

## VOLONTE DE CHANGEMENT OU SIMPLE DISCOURS ? ....

OUI les cheminots l'ont exprimés leur volonté de changement, notamment lors du conflit de décembre/janvier 87, et cela s'est traduit en 1987 par un renforcement de l'audience CFDT lors des élections CE et DP.

Le 3 février 1988 lors des élections CA les cheminots confirment leur volonté de changement en désignant un 2<sup>o</sup> administrateur CFDT au Conseil d'Administration de la SNCF.

Et la direction change-t-elle ? dans le discours ou l'information sans doute mais dans la réalité c'est du sur place.

**-SALAIRE :** Il y aura encore cette année une baisse du pouvoir d'achat pour les actifs et retraités.

**-PRELEVEMENTS SOCIAUX :** ça continue au 1<sup>o</sup> janvier +0,2% supplémentaire de cotisations ouvrières

**-EFFECTIFS :** La trajectoire se poursuit pour 88 autour de moins 10 000.

**-CONDITIONS DE TRAVAIL,** réduction du temps de travail : immobilisme le plus complet, alors que l'audit social démontre bien la nécessité d'améliorer durablement les conditions de vie et de travail de nombreux cheminots. Ce ne sont pas quelques timides expériences décentralisées qui peuvent répondre aux aspirations du personnel.

**-FILIERE,** déroulement de carrière.

. toujours cette logique de fragmenter la discussion. Hier dans les trains, aujourd'hui le commercial, demain... et refus permanent d'une négociation d'ensemble. Sur la base de l'évolution de tous les métiers, dans une perspective dynamique d'harmoniser les déroulements de carrière.

. ponctuellement des promotions supplémentaires en 88. Le nombre sera-t-il suffisant pour endiguer la baisse importante des promotions de ces trois dernières années ?

**-EVOLUTION DES ETABLISSEMENTS,** projet d'essais de 5 établissements multifonctionnels (St Brieuc, Bourg en Bresse, Saintes, Aurillac, Poitiers. Il apparaît aujourd'hui que tout ce qui touche à l'ensemble des activités commerciales et voyageurs, marchandises y compris Sernam sont exclus de cette expérience. Inacceptable pour la CFDT qui défend des structures d'établissements permettant le développement de l'entreprise, de ses potentiels humains et techniques.

Faire vraiment changer la direction au delà du discours passe par la poursuite et le renforcement de l'action quotidienne à tous les niveaux.

Pour l'équipe nationale CFDT cela passe aussi par de meilleurs outils en direction des adhérents en autre. C'est l'objectif du nouveau look du Cheminot de France.

. Etre mieux informé des revendications

. Etre mieux informé de l'évolution de l'entreprise, de son environnement

. Etre mieux informé des initiatives d'action dans la profession et au delà.

. C'est nécessaire : pour débattre, pour vaincre, pour agir

ELECTION CA DU 2 FEVRIER 1988

## La CFDT obtient un deuxième administrateur.

En obtenant 26,02% des suffrages valablement exprimés aux élections pour les représentants des salariés au Conseil d'Administration de la SNCF la CFDT:

- gagne un deuxième siège,
- progresse par rapport aux élections CA de 1983 (+0,67%).

La CFDT remercie les 45266 cheminots(es) et travailleurs(es) des filiales qui ont fait confiance à ses candidats et aux propositions qui leurs étaient faites pour la gestion du groupe SNCF.

Cette progression va dans le même sens que les résultats obtenus par la CFDT aux élections CE et DP de fin 1987. Elle confirme la confiance de plus en plus grande faite à notre organisation.

La participation au scrutin (73,83%) reste bonne pour ce type d'élection «loin du terrain». Il faut néanmoins souligner une chute de 7% de participation. Y a-t-il eu un effet de lassitude chez certains travailleurs ? C'était en effet la quatrième élection en 4 mois (en incluant les prud'hommes) pour les cheminots.

Toujours par rapport au scrutin de 1983 la CFDT progresse

dans 18 régions et au Sernam (résultat national): +5,17% à Amiens, +5,13% à Clermont, +4,93% au Centraux, +4,04% à Paris Est,..... Le meilleur résultat dans les filiales est obtenu à SCETA où la CFDT obtient en exécution + maîtrise 49,4% des voix.

Quant aux autres organisations la CGT perd 1,58% par rapport à 1983, la CFTC -1,26%, la CGC -1,88%. Pour FO et FMC la comparaison est plus difficile puisqu'en 1983 ces deux organisations avaient présenté une liste commune qui avait obtenu 14,22%. Le 2 février 1988 FO obtient 8,06% et la FMC 10,21%.

Il importe maintenant de concrétiser les avancées de la CFDT. Après la progression en CE, après la progression en DP, après la progression en CA il appartient à toutes les équipes, à tous les adhérents de poser la question de l'adhésion à la CFDT, autour de soi dans son bureau, son chantier,...

*Renforcer la CFDT est le moyen privilégié de faire avancer nos propositions, nos idées en créant une force collective d'action pour faire avancer nos revendications. C'est aussi un important moyen de défense individuelle.*

### BILLET

Il est sans doute inutile de vous dire que la présentation de votre journal a changé... Cela se voit tout de suite.

Dans sa longue existence, il va bientôt fêter ses 70 ans, le «Cheminot de France» a évolué, tantôt très grand, tantôt petit ; aujourd'hui il prend une taille moyenne, il se veut plus ouvert à l'information «visuelle» et aussi à d'autres rubriques : international, vie culturelle... et mieux répondre aussi à vos questions et préoccupations.

La protection sociale également va gagner en importance, c'est un des enjeux des années à venir.

Bien entendu, le «Cheminot de France» va continuer à s'améliorer, il restera comme toujours à votre écoute.

Alors n'hésitez pas à lui écrire...

### SOMMAIRE

P1 : Edito - Election C.A.

P2 : Vos droits.

P3 : L'écho des fonctions.

P4-5 : 1 an après...

P6 : Protection sociale.

P7 : La vie..., Le Commercial.

P8 : International.

		Inscrit	Exprimés	CGT	CFDT	FO	FMC	FO+FMC	CFTC	CGC
TOTAL	Nbre	231010	167525	80704	43699	12697	17369	30066	9998	3061
SNCF	%		72,52%	48,17%	26,08%	7,58%	10,37%	17,95%	5,97%	1,83%
	Diff.	-39465	-6,31%	-1,52%	+0,84%			+3,74%	-1,24%	-1,83%
TOTAL	Nbre	13193	6460	2016	156	1334	400	1734	440	703
FILIALES	%		48,97%	31,21%	24,26%	20,65%	6,19%	26,84%	6,81%	10,88%
	Diff.	-2411	-10,03%	-4,71%	-3,72%			+12,16%	-1,8%	-1,93%
TOTAL	Nbre	244203	173988	82720	45266	14031	17769	31800	10438	3764
GENERAL	%		71,25%	47,54%	26,02%	8,06%	10,21%	18,27%	6%	2,16%
	Dif.	-41876	-6,5%	-1,58%	+0,67%			+4,05%	-1,26%	-1,88%





PRECISIONS SUR LES MODALITES D'UTILISATION  
DES FACILITES DE CIRCULATIONS

A compter du 1er janvier 1988, des fichets de voyages remplaceront les fascicules de permis actuels. Chaque bénéficiaire recevra, systématiquement, chaque année, en même temps que sa vignette, un fichet de voyages. Toutefois, les permis actuels en possession des agents continueront d'être utilisés jusqu'à épuisement. Les crédits antérieurs, non encore délivrés aux agents, leurs seront remis au fur et à mesure de leurs demandes, sous forme de fichet de voyages.

**Utilisation des fichets de voyages**  
Avant la première utilisation, le bénéficiaire doit apposer sa signature au dos du fichet à

l'emplacement prévu. Avant de voyager, le bénéficiaire doit inscrire la date de départ (partie grisée) dans la 1ère case disponible. La validité s'entend du jour A (date de départ) au jour C à 12 h 00. La date de départ doit être indiquée à l'aide de deux chiffres pour le jour, le mois et l'année.  
Exemple : 03-01-1988  
Vous effectuez un voyage de PARIS à LYON le 03 janvier 1988 avant 12 h 00.

Il suffit d'inscrire «03-01-88» dans la partie grisée de la case disponible avant d'entreprendre le voyage aller. Cette seule inscription vous permettra d'effectuer la totalité du trajet aller-retour.

Bien entendu, le voyage peut se prolonger au-delà du surlendemain 12 heures. Dans ce cas, avant d'entreprendre le voyage, il y a lieu soit d'utiliser une seconde case, soit d'acheter un billet établi à partir de la dernière gare d'arrêt avant 12 heures.  
**LE FICHET DE VOYAGE NE DOIT PAS ETRE COM-POSTE**  
Les cases des fichets ne doivent jamais être découpés du fichet.

**Utilisation des fascicules de permis actuels**  
A compter du 1er janvier 1988, ces fascicules de permis seront utilisés dans les mêmes condi-

tions que les fiches de voyages :  
- en apposant la signature du bénéficiaire à l'emplacement prévu  
- en inscrivant la date de départ à la place du parcours ligne :  
Départ...  
**Exemple :**  
Départ : 01-01-88  
via : .....  
Arrivée : .....  
- les permis ne devront plus être compostés

**Où s'adresser :**  
**POUR LES ACTIFS :**  
Les vignettes, fichets de voyage pour conjoint enfants (1er janvier), bons de transport, fa-

cilités pour parents et beaux parents non cheminots, cartes scolaires : Etablissement.  
Transport funéraire = DP 1 Région  
**RETRAITES OU VEUVES DE RETRAITES**  
Les vignettes, fichets de voyage Agent-conjoint-enfant (1er janvier), bon de transport, carte scolaire à la Caisse de retraites et prévoyance  
Transport funéraire aux DP 1 Région

**AUXILIAIRES** (bénéficiant de facilités de circulation)  
Fichets à demander aux DP1 région

PENSIONS TRIMESTRIELLES AU 1/1/88

code de primes : 1 et 2 (Adm-Ex-Voie)  
Cette nouvelle augmentation tient compte aussi de l'incorporation au 1.1.88 de 1 point de plus de l'indemnité de résidence.  
Les sommes ci-après sont votre pension **brute** trimestrielle :  
a) si vous payez des impôts il convient de multiplier ces chiffres par 0,955  
b) si vous ne touchez pas le fond national de solidarité vous multipliez par 0,99  
**Minimum de pension : Brut : 13 475,32 F**  
Si vous êtes dans la partie où les chiffres sont écrits en maigre, vous toucherez cette somme

et non celle indiquée.  
Au 1.1.88 la retenue de 3,9% de la C.P. sera portée à 4,5%.  
Les exonérés(es) de l'impôt qui ne payaient pas paieront au 1.1.88 1% (sauf FNS).  
Ces barèmes vous donnent approximativement le montant de votre pension trimestrielle.  
Pour un calcul plus précis contacter : PHILIPPE Marcel ou HENRIOT JEAN TEL. (16-1)-42-03-15-19

ANNUITES	25 ANS	26 ANS	27 ANS	28 ANS	29 ANS	30 ANS	31 ANS	32 ANS	33 ANS	34 ANS	35 ANS	36 ANS	37 ANS	37,5 ANS
NIVEAU														
1C	8836	9189	9543	9896	10250	10603	10957	11310	11664	12017	12370	12724	13077	13254
1D	9111	9475	9840	10204	10569	10933	11297	11662	12026	12391	12755	13120	13484	13666
2A	9165	9531	9898	10264	10631	10998	11364	11731	12097	12464	12830	13197	13564	13747
2B	9439	9817	10195	10572	10950	11327	11705	12083	12460	12838	13215	13593	13970	14159
2C	9775	10166	10557	10948	11339	11730	12121	12512	12903	13294	13685	14076	14467	14662
2D	10096	10499	10903	11307	11711	12115	12519	12922	13326	13730	14134	14538	14941	15143
3A	10150	10556	10962	11369	11775	12181	12587	12993	13399	13805	14211	14617	15023	15226
3B	10517	10937	11358	11779	12199	12620	13041	13461	13882	14303	14723	15144	15565	15775
3C	10902	11338	11774	12210	12646	13082	13518	13954	14390	14826	15262	15698	16134	16352
3D	11359	11814	12268	12722	13177	13631	14085	14540	14994	15448	15903	16357	16812	17039
4A	11512	11972	12433	12893	13354	13814	14275	14735	15196	15656	16117	16577	17038	17268
4B	11970	12449	12928	13406	13885	14364	14843	15322	15800	16279	16758	17237	17716	17955
4C	12451	12949	13447	13945	14443	14941	15439	15937	16435	16933	17431	17929	18427	18676
4D	12955	13473	13991	14509	15027	15546	16064	16582	17100	17618	18137	18655	19173	19432
5A	12732	13242	13751	14260	14769	15279	15788	16297	16807	17316	17825	18334	18844	19098
5B	13190	13718	14246	14773	15301	15828	16356	16884	17411	17939	18467	18994	19522	19786
5C	13712	14260	14809	15357	15906	16454	17002	17551	18099	18648	19196	19745	20293	20568
5D	14216	14784	15353	15921	16490	17059	17627	18196	18765	19333	19902	20470	21039	21323
6A	13859	14413	14967	15522	16076	16630	17185	17739	18293	18848	19402	19956	20511	20788
6B	14408	14985	15561	16137	16714	17290	17866	18443	19019	19595	20172	20748	21324	21612
6C	15034	15635	16237	16838	17439	18041	18642	19243	19845	20446	21047	21649	22250	22551
6D	15584	16207	16830	17454	18077	18700	19324	19947	20570	21194	21817	22440	23064	23375
7A	15670	16297	16924	17551	18178	18805	19431	20058	20685	21312	21939	22566	23192	23506
7B	16312	16964	17617	18269	18922	19574	20227	20879	21532	22184	22837	23489	24142	24468
7C	17042	17723	18405	19087	19768	20450	21132	21813	22495	23177	23858	24540	25222	25562
7D	17729	18438	19147	19856	20565	21275	21984	22693	23402	24111	24820	25529	26239	26593
8A	17972	18691	19410	20129	20848	21567	22285	23004	23723	24442	25161	25880	26599	26958
8B	18751	19501	20251	21001	21751	22501	23251	24001	24751	25501	26251	27001	27751	28126
8C	19637	20423	21208	21994	22779	23565	24350	25135	25921	26706	27492	28277	29063	29456
8D	20507	21328	22148	22968	23789	24609	25429	26250	27070	27890	28710	29531	30351	30761
9A	21057	21900	22742	23584	24426	25269	26111	26953	27796	28638	29480	30322	31165	31586
9B	21973	22852	23731	24610	25489	26368	27247	28126	29005	29884	30763	31642	32521	32960
9C	23065	23988	24910	25833	26755	27678	28601	29523	30446	31368	32291	33214	34136	34598
9D	23981	24940	25900	26859	27818	28777	29737	30696	31655	32614	33574	34533	35492	35972
10A	24926	25923	26920	27917	28914	29911	30908	31905	32902	33899	34896	35893	36890	37389
10B	26025	27066	28107	29148	30189	31230	32271	33312	34353	35394	36435	37476	38517	39038
10C	27276	28368	29459	30550	31641	32732	33823	34914	36005	37096	38187	39278	40369	40915
10D	28422	29559	30695	31832	32969	34106	35243	36380	37517	38654	39790	40927	42064	42633



## AU MATERIEL: LES MENACES SE PRECISENT

Après la suppression de 2000 cheminots en 1987 (6% de l'effectif), c'est 1770 nouvelles suppressions qui sont prévues pour 1988.

Avec ces réductions massives, c'est la mise en péril de nombreux établissements.

C'est Marseille Prado où la charge n'est prévue que pour 6 mois.

Ci-joint le courrier adressé à la Direction du Matériel...

Objet : entretien de Marseille

Monsieur le directeur,

Je vous sollicite une audience conformément au statut afin d'évoquer les problèmes cruciaux qui sont posés à l'entretien de MARSEILLE PRADO. Les informations obtenues tant à l'entretien de Marseille qu'au CE sont telles qu'il est actuellement impossible de connaître la charge de travail pour l'ensemble de

l'année 1988.

Vous comprendrez que ces incertitudes créent un climat très malsain dans l'établissement.

.. Et la réponse du directeur du Matériel :

à Monsieur AUDOUY G.

Objet : entretien de Marseille v/lettre du 10/12/87

Monsieur le Secrétaire National,

Lors des études préliminaires du budget 1988, il avait été envisagé de confier à cet établissement une soixantaine de RL de voitures DEV dont il est habituellement réparateur.

Malgré l'existence de sureffectifs dans tous les établissements réparateurs, le programme de révision fut modifié et la charge de Marseille fixée à 18, puis relevé à 25 RL de DEV.

En outre, j'ai confirmé mon intention de faire diriger sur MARSEILLE les charges de RA importantes qui pourront lui être confiées, en priorité celles relatives aux voitures DEV, UIC et USI.

Enfin, j'ai demandé au réseau SUD-EST d'orienter prioritairement vers l'entretien de Marseille toutes les réparations accidentelles mineures affectant les voitures de gérance SUD-EST.

Sans commentaire !!!

C'est donc quelques miettes très aléatoires que seront fournies aux cheminots de Marseille Prado.

Pour la CFDT, il faut arrêter de gonfler les établissements parisiens au détriment de la province.

Au Matériel comme ailleurs, nous voulons vivre et travailler au pays.

## RENFORCER LA CFDT A L'EQUIPEMENT

Ca y est le «juge de paix» est passé. En effet, le 3 décembre on a pu se rendre compte des forces et des faiblesses de la CFDT dans la fonction Equipement.

Et bien, ce n'est pas si mal.

A l'exécution :

1 cheminot sur 4 fait confiance à la CFDT (25%)

En maîtrise :

1 cheminot sur 5 (20,29%)

En cadre :

1 cheminot sur 6 (16,50%) alors que la CFDT ne présentait pas de liste partout.

Au delà des chiffres, une petite analyse est nécessaire. Avec 23,73% (+0,85% par rapport à 1985) au total à l'Equipement, la CFDT est la 2ème organisation dans cette fonction derrière la CGT (59%). A n'en pas douter les campagnes menées par la CFDT portent leurs fruits et il nous faut poursuivre dans cette voie.

Pour cela pendant les 2 années à venir nous intensifierons notre action :

- Pour une meilleure compensation de la sujétion astreinte (action de justice en cours) et pour le paiement de l'eurosignal par la SNCF

- Pour le paiement du déplacement complet aux agents de la Voie dès lors qu'ils ont 11h d'amplitude ou 9h30 de travail effectif (article 37 et 39 du PS 4)

- Pour la revalorisation de l'allocation panier grand centre et le paiement à tous

les agents de l'Equipement.

Mais au delà de ces actions, chaque cheminote ou cheminot de l'Equipement voit bien que tout bouge et que de grandes modifications dans les charges de travail, le contenu du travail, l'organisation du travail se font jour. Résolument tournée vers l'avenir et pour que les travailleurs(es) soient acteurs, la CFDT demande à chacun et à chacune de se rapprocher de leurs délégués, de leur section syndicale ou syndicat pour débattre de l'avenir.

Débattre de l'avenir c'est proposer :

- un meilleur déroulement de carrière,
- de meilleures conditions de travail,
- des emplois qualifiés,
- une revalorisation du métier...

en tenant compte de l'arrivée des bourreuses, de l'informatique et bientôt d'ASTREE. C'est le défi que doit relever la CFDT pour se développer.

La CFDT ,

- est présente sur le terrain,
  - rassemble les cheminots(es) de l'équipement et débat avec eux,
  - propose des initiatives pour l'avenir.
- Autant d'atouts à notre disposition pour que chaque militant, délégué et adhérent s'impliquent dans ce grand débat sur l'avenir mais aussi dans le développement de la CFDT.

Q : Les études du CCE se limitent-elles à certaines catégories de cheminots ?

R : Pas du tout ! Au niveau des conditions de travail, l'étude dont nous venons de parler n'est qu'un exemple. Nous réfléchissons également actuellement sur les conditions de travail des cheminots et cheminotes qui travaillent sur les écrans et d'une façon générale sur l'évolution des postes de travail et du métier de cheminot.

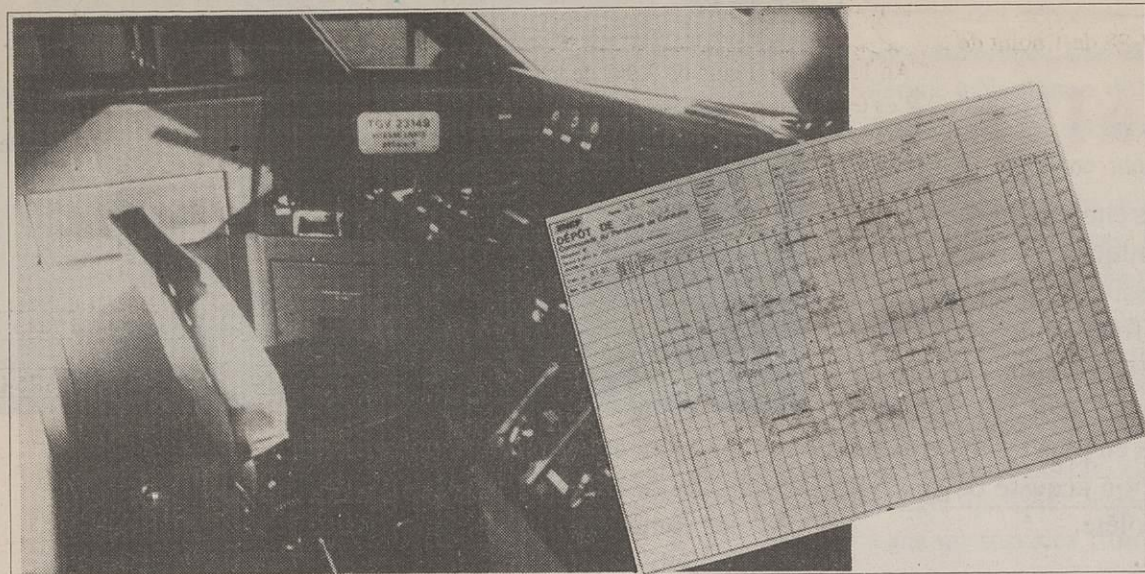
En résumé, l'objectif de la CFDT pour chaque cheminot, c'est que chacun s'exprime sur ce qui ne va pas dans son tra-

vail : horaires, locaux, fatigue, santé, charge, difficulté, intérêt etc... L'aide que nous pouvons avoir de scientifiques mais aussi de contacts avec des salariés d'autres entreprises (par exemple des banques pour les problèmes liés à l'informatisation...) nous permet de dire à la direction : nous voulons que les progrès techniques améliorent réellement nos conditions de travail.

**Intervention et action à tous niveaux sont indispensables, sans la pression, sans l'action des cheminots, toutes ces études, tous ces arguments resteront «lettre morte».**

## ADC : PRÉ-ÉTUDE...

### Des recherches pour améliorer les conditions de travail.



Dans le cadre des travaux du comité central d'entreprise, la CFDT participe à différentes initiatives visant à comprendre encore mieux les conditions de travail des cheminots. Plusieurs études sont en cours, d'une part sous la responsabilité de la commission «technologies nouvelles» et d'autre part avec la commission «conditions de travail du CCE». C'est à Bernard BOUCHE, président de cette commission du CCE que nous posons aujourd'hui 3 questions :

Q : Comment tu situes les études actuelles de la SNCF et l'audit social par rapport aux études et travaux du CCE ?

R : La démarche de l'audit social et la plupart des études commandées par la direction ont un important handicap car elles sont morcelées et confiées à des spécialistes dans

un domaine précis. L'audit social a par exemple été réalisé par un institut de relations humaines. Toutes ces études comportent donc des éléments intéressants mais aussi des lacunes.

Par contre, les objectifs de la commission conditions de travail du CCE et de la CFDT, c'est de travailler avec des scientifiques et des chercheurs de différentes spécialités, pour essayer d'avoir une réflexion et des conclusions les plus larges possibles. Comprendre pour agir !

Q : L'exemple de la pré-étude dans le milieu agent de conduite réalisée actuellement par le CCE va-t-elle dans ce sens ?

R : Bien sûr ! Nous faisons en effet appel à des scientifiques de formation différente et complémentaire : médecins, ergo-

nomes, psychiatres, physiologistes, etc...

Les accidents de l'été 85, l'action des cheminots de décembre 86 janvier 87, les actions menées dans différents établissements obligent aujourd'hui la direction à entreprendre le dossier des conditions de travail.

Notre objectif est donc de nous appuyer à la fois sur ce que vivent et disent les cheminots mais aussi sur des études réalisées avec des experts indépendants de la direction.

Dans les prochains jours et les prochaines semaines, les scientifiques à qui nous faisons appel feront des accompagnements, sur un échantillon de tournées significatives, ils rencontreront ensuite des agents de conduite dans différents dépôts. Nous reparlerons donc de ces travaux !



## Pouvoir d'achat en baisse.

«Comme avant» le 11 janvier 1988, la direction a uniquement «écouté» les fédérations de cheminots, elle reporte ses propositions à la réunion du 15 février.

«Comme avant» la direction n'entend pas les revendications des cheminots, son audiogramme s'aggrave, sa surdité peut être reconnue en maladie professionnelle.

La direction refuse de rediscuter l'accord minoritaire de 87 et aux vues des premiers éléments fournis pour 1988 elle :

- n'entend pas maintenir le pouvoir d'achat comme les années précédentes
- s'engage à nouveau vers des

augmentations de salaire en pourcentage, exemple les 0,3% au 1/1/88 ce qui pénalise les bas et moyens salaires et pensions, - ne se prononce pas sur une clause de sauvegarde en cas de dérapage des prix, - refuse d'ouvrir une négociation d'ensemble sous forme d'un volet social reprenant l'ensemble des revendications.

La direction reste bloquée dans le starting block elle est «sourde» aux revendications CFDT :

- salaire d'embauche à 6000 F nets minimum
- rattrapage et maintien du pouvoir d'achat par l'attribution d'une augmentation

mensuelle de 500F - mesures spécifiques de progression salariale pour les bas salaires et pensions, - revalorisation du minimum de pension, - suppression de la dernière zone de salaires - clause de sauvegarde trimestrielle - des promotions supplémentaires, notamment à l'exécution entre autres.

La CFDT appelle les adhérents et militants à prendre des initiatives, à débattre avec l'ensemble des cheminots pour avancer sur nos revendications.

**Ensemble, «plus jamais comme avant».**

### FILIERES

## La tactique du salami

Les 11 et 17 décembre 87 la direction générale présente à la commission mixte du statut un projet de réforme et de fusion des filières commerciales.

C'est dit-elle qu'il y a urgence, il faut rapidement redynamiser l'entreprise, il faut vite répondre aux préoccupations exprimées par le «congrès» de Marseille.

Mais non, il ne s'agit pas d'un saucissonnage du débat pour faire passer tranche par tranche une réforme globale des filières et... une nouvelle grille.

L'artifice ne trompa, cependant, pas grand monde et en janvier 88 la direction transport vient, elle, d'annoncer qu'elle engage une réforme de la filière transport.

Nous sommes donc, bel et bien devant une stratégie d'ensemble de redéfinition des filières. Nos directeurs ayant fait le choix d'une discussion saucissonnée afin de laisser dans l'ombre l'essen-

tiel pour l'avenir des cheminots

- Les effectifs
- Les moyens de formation
- Les garanties de déroulement de salaire et de reconnaissance des qualifications.

Si aucun projet de grille de salaire et de notation au mérite n'est, pour l'instant avancé par la direction, il y a fort à parier qu'ils sont toujours aussi accrochés à l'objectif d'une individualisation des salaires.

Le métier, un enjeu important :

De tous temps l'évolution des techniques a eu des conséquences sur les qualifications. Ainsi le chemin de fer intégrait-il de nombreux métiers de l'artisanat rural dans ses ateliers (selliers pour le travail du cuir des banquettes, chaudronniers etc...)

La période présente n'échappe pas à cette constance, mais possède des caractéristiques propres :

- les choix politiques et économiques visent à réduire massivement les effectifs et l'infrastructure ferroviaire,
- les évolutions techniques apparaissent à un rythme de plus en plus rapide et la formation acquise devient vite obsolète.

L'avenir des cheminots est donc fonction :

- des luttes que nous menons sur les effectifs
- de notre capacité à imposer une formation permettant de réels recyclages, une maîtrise du métier pour ne pas se trouver réduit au rang de pièce de machine à usage polyvalent.

Il est évident que ces objectifs s'inscrivent dans une réduction massive du temps de travail et des moyens de formation autrement ambitieux que les mesures fileuses et élitistes prises par patrons et gouvernants.

Il faut donc donner à tous les moyens d'une formation

**Salaires, Communications, Filières, ... sur tous ces problèmes la Direction poursuit ses objectifs et ne pense qu'à l'équilibre financier sans se préoccuper du social.**



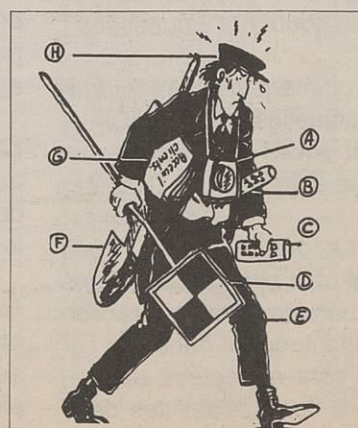
remise à jour et la base d'une évolution de carrière au lieu de se cantonner dans un usage polyvalent d'agents déqualifiés à la base et d'agents d'encadrement mobilisés sur des compétitions individualistes.

Quels cheminots pour quel avenir du fer ?

S'engager dans la fusion des filières commerciales, par exemple, sans même faire le lien avec les objectifs commerciaux prouve que ces réformes de filières sont plus motivées par les restructurations et baisse d'effectifs que par une politique commerciale.

Il faut définir précisément les objectifs que se fixe l'entreprise pour améliorer le service public, étudier les tâches que le personnel aura

à effectuer pour définir les formations et les moyens dont il sera doté. Alors seront réunies les conditions d'existence d'un véritable «métier commercial» ont dit les représentants CFDT. En refusant ce débat, la direction a prouvé que ses seuls objectifs sont ceux du repli, du démantèlement. La fusion des filières, pompeusement baptisée «nouveau métier» n'est que l'habillage d'une gestion du personnel adaptée à la baisse d'effectifs.



## Un An après.... ... Rien n' a changé

**Voilà un an, les cheminots arrêtaient le travail. La Direction doit savoir qu' ils sont prêts à recommencer si, par hasard(?), elle persistait à vouloir les "raser" gratis" !**

## Les conducteurs parlent, la direction reste sourde !!

«Les conducteurs parlent» tel est le titre du rapport réalisé par l'organisme chargé de l'enquête auprès des agents de conduite pour un «Audit social» commandé par la direction de la SNCF.

Ce titre n'est pas un simple effet de style tant il est vrai qu'au fil des lignes de ce rapport, chaque acteur du conflit de déc.86/janv.87 pourrait reconnaître les raisons, les problèmes, les préoccupations, les inquiétudes à l'origine de sa participation à cet événement majeur dans la vie de l'entreprise que fut cette grève.

Quatre vingt cinq conducteurs des dépôts de Metz, Dijon, Nantes, Chapelle et Toulouse ont été interviewés. L'homogénéité des réponses montre sans équivoque que de Dunkerque à Narbonne, de Brest à Strasbourg, la situation est vécue de manière identique, génère les mêmes réactions d'amertume et de rejet, suscite la même envie de changer les choses. Elle révèle que cette situation n'est pas spécifique des seuls agents de conduite, des cheminots d'autres services diraient la même chose. Malgré quelques aspects absents ou survolés (formation,

CRMV, agents en attente de stage...) ce rapport confirme tout ce que les Agents de conduite, les cheminots et leurs organisations syndicales dénoncent depuis des années.

Il est un véritable réquisitoire à l'encontre de la direction et des pouvoirs publics. Pour s'en convaincre, il suffit de lire les commentaires du «Comité de l'Audit social» (lequel comprend des dirigeants SNCF et des personnalités extérieures du CNRS, du CNAM) : des mesures doivent être décidées rapidement, une stratégie d'évolution devrait être définie.

La direction a-t-elle entendu ces recommandations ? Vu les propositions qu'elle a formulées dans la deuxième partie de la réunion, on peut en douter. En effet, les propositions qu'elle suggère, sont minimes et ne concernent que les détails outre que pour celles qui nécessitent de l'argent, les crédits alloués ne permettront pas de réelles avancées. Par contre, à propos de la réglementation du travail, du déroulement de carrière, de la formation, la direction refuse d'ouvrir des négociations qu'a demandé la CFDT. Pour justi-

fier ce refus, la direction, une nouvelle fois, prend prétexte de la situation de l'entreprise, montrant ainsi les limites de sa volonté à prendre en compte les aspirations des cheminots. Ce n'est pas la désignation d'un CTRA chargé de recueillir les suggestions des Agents de conduite qui règlera les problèmes des roulements. C'est l'amélioration des conditions de travail qui solutionnera cette question et rien d'autre ...!

Les discours, les enquêtes ne suffiront pas à apaiser le mécontentement d'autant qu'ils apparaissent davantage comme un moyen de contourner les délégués du personnel, les CHSCT, les CRT...

**En conclusion, si les conducteurs parlent, la direction reste sourde et rien n'a changé. Mais attention, la situation reste explosive et la direction doit savoir que la CFDT ne jouera pas les pompiers. Comme en déc 86/janv.87, la CFDT assumera ses responsabilités et avec les cheminots obligera la direction à cesser de faire du «vent», à satisfaire les revendications légitimes de ceux-ci.**

## REDEFINITION

Courant 85 et 86, la direction de l'entreprise se lance dans une redéfinition des filières. Son objectif vise à concentrer les qualifications des cheminots autour de troncs communs en nombre plus réduits.

Cette réorganisation lui permettra de développer des poly-

valences importantes et ainsi d'inscrire les définitions des grades dans le cadre des réductions d'effectifs. Moins de cheminots dans les chantiers, mais ils seront plus polyvalents.

Fin 86 elle harmonise le tout autour d'une grille des salaires dont le moteur est l'individualisation, le trop fameux «mérite» (autrement dit la notation à la tête du client).

Chacun sait ce qu'il est advenu de cette grille et la violente révolte qu'elle a suscitée. Après un an de mise en veilleuse voilà que la direction SNCF relance ses projets de redécoupage des filières.

C'est à travers la définition



d'une nouvelle filière commerciale pour le 1er trimestre 88 puis d'une filière transport que nos dirigeants saucissonnent le débat. Quels sont leurs objectifs, aujourd'hui ?

- la réduction des effectifs est

toujours annoncée, - aucune discussion sur de réels moyens de formation n'est possible, - aucune garantie sur le déroulement de salaire. Tout semble indiquer, que derrière le choix d'un débat saucissonné filière par filière,

la direction reprend ses vieilles lunes.

**La CFDT a, d'ores et déjà, indiqué clairement son refus de cautionner tant la méthode que l'objectif.**



# TABLEAU DE BORD

## Aide judiciaire.

. Aide judiciaire totale:  
- Plafonds de ressources mensuel : 3465 F,  
- augmenté par personne à charge de : 390 F,

. Aide judiciaire partielle :  
- Plafonds de ressources mensuels, augmentés de 390F par personne à charge. Juridictions sans avocat obligatoire : 4225 F - Avec avocat obligatoire : 5250 F

- Contribution minimale du bénéficiaire. Ressources entre 3465 F et 4357 F : tribunal d'instance : 435 F ; tribunal de grande instance et Cour de cassation : 1070F ; cour d'appel : 755 F - Ressources entre 4358 F et 5250 F : tribunal de grande instance et Cour de cassation : 1605 F ; cour d'appel : 1132,50 F

## Allocations familiales.

. Base de calcul : 1745,40F/mois, 2 enfants : 558,52 F - 3 enfants : 1274,14 F - 4 enfants : 1989,75 F - par enfant supplémentaire : 715,61 F.

. Majoration enfant de plus de 10 ans : 157,08 F ; de plus de 15 ans : 279,26 F

. Revenu maximum mensuel de l'enfant à charge : 2587,73F/mois.

A la SNCF le barème des allocations supplémentaires est inchangé.

## Allocation de garde d'enfants à domicile :

. Montant réel des cotisations sociales, patronales et salariales, dans un maximum de 6000 F/trimestre

## Allocations pour jeune enfant

. Montant : 802 F/mois.  
. Plafond de ressources, revenu net imposable de 1986  
- ménage 1 revenu, 1 enfant : 78791 F, 2 enfants : 94549 F, par enfant en plus : 18910 F  
- ménage 2 revenus et personne isolée, 1 enfant : 104126 F, 2 enfants : 119884F, par enfant en plus: 18910 F  
. A.P.J.E. sans condition de ressources : voir Maternité.

## Allocation parentale d'éducation:

. Cessation complète d'activité : 2488 F,  
. Activité à mi-temps (antérieure au 1/4/87) après un temps plein : 787 F,  
. Reprise partielle d'activité: 1244 F.

## Allocation de soutien familiale :

. Orphelin de père et mère (ou assimilé) : 523,62F/mois  
. Orphelin de père ou mère (ou assimilé) : 392,71F/mois

## Complément familial :

. Montant mensuel : 727 F.  
. Plafond de ressources : comme l'allocation pour jeune enfant (voir ci-dessus)

## Prestation Assistante maternelle

Par enfant de moins de 3ans - régime général : 1300 F/Trimestre,  
- fonction publique : 902 F/Trimestre.

## Allocations aux handicapés:

. Allocation aux adultes handicapés:  
- montant : 2727,50F/mois,  
- montant minimal en cas d'hospitalisation : 327,30F/mois,  
- plafond de ressource année 1986 - célibataire : 31770 F - marié : 63540 F - en plus par enfant à charge : 15885 F

. Allocation compensatrice pour tierce personne:  
- montant annuel : de 21863,93 F à 43727,86 F,  
- plafond : comme pour l'AAH (voir ci-dessus).

. Garantie de ressources : % du smic variant selon le secteur d'activité:

. Allocation d'éducation spéciale : 558,52 F/mois,  
- complément 1re catégorie : 1256,68 F/mois,  
- complément 2è catégorie : 418,89 F/mois.

## Forfait hospitalier 27 F/jour

## Primes de déménagement :

. Frais réels dans un maximum de: famille avec :  
- 3 enfants: 4188,96F  
- par enfant en plus :349,08F

## Maternité:

. Allocation pour jeune enfant : 802 F/mois par enfant du 4è mois de la conception au 3è mois après la naissance, sans condition de ressources.

. Assurance maternité:  
- remboursement des examens médicaux et des frais d'accouchement,  
- indemnités journalières (6 semaines avant l'accouchement, 10 semaines après) : 84% du salaire journalier de base:  
- maximum : 278,60F/jour,  
- minimum : 38,22F/jour.

## Minimum garanti :

. A ne pas confondre avec le SMIC. Sert de référence à diverses allocations ou indemnités sociales : 14,52F.

## Pension d'invalidité :

. Invalide pouvant travailler:  
- 30% du salaire moyen des 10 meilleures années depuis le 1/1/48,

- maximum : 35820 F/an  
- minimum : 13950 F/an.

. Invalide ne pouvant travailler :  
- 50% du même salaire.  
- maximum : 59700 F/an,  
- minimum : 13950 F/an,  
. Majoration pour tierce personne : 54659,83 F/an.

## Plafond de calcul des cotisations de sécurité sociale :

. 9950 F/mois du 1/1/88 au 30/6/88,  
. 10110 F/mois du 1/7/88 au 31/12/88.

## Attention

**La Caisse de Prévoyance avait décidé d'appliquer le taux de remboursement sécurité sociale pour les médicaments prescrits dans le cadre du libre choix du médecin.**

**D'après la direction de la Caisse de Prévoyance, des difficultés de mise en œuvre font que la CP sursoit momentanément à cette mesure.**

**Nous vous préciserons la date de mise en application dès que nous en aurons connaissance.**

## 1/3 Payant

(suite...)

Dans le précédent numéro du Cheminot de France nous avons donné la liste des départements dans lesquels les enfants de 0 à 1 an étaient pris en charge à 100%.

Dans les départements bénéficiant du 1/3 payant généralisé, n'oubliez pas de demander à la CP le remboursement des 20% restant à votre charge. En effet, votre pharmacien ne peut pas vous exonérer totalement de la dépense car l'enfant est mentionné sur votre carte de droit pris en charge à 80%

La CFDT demandera s'il est possible que les cartes soient conformes à la réalité des départements.

## LA COFASS...? UN NOUVEAU SIGLE...

1er août 1986, la commission des fonds d'action sanitaire et sociale voit le jour !

Instance de concertation entre la direction et les organisations syndicales, y sont examinés la Gestion (examen et suivi du budget) et le Fonctionnement des «activités sociales non transférées au CE».

Le budget des Fonds FASS c'est 1,275 de la masse salariale pour 1988 : 316,080 MF

Plus la masse salariale diminue... plus les fonds FASS diminuent...

## «Les activités sociales» ce sont :

- Assistance sociale,
- Economie sociale et familiale,
- Centres de psychologie familiale,
- Etablissements d'accueil:  
9 maisons d'enfants, 1 IMP, 2 écoles techniques,  
2 maisons de repos, 2 maisons de retraite,  
4 établissements de séjour temporaire pour retraités.
- CHS (consultation de nourrissons).

## Mais aussi :

- Aides ménagères pour les retraités,
- Aides diverses pour le maintien à domicile des retraités,
- Indemnité de garde pour les enfants des femmes-agents SNCF,
- Prestation assistance maternelle,
- Secours,
- Aides aux pupilles.

C'est également la «31ème maladie» dont le coût était auparavant supporté par la Caisse de Prévoyance.

La COFASS... instance de Concertation... mais sans réel pouvoir de décision... les représentants du Personnel peuvent y émettre des orientations... voter

des résolutions mais les décisions appartiennent toujours à la direction de l'entreprise.

Pour la CFDT, cette instance aurait du être à majorité ouvrière (3/5ème) avec un réel pouvoir de décision et d'élaboration de la politique d'action sanitaire et sociale.

En 1987, la politique suivie par la direction a été la même que celle menée dans les autres secteurs de l'entreprise : Contingence budgétaire -> Restrictions -> Suppression de poste de personnel ... Réaménagement de certains établissements... Réduction des prestations...

A l'initiative de la CFDT, certaines avancées ont pu être réalisées :

- modification du barème des travailleuses familiales et aides ménagères
- réservation de lits de long séjour (pour les retraités devenant invalides) sur l'ensemble du territoire
- maintien de consultation de nourrissons... de postes de personnel et de certains établissements sociaux accueillant les enfants...

**En 1988 la CFDT continuera à lutter pour faire obstacle aux suppressions aveugles (personnel... établissements... prestations)**

Dans un contexte de crise où les situations familiales sont de plus en plus complexes où les difficultés financières, sociales s'aggravent, la délégation CFDT siègera à la COFASS avec la volonté d'être force de propositions pour que la politique sociale de l'entreprise prenne réellement en compte les besoins et demandes des cheminots et apporte les réponses que tous sont en droit d'attendre.

## RAPPEL....

Les cadres honoraires, les ex-agents titulaires de la Médaille d'Honneur des Chemins de fer -Echelon Or- et leurs ayants droit, conservent les facilités de circulation de l'activité. Il en est de même pour la veuve ou le veuf pensionné.

La carte de circulation gratuite d'activité est par ailleurs maintenue, à titre personnel, aux retraités titulaires :

- soit de la Légion d'Honneur au titre du Ministère de la défense en qualité de résistant ancien combattant ou résistant ancien déporté ;
- soit de la carte de réduction à

75% de «Grand Invalide de Guerre» délivrée par l'Office National des Anciens Combattants, (aux termes de l'article L 31 du Code des pensions d'invalidité civiles et militaires, considérée comme «Grand Invalide de Guerre», la personne bénéficiant d'une invalidité dont le taux est égal ou supérieur à 85%). La carte modèle 1A est également maintenue à l'ex-agent de la SNCF titulaire d'une carte à 75% de réduction d'invalidité, simple barre rouge, délivrée par l'Office des Anciens Combattants, lorsque le taux d'invalidité est au moins égal à 85%.



# LE CALENDRIER DES VACANCES

pour la prochaine année scolaire 1988/1989 est publié (pour l'année scolaire en cours, 1987/1988 : v. Légis soc. A4 n° 5931 du 16 mars 1987). les numéros de zones sont modifiés par rapport à cette année, mais elles regroupent les mêmes académies :

. Zone I : académies d'Aix-Marseille, Amiens, Besançon, Dijon, Limoges, Lyon, Orléans-Tours, Poitiers, Reims, Rouen, Strasbourg et Toulouse.

. Zone II : académies de Bordeaux, Caen, Clermont-Ferrand, Grenoble, Lille, Montpellier, Nancy-Metz, Nantes, Nice et Rennes.

. Zone III : académies de Paris, Créteil, Versailles.

. Corse : fixation du calendrier au plan régional.

. Outre-mer : fixation du calendrier au plan départemental.

VACANCES SCOLAIRES 1988-1989 (*)						
zones	ETE 1988	Toussaint 1988	NOEL 1988	FEVRIER 1989	Printemps 1989	ETE 1989
I	jeudi 30/6 mar. 6/9	mar.30/10 jeu.3/11 + sam.12/11	mer.21/1 jeu. 6/1	Jeudi 2/2 lun.13/2	sam.25/3 lun.10/4	ven.30/6 lun. 4/9
II	id.	id.	id.	jeu. 9/2 lun.20/2	id.	id.
III	id.	id.	jeu.22/12 jeu. 5/1	jeu.16/2 lun. 27/2	sam. 1/4 lun.17/4	id.

(\*) dates indiquées : dernier jour de classe et jour de rentrée

## LA FRANCE QUI JOUE

Les jeux occupent de plus en plus les conversations de bureaux, d'ateliers, de paliers, et ils deviennent le prétexte des plus folles rumeurs, des plus beaux rêves d'espoir. Ca fait oublier la crise, les soucis quotidiens.

Le soir, je regarde «Starquiz» et hop... 19h20 je passe sur la 5 pour «la porte magique»... tiens ! on a trouvé le mot magique de l'énigme, c'est «démocratie».. Vite 19h40 on met la une, avec «la roue de la fortune»... Un nom de chose pour le super cadeau : c'est «grève». On a trouvé le mot. Mince ! on n'a pas vu les premiers numéros du télé-mago sur TF1, au moment du passage des publicités...

20h30 il ne faut pas oublier le tapis vert et, sur la 5 le Paris-Dakar, il faut «trouver le vainqueur de l'étape du lendemain» pour, éventuellement, gagner une voiture.

Tu vois, on a les bonnes réponses. On devrait se procurer un Minitel pour avoir toutes les questions posées après les feuilletons ou durant les émissions et, surtout, pour pouvoir s'inscrire à la sélection des jeux.

Mais il ne faut pas que je rate le télé-mago à chaque publicité sur la une. Au fait... est-on allé chercher la carte réponse chez le libraire ?

Vivement mercredi ! Enfin le tirage du loto national... Zut ! Encore que trois numéros. C'est pas cette semaine que l'on sera millionnaire. Il va falloir attendre samedi soir. Quand même, tout n'est pas perdu: avec notre date de naissance, en regardant «sacrée soirée», on peut gagner 10 millions de centimes. Et puis, demain on jouera au loto sportif... le football, je connais un peu... sans oublier le tiercé, le quarté... Les chevaux, ça à l'air plus facile et on a davantage de chances.

Mais est-ce vraiment ceux qui auraient le plus besoin de gagner qui peuvent jouer ?

Des enquêtes réalisées sur les jeux télévisés, il apparaît que les participants sont à l'image des chaînes: plutôt jeunes, plutôt parisiens, plutôt aisés. D'ailleurs, les sélectionneurs reconnaissent qu'ils accueillent beaucoup de personnes exerçant des professions libérales et la sélection leur pose parfois des

problèmes de conscience : ils ne comprennent pas pourquoi on ne trouve pas plus de gens du milieu populaire, de chômeurs.

Le phénomène de l'argent en France a pris une telle proportion qu'il est difficile d'enrayer cette vague (la bourse, les jeux...) avec toujours, à la clé, l'espoir de gagner énormément, même si cela ne peut arriver qu'à une très faible minorité.

Pour la télévision, c'est une aubaine. Tant que l'on ne se préoccupera que du taux d'audience, les chaînes programmeront, aux heures de forte écoute des jeux qui leur coûtent beaucoup moins cher que des émissions culturelles ou de reportage. Et, en plus grâce à la publicité, leur tâche est facilitée.

Par ailleurs, le loto national et le loto sportif, par les prélèvements opérés sur les sommes jouées, sont des moyens pour l'état, de se désengager des aides financières qui devraient lui incomber dans le domaine du sport ou du milieu associatif. Mais cela permet peut-être à bon nombre de joueurs d'avoir bonne conscience tout en espérant, bien entendu gagner le gros lot.

L'avenir des jeux télévisés, des jeux sportifs, de tous les jeux de hasard, est assuré. Ils ont encore de beaux jours !

Cependant, cette multiplication des jeux, depuis quelques années, nous interpelle.

Ils peuvent faire rêver un instant, mais ne règlent sûrement pas, pour la plus grande partie des joueurs, les problèmes de société qui se posent actuellement.

Ne faudrait-il pas plutôt s'organiser, se rencontrer, discuter, trouver des solutions à nos préoccupations quotidiennes pour faire en sorte que la société soit plus juste, plus fraternelle, plus solidaire ?

Hélas ! S'auto-organiser pour remédier à nos soucis, dans le domaine de la santé, de l'école, du quartier, de l'usine, n'apparaît plus comme un facteur de motivation, ni comme un élément de transformation individuelle et sociale...

(Culture et Liberté - janvier 1988)

## La filière commerciale passe la première

Le choix n'est pas neutre, il participe de toute la campagne idéologique ambiante. Loi du marché, libéralisme, concurrence, loi de la jungle (oh pardon !) sont les maîtres mots de cette période. L'ambition non camouflée de nos dirigeants étant de s'en servir pour faire tomber dans l'oubli service public, sécurité, rôle social, aménagement du territoire.

Le projet lui-même n'apparaît pas comme un grand bouleversement, il s'inscrit dans le prolongement des tendances actuelles. Mais c'est justement parce qu'il ne fait qu'accélérer le processus en cours qu'il est dangereux.

1°) Regroupement des actuelles filières 3, 4, 13 et 15 pour toutes les fonctions liées au commercial qui

fusionnent dans une filière unique découpée en trois spécialités : «voyageurs, service des gares», «fret» et «voyageurs service des trains».

Ce projet dont le tableau suivant donne une idée n'est pas très différent du projet de 1985.

On note :  
- l'intégration de l'actuelle filière 4 notion de «stagiaire».

De trois spécialités à l'exécution la filière n'en comporte plus que deux à partir du niveau 6.

Pour l'exécution la direction a finalement pris l'engagement qu'il n'y aurait pas de polyvalence entre les spécialistes, chacune nécessitant une formation. On reconnaîtra que la garantie est bien mince.

En ce qui concerne la maîtrise, les agents ayant réussi l'examen seront orientés dans les spécialités «voyageurs», «ventes», «études» ou «trains».

Mais malgré nos interventions aucun engagement n'a été pris sur le respect du choix de l'agent.

**Le recrutement:**

L'accès à la filière s'effectuera

par un examen comportant deux parties :

première partie :

- connaissances générales
- examen psychologique
- et entretien avec un cadre

Recrutés au niveau 1C, après une formation de 4 mois les candidats passeront la deuxième partie :

- connaissances professionnelles (Notons au passage que le temps de formation a baissé, c'est l'progress)

Reçus les agents seront nommés au fur et à mesure des besoins et au plus tard 6 mois après l'embauchage ou le détachement.

Recalés : l'agent recruté à l'extérieur et refusant deux emplois est licencié, celui qui vient d'un autre établissement, d'une autre filière est renvoyé provisoirement d'où il

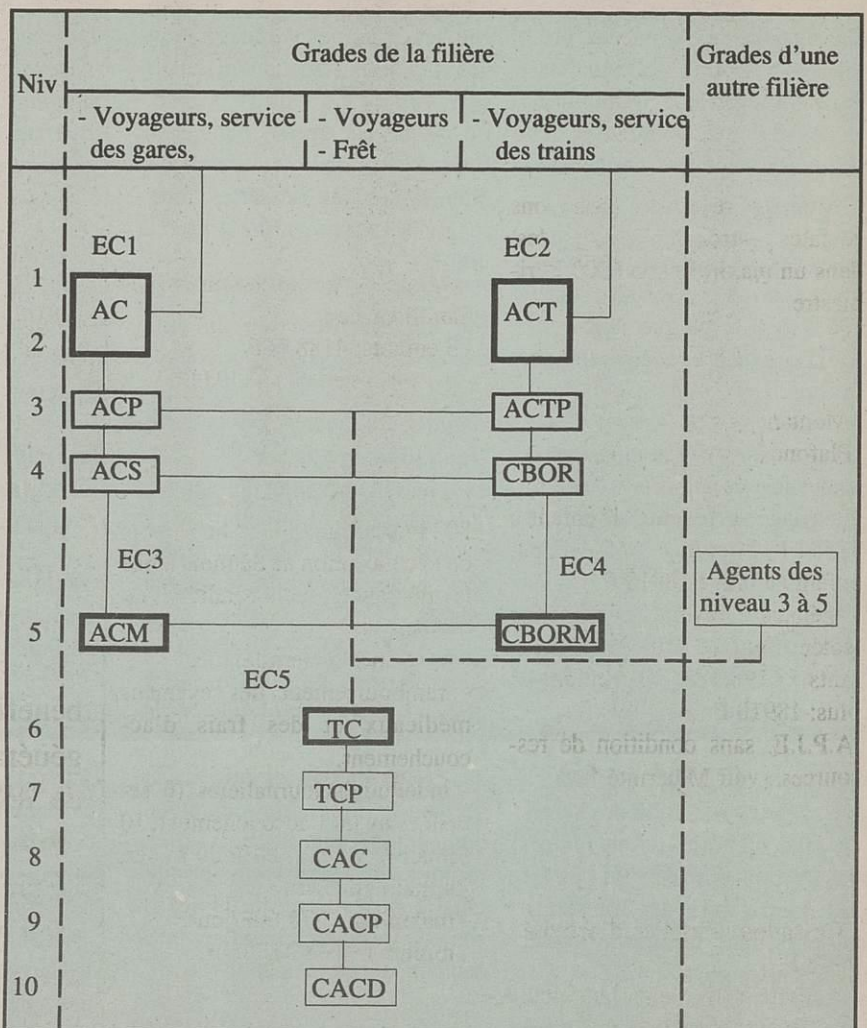
venait. Ces mesures sont inacceptables et la direction n'a pas su nous dire ce qu'il advenait d'un agent qui venait d'emplois supprimés.

**Les mesures transitoires:**

a) Les agents des filières 3 «bureaux des gares» spécialités «voyageurs» et «marchandises» 13 «services administratifs» des divisions et directions commerciales et 15 contrôle et inspection «commercial» seront mutés sans constat d'aptitude, au grade de la nouvelle filière placé sur le même niveau (voir tableau ci-dessous)

b) La nouvelle filière «service des trains de voyageurs» est intégrée dans la filière «commercial».

c) Les agents titulaires du grade de contrôleur stagiaire seront promus au grade de technicien commercial sans inscription au tableau



venait. Ces mesures sont inacceptables et la direction n'a pas su nous dire ce qu'il advenait d'un agent qui venait d'emplois supprimés.

**Accès au grade de cadre:**

Le concours d'IS sera remplacé par un cycle en «école commer-

d'aptitude.

Des groupes de travail se réunissent courant février pour préciser :  
- le contenu des examens  
- du concours d'élève inspecteur

*L'incertitude est la plus totale en ce qui concerne les répartitions des grades dans une même pyramide.*



## L'EUROPE

Les problèmes internationaux prennent de plus en plus de place dans la vie quotidienne... Une rubrique internationale se crée et va prendre progressivement sa place dans le Cheminot de France. Vous trouverez ci-dessous un article de présentation générale. Nous reviendrons ultérieurement sur des problèmes plus précis.

### 1992 = GRAND MARCHE OU GRANDE BRADERIE ?

Fin 1985 la Commission Européenne a décidé dans un livre blanc d'achever pour 1992 le traité de Rome. L'échéance est proche. 1992 c'est demain. La CFDT se prépare. Elle est déjà force de propositions pour sauvegarder et faire avancer ses revendications dans un contexte politique libéral, peu favorable aux travailleurs.

#### 1 - UN GRAND MARCHE : QU'EST-CE QUE CA CHANGE

Le 1/1/1993 il devrait y avoir entre les 12 états de la CEE :

- libre circulation des biens (pas de douane),
- libre circulation des personnes,
- libre circulation des services,
- libre circulation des capitaux.

Cela signifie des avancées progressives vers une politique fiscale commune, une harmonisation des règles du commerce, des politiques monétaires, des législations, etc...

Toutes ces orientations se placent dans le cadre d'un libéralisme débridé qui va provoquer une concurrence exacerbée au sein de l'Europe.

L'aspect social est quasiment absent de ces orientations. C'est la principale préoccupation de la CFDT.

#### 2 - POUR LES TRANSPORTS: QUELLES CONSEQUENCES

Le transport est un service. Il est donc concerné par l'échéance 1992. Libre circulation des services, cela signifie qu'une entreprise de transport de l'un des 12 pays pourra faire des transports intérieurs dans n'importe lequel des 11 autres pays.

Il faut savoir que ce ne peut être le cas encore aujourd'hui. Par exemple, un transporteur hollandais qui fait un transport Amsterdam Paris est obligé ensuite de faire un transport à destination de son pays d'origine. Après 1992 il pourra faire Amsterdam Paris puis Paris Strasbourg puis Strasbourg Nice, etc...

C'est donc une concurrence sau-

vage qui se prépare et d'autant plus grande que dans certains pays les entreprises de transport sont essentiellement des entreprises artisanales qui se soucient peu de calculer leurs coûts et de respecter une législation sociale.

#### 1992 c'est aussi la poursuite de restructurations industrielles.

La zone géographique de référence deviendra l'Europe. Les industries vont donc à terme se restructurer, se spécialiser... Des pôles industriels vont prendre de l'importance d'autres vont décliner... Les flux de transports vont se modifier... Ces modifications ont déjà commencé. Les restructurations de la sidérurgie ont entraîné la suppression de la Lorraine comme zone stratégique pour les transports lourds...

#### 3 - ET LA SNCF ?

Elle est concernée bien évidemment.

En voyageurs : un réseau européen à grande vitesse se dessine progressivement. En 1993 devront être achevés ou en voie de l'être, le TGV A, le TGV Nord jusqu'à Bruxelles, Londres et Cologne, le tunnel sous la Manche, les principales lignes à grandes vitesses Allemandes et italiennes.

Le risque est grand, dans cette Europe ultra libérale, de voir oublier toutes les dessertes interrégionales au profit de la grande vitesse.

En marchandises : la direction attend. Elle ne sait toujours pas :

- s'il y aura coopération entre réseaux ferrés européens,
- s'il faudra implanter des agences commerciales à l'étranger,
- quelle sera la place du groupe SNCF dans une stratégie internationale.

Les liaisons informatiques (indispensables avec suivi des voyageurs) ne suivent pas, les lignes ne sont toujours pas au gabarit permettant la circulation des grands conteneurs. Cette attente, si elle se prolongeait, serait le signe indiscutable de la volonté de laisser à la route le trafic marchandises en se repliant sur un réseau noyau.

Le risque est d'autant plus grand que les réseaux européens ne sont pas tous au même niveau de pénétration du marché (GB 6% ; Italie 13% ; France 33% etc...) et donc n'ont pas la même force de vente. Pour tourner ces difficultés une seule méthode, le transport combiné intermodal avec maîtrise de l'ensemble de la chaîne de transport de bout en bout.

#### 4 - LA CFDT ET L'EUROPE

La CFDT a fait le choix de l'Europe (un choix contraire serait loin de la réalité de l'interdépendance des économies européennes). L'Europe oui mais une Europe qui tienne compte de ses travailleurs et de leurs aspirations.

La CFDT est partie prenante de la C.E.S. (Confédération Européenne des Syndicats)

La Fédération Générale des Transports et de l'Équipement FGTE-CFDT est adhérente de l'ITF = Fédération Internationale des Transports. Elle participe et tient sa place dans toutes les instances européennes.

Les comités paritaires des transports, aussi bien pour le chemin de fer, le route, les avions, la navigation intérieure, que la pêche regroupent paritairement employeurs et syndicats pour émettre des avis et recommandations à la commission européenne.

Certes il reste énormément à faire, aussi bien dans le domaine des relations bilatérales que dans les instances.

#### POUR LA SNCF DES PROPOSITIONS CONCRETES

- Développer la formation aux langues étrangères, en commerce international,
- Implantation progressive d'agences commerciales à l'étranger,
- Définir une stratégie commerciale unique du groupe SNCF à l'étranger,
- Accélérer la mise en place de systèmes informatiques compatibles avec le contrôle des réseaux (et non sous celui de quelque grand trust informatique international)
- Accélérer la coopération industrielle européenne pour l'industrie ferroviaire. Le TGV doit être plus «airbus» que «concorde».

Toutes ces propositions devant se faire en intégrant tous les aspects sociaux. Il devient de plus en plus évident par exemple que la bataille des 35H pour tous ne pourra être qu'une bataille syndicale européenne.

L'Europe est en formation. Si sa naissance n'a pas lieu en 1992, elle se fera de toute façon, les années suivantes.

L'Europe ne peut se construire sans ou contre les travailleurs. C'est le défi que doit relever la CFDT avec tous les autres syndicats européens si l'on ne veut pas que le grand marché se transforme en grande braderie des transports publics.

## Métro Londres : 32 morts

L'incendie qui a éclaté le 18 novembre dans le métro londonien et qui a coûté la vie à 32 personnes a amené le public à s'interroger sur le prix réel de la politique de restriction dans les transports publics.

Les syndicats de cheminots ont depuis longtemps tiré la sonnette d'alarme devant les compressions de personnel et le manque de formation du personnel en matière de sécurité. Ils craignaient une catastrophe mais leurs déclarations ont été ignorées par la presse et le public. Dans la station de métro de King Cross, qui a été ravagée par le feu dans la nuit du 18 novembre, le personnel de nettoyage était passé de 18 à 2, dans le cadre de la politique d'économie des transports régionaux londoniens. Cette tragédie nous amène à poser une question fondamentale : la recherche désespérée de la rentabilité doit-elle passer avant la sécurité des voyageurs ? Le gouvernement et les dirigeants des transports régionaux londoniens ne ménagent pas leurs efforts pour cacher l'impact réel de leurs politiques monétaristes sur le fonctionnement du métro. Le jour du désastre, l'ancien responsable du métro de Hong Kong Tony Ridley -qui s'occupe maintenant du métro londonien- s'est efforcé de répondre aux accusations du Parti travailliste et du responsable du Syndicat national de cheminots Jimmy Knapp (également membre du Comité exécutif de l'ITF) à savoir que les compressions massives de personnel et la recherche de profits mettaient en jeu la sécurité des passagers.

Ridley a affirmé que les transports londoniens ne faisaient pas de bénéfices et que ce n'était pas leur rôle de faire des bénéfices. Cela est vrai dans une certaine mesure puisque ce système, qui est un bien public, ne peut réaliser que des «excédents d'exploitation».

Mais il est très clair que la politique gouvernementale, malheureusement appliquée au métro, se traduit par l'élimination des subventions d'exploitation pour faire du métro le seul mode de transport en commun urbain dans le monde qui s'autofinance. «Les pertes d'exploitation» ont été éliminées en 1984/85 et depuis deux ans, le métro a réalisé d'importants «excédents d'exploitation». Le gouvernement a chargé la compagnie responsable de la gestion du métro d'éliminer le déficit dans les revenus, ce qui a été fait en supprimant de nombreux emplois et en augmentant considérablement les tarifs depuis 1985.

Une nette détérioration dans la qualité des services fournis s'est accompagnée d'une importante augmentation du nombre de passagers utilisant le métro. Avec des stations de plus en plus sales et de plus en plus peuplées, un personnel de plus en plus réduit, il n'est pas surprenant que cela débouche sur une catastrophe. La direction des transports londoniens envi-

sage également d'introduire des stations sans agents avec des barrières automatiques pour le contrôle des billets, ce qui empêcherait toute sortie rapide en cas d'incendie.

Le gouvernement a finalement dû céder aux pressions du public et des syndicats et a ordonné une enquête pour déterminer les causes de l'incendie. Cette enquête examinera également les conséquences des réductions de personnel sur la sécurité ce qui donnera la possibilité aux syndicats de se faire entendre.

Le gouvernement a essayé très rapidement de détourner les accusations des problèmes d'effectifs de financement en donnant très rapidement un «coupable». Le lendemain de l'incendie, on a annoncé que la cause de l'incendie serait révélée publiquement d'ici un jour ou deux. Puis les transports londoniens ont décidé d'interdire de fumer dans toutes les stations de métro et non plus seulement à bord du métro. La presse s'est hâtée de voir dans cette initiative une indication sur les causes de l'accident et elle a laissé croire au public qu'une cigarette à elle seule était la coupable.

Néanmoins, les experts et les pompiers ne se sont pas prononcés officiellement pour une cause unique d'incendie. Ils ont expliqué que plusieurs facteurs devaient être examinés. Par exemple, une cigarette n'aurait pas nécessairement causé un incendie de cette ampleur à moins de tomber sur ces matières qui pouvaient prendre feu (comme par exemple des détritus non ramassés ou un équipement mal entretenu). Les médias ont ainsi réussi à donner au public une explication toute simple sur l'origine de l'incendie. Après ce désastre, les syndicats de cheminots ont réussi à marquer un point pour maintenir les effectifs de personnel. Il existe en effet deux lignes, gérées séparément des transports londoniens par British Rail, pour des trains plus lourds qui circulent dans les tunnels. BR voulait supprimer les agents sur ces trains. Les affiliés à l'ITF NUR et ASLEF ont menacé d'organiser une grève le 30 novembre si BR ne revenait pas sur sa décision. Ils affirmaient qu'il y aurait plus de risques en cas d'incendie si le conducteur était seul à bord. Etant donné les circonstances, BR n'a pu rejeter cet argument et a fini par accepter de maintenir les agents sur les trains.

#### Le Cheminot de France

Directeur de la publication : Yves Tasserrie

N° commission paritaire : 77 D 73

Imprimerie de la Vigie 24 rue Léon Rogé, Dieppe -

Rédaction Administrative : 22 rue Pajol, 75018 Paris  
Abonnement annuel : 50 F