectifs de formation précédant les EIF a été un frein au développement des entretiens.

Le manque de retour concret à l'issue des entretiens conduit à un désintérêt croissant.

Nous souhaitons que les Coordinateurs formation (COFO) soient des agents volontaires, reconnus dans les pôles RH d'établissements, dégagés des tâches administratives et de production.

Le rôle des délégués du personnel doit être mieux reconnu en s'appuyant sur une concertation locale qui ne repose pas que sur les aspects quantitatifs.

Nous sommes favorables au maintien d'un cadre de négociations/discussion au plan régional.

S'il est bien un domaine où la négociation et sa bonne concrétisation dans un accord collectif entre la SNCF et les organisations syndicales peuvent apporter un plus aux cheminotes et aux cheminots, c'est bien celui de la formation.

Nous souhaitons enfin que la question des EVS soit traitée dans la négociation, le non paiement total de ces EVS, dans les cas de départ en formation, est un frein pour de nombreux agents.

À nous de peser. Nous sommes bien partis.

**Luc VANKEUNEBROUCK**