

# le cheminot **cfdt** de france

FEDERATION GENERALE DES TRANSPORTS ET DE L'EQUIPEMENT (F.G.T.E.-C.F.D.T.)

UNION FEDERALE CHEMINOTS

## → 35 HEURES POUR TOUS ←



J' VEUX TRAVAILLER MOINS  
POUR VIVRE MIEUX  
ET QU' TOUT L' MONDE  
AIT DU BOULOT !  
**AGISSONS !**

**AVEC EN PLUS  
LE 6=8 POUR**

- ▶ les travaux postés, pénibles, de nuit
- ▶ les 3x8 - 2x8
- ▶ les services décalés
- ▶ extrême matinée et soirée
- ▶ les roulants **ADC** et **ATV**



# LES PRIORITÉS DE LA C.F.D.T. RÉDUIRE LE TEMPS DE TRAVAIL, CRÉER DES EMPLOIS

## APPROFONDIR LA RÉFLEXION DE LA C.F.D.T.

Il s'agit tout d'abord de bien faire le lien entre la réduction du temps de travail et la qualité de la vie. En effet, pour les travailleurs et travailleuses, le changement passe par la renégociation de la réglementation du travail et par une amélioration des conditions de travail et de vie. La priorité doit être donnée aux effectifs. Chacun sait qu'en 1983, il y aura officiellement une stagnation des effectifs. Cela veut dire que sans action des cheminots dans les établissements, il y aura une baisse réelle des effectifs.

Les actions menées sur les repos compensateurs de nuit illustrent bien la volonté de la direction de réduire les effectifs en imposant la compensation immédiate. A cela, la C.F.D.T. juge inadmissible cette méthode. C'est en opposition à la priorité d'embauche pour réduire le chômage. La troisième réflexion tourne autour des nouvelles pénibilités.

En effet, la modernisation fait apparaître de plus en plus de nouvelles formes de pénibilité. Il s'agit donc de débattre dans les comités mixtes des revendications précises sur la réduction du temps de travail en fonction du cahier revendicatif national.



## UNE SÉRIE D'INITIATIVES POUR DÉVELOPPER LA MOBILISATION

Le manifeste national et l'appel à l'action ont un double but :

- Expliquer nos positions et gagner sur trois priorités : les 35 heures, le libre choix du médecin, les bas salaires.

- Interpeller les autres fédérations pour mettre en route des actions communes pour de nouvelles avancées.

Il s'agit de populariser encore nos revendications et de discuter sur la base du manifeste C.F.D.T.

Une affiche C.F.D.T. à l'adresse de tous les travailleurs et travailleuses cheminots, auxiliaires, contractuels, manutention, nettoyage est ventilée sur toutes les sections.

Il est important pour nous d'être tous dans le coup pour réussir des avancées. Il s'agit de débattre et d'agir avec la C.F.D.T. Pour cela, le rôle de l'adhérent est important. C'est à chacun de prendre l'initiative de discussion sur le tas. C'est à chacun de permettre que l'heure d'information syndicale soit utile, concrète, efficace.

**La C.F.D.T. a fait la déclaration suivante à la Direction de l'entreprise (commission du statut du 22-2-83) :**

« La fédération C.F.D.T. estime que les discussions sur le temps de travail sont d'une importance primordiale dans le cadre du progrès social qu'attendent les cheminots et cheminotes. Nous estimons que ce progrès social doit se concrétiser pour plusieurs raisons :

- La direction développe le thème d'une nouvelle productivité ; nous ne contestons pas cette donnée qui est possible car l'outil ferroviaire est en bon état de marche et ce sont les salariés de l'entreprise qui en sont les premiers artisans.

- Mais, selon la fédération C.F.D.T., cela doit en premier permettre aux travailleurs et travailleuses d'en retirer une plus grande part avec des mesures sociales de progrès. Nous profitons de cette discussion pour rappeler que nous regrettons que l'accord social non signé par la C.F.D.T. ne puisse pas répondre au problème brûlant des bas salaires dans notre entreprise. Il prévoit le blocage des effectifs à leur niveau malgré des transferts d'activités à la S.N.C.F.

- Nous savons que la revendication C.F.D.T. de 30 000 emplois supplémentaires peut être satisfaite à condition de s'attaquer aux causes fondamentales des déséquilibres budgétaires de la S.N.C.F.

Concernant la diminution du temps de travail, la fédération renouvelle ses revendications dans le cadre des positions C.F.D.T. : 35 heures pour tous avant 1985 en allant au-delà pour les travaux pénibles postés et de nuit. Dans l'entreprise, cela doit se concrétiser par l'attribution :

- Pour les roulants, des 35 heures par le 4 x 2, sur la base de 122 repos, avec une durée journalière maxi de 7 h 30 et la poursuite de la compensation du travail de nuit sur la base du 6 = 8 ;

- Pour les autres cheminots, 136 repos portés à 145 repos dans le cadre du 6 = 8 pour les travaux postés pénibles et de nuit.

Ces réductions du temps de travail doivent être réalisées sans perte de salaire et avec le relèvement substantiel des primes de travail et des indemnités de nuit sur la base d'un taux unique.

Concernant les conditions de mise en œuvre de la compensation du travail de nuit, la fédération C.F.D.T. dénonce les pratiques actuelles de certaines directions régionales qui visent à imposer la compensation immédiate en refusant des repos de compensation. Cela vise à supprimer des effectifs. Avant de rentrer dans les détails sur les conditions d'application de la réduction du temps de travail à la S.N.C.F., la C.F.D.T. attend de connaître les propositions précises de l'entreprise ».

**Pour obtenir les revendications défendues par les cheminots C.F.D.T., l'action est nécessaire. Il est urgent de faire céder la direction sur :**

- Une réduction du temps de travail pour tous ;

- Elargir l'application de l'ordonnance gouvernementale sur la base du 6 = 8 ;

- Des créations d'emplois par des repos supplémentaires ;

- L'augmentation des primes de travail et des indemnités de nuit avec des taux uniques.

**Développons sur le terrain les initiatives d'action proposées par la C.F.D.T.** Déjà, un premier résultat. L'ouverture des discussions en commission du statut est décidée par le Ministère.

**Popularisons les revendications C.F.D.T.**

**Proposons l'action pour obtenir satisfaction.**



# MOBILISER CONTRE L'AUSTÉRITÉ

Lorsque E. Maire avait parlé de plan de rigueur, avant les élections municipales, un tollé s'était élevé pour démentir, critiquer la forme, transformer la déclaration.

Aujourd'hui, l'évidence est là ; **le gouvernement de gauche met en place une politique d'austérité et la C.F.D.T. n'est pas d'accord, et elle le dit.**

Mais précisons-le clairement : nous ne réclamons pas pour autant le retour de la droite. Les Chirac, Barre et Giscard ont fait suffisamment de dégâts et les cheminots en mesurent les conséquences, notamment la baisse des effectifs de 12 % en un septennat, soit plus de 34.000 emplois supprimés.

## Rigueur sélective et priorités sociales

Chaque travailleur, chaque cheminot, est bien conscient des difficultés de la période, des conséquences de la crise, des méfaits du « libéralisme » qui fait sans cesse référence aux libertés et dans le même temps organise les injustices, détruit les entreprises, exploite les travailleurs, dégrade leurs conditions de vie et tout cela pour augmenter les profits de ceux qui possèdent le plus.

Dans une telle période de moindre développement, de faible croissance, une rigueur est nécessaire sans doute, mais elle doit être sélective, c'est-à-dire qu'il faut fixer des priorités et c'est dans ce sens que l'ensemble des militants C.F.D.T. montent au charbon pour expliquer à l'ensemble des travailleurs, dans les entreprises, la nécessité d'une mobilisation pour nos priorités revendicatives.

## Mobiliser contre l'austérité

C'est ce qu'a fait la C.F.D.T. fin avril, y compris chez les cheminots.

Depuis plusieurs semaines des actions locales montraient la volonté des cheminots de s'opposer aux réductions d'emplois décidées par la Direction.

Face à une politique d'ensemble de la Direction, une action nationale s'imposait et la C.F.D.T. a pris ses responsabilités en recherchant l'unité la plus large dans la profession.

Un manifeste national a été diffusé pour expliquer les positions C.F.D.T., pour alimenter un débat nécessaire afin de gagner ensemble, c'est-à-dire arracher des avancées sur des priorités revendicatives qui demeurent.

Avoir des priorités, c'est faire des choix.

## Première priorité : l'emploi

En France, le taux de chômage est de 9,2 %, soit plus de deux millions de chômeurs. Certes, ce taux est plus faible et augmente moins vite que dans les pays voisins, mais le nombre de chômeurs est trop important et, la priorité pour la C.F.D.T., c'est la création d'emplois.

Chez les cheminots, en 1982, 4.200 emplois supplémentaires ont été créés et c'est appréciable, par rapport aux suppressions des années précédentes, même si syndicalement on estime le chiffre insuffisant.

**Par contre, en 1983, la situation est intolérable et la politique patronale mauvaise.** La C.F.D.T. s'efforce, par un travail syndical soutenu, de sensibiliser

les cheminots à la mobilisation pour la création d'emplois supplémentaires, afin :

- de réduire le temps de travail à 35 heures pour tous ;

- d'améliorer les conditions de travail et les roulements ;

- de prendre en compte la pénibilité du travail posté, de nuit, décalé, et de compenser cette pénibilité par des repos supplémentaires et finalement d'aller en-dessous des 35 heures, en réclamant le 6 = 8 ;

- d'améliorer les conditions de service et de sécurité.

Des actions ont lieu depuis le début de l'année, d'autres suivront.

Cette lutte pour l'emploi existe aussi dans de nombreuses entreprises. Nos camarades routiers, par exemple, mènent des luttes pour faire appliquer le décret Fiterman, sur la réduction du temps de travail. Des travailleurs de la branche Transports Urbains ont obtenu par leurs luttes, des réductions importantes allant jusqu'à 35 heures hebdomadaires.

Le chemin de fer est un outil hautement performant et la S.N.C.F. peut supporter aisément de nouvelles réductions du temps de travail, avec création d'emplois, mais il faut la mobilisation des cheminots pour les obtenir.

## Priorité aux bas salaires

Le plan gouvernemental réduit globalement et aveuglément le pouvoir d'achat des travailleurs.

En affirmant la priorité aux bas salaires, aux petites pensions et faibles revenus, la C.F.D.T., non seulement lutte contre les injustices du système, mais également réclame une autre distribution des cartes. C'est pourquoi la C.F.D.T. est précise en matière de revendications salariales ; elle fixe des seuils pour expliquer dans quel sens il faut aller et qui doit faire des efforts ; elle réclame une réforme fiscale.

La C.F.D.T. fait le lien entre les revenus, les investissements productifs, la création d'emplois. Chez les cheminots, c'est le sens des interventions C.F.D.T., sur le projet de plan d'entreprise (lien entre emplois et investissements). Dans ce journal nous expliquons une nouvelle fois les priorités salariales de la C.F.D.T.

## Priorité aux droits nouveaux des travailleurs

Mais pour changer la vie dans l'entreprise, pour recréer un nouveau dynamisme, il faut aussi des droits nouveaux pour les cheminots.

La C.F.D.T. au travers des tournées et des premières heures d'information syndicale, a mis le phare sur le libre choix du médecin, en lien avec la séparation des médecines de soins et de travail, et une transformation de la Caisse de Prévoyance en Caisse complémentaire.

Elle met aussi l'accent sur le droit d'expression des travailleurs concernant l'organisation du travail et l'action à mener pour l'amélioration des conditions de travail.

Des droits nouveaux sont indispensables pour nous permettre de débattre et pour se mobiliser efficacement.



## PRIORITÉ AUX BAS SALAIRES

Le S.M.I.C. a été relevé en mars dernier et il est porté maintenant à 3.552 F (en brut) mensuel.

En 1982, ce sont près de 50 % des Français qui ne sont pas partis en vacances.

A l'annonce du plan d'austérité, le contrôle des changes et la limitation de sortie des devises a motivé des manifestations d'opposition dans les rues (moins de 8 % des Français étaient concernés par cette mesure) alors que les autres parties du plan gouvernemental sont de loin plus importantes.

La C.F.D.T. a fait des contre-propositions. Il faut expliquer, débattre et agir.

### L'ACTION DES CHEMINOTS EST NÉCESSAIRE

Précisons au préalable que la C.F.D.T. est d'accord pour lutter contre l'inflation et le déficit extérieur, mais ne peut accepter que le problème de l'emploi soit absent, d'autant que les mesures risquent d'aggraver le chômage. Les contre-propositions C.F.D.T. visent bien à prendre en compte l'emploi, à mobiliser les forces populaires, car sans mobilisation il n'y aura pas de changements durables dans la situation réelle des travailleurs.

**Cette priorité à l'emploi chez les cheminots se concrétise par de nombreuses luttes pour les 35 heures avec création d'emplois, par des luttes contre la suppression d'effectifs**, dont il est question, par ailleurs, dans ce journal.

**Mais l'une des priorités de la C.F.D.T. c'est aussi de préserver et d'améliorer le pouvoir d'achat des salaires et pensions de retraite.**

**Emplois et salaires sont, en effet, les deux éléments indissociables de la masse salariale dans l'entreprise.** C'est pourquoi la C.F.D.T. a des revendications précises sur l'un et sur l'autre de ces éléments.

Tout le monde est bien d'accord pour privilégier les bas salaires mais chacun ne met pas la même chose derrière les mêmes mots. Dans la période, il convient donc d'être précis, d'être clair dans les revendications : aussi les cheminots C.F.D.T. mettent en avant présentement des seuils qui n'ont pas valeur de principe pour dix ans mais qui répondent aux problèmes du moment dans notre entreprise.

### UN CHEMIN DE FER PERFORMANT UNE AUGMENTATION DE LA MASSE SALARIALE

Pour être plus précis, disons qu'il faut traiter les problèmes à partir des réalités : celles de l'entreprise hautement performante dans les faits mais dont la situation financière est tronquée : le cahier des charges doit modifier cette situation. Celle des cheminots et c'est l'objet de cet article. Signalons tout d'abord que la masse salariale était de 23 milliards de francs en

1982 et en progression de près de 15 % par rapport à 1981. Cette hausse plus forte que l'inflation était liée à l'augmentation des effectifs de + 4.200. En 1983, le refus patronal d'augmenter la masse salariale et les effectifs va à l'encontre de cette priorité à l'emploi donc à l'encontre de nos revendications sur la réduction du temps de travail et l'amélioration des conditions de travail. Pour changer cette situation, en 1983, la mobilisation est nécessaire. L'objectif de la C.F.D.T. est donc d'abord une augmentation de la masse salariale.

### L'ÉVOLUTION DES SALAIRES CHEZ LES CHEMINOTS

La C.F.D.T. s'est affirmée en désaccord avec les conclusions sociales de la Direction S.N.C.F. pour 1983, non seulement parce que la masse salariale stagne mais aussi parce que notre priorité effective aux bas salaires n'a pas reçu de réponse favorable.

Le tableau ci-dessous donne quelques exemples d'évolution des salaires nets mensuels sur plus de deux ans (traitement + prime moyenne + 3<sup>e</sup> zone).

Niveau - Indice - Echelon	Janv. 81	Fév. 83	Différence en somme	%
Salaires moyens garde-barrière	2.109	3.640	+ 1.531	+ 72,6
01 A 1 <sup>er</sup> (embauche)	2.750	3.690	+ 940	+ 34,2
01 D 9 <sup>e</sup> échelon	3.530	4.660	+ 1.130	+ 32,0
02 D 9 <sup>e</sup> échelon	3.952	5.105	+ 1.153	+ 27,9
03 D 6 <sup>e</sup> échelon	4.215	5.388	+ 1.173	+ 26,5
05 B 7 <sup>e</sup> échelon	4.996	6.359	+ 1.363	+ 26,0
T4 B 6 <sup>e</sup> échelon	5.986	7.602	+ 1.616	+ 25,7
07 B 7 <sup>e</sup> échelon	6.206	7.864	+ 1.658	+ 25,5
10 B 8 <sup>e</sup> échelon	10.176	12.856	+ 2.680	+ 25,1

Les salaires nets, c'est-à-dire après retenue pour la Caisse des Retraites, la Caisse de Prévoyance, mais aussi le 1 % chômage (salaires de février 1983).

Dans la même période, les prix (selon l'I.N.S.E.E.) ont augmenté de 27,12 %.

Faut-il dire pour autant que, par rapport à cet indice, le pouvoir d'achat du salaire d'embauche (01 A1) a augmenté et que le pouvoir d'achat du niveau 10 a baissé alors que, **dans le même temps, le salaire d'embauche a été augmenté de 940 F et celui du niveau 10 a augmenté de 2.680 F.**

C'est à partir d'exemples concrets qu'il faut débattre et non à partir de slogans ou d'idées vagues. C'est pourquoi la C.F.D.T., en général, et chez les cheminots en particulier, concrétise ses revendications à partir de seuils.

### UN SALAIRE MINIMUM A 4.100 F NETS MENSUELS (VALEUR NOVEMBRE 82)

Le salaire d'embauche des cheminots (3.690 F) est encore loin de ce seuil minimum. Les trois cents garde-barrières sont également en dessous de ce seuil même si un relèvement très important a été effectué ces derniers mois.

### UNE AUGMENTATION DU POUVOIR D'ACHAT EN PRIORITÉ POUR LES BAS SALAIRES, C'EST-A-DIRE JUSQU'À 6.100 F NETS MENSUELS

Tous les syndicats et même la Direction parlent de priorité aux bas salaires. Seule, la C.F.D.T. en situe le seuil à 6.100 F et réclame une augmentation du

CHEMINOT DE FRANCE

pouvoir d'achat dégressive jusqu'à ce seuil. Augmentation en somme et dégressive (en sifflet dit-on dans le jargon technique) pour permettre un resserrement de la hiérarchie sans écraser la hiérarchie ouvrière et pour favoriser effectivement les plus bas salaires. **Un maintien du pouvoir d'achat des moyens salaires, c'est-à-dire du plus grand nombre, autrement qu'en pourcentage uniforme et autour d'un seuil de 8.000 F nets.**

La mécanique actuelle de maintien du pouvoir d'achat vise à calculer ce maintien en pourcentage identique pour tous et c'est cette mécanique qu'il faut modifier et là encore la C.F.D.T. est seule pour affirmer cette position avec un seuil de référence.

Peut-on dire pour autant qu'on veut prendre en haut pour donner en bas ? Qu'on veut sacrifier les cadres ? A la C.F.D.T., nous disons simplement qu'il faut réduire progressivement la hiérarchie des salaires. Le tableau ci-dessus permet d'expliquer qu'en attribuant un peu moins en pourcentage au-dessus de 8.000 F, la somme attribuée est quand même plus élevée qu'à un niveau 01.

Le tableau ci-dessous permet de situer concrètement la masse des cheminots dans les tranches de salaires nets mensuels effectives en février 1983 :

Montant des salaires	Cheminots concernés
Jusqu'à 4 000 F .....	2,02 % (+ les 300 gardes-barrières en discontinu)
Jusqu'à 6 000 F .....	64,78 % (+ la presque totalité des auxiliaires/contractuels)
Jusqu'à 8 000 F .....	87,69 % { Tout le 1 <sup>er</sup> collège ; niveaux 1 à 4 ; 60 % des niveaux T ; 77 % du 2 <sup>e</sup> collège
Au-dessus de 11 200 F ....	1,67 % 32 % des cadres + les cadres supérieurs

Il faut noter que les seuils revendicatifs mis en avant par la C.F.D.T. seront réévalués lors du prochain congrès des cheminots à Saint-Pol-sur-Mer, courant mai 1983.

### AFFECTER DES RESSOURCES DU PLAN GOUVERNEMENTAL À LA CRÉATION D'EMPLOIS

Il faut souligner également que nous traitons dans ce journal plutôt des salaires car ils sont connus dans l'entreprise.

Le plan gouvernemental prévoit des prélèvements supplémentaires sur les revenus — ce qui est mieux que sur les salaires puisque ça concerne aussi les non-salariés — en mettant la barre très basse, ce que conteste la C.F.D.T. qui réclame, d'une part, une certaine progressivité mais aussi une réforme de la fiscalité. La C.F.D.T. propose aussi que les 14 milliards dégagés soient affectés à un fonds national à gestion tripartite (donc représentation des travailleurs) pour l'investissement industriel et pour la réduction du temps de travail (35 heures) avec comme objectif essentiel la création d'emplois.

Mais là encore, pour rendre effectif un contrôle des travailleurs et les rendre responsables de choix, **une mobilisation est nécessaire, y compris avec un gouvernement de gauche. C'est ce qu'a toujours déclaré la C.F.D.T.**

CHEMINOT DE FRANCE

## UNE RÉPONSE DES TRAVAILLEURS C.F.D.T. DU TRANSPORT

Le journal « La vie des Transports » (hebdomadaire des professionnels du Transport) du 26 mars 1983 dénature les résultats favorables du sondage sur la S.N.C.F. effectué auprès de l'opinion publique.

Ci-dessous, des extraits de la réponse C.F.D.T. adressée au directeur de ce journal ; réponse élaborée après **un travail commun des militants cheminots et routiers** :

Votre éditorial du 26 mars 1983, titré « bien maquillé » a attiré notre attention. La façon dont votre éditorialiste pose « crûment » des questions à propos de la S.N.C.F. est, pour le moins, fallacieuse et nous incite à vous répondre...

1. Certes, il est vrai que le chemin de fer ne dessert pas toutes les communes de France. Chaque technique de transport (fer, route, aérien, maritime) a des limites !

**C'est pourquoi la C.F.D.T. a toujours soutenu l'idée d'une complémentarité des techniques et la vérité sur les coûts économiques et sociaux...**

2. **Le chemin de fer est un outil hautement performant tant sur le plan technique que sur le plan humain.** La productivité des cheminots français est l'une des plus importantes du monde. En tant que secteur industriel, la construction ferroviaire tient bien sa place dans le commerce extérieur. Ces points ne sont apparemment contestés par personne, encore faut-il ne pas les omettre !

3. **Sur la situation financière de la S.N.C.F. et les aides de l'Etat : la S.N.C.F. est pratiquement le seul mode de transport qui publie ses comptes.** Certes, en tant que « Société Nationale », elle en possède les facilités. Mais avez-vous déjà vu un compte pour la Route ? (ou du moins « une tentative approximative »), incluant entre autres :

— Ses dépenses d'infrastructures (routes, aménagements). Elles sont comptabilisées dans les budgets des collectivités locales, régionales et nationales et payées par les contribuables.

— Ses dépenses du coût global non comptabilisées dans le mode routier (accidents, nuisances, capital de dédommagement).

— Ses dépenses pour les retraites des travailleurs en comparant les cotisations, le travail effectué, les risques du métier, les pensions versées. (C'est payé directement par la Caisse Nationale des Retraites dans le cadre de la Solidarité Nationale).

4. Vous accusez les tarifs sociaux à la S.N.C.F. Cela relève d'une logique élémentaire, appliquée également aux secteurs de la santé, de l'habitat. A titre d'exemple, cette compensation de l'Etat et des collectivités locales s'applique aussi aux transports scolaires routiers dont vous attendez beaucoup (à juste raison) et nous aussi en ce qui concerne les normes de sécurité et les conditions de travail.

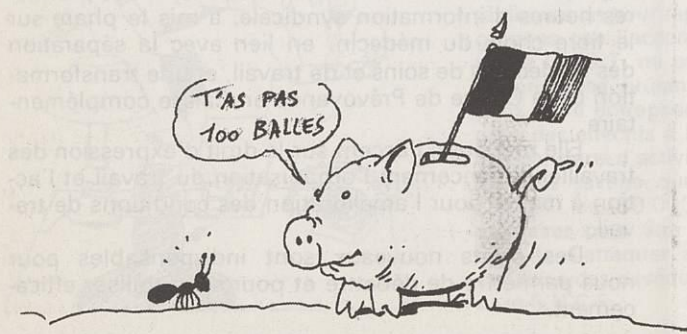
5. Vous dites que le développement des transports marchandises par la Route est dû à sa technicité. Certes... mais, il est dû aussi aux intérêts en jeu, aux profits réalisés et à des choix politiques depuis 30 ans. **Ces choix se sont faits au détriment des conditions de vie et de travail des salariés de la route.**

**Représentants des travailleurs, nous voulons peser sur une évolution en la matière :**

— **Amélioration importante de la situation sociale des travailleurs de la Route (la convention collective actuelle est rétrograde).**

— **Réduction importante de la durée du travail des routiers et donc création d'emplois (la situation actuelle des 55 heures hebdomadaires est un scandale alors que, dans le même temps, il y a 2 millions de chômeurs)...**

PAGE 5





# DES AVANCÉES... ET DES RECULS !

### LA CAISSE DE PRÉVOYANCE APPLIQUE AU 1<sup>er</sup> AVRIL LE FORFAIT HOSPITALIER

Dans le cadre des mesures visant à assurer l'équilibre du budget de l'assurance maladie et après l'augmentation des cotisations ouvrières intervenue en 1981, s'est ajouté au 1<sup>er</sup> avril 1983 le forfait hospitalier.

Désormais, pour chaque journée d'hospitalisation ou de cure il restera à la charge de l'assuré une somme forfaitaire de 20 F qui s'ajoutera à ce qui n'est pas pris en compte habituellement dans la prise en charge ou le remboursement par l'assurance maladie (Sécurité sociale, Caisse de Prévoyance...).

**Pour la C.F.D.T., ces mesures vont à l'encontre de la politique qu'elle revendique pour améliorer la couverture sociale et préserver le droit à la santé pour tous.** Ce n'est pas par le biais de mesures de raccord imposées mais par une réforme profonde, négociée avec les organisations syndicales, qu'une politique de progrès pourra être menée dans ce domaine.

**Les travailleurs attendent autre chose qu'une amputation de leur pouvoir d'achat : c'est le respect des engagements du gouvernement de supprimer la franchise de 80 F pour les maladies longues et coûteuses, l'amélioration des prestations, notamment en ce qui concerne l'appareillage dentaire, optique et orthopédique...**

**C'est pour toutes ces raisons que le représentant de la C.F.D.T. au conseil d'administration de la Caisse de Prévoyance a voté contre l'application de ces mesures aux cheminots.** Mais les représentants des travailleurs actifs et retraités étant minoritaires dans ce conseil, ces dispositions seront imposées aux affiliés de la Caisse de Prévoyance et à leurs ayants-droit (famille) comme elles sont imposées aux ressortissants de la Sécurité sociale.

### TIERS PAYANT PHARMACEUTIQUE

C'est appliqué maintenant dans 70 départements aux actifs, retraités et à leurs familles dépendant de la Caisse de Prévoyance et exonérés du ticket modérateur au titre de la longue maladie.

Il faut savoir que sur les 1 300 000 ressortissants de la Caisse de Prévoyance 107 000 environ, soit moins de 10 %, sont dans ce cas de couverture à 100 % au titre de la longue maladie. Il faut ajouter que depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1983 la Sécurité sociale accorde à l'ensemble de ses assurés et de leurs familles le tiers payant qu'ils soient ou non exonérés du ticket modérateur.

Pour les cheminots, il faudra encore attendre ! La direction de la Caisse de Prévoyance négocie actuellement une convention avec le syndicat national des pharmaciens pour étendre le tiers payant à tous ses

ressortissants comme à la Sécurité sociale. Après la signature au plan national, il faudra que cette convention soit agréée au niveau de chaque département, ce qui risque de demander de quelques mois à plus d'un an pour une application pratique sur l'ensemble du territoire. Au mieux en 1984, au pire...?

### RESSORTISSANTS DE LA CAISSE DE PRÉVOYANCE SE RENDANT A L'ETRANGER

A partir de cette année, les cheminots actifs et retraités et leur famille, assujettis à la Caisse de Prévoyance pour l'assurance maladie bénéficieront des mêmes dispositions que les ressortissants du régime général de Sécurité sociale, à savoir le tiers payant en cas d'hospitalisation dans un pays de la C.E.E.

Cette mesure, réclamée depuis plusieurs années tant au conseil d'administration de la C.P. qu'en réunion des délégués au directeur général, arrive enfin et on peut s'interroger sur la façon de faire trainer en longueur les dispositions favorables (tiers payant, couverture sociale à l'étranger...) alors que ce qui est défavorable est appliqué sans délai (forfait hospitalier, majoration de cotisation assurance maladie...).

En pratique pour bénéficier de ces dispositions, il faut demander à la Caisse de Prévoyance à Marseille uniquement l'imprimé E 111 qui justifie des droits de l'affilié et des personnes à sa charge (famille).

A l'approche des vacances pour ceux qui se rendent à l'étranger ou dont l'un des membres de la famille doit séjourner dans un pays de la C.E.E. (échanges scolaires...) qu'ils n'oublient pas de faire la demande de cet imprimé à la Caisse de Prévoyance.

### BUDGET 1982

Le déficit prévu de 85 millions au budget initial a pu être réduit à 53 millions. Plusieurs éléments ont concouru à ce résultat :

- Augmentation du nombre de cheminots : + 4 000 environ ;
- Majoration des cotisations retenues sur fiche de paye.

Ces deux mesures amenant un supplément de recettes de 171 millions par rapport aux prévisions.

- Légère réduction des dépenses, mais en contrepartie la péréquation nationale a été réduite d'environ 200 millions. Les objectifs revendicatifs de la C.F.D.T. d'augmentation des bas salaires et d'accroissement des effectifs sont aussi facteur d'amélioration de l'équilibre de la Caisse de Prévoyance.

**Pour la C.F.D.T., il faut acquérir aussi la gestion de la Caisse de Prévoyance par un Conseil d'administration à majorité de représentants de cheminots.**



## **assistants sociaux**

### **DES CONDITIONS DIFFICILES POUR LES ASSISTANTS SOCIAUX**

Les assistants sociaux s'inquiètent du refus de la Direction d'augmenter leur effectif malgré la diminution légale du temps de travail.

Les assistants sociaux ont le souci permanent d'une plus grande disponibilité aux cheminots. Ceci est incompatible avec le maintien de leurs tâches actuelles, de l'étendue de leurs secteurs... et de la diminution de leur temps de présence.

#### **Des secteurs très vastes**

Certains secteurs de province s'étendent à 100 km à la ronde à partir du centre social. Il est évident que l'assistant social ne peut rendre à la famille habitant à l'extrémité de son secteur que des visites occasionnelles, surtout si ce secteur compte 3.000 familles de cheminots actifs et retraités... Or, l'assistant social doit accomplir un certain nombre de tâches obligatoires, notamment auprès des retraités, la plus importante étant la constitution et le renouvellement des dossiers d'aide ménagère. Ce travail se réduit souvent à une démarche purement administrative car, sur un secteur étendu, il peut y avoir 50, voire 100 dossiers à suivre. Ces personnes âgées recevront donc la visite de l'assistant social en moyenne une fois par an...

De septembre à novembre, les assistants sociaux occupent une grande partie de leur temps à recevoir ou à visiter les retraités qui souhaitent participer à un séjour de vacances. Nous ne citons là que deux exemples parmi les tâches demandées aux assistants sociaux (et le nombre de retraités intéressés ne cesse d'augmenter) qui ne lui permettent pas de consacrer plus de temps à un autre type de travail.

#### **Pour un autre type de travail social**

Les assistants sociaux souhaitent être plus proches de la réalité familiale et professionnelle des agents. Ils veulent être plus disponibles pour rencontrer les agents et leurs familles et avoir un rôle plus préventif.

Ceci n'est possible que si les secteurs sont diminués en superficie et en nombre de familles.

Plutôt que de passer du temps à des tâches administratives, il leur apparaît plus intéressant de travailler en collaboration avec les autres travailleurs sociaux (S.N.C.F. ou non) et les différents services de la S.N.C.F., pour une meilleure connaissance des conditions de vie et de travail des agents. Ils sont ainsi à l'écoute de leurs difficultés et pourront les aider à mieux s'insérer sur leur quartier, dans des activités diverses. Le rôle des assistants sociaux auprès des retraités n'est pas à négliger. Mais il doit se situer à un autre niveau que le contrôle de leurs ressources pour un droit à être aidés dans leurs tâches ménagères ou un droit à partir en vacances.

#### **Être plus nombreux**

Le passage des 40 heures aux 39 heures n'a donné lieu à aucune augmentation d'effectif, alors que sur l'ensemble des assistants sociaux (290), il aurait pu y avoir sept ou huit créations de postes. Nous craignons d'arriver aux 35 heures dans les mêmes conditions.

Comme tous les travailleurs, nous luttons pour une amélioration de nos conditions de travail. Bien que non soumis à tableau de service, nous refusons la disponibilité à toute épreuve que la direction supporterait bien de notre part.

## **agents de train**

### **NOS REVENDICATIONS DOIVENT ABOUTIR !**

#### **Les 35 heures, c'est possible !**

Pour des roulements du type  $4 \times 2$ , pour une re-fonte du P4 sur des bases de progrès, pour les 6 heures de nuit = 8 heures, il faut les 35 heures ! Or, la direction S.N.C.F. écarte les roulants du champ d'application de l'ordonnance gouvernementale sur les 35 heures prétextant qu'elle ne concerne que les travailleurs postés ( $3 \times 8$ ).

A croire que nos conditions de travail sont bonnes, qu'elles sont dignes d'une société moderne. Les dirigeants S.N.C.F. montrent une fois de plus qu'ils demeurent rétrogrades et sourds aux aspirations légitimes des cheminots.

#### **Nouveau costume : pour la gratuité et le nettoyage gratuit**

La C.F.D.T. s'est toujours battue pour :

- la gratuité du nettoyage,
- la gratuité du costume,
- la livraison de l'habillement pour les jeunes

dès l'entrée dans la filière,

- un véritable service après-vente (retouches).

Aujourd'hui, la S.N.C.F. veut imposer un nouveau costume. Cela ne pourra se faire qu'à condition de satisfaire nos revendications.

C'est pourquoi, dès aujourd'hui, la C.F.D.T. appelle les ATV/KRU (P) à :

- refuser de fournir leurs propres mesures ;
- refuser de retirer à leur bureau administratif les nouveaux costumes.

#### **Autres initiatives**

La C.F.D.T. a demandé audience au nouveau Directeur Commercial Voyageurs pour rappeler les revendications des ATV/KRU (P) en ce qui concerne : le déroulement de carrière, les conditions de travail et de vie, les uniformes, l'heure d'information syndicale, les foyers, etc.

Les ATV/KRU apprécieront les réponses de la Direction et marqueront leur détermination pour voir aboutir leurs revendications.



# **cfdt**

**Cheminots  
Auxiliaires  
Contractuels  
Travailleurs  
de la manutention  
et du nettoyage**

## **CONTRE L'AUSTERITE**

**Avec  
la CFDT  
3 priorités**

**Arracher les 35h pour tous  
et en plus le 6h=8h**

**Obtenir le libre choix  
du médecin gratuit**

**Augmenter les bas salaires**

**AVEC LA CFDT  
débatte et agir  
pour**

## **GAGNER ENSEMBLE**