

# le cheminot de france

cfdt

JANVIER-FÉVRIER 1986

Commission Paritaire n° 770 74

FGTE

## ÉDITORIAL

Comptons sur nos propres forces pour faire de 1986 une bonne année. Souhaitons une bonne santé à chaque lecteur du « Cheminot de France » et à ses proches.

Que sera 1986 pour les cheminots ? La nouvelle direction souhaite une année de bataille pour le trafic. Chiche ! La C.F.D.T. est favorable à l'action pour le développement du trafic, pour l'amélioration des services aux usagers mais, attention ! en matière d'emplois, les cheminots ont déjà payé un lourd tribut. Alors chiche, pour 1986, à l'augmentation des démarcheurs commerciaux, à la création de nouveaux services et emplois, au développement commercial, y compris marchandises, à l'amélioration de la formation, à un meilleur paiement des qualifications car..., on n'attrape pas les mouches avec du vinaigre et la dynamique d'entreprise ça passe aussi par le quotidien des hommes et des femmes qui la font tourner.

### Sommaire

- Page 2 : Infos pratiques
- Page 3 : Elections
- Pages 4 et 5 : Activités sociales.
- Page 6 : Actualité
- Page 7 : Sécurité
- Page 8 : Affichette

EN 10 ANS,  
A LA S.N.C.F.

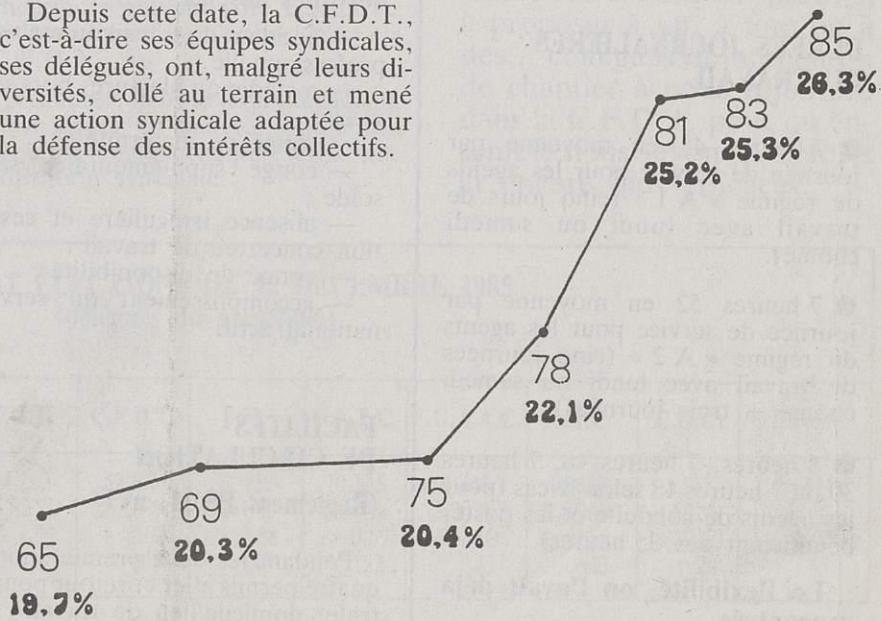
## *la plus forte progression*

DE 1965 à 1975, la représentativité des syndicats a peu évolué à la S.N.C.F. La C.F.D.T., comme les autres syndicats, est restée à peu près stable.

De 1975 à 1985 ça a bougé et la C.F.D.T. marque une forte progression. La régionalisation mise en place dans la période 1972-1973 en est sans doute l'une des raisons.

Depuis cette date, la C.F.D.T., c'est-à-dire ses équipes syndicales, ses délégués, ont, malgré leurs diversités, collé au terrain et mené une action syndicale adaptée pour la défense des intérêts collectifs.

Dans une profession marquée par la modernisation et la réduction des effectifs, les cheminots ont bien compris l'action C.F.D.T., les chiffres parlent d'eux-mêmes.



# — Infos pratiques —

## PRESTATIONS FAMILIALES

L'ensemble des prestations familiales est relevé de 1,25 % au 1<sup>er</sup> janvier 1986, ce qui fait passer la base mensuelle de calcul à 1 662,57 F.

● Le complément familial est donc porté à 692 F.

● Les allocations familiales sont relevées de façon plus substantielle à partir du troisième enfant.

— 2 enfants .....	532,02 F
— 3 enfants .....	1 213,67 F
— 4 enfants .....	1 895,33 F
— 5 enfants .....	2 576,99 F
— par enfant en +	681,65 F

● Par décision ministérielle, l'allocation parentale d'éducation est relevée de manière exceptionnelle :

— taux plein .....	1 500,00 F
— mi-temps .....	750,00 F

## DURÉES ANNUELLES DU TRAVAIL EN 1986

1 627 heures pour le personnel roulant et les postés bénéficiant des 35 heures.

1 736 heures pour les autres catégories.

## DURÉES JOURNALIÈRES DU TRAVAIL

● 7 heures 45 en moyenne par journée de service pour les agents du régime « A 1 » (cinq jours de travail avec lundi ou samedi chômé).

● 7 heures 52 en moyenne par journée de service pour les agents du régime « A 2 » (cinq journées de travail avec lundi ou samedi chômé + trois journées).

● 8 heures, 7 heures 48, 7 heures 30 ou 7 heures 18 selon le cas (pour les agents de conduite et les postés bénéficiant des 35 heures).

**La flexibilité, on l'avait déjà rencontrée...**

## JEUNES :

### *Les agents à l'essai*

#### STAGE D'ESSAI (Règlement PS 3)

##### ● Durée du stage

La durée obligatoire du stage d'essai est d'un an, comptée à partir du dix-huitième anniversaire.

Les agents à l'essai, appelés sous les drapeaux, n'effectuent, à dater de leur réadmission, qu'un complément de stage destiné à en porter la durée à un an, sans toutefois que la durée effective de ce complément de stage puisse être inférieure à trois mois.

La durée du stage peut être réduite pour les anciens auxiliaires qui ont été occupés d'une manière continue depuis leur embauchage jusqu'à leur admission au cadre permanent. La réduction peut être égale à la durée de leur occupation en qualité d'auxiliaire à partir de leur dix-huitième anniversaire, sans toutefois que la durée du stage puisse être inférieure à trois mois.

##### ● Prolongation du stage

Les absences énumérées ci-après suspendant le stage, celui-ci est prolongé d'une durée égale à celle des dites absences :

- accident du travail ou maladie professionnelle ;
- maladie ou blessures hors services ;
- congé de maternité ;
- congé supplémentaire sans solde ;
- absence irrégulière et cessation concertée de travail ;
- congé de disponibilité ;
- accomplissement du service national actif.

## FACILITÉS DE CIRCULATION (Règlement PS 11, n° 1)

Pendant les deux premiers mois, quatre permis aller et retour pour le trajet domicile/lieu de travail ;

Du 3<sup>e</sup> au 6<sup>e</sup> mois, carte de réduction permanente à 75 % dans les trains rapides et 90 % dans les autres trains + 12 permis gratuits.

Ensuite, carte de circulation gratuite sur l'ensemble des lignes S.N.C.F.

Les facilités de circulation sont maintenues pendant l'accomplissement du service national actif.

## CAISSE DE PRÉVOYANCE

**Tiers payant.** — La formule du tiers payant est étendue aux départements des Ardennes, de Saône-et-Loire, de la Vienne et, dans quelques semaines, à l'Isère.

**Comment sont avertis les ressortissants de la Caisse de Prévoyance lors de la mise en place du tiers payant ?**

Pour ceux qui sont exonérés même du tiers payant : ils sont avertis individuellement.

Par ailleurs et pour tous :

— Il y a affichage dans tous les établissements concernés du département ;

— il y a mention sur les bordereaux de remboursement de CP.

**Enfants de 0 à 1 an.** — Dans certains départements, le taux de remboursement des frais médicaux pour les enfants de 0 à 1 an est porté de 80 % à 100 %.

C'est l'I.N.S.E.E. qui établit les taux et les départements concernés ; la caisse de prévoyance ne fait qu'appliquer.

**En cas d'I.P.P. (Incapacité Partielle Permanente) refusée.** — L'agent, en cas de refus d'I.P.P., et pour lui permettre toute contestation éventuelle, est avisé par lettre recommandée. Il reçoit un imprimé lui indiquant les démarches à faire.

# Confiance en hausse

Un récent sondage portant sur 1 000 personnes, paru dans le « Nouvel Observateur » de Noël, fait apparaître qu'en France il y a perte de confiance vis-à-vis des syndicats.

Plus de 210 000 cheminots (c'est d'une autre dimension), soit 82,5 % des inscrits, se sont exprimés le 12 décembre 1985 et la confiance dans la C.F.D.T. a encore augmenté. Le tableau des résultats se passe presque de commentaires.

Il est toujours difficile de porter un jugement mais les chiffres bruts permettent à chacun de se faire une idée. Ces résultats ne sont pas définitifs mais ils portent sur 681 établissements S.N.C.F., ce qui est significatif. Un deuxième tour est prévu courant janvier dans 25 établissements pour un collège.

Les comparaisons faites lors des élections aux comités d'établissements du 10 octobre avaient été rendues difficiles par suite de la réduction à un seul C.E. par région, ce qui avantageait alors les petites organisations C.F.T.C., F.O. et C.G.C. Avec les résultats de D.P., la vérité est toute crue.

A noter encore que la comparaison de 1985 par rapport à 1983 n'est pas totalement réaliste pour les collèges maîtrise et cadres et

c'est trompeur en ce qui concerne l'évolution de la F.M.C.

Souvenons-nous que d'autres élections ont eu lieu fin 1984 pour les collèges maîtrise et cadres et la comparaison 1985 sur 1984 est révélatrice d'une autre réalité, mais... le tableau ci-après se passe de commentaire...

Car il en faut des sous pour garder son indépendance et pour payer l'information, la formation syndicale, les déplacements, mais aussi pour payer du personnel, des loyers, des machines pour aider au développement du syndicalisme dans d'autres branches ou dans d'autres pays.

## COMPARAISONS 1985-1984 : D.P. MAÎTRISE ET CADRES

Collège	Inscrits	C.G.T.	C.F.D.T.	F.M.C.
Maîtrise	39 450	30,51 % — 2,3	23,96 % + 2,29	34,70 % — 0,4
Cadres	16 380	9,66 % — 0,7	13,21 % + 0,88	59,39 % — 1,2

## POURSUIVRE PAR UNE CAMPAGNE D'ADHÉSIONS

En conclusion, la C.F.D.T. progresse, elle a la confiance des cheminots, mais sur les quelque 53 000 cheminots qui ont voté C.F.D.T., un grand nombre n'adhère pas à la C.F.D.T.

Adhérer, dans le jargon syndical, c'est signer un bulletin d'adhésion et c'est régler chaque mois une cotisation syndicale.

Alors, dans ce premier trimestre 1986, il faut que chacun y mette du sien et que chaque adhérent n'hésite pas, même si c'est difficile parfois, à proposer à un, à une ou à des... collègues de bureau ou de chantier à nous rejoindre dans la C.F.D.T. pour qu'ensemble nous soyons plus forts et encore plus efficaces.

## RÉSULTAT ÉLECTIONS DU 12 DÉCEMBRE 1985 (délégués du personnel)

Nombre d'inscrits	Valablement exprimés	C.G.T.	C.F.D.T.	F.O.	C.F.T.C.	F.G.A.A.C.	F.M.C.	C.G.C.	Divers
Voix = 256 526	201 203	94 202	52 877	12 959	10 135	6 445	19 819	1 115	3 651
% sur exprimés		46,82 %	26,28 %	6,44 %	5,04 %	3,20 %	9,85 %	0,55 %	1,85 %
Différence avec 1983		— 1,79	+ 1,00	— 0,68	— 0,59	+ 0,69	+ 0,85	— 0,50	+ 1,00
Nombre d'élus D.P. titulaires		2 438	1 105	141	152	143	643	20	55

# Activités sociales : Enfin, le transfert... mais...

## 40 ANS DE LUTTE

Dépôts les ordonnances de 1945, instituant les comités d'établissements, les cheminots souhaitent gérer eux-mêmes leurs activités sociales.

Lors des négociations de 1968, la question est revenue sur le tapis mais l'occasion a été à nouveau manquée. Il n'était pas question d'en laisser passer une troisième. Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1986, le transfert est fait, mais les négociations avaient commencé en... 1983.

Les obstacles n'ont pas manqué : une direction attachée à ses priviléges, des organisations syndicales

## 0,2 %, 1,722 % ? Quelle différence ?

### BUDGET DE FONCTIONNEMENT

0,2 % = pourcentage de masse salariale consacré au fonctionnement des C.E..

Ce budget, créé par les lois Auroux, sert essentiellement :

- au contrôle de l'activité économique de l'entreprise (experts comptables, experts en technologie) ;
- à l'information des travailleurs (journaux de C.E.) ;
- à la formation et à la documentation des élus.

Il permet donc au C.E. d'exprimer un avis motivé sur la marche de l'entreprise et l'évolution de l'emploi.

### BUDGET DES ACTIVITÉS SOCIALES

1,722 % : pourcentage de la masse salariale consacré aux activités sociales et géré par les C.E.-C.E.

1,722 % : c'est le transfert de ce budget qui a fait l'objet de longues négociations et notamment le calcul de sa valeur déterminée en fonction des activités transférées.

peu représentatives (C.G.C., C.F.T.C., F.O.), plus soucieuses de leur « boutique » que de l'intérêt des cheminots, les attaques du Sénat sur la mise en place des C.E., la dissolution des 327 C.E. par le Conseil d'Etat, les discussions de « marchand de tapis » avec la direction du personnel.

Le budget social représente 3,04 % de la masse salariale brute des cheminots. Mais 1,722 % seulement de cette masse est transférable pour l'instant (loisirs, culture, sport).

### 46 MILLIARDS OU 150 F ?

● Le budget transféré représente environ 46 milliards de centimes dont 15 milliards de centimes pour la gestion des activités « nationales » :

- centre de vacances ;
- séjours de neige ;
- maisons familiales ;
- bibliothèque centrale de prêts ;
- subventions nationales aux sociétés d'agents.

Ces activités, après délibération des comités d'établissements, sont confiées au C.C.E.



● Les activités « locales » représentent plus de 30 milliards de centimes. Il s'agit des :

- centres de loisirs sans hébergement (C.L.S.H.) ;
- cantines ;
- bibliothèques ;
- ludothèque ;
- jardins d'enfants ;

### 1986 :

#### *La transition*

Le transfert a eu lieu le 1<sup>er</sup> janvier 1986. Mais le budget de 1986 a été élaboré de mai à octobre 1985 par la seule direction S.N.C.F.

1986 sera donc une année de transition car les décisions prises par la S.N.C.F. seront appliquées par les C.E. Alors cette année, pas de gros changements, que ce soit pour les vacances des enfants ou des familles, pour les C.L.S.H. ou les jardins d'enfants. Par contre, des modifications sont à l'étude pour 1987 en matière de vacances.

- subventions locales aux sociétés d'agents ;
- indemnités pour frais d'études ;
- participation aux vacances dans les centres non S.N.C.F.

● Les sommes transférées paraissent importantes. Mais, en fait, elles ne représentent que 150 F par cheminot actif et par mois. Elles concernent 240 000 actifs, 600 000 retraités et leur famille, soit plus de 4 % de la population française. De quoi redevenir modeste.

#### CE N'EST QU'UN DÉBUT

Le budget transféré ne sera définitivement établi qu'en mars 1986 après la clôture des comptes de

l'année 1985. En attendant, les élus C.E. et C.C.E. essaient de vérifier la réalité des imputations au budget social 1985. En effet, de nombreuses activités sociales n'étaient pas comptabilisées au budget social (le seul transféré) mais au budget d'exploitation. Cette recherche est fastidieuse et la direction ne leur facilite pas la tâche... C'est pourquoi une « clause de sauvegarde » a été incluse dans l'accord de transfert. Si les sommes « oubliées » dépassent 1 % du montant transféré, les négociations reprennent pour corriger à la hausse le budget.

#### FAUT PAS RÊVER

● Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1986, C.E. et C.C.E. sont donc affrontés à la gestion des activités sociales.

#### *Incroyable mais vrai (hélas !)*

Officiellement, la direction s'est engagée à tout faire pour faciliter le transfert et à ne rien « précipiter » pendant le mois de janvier... Sur le terrain, les choses ne sont pas si simples. **Deux exemples :**

● Au siège des services sociaux, le 2 janvier, le personnel transféré recherchait des machines à écrire... Qu'on se rassure, elles ont été localisées. Elles avaient été déménagées dans la partie du bâtiment réservée aux activités non transférables... par erreur...

● Plusieurs bibliothécaires, ou personnel des activités jeunesse, se voient, depuis le 1<sup>er</sup> janvier, interdire l'accès au téléphone S.N.C.F. par d'autres travailleurs sociaux. Alors comment communiquer quand le téléphone P.T.T. n'est pas encore installé... On leur refuse également des petites fournitures (gommes, crayons, papier hygiénique...). Il ne s'agit là que de mesquineries inqualifiables mais, qui vont à l'encontre des intérêts du personnel social et des cheminots ! Sans commentaire !

● Leur première tâche est de mettre en place un « fonds de péréquation ». En effet, les activités sociales sont inégalement réparties sur le territoire. Les dépenses sociales sont, par exemple, quatre fois moins importantes actuellement à Strasbourg qu'à Lille. Ce qui ne signifie pas que les besoins sont moindres à Strasbourg. Mais c'est la réalité de l'héritage.

● Le budget social est ventilé dans les C.E. au prorata des ef-

fectifs, ce qui est plus juste, mais qui, dans notre exemple, obligerait le C.E. de Lille à se « débarrasser » d'une partie de ses activités. Ce n'est pas possible, d'où la mise en place d'un fonds de péréquation entre C.E. Ce fonds sera « dégressif » d'année en année, pour permettre à des C.E. comme Lille, Amiens, Rouen ou Nantes, de prendre des mesures pour trouver de nouvelles recettes.

Alors, aujourd'hui, le transfert est une grande victoire. Mais il n'y a pas de quoi rêver !

## Des nouveaux C.R.T.

portant sur l'application de la réglementation du travail et notamment discuter :

- Les dépassements d'amplitude ;
- les difficultés d'application des tableaux de service et de la réglementation du travail.

Si ces difficultés n'ont pu être résolues au niveau de l'établissement, elles seront examinées par le C.R.T. compétent, hormis les difficultés d'ordre général qui restent du ressort de la commission nationale mixte, présidée par un fonctionnaire du ministère des Transports.

Les résultats des dernières élections des délégués du personnel vont servir à la mise en place de ces C.R.T.

Tous les cheminots doivent donc transmettre, à leurs délégués du personnel, les cas concrets de non-application ou de dérogation à la réglementation du travail et les appuyer auprès du chef d'établissement pour qu'ils obtiennent communication des documents nécessaires à leur intervention.

**NOTA.** — Pour les agents de conduite et les agents de train, les commissions spécialisées réseau subsistent et reprennent les prérogatives des anciens C.R.T. réseau.

## **Actualité**

### **LA FLEXIBILITÉ... A la S.N.C.F., on la rencontre tous les jours**

**D**EPUIS plusieurs mois, la polémique se développe entre organisations syndicales à propos du projet de loi sur la flexibilité. Le Parti communiste dénonce les soi-disant reculs faits par la C.F.D.T. sur des acquis de la classe ouvrière concernant le temps de travail.

A la S.N.C.F., les militants et adhérents C.F.D.T. sont souvent agressés par des militants d'autres organisations syndicales qui leur reprochent de brader des acquis de la classe ouvrière en acceptant de discuter d'une durée annuelle du travail et la compensation en temps des heures supplémentaires. Mais l'ensemble des cheminots vit cette situation depuis de nombreuses années. D'ailleurs, lorsque l'ensemble des organisations syndicales a été questionné en 1979 à la Commission Mixte du Statut pour savoir s'il fallait asseoir notre réglementation PS4 sur les lois de 1936 (durée hebdomadaire de 40 heures)

ou de 1940 (durée annuelle), elles ont toutes choisi la loi de 1940 car celle-ci permettait l'établissement de roulements et tableaux de service plus pratiques pour les cheminots. Cela peut conduire certains à ne travailler que 24 heures une semaine et 48 heures la semaine suivante.

Dans le projet de loi sur l'aménagement du temps de travail discuté actuellement au Parlement, la C.F.D.T. juge l'enjeu important car le projet lie réduction et organisation du temps de travail (la durée hebdomadaire est prévue à 38 heures, voire 37 heures 30). Il relance également la possibilité de négociation au niveau des branches, ce qui pourrait permettre sans doute des avancées, y compris au niveau de notre entreprise. Chaque militant et adhérent doit donc se sentir mobilisé pour intervenir auprès de ses élus parlementaires afin d'obtenir l'aboutissement de ce projet de loi.

### **Un accord pour les C.H.S.-C.T.**

**L**'ACCORD unanime de juillet 1985 entre l'ensemble des syndicats et la direction, qui a permis la mise en place effective de C.E. à la S.N.C.F., permettait également d'envisager, en plus du transfert des activités sociales aux C.E., la mise en place de C.H.S.-C.T. dans chaque établissement d'au moins 300 cheminots et de C.H.S.-C.T. supplémentaires par regroupement des autres établissements. D'où près de 420 C.H.S.-C.T. sont créés actuellement au lieu de 335 précédemment.

Le code du travail prévoit la désignation des délégués au C.H.S.-C.T. par les délégués du personnel et les représentants au Comité d'Etablissement sur un scrutin de liste, c'est-à-dire que l'organisation majoritaire sur un établissement peut présenter une liste complète de candidats et les faire tous élire. La situation actuelle à la S.N.C.F. est telle qu'une organisation obtenant environ 47 % des voix (en l'occurrence la C.G.T.)

pouvait, avec cette formule, occuper la totalité des sièges dans la plupart des C.H.S.-C.T. mis en place.

Pour exister, les autres organisations syndicales étaient condamnées à passer des accords avec la C.G.T. C'est la stratégie qu'a choisi la C.F.D.T. « cheminots » en signant, le 24 décembre 1985, un accord C.G.T.-C.F.D.T.-F.G.A.A.C. permettant une répartition des sièges dans les C.H.S.-C.T., la plus près possible de la proportionnelle des voix. Les résultats des élections du 12 décembre dernier nous ayant été très favorables, ils permettent la désignation de près de 600 délégués C.F.D.T. qui pourront prendre en charge les revendications sur les problèmes d'hygiène, de sécurité et de conditions de travail des cheminots de leur établissement.

**Cet accord permettra d'assumer correctement la mission confiée par les travailleurs du rail à la C.F.D.T. pour faire évoluer et respecter leurs conditions de vie et de travail.**

### **Formation : moins de 2 %**

Le plan de formation pour 1986 n'a pas été voté par le C.C.E. lors de sa réunion de décembre. La contestation portait sur les orientations, certes, mais surtout sur l'enveloppe financière.

**Globalement, la formation à la S.N.C.F. c'est quel volume ?**

— Ça s'exprime en **valeur-agent**, donc en volume d'emploi.

— On distingue : 1. Les premières formations, c'est-à-dire pour les nouveaux embauchés ; 2. La formation **continue**.

Pour 1986, la Direction avait prévu en :

1. **Premières formations**, une valeur de 800 emplois conséquence d'un plan d'embauchage extrêmement réduit pour 1986, soit 2 250 embauches, dont 500 apprentis ou ex-apprentis S.N.C.F.

2. **Formation continue** : une valeur de 4 475 emplois, moins qu'en 1985 (4 580), alors que la Direction déclare en affecter 254 pour des formations complémentaires en matière de sécurité.

La C.F.D.T. a voté contre ce plan de formation parce que :

— Le plan d'embauchage est insuffisant mais ce n'est que la suite logique des précédentes interventions sur le budget 1986. Actuellement, la S.N.C.F. a embauché quelque 3 000 T.U.C. et il faut penser à créer les conditions d'une embauche définitive pour ceux qui le souhaitent.

— Les dispositions prévues en matière de formation sécurité, même si ce n'est pas négligeable, sont loin de répondre aux demandes formulées avec précision par la C.F.D.T.

— Le volume prévu par la S.N.C.F. au titre des agents en formation continue, ce chiffre à **moins de 2 % de la masse salariale**, ce qui est notoirement insuffisant non seulement sous l'angle d'amélioration de la sécurité mais également sous l'angle de la dynamique commerciale, de l'évolution des postes de travail, et de la modernisation de l'entreprise.

Notre action est à poursuivre sur le terrain avec les délégués C.F.D.T.

## Des décisions sont prises

Après les accidents de l'été 1985, des « choses » bougent. Suite aux actions de fin septembre et à la grève du 1<sup>er</sup> octobre, de nombreuses réunions ont eu lieu à tous les niveaux de la S.N.C.F. et en commission tripartite (avec le ministère).

Même si c'est encore loin de répondre à tous les problèmes soulevés par la C.F.D.T., des décisions sont prises, des réalisations sont prévues pour 1986.

### EN VOIE UNIQUE

— En 1986, 500 km de lignes à voie unique seront équipés du block manuel au lieu de 100 à 200 km les années précédentes ; le coût moyen est de l'ordre de 0,5 million de francs au kilomètre.

— Une expérience va être effectuée, sur la ligne de Chartres à Courtalain, au premier trimestre 1986 : recours à l'informatique pour le passage des dépêches de gare en gare. Cette expérience sera généralisée à toutes les lignes de voie unique à cantonnement téléphonique, si elle s'avère positive. Sur les lignes à voies régulées, le régulateur annoncera (c'est à l'étude) tout retard d'au moins 10 minutes aux gares concernées.

— Le tableau de succession des trains dans les gares sera simplifié et amélioré afin d'éviter les risques d'erreur dans la lecture.

### EN DOUBLE VOIE

— Une ligne serait équipée, à titre d'essai, d'un système de contrôle de vitesse du train, par information transmise au droit des signaux.

— Un équipement nouveau en matière de radio sol-train, basé sur la transmission de données ; ce sont les lignes de l'Ouest, à partir de Rennes, qui seront les premières équipées.

### AUX PASSAGES A NIVEAU (P.N.)

Des directives ministérielles, suite aux travaux de la commission tripartite, prévoient que :

— la S.N.C.F. sera mise dans le coup pour chaque enquête « Réagir » concernant les accidents routiers aux P.N. et pour les travaux routiers (surveillance) qui seront proches d'un P.N. ;

— les P.N. dangereux ou difficiles seront repérés et parfois interdits à la circulation de certains poids lourds. Un caisson lumineux sera installé (à titre d'expérience) pour annoncer un P.N. fermé et, d'autre part, des bandes résonnantes seront posées sur la chaussée, à proximité des P.N. ;

— les conditions de reprise de gardiennage de P.N. seront améliorées, y compris par le recyclage des agents de la voie.

La C.F.D.T. et tous ses délégués vont poursuivre, en 1986, leurs actions et leurs efforts pour faire prendre en compte les problèmes de sécurité au mieux des intérêts des cheminots et des usagers du chemin de fer.

### Des modifications en voie unique

Lors de la Commission professionnelle Transports de décembre, la Direction a annoncé l'amélioration des tableaux de succession des trains en voie unique, entre autres.

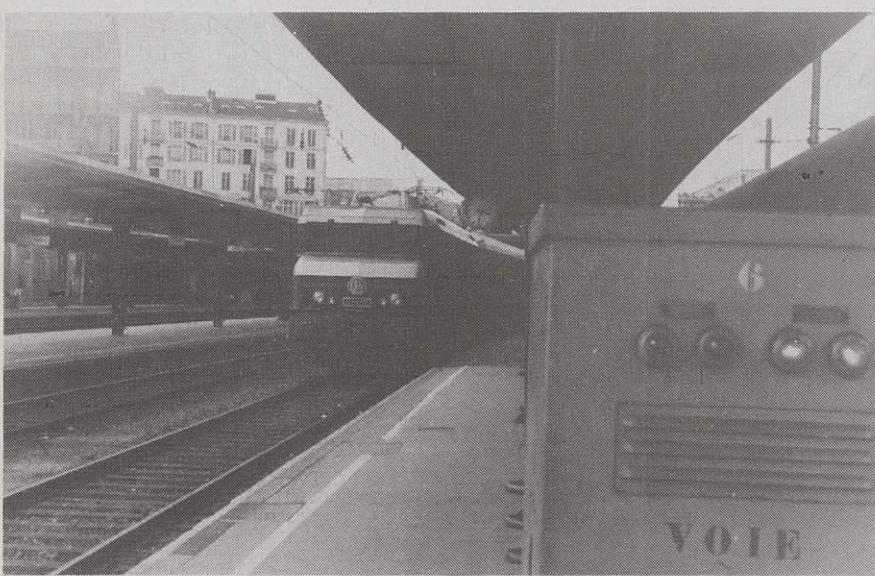
A la suite des accidents de cet été 1985, des mesures sont prises ou envisagées pour 1986 (voir article par ailleurs). A l'heure où nous écrivons, nous n'avons pas encore connaissance du dossier adressé par le président de la S.N.C.F. au ministère.

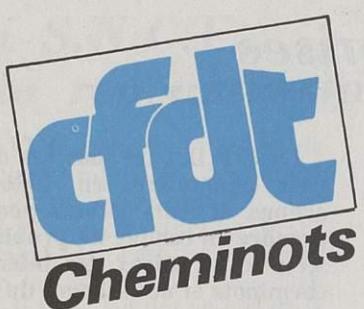
● **Tableau de succession des trains.** — A partir du service d'hiver 1986, il sera allégé des mentions jugées marginales et ne concernant pas directement la sécurité. D'autre part, il sera refait cinq fois par an au lieu de deux, ce qui en améliorera la lisibilité.

● **Inscription des croisements sur les fiches de trains** (pour l'information des agents de conduite). — Malgré les réserves de la direction et de certains syndicats, une expérience sera effectuée. (La C.F.D.T. l'avait réclamée).

● **Annonce conditionnelle en voie unique.** — La suppression n'est pas encore tout à fait acquise, l'avis des directions régionales a été demandé.

Par contre, la direction refuse de réexaminer l'utilisation des agents dans les gares de voie unique.



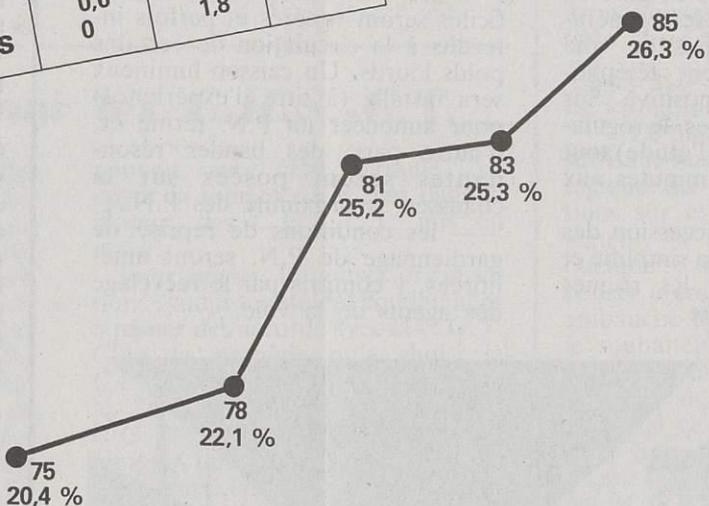


= *Le syndicat  
qui monte*

*ensemble  
de la SNCF*

	1975	1985	
CGT	58,8	46,8	- 12
FMC	7,8	9,9	+ 2,1
FO	6,2	6,4	+ 0,2
CFTC	3,7	5,0	+ 1,3
FGAAC	2,5	3,2	+ 0,7
CGC	0,6	0,6	=
DIVERS	0	1,8	+ 1,8

1975      1985  
20,4 %    26,3 %  
**En 10 ans**  
**+ 5,9 %**



*Un pas de plus  
adhérez !*