

Ensemble... oui !

Grève à l'Equipement au printemps, dans les chantiers de manœuvre des gares cet été, des agents de conduite et du Matériel à la rentrée, puis les agents de trains... les conflits se multiplient.

Lucides sur les difficultés de mobilisation, les limites que fait peser le consensus politique libéral, les cheminots mettent souvent en avant des objectifs parcellaires par fonction ou localité. Chacun a conscience qu'il faut dépasser ce cadre et ébranler le carcan qui bloque tout : les choix politiques libéraux. Ceux qui entraînent baisse d'effectifs/chômage, crise économique/austérité salariale, spéculation boursière/misères.

Face à une politique globale

Chaque cheminot sait que la solution n'est pas seulement interne à l'entreprise que nos dirigeants SNCF collaborent à la politique d'ensemble, l'alimentent, la justifient mais n'en sont pas les seuls décideurs.

Coresponsables de la politique de casse, ils tendent à devenir irresponsables quand ils négocient le social.

Que valent leurs paroles, leurs engagements ?

Au nom des coupes budgétaires ils renient les 9000 reclassements de postes qu'ils avaient cédés lors des négociations de grille (*).

Ils renient les signatures d'accords locaux prévoyant des baisses à Paris Est.

Ils renient les engagements pris pour des formations langues prises sur le temps de travail à Rouen, Nantes et ailleurs.

Ils se renient parce qu'ils décident, comme d'habitude, de faire payer aux cheminots le prix de leur politique.

Avec le cynisme des technocrates et politiciens, ils affichent «que le transport est un droit pour tous» en décidant la fermeture massive de lignes, de services, d'emplois.

Voilà pourquoi les cheminots CFDT appellent depuis des années à une mobilisation unitaire, au prolongement des actions catégorielles ou locales par des engagements de la profession.

Si les conditions sont réunies d'un prolongement des actions professionnelles par une action «tous ensemble», les cheminots CFDT sont preneurs.

Si les contacts avec les usagers, les autres professions permettent de s'engager dans une mobilisation sur les questions fondamentales il faut y aller.

Une action interprofessionnelle, ouverte aux chômeurs, aux jeunes ne débouchera pas sur un résultat revendicatif dès le lendemain, seule une négociation globale, obtenue par un rapport de force important, le permettra.

Nous n'y arriverons qu'en dépassant l'éparpillement, en rassemblant.

FO a proposé une action, elle ne serait pas exempte d'arrière pensées politiciennes, on s'en doute. Mais, ils n'en ont pas le monopole et le camp du refus de l'action n'est pas non plus vierge sur ce terrain.

L'important c'est de relancer un souffle social, un espoir de mobilisation, de redonner au mouvement ouvrier la dynamique de l'action, de mettre fin à l'éparpillement, du chacun pour soi, au sauve qui peut, qui mène droit au naufrage le péniste.

Nos responsabilités dans la mobilisation

Déterminés, conscients des difficultés, de nos responsabilités aussi, nous prenons part à la mobilisation.

Que celle-ci soit clairement orientée pour l'emploi, les 35 heures, pour la solidarité, pour les salaires, et notamment les plus bas, pour la défense des acquis de la protection sociale.

Que celle-ci soit une étape de discussions, de remobilisation consciente, un temps de rassemblement, dans un contexte de luttes plus parcellaires qui devront continuer. Un moment de démocratie active.

Voilà à quoi nous travaillons.

(*) avec la complicité des signataires de l'accord salarial CFTC-FO-FGAAC-FMC-CGC



Deuxième révision budgétaire en 6 mois

... C'est parti !

Mai 91
La "stratégie au service de la productivité"

Dès le 24 mai 91, un document rédigé par la «direction de la stratégie» indiquait les «pistes de recherche pour améliorer le compte d'exploitation de la SNCF».

Voici quelques une de ces «pistes» : de la dentelle !

- L'accroissement de la productivité dans les directions centrales : (...) suppression des tâches annexes, réductions des unités de logistique interne... en recherchant des réductions d'effectifs aussi bien pour les postes d'encadrement que d'exécution. (...) Dans de nombreux domaines tels que l'informatique, la recherche, les études, la stratégie, l'architecture... les moyens permanents peuvent être ajustés au niveau d'étage de leur charge grâce à un recours pour les missions particulières à la sous-traitance ou à des contractuels.

(...) Suppression des tâches non ferroviaires comme l'imprimerie ou la distribution des fournitures qui pourraient être confiées à des entreprises extérieures à meilleur compte.

- Les fusions d'établissements : Après avoir regretté que les «engagements du contrat de plan ne permettent pas de diminuer le nombre de régions au cours des prochaines années» (en faisant remarquer que cette diminution génère entre 200 et 300 emplois «économisés» par nouvelle région), la note indique qu'une «action pourrait concerner les établissements et la mise en commun par les régions de moyens d'études».

- La relance des investissements de productivité : car, paraît-il, de nombreux projets dorment dans les tiroirs des divisions du transport.

- La lutte contre l'absentéisme.

- «L'optimisation dans l'utilisation des locs (et donc des agents de conduite) :

(...) «L'outil de traction doit-il être calibré sur les pointes extrêmes ? Une comparaison des ratios d'utilisation de nos engins avec ceux des autres réseaux (notamment avec des réseaux ayant des organisations différentes comme les BR) permettrait de déterminer s'il existe des potentiels d'économie»...

- L'appel plus systématique à la sous-traitance (pour le Matériel et l'Equipement).

- La diminution de la formation : pour «éviter les gaspillages»...
- La relance des départs volontaires.
- La remise en cause de certains investissements :

La situation des recettes jugée mauvaise en début d'année «du fait des événements du Golfe» avait justifié une première révision budgétaire en mars. La riposte des organisations syndicales (quasi unanime) et des cheminots fut massive.

Or depuis, la direction constate «une dégradation des résultats par rapport aux comptes prévisionnels du contrat de plan». Aussi c'est tout le plan d'entreprise qui est passé à la moulinette pour pouvoir tenir coûte que coûte les objectifs du contrat avec l'Etat pour «honorier» sa signature. C'est donc une pure logique d'équilibre des comptes qui va dominer d'ici 95 !



3 millions de Km/Trains supprimés !

les 2 milliards de francs... il fallait trouver 2 milliards d'économies.

Soit :

- 1 Milliard dans le budget exploitation : résultat «espéré» des mesures que nous venons d'énoncer, plus d'autres à venir (on parle déjà d'une réduction des «éléments variables de solde»!).

- 1 Milliard dans le budget investissement... ce qui aura inévitablement des conséquences sur l'emploi, notamment à l'Equipement où le budget avait été révisé à la hausse en début d'année.

Pour nous rassurer sur le «dynamisme» de l'entreprise et pour faire pendant aux opérations comptables, Fournier et Metzler ont décidé de relancer les ventes voyageurs par une grande opération de «stimulation» des vendeurs...

Il fallait oser quand on connaît la fiabilité actuelle de SOCRATE et le mécontentement croissant des voyageurs à l'égard des 4 niveaux de tarification !

...Sans compter que l'on voit se mettre en place progressivement une politique de desserte voyageurs de plus en plus proche de celle qui existe en fret.

Le discours est le suivant : «nous sommes condamnés sur certains axes, nous devons donc ajuster notre dispositif sur ces axes : donc suppressions de certains trains peu rentables... ou convention... mais faut-il vraiment inciter les collectivités à dépenser de l'argent qui se

Août 91 Fournier écrit aux directeurs de région

Le détail donne :

- 410 000 km/trains supprimés par «fusions de trains»
- 50 770 «proposés» aux conventionnements,
- 246 500 dûs à des «aménagements de dessertes» et à des «limitations diverses»,
- 1 492 400... à des suppressions de trains,
- 518 700 à des fermetures de lignes

Enfin - 56 000 km/trains sont «économisés» sur le TGV A du fait de la «non création de trains initialement prévus».

... Et l'on ne connaît pas encore les chiffres du FRET !



2 milliards = 2 milliards ?

rait plus utile à autre chose, lorsque d'autres moyens de transports collectifs existent» (J.M. Metzler lors de sa visite de la nouvelle gare de Rennes le 26.8.91 aux cadres de l'établissement).

Pour faire bonne mesure, la direction vient d'annoncer que comme le déficit 91 atteindrait probablement

Cette politique tourne radicalement le dos à toute notion de service public.

L'été chaud du TGV

Le 11 juillet, le TGV 8441 reste bloqué plus de 5 heures à Villeperdue (Indre et Loire) immobilisant 800 passagers en pleine chaleur.

Le 22 juillet, le TGV 856 tombe en panne de compresseurs sous le tunnel de Villejust sur la ligne nouvelle.

Le 6 août, le TGV 8419 s'immobilise, bloquant près de 900 personnes à Coutras (Gironde).

Le 9 août, le TGV 831 heurte une automobile sur un passage à niveau près d'Avignon... 15 trains retardés.

Le 10 août, les opposants au TGV Méditerranée bloquent 20 000 personnes dans le Vaucluse et les Bouches du Rhône.

Le 18 août c'est à Maillé (Indre et Loire) que le TGV A est «calé»... 2000 personnes à bord, et les trains suivants sont bloqués.

21 août, panne radio sol-train Rennes-Paris.

1er septembre, caténaire arrachée entre Bayonne et Dax.

3 remarques :

1. Certes le blocage des circulations en Provence n'a pas de rapport direct avec les autres incidents... si ce n'est que «grâce» à la nouvelle ligne il n'y aura plus de passages à niveaux... et donc l'accident du 9 août ne se reproduira plus...

Mais pourquoi donc attendre les lignes nouvelles pour faire sauter les P.N. non gardés ?... d'autant que des trains circuleront encore sur ligne classique !

Carton jaune !

2. Le 11 juillet, les compresseurs tombent en panne

le guide de dépannage informatisé est lui aussi en panne, l'attelage de secours n'est pas prévu pour déplacer un TGV en unité multiple (UM), pas de rames de secours pour effectuer un transbordement de voyageurs... voilà qui met à rude épreuve usagers, mais aussi mécaniciens, «Agents Commerciaux Trains», agents des postes de commandement (PC) et des gares.

Voilà qui, à coup sûr, clouera le bec à tous les détracteurs.

Il n'en demeure pas moins que les vraies questions demeurent :

de fiabilité des compresseurs Mannesmann par forte chaleur.

Cet hiver, les défaillances techniques étaient dues à la neige qui avait l'outrecuidance de rentrer là où elle n'était pas «prévue»... que nous réserve l'automne avec ses feuilles mortes ?

Plus sérieusement, on est en droit de se demander si la SNCF se donne bien les moyens de vérifier elle-même le matériel sorti de chez Alsthom ? *Carton rose !*

3. Les incidents du 6 août et du 18 août sont tous deux dus à l'arrachage de la caténaire : il s'agit d'un manque de tension du fil contact sur une ligne classique par rapport aux sollicitations des 4 pantographes des rames en UM.

En pleine chaleur, le cuivre se détend... et les contre-poids vont jusqu'à toucher terre.

Il est clair que la vitesse du TGV, et sa conception, imposent à la SNCF soit de renouveler complètement les infrastructures, ce qu'elle fait avec les lignes nouvelles (LN), soit d'effectuer une surveillance des installations sur ligne conventionnelle bien supérieure à celle qu'elle effectue aujourd'hui... en période de congés protocolaires !

Reste la solution que la direction a choisi : diminuer la vitesse ! Ayant fixé le seuil des retards à 30 minutes, elle reste dans «sa» marge pour éviter les remboursements.

Ce n'est évidemment pas l'opinion des voyageurs qui paient plus cher pour une heure d'arrivée à destination. *Carton rouge !*

La direction n'a certes pas été avare de commentaires techniques allant jusqu'à expliquer dans une note aux cheminots ce qu'est un pantographe et une caténaire... jusqu'à la Vie du Rail qui dans son numéro du 28 août précise que «(...) l'échauffement de 10 à 15°C dû à l'effet joule est proportionnel au carré de l'intensité»...

est de plus en plus difficile de trouver et de mettre en oeuvre une rame disponible pour transférer les voyageurs... ou un diesel en cas d'incident caténaire !

- un personnel suffisant consacré à l'information des voyageurs et à la coordination

de Conduite avait d'ailleurs critiqué le Guide de Dépannage Informatisé dans sa conception.

1. Quoi qu'en dise, le TGV de par sa conception, n'est pas fait pour les lignes classiques (cette lapalisse a d'ailleurs pourtant nos «responsables»).

2. Le problème du financement des infrastructures est posé plus crûment encore : qui finance ? Qui ?

Au moment où une nouvelle révision budgétaire interdit de faire «plus» et recommande de faire «moins»

3. Les mises en service se font de façon précipitée, sans essais prolongés, pour engranger la rentabilité des infrastructures et du matériel coûteux et pour respecter les objectifs commerciaux.

4. La mise en service de technologies sophistiquées devrait s'accompagner de moyens de surveillance accrues (Équipement, Matériel) et d'effectifs en nombre et en qualification suffisante pour traiter rapidement les incidents inévitables mais que la direction continue à considérer comme impossibles... ou en tout cas «non prévus».

Cela suppose :

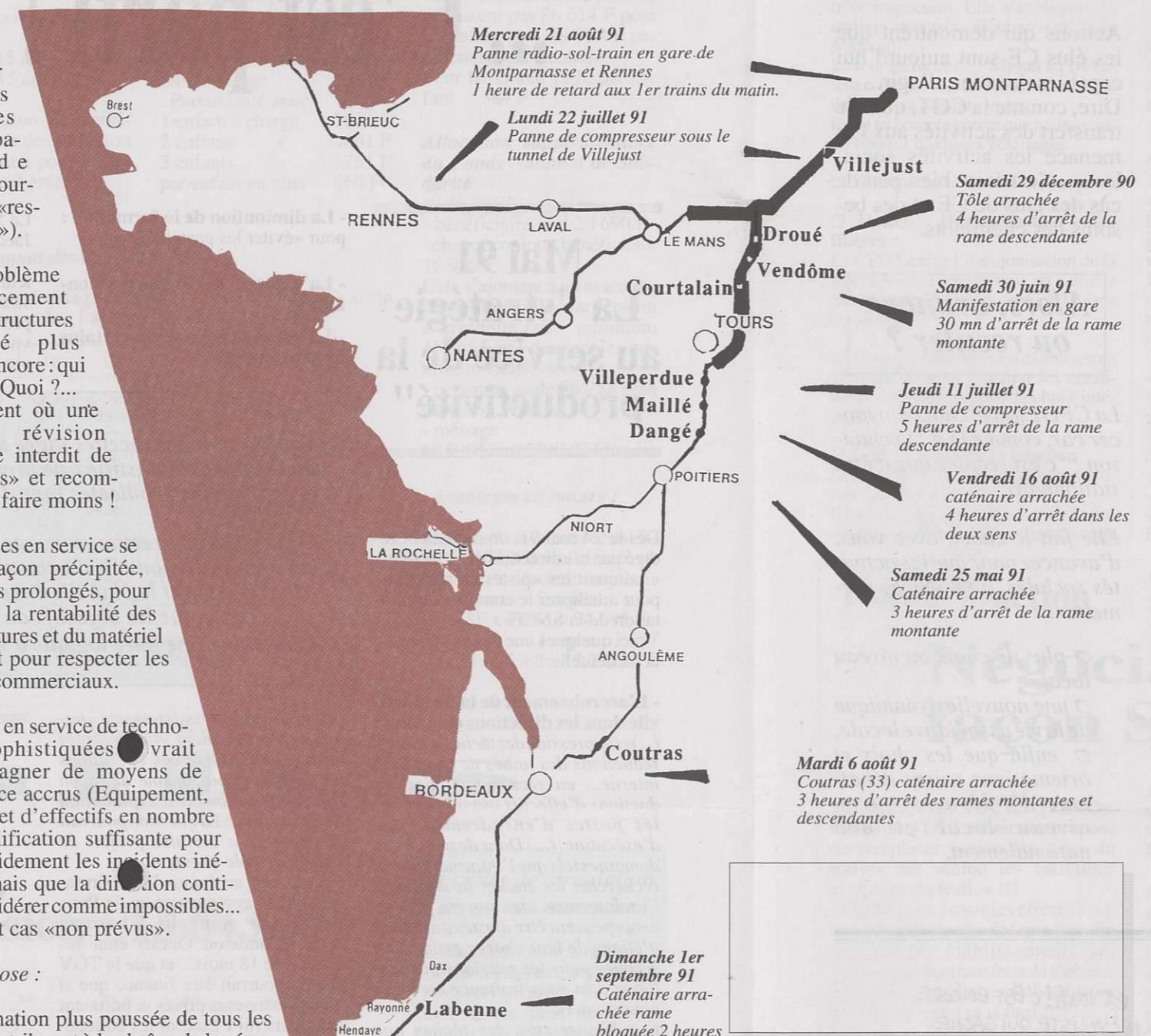
- une formation plus poussée de tous les acteurs contribuant à la chaîne de la sécurité et de la régularité en les associant à la confection des «Guides de Dépannage» ou consignes et règlements de sécurité, permettant de résoudre rapidement et efficacement les problèmes posés en pleine exploitation

(Le Groupe Technique National Agents

pour les usagers qui augmentent leur满意程度... et ne semble pas favoriser la reprise du trafic voyageurs... loin de là !

tion des mesures à prendre pour leur acheminement dans les meilleures conditions possibles.

5. Il faut enfin remettre en cause une tarification trop complexe et onéreuse



Déclaration CFDT sur la régularité à la CPC TC de juin 1991

Régularité des trains ...Parlons-en !

Taux de régularité : (chiffres donnés à la CPC TC de juin)

Retards de la 1ère à la 22ème semaine	cumul comparé 90/91
Rapides et Express : retards > 14 mn	1990 1991
TGV	5,1 5,1
«	6,2
Messageries	16,0 19,5
Trains entiers : retards > 60 mn	7,8 8,8
Banlieue de Paris	6,7 6,8
Nombre de trains supprimés	828 1336

Les phénomènes de non régularité des trains sont déjà été abordés à plusieurs reprises. On peut les classer en 3 grands types :

1. Les facteurs sociaux au sens large

a) Ceux dont la SNCF n'est pas directement responsable, mais qui pour des raisons «d'image» focalisent les mécontentements liés à la politique sociale du gouvernement.

b) Les actions des usagers, qui sont elles, directement liées aux décisions de l'entreprise en matière d'investissements et de politique commerciale voyageurs et qui posent le problème du maintien du service public et de la concertation avec les usagers et les collectivités locales.

A ces trois types de problèmes, l'entreprise doit répondre.

c) La politique sociale de l'entreprise qui peut déclencher des mouvements légitimes des cheminots conduisant dans certains cas à l'occupation du lieu de travail... c'est bien sûr le cas à Marseille.

2. Les incidents et défauts liés à la qualité de l'appareil de production (dérangements de PN, défaut de loc., défaillances du matériel...).

3. Des retards résultant de l'ampliement des travaux envisagés sur des lignes où le trafic est important (vallée du Rhône, Gare du Nord).

Il faut enfin que de manière générale, lorsque les opérations de grands travaux sont programmées, on puisse trouver, au regard des investissements programmés, une augmentation des effectifs budgétaires pour les établissements.

Socrate malade, le directeur des ventes s'éclate au Club Med !

L'inspirateur de Jean Marie METZLER (Directeur de l'activité intercité), le fringuant Directeur des Ventes Georges VIALLE, vient de quitter Jacques FOURNIER pour rejoindre Gilbert TRIGANO.

Un des concepteurs «idéologiques» de SOCRATE, auteur d'un best seller sur le «Yeld Management» (ou comment remplir un hôtel, un avion... ou un TGV au maximum, avec un revenu maximum) rejoint un groupe de voyageurs, juste au moment où un projet de loi proposé par le gouvernement au parlement doit permettre aux agences d'avoir un quasi monopole des prestations annexes au voyage... Vous avez dit bizarre ?

A noter que ce projet de loi (n° 1659) a pourbut de «fixer les conditions d'exercice des activités relatives à l'organisation de la vente de voyages ou de séjours».

SOCRATE en panne ?

Comme si les incidents TGV ne suffisaient pas, voici une autre merveille technologique qui a fait défaut cet été. Le «Router», interface informatique entre le Nouveau Système de Réservation (NSR) à Lille et les Postes de Ventes (TPV) a la migraine dès sa mise en service.

Tous les terminaux devaient basculer sur le Router entre juin et septembre (excellente période n'est-ce pas ?)

Le 9 juillet 1991, lors d'une réunion entre les organisations syndicales, l'Agence Nationale pour l'Aménagement des Conditions de Travail (ANACT) et la Direction Commercial Voyageurs, la CFDT avait attiré l'attention sur les dysfonctionnements du fameux «router». Le chef de projet SOCRATE, Alain Lacôte, déclara sur un ton suffisant et presque méprisant à l'égard des utilisateurs présents que tout se passait bien et que les quelques incidents avaient été sans conséquence pour les vendeurs...

Les 26 et 29 juillet, puis à nouveau à plusieurs reprises en août, le «router» mettait en rade plus de 200 terminaux sur tout le territoire à la suite de pannes «inexplicables». On imagine la joie des vendeurs devant délivrer des titres manuels (sans réservation)... et celle des «clients» en pleine période de vacances !

Dans quelques mois, grâce à l'informatisation de la comptabilité voyageurs (ARISTOTE), il ne sera plus possible de délivrer des titres manuels... les pannes n'étant bien sûr «pas prévues» !

**1, 2, 3, 4
la "modulation tarifaire" s'étend !**

Au service d'hiver 91/92, c'est autour de la desserte Paris - Limoges - Toulouse de passer à la casse-rolle des «prix modulés» en fonction du train, de la classe, du jour de circulation selon le taux d'occupation.

Une note signée G. Vialle (juste avant de s'en aller !) précise sans pudeur : «cette modulation tarifaire favorise une occupation équilibrée entre les trains et améliore confort et qualité pour notre clientèle»... il fallait oser !

senties obligées de reprendre le TGV dans leur logo, leur papier à en tête ou leur couverture de journal ! ..

Les «concurrents» du TGV sont massacrés tour à tour dans des dossiers pas toujours très objectifs de la Vie du Rail... ainsi la technique pendulaire... ne serait bonne que pour les Italiens, et l'ICE (Allemand) peu fiable et hors de prix.

Du coup, quand «notre» joyau technologique fait défaut, ou est contesté (à tort ou à raison) par des «opposants»... c'est «nous» qu'on attaque, c'est tous les cheminots qui rougissent de honte à chaque panne médiatisée. S'étant identifié aux «victoires», ils s'identifient aux échecs. Il ne nous reste plus qu'à nous faire tout petit... et surtout, ce n'est pas le moment de revendiquer puisque «on a perdu» !

Ces efforts n'ont pas été vains puisque même les organisations syndicales se sont

Toute organisation syndicale qui veut défendre les cheminots et le service public a le devoir de poser clairement ces questions... et d'y répondre, au moins partiellement : c'est ce que la CFDT a toujours fait, même si cela dérange l'unanimité «égéiste».

Les cheminots peuvent être fiers des évolutions techniques auxquelles ils contribuent dans leur réalisation ou leur fonctionnement et pour lesquelles ils consacrent une partie importante de leur vie, ils n'ont pas pourtant à longer les murs dès qu'un incident arrive, en s'identifiant aux choix économiques de la direction !

...Et bien, pas d'accord !

Décentralisation des Activités Sociales

Une première étape...

Développer les possibilités d'intervention des cheminots en matière culturelle et sociale, par des activités et des centres de décision au plus proche des lieux de vie : tel est l'engagement de la CFDT.

La mise en place de structures associatives décentralisées, de comités d'usagers, d'un partenariat impliquant différents acteurs de la vie sociale et culturelle de la cité... Voici quelques exemples concrets.

C'est cette démarche qui, lors de la négociation de l'accord «Activités Sociales» en 1990, a poussé la CFDT à agir afin de modifier le système actuel. Système qui voit les comités

d'établissements privés d'un tiers de leur dotation sociale au profit du CCE et ceci sans réelle possibilité de contrôle et d'intervention dans les choix et orientations.

L'action de la CFDT

Elle aura permis d'acter dans l'accord la rétrocession, aux CE qui le souhaitent, des activités et prestations suivantes : séjours neige, budget livres des bibliothèques, subventions aux associations USCF et AICF.

Un pas est franchi qui doit permettre à terme, au moins

tés d'établissements, la maîtrise totale de leur dotation (ce que prévoit d'ailleurs le code du travail).

Maintenant la question financière qui se pose se situe au niveau des moyens financiers à fournir aux onze CE qui ont opté pour la décentralisation.

Les CE qui ont décidé de gérer, d'organiser ces activités, demandent aujourd'hui au CCE la rétrocession des budgets confiés lors du transfert en 1985, ceci sur la base du système de quota par agent, principe établi à l'époque qui permet solidarité, équité et justice entre les cheminots.

Force est de constater que les propositions, soutenues par la

CFDT (et la FMC), ne reçoivent pas l'aval de la CGT (gestionnaire du CCE).

Les propositions budgétaires de la CGT n'intègrent pas les principes et logiques qui ont conduit à l'accord de transfert de 1985 et ne permettent pas aujourd'hui aux CE d'assurer la mise en oeuvre de leurs choix.

Derrière cette attitude, n'y aurait-il pas l'idée de mettre en difficulté des CE qui ont fait le choix d'avancer, d'agir au plus près des cheminots et accréditer ainsi que seule une gestion centralisée est possible à la SNCF ?

Plusieurs CE ont d'ores et déjà pris des initiatives pour répondre aux besoins des cheminots et de leur famille par :

- . la création d'activités nouvelles : séjours jeunes, adules et famille,
- . le développement du partenariat avec les associations : manifestations, fêtes, expositions...

Actions qui démontrent que les élus CE sont aujourd'hui capables de créer, d'agir... Dire, comme la CGT, que «le transfert des activités aux CE menace les activités sociales»... c'est faire bien peu de cas des élus de CE et des besoins des cheminots.

Alors, avancer ou reculer ?

La CFDT fait le choix d'avancer car, comme le dit la chanson : "c'est reculer que d'être stationnaire".

Elle fait le choix, avec vous, d'avancer pour que les activités sociales, à la SNCF, permettent :

- plus de choix au niveau local,
- une nouvelle dynamique de la vie associative locale,
- enfin que les choix et orientations soient débattus et décidés avec vous au niveau local et non nationalement.

A.T.C.* :

Faisons le point

avenir de l'ATC fait l'objet, depuis quelques mois, d'écrits, de débats, tant au sein de l'association, qu'au niveau des organisations syndicales (représentées au Conseil d'Administration de l'ATC, dans le cadre de la délégation CCE).

Il nous a semblé nécessaire de rappeler la démarche et les propositions CFDT vis à vis de cette association.

Une action continue

Dès avant 1985, la CFDT par l'intermédiaire de son représentant avait soulevé nombre de propositions visant à améliorer le fonctionnement de l'ATC et ainsi permettre de répondre mieux aux attentes des cheminots.

- Mise en place d'une tarification différenciée cheminots et non cheminots.
- Tarification en fonction des revenus.
- Décentralisation, transparence des comptes, etc.

La mise en place des CE/CCE n'a fait que conforter nos positions, mais force est de constater qu'aucun de ces problèmes n'a été réglé à ce jour.

Du fait de l'attitude frileuse de certaines organisations syndicales (refusant entre autre la

décentralisation vers les CE, de la subvention que verse le CCE à l'ATC), et surtout de l'attitude de l'actuel président de l'ATC, refusant tout débat, se croyant seul détenteur de la vérité...

Cette façon de procéder a déteint au fil des ans, sur l'association elle-même, à savoir :

- une organisation très centralisée,
- des structures locales sans réel pouvoir,
- un rôle restreint du conseil d'administration,
- une pratique de la démocratie très contestable.

Au delà des organisations syndicales, ce type de fonctionnement en vient aujourd'hui à être contesté au sein même de l'association, où certaines structures locales (sections, comités interrégionaux) sont amenées à faire des propositions de réforme.

Pour sa part, la CFDT a pris et prendra toutes initiatives afin de voir aboutir ses propositions :

- tarification différenciée, cheminots, et non cheminots,
- participation des familles en fonction de leurs revenus (quotient familial),
- modification des structures afin qu'elles correspondent mieux à l'intérêt des cheminots,

- représentation des CE à tous les niveaux des structures,
- décentralisation des pouvoirs et financière.

D'ores et déjà un premier point a été acquis, un audit financier est en cours, qui devrait permettre d'obtenir la clarté sur les comptes de l'association.

Cependant, fidèle à ses engagements, il ne serait pas question pour la CFDT, de cautionner des initiatives, des propositions visant à dévoyer l'association au profit d'autres instances.

Il est nécessaire de faire des CE/CCE et des associations, des partenaires afin de mettre en oeuvre :

- des actions communes de développement,
- des actions complémentaires et non concurrentes,
- développer le partenariat, ceci en respectant la capacité des associations à s'organiser, à être autonomes et responsables.

Dans le cadre des débats actuels, l'occasion nous est fournie de retrouver un nouveau souffle à la vie associative locale. Ne le laissons pas passer, agissons.

ET VOILÀ ! C'EST ENCORE UN CYCLISTE QUI GAGNE LE MAILLOT JAUNE...



Edito	p. 1
Caisse de Prévoyance	
Infos pratiques	
Retraités	p. 2
Révision budgétaire	
L'été chaud du TGV	p. 3
Socrate malade	
Activités Sociales	p. 4/5
A.T.C.	
GTN Matériel	
Traction	
Trains	p. 7
Nouvel ordre mondial	
Chômage	
Travail de nuit des femmes	p. 8

Le Cheminot de France

Dir. de la publication : Y. Tasserie
n° Cion paritaire :
77D73 imprimerie ECG
22, rue d'Annecy 75020 PARIS
Tél. 46.36.89.09
Rédaction administrative :
22, rue Pajol - Paris 18ème
Abonnement : 50 F

Filière Matériel

Encore loin de nos attentes

Depuis le 31 mai que nous avons commencé la discussion sur la filière, il nous a fallu attendre septembre pour y voir un peu plus clair. Elle recouvre les filières 5, 7, 14 dessin et 15 contrôle inspection. Elle s'applique aux ateliers magasins Équipement et au Matériel.

Le tour de force de l'adjoint au Directeur c'est d'avoir tenu 6 réunions avec des poches presque vides.

C'est au compte goutte que nous avons pu obtenir quelques éclairages.

Le film inachevé de ces discussions :

□ 31 mai : Harmonisation entre filières :

La CFDT exige l'harmonisation de la filière M avec les autres c'est à dire le passage de B à C et de C à D sans examen.

Les franchissements sans examen sont obtenus ; il reste à définir les conditions afin de combattre le choix intégral.

□ Juin : Avenir de la fonction

Le directeur tient un discours rassurant sur notre avenir.

Nous ne pouvons que rester très inquiets. Les actes sont là ! (transfert de

confection au privé, filialisation des UHE)

. Les titulaires d'exams

La CFDT demande que tous soient nommés avant la transposition au 1/1/92.

La direction s'engage à écrire aux notateurs afin que leur cas soit pris en compte prioritairement lors des prochaines notations.

□ Septembre :

- OK/OKP

La direction P indique que les continents de passage ne dégraderont pas la situation actuelle.

Il faut obtenir partout et dans un premier temps, d'être nommé à OKP au bout de 7 ans et obtenir un raccourcissement de ce délai ensuite.

- Crédit spécifique

Un crédit spécifique serait débloqué pour la filière Matériel en dehors des 9000 emplois requalifiés prévus lors des discussions de grille.

- Requalification TEN maîtrise (niveau 5) et dirigeants d'unités :

Pour les ateliers magasins équipement

et le matériel, la direction prévoit la mise en place de :

375 TEN niveau 5 (5,8% du nombre de TEN)

300 dirigeants d'unité (10% des CEO/CEVR) en 92 et environ 350 dirigeants d'équipe feraient maîtrise.

- Les spécialités

Premier contour de la filière avec 3 spécialités :

Atelier Equipement, maintenance et Etudes-essais.

La direction refuse la demande que nous formulons seuls d'une spécialité visite. Elle l'inclut dans la maintenance.

Les personnels des magasins et des services intérieurs attendront les discussions d'octobre et du dernier trimestre pour savoir s'ils sont ou non rattachés au matériel.

Les discussions ont lieu suite à l'insistance de la CFDT.

Le fait d'avoir discuté en commission du statut de la filière Matériel ne doit pas peser sur les débats magasins et service intérieur. La direction s'y est engagée.

LES EPISODES A VENIR

A ce jour, restent de nombreux points à débattre :

- . Les franchissements B à C et C à D (les "voies nouvelles").
- . Le contenu des examens d'accès à B et E.
- . L'évolution de la visite suite à ETNA/NAW et les conséquences.
- . La formation au matériel.
- . L'organisation suite à la mise en place de diverses structures d'atelier divisionnaire.
- . Les spécialités.

A la demande de la CFDT un calendrier a été établi les 8 et 28 octobre, le 21 novembre...)

DES REFUS D'INFORMATION

- Refus de nous communiquer avant décembre les requalifications d'OKP sur TEN.

- Refus de nous donner l'évolution du nombre de dirigeants de section et du nombre de dirigeants d'équipe.

LES POINTS DE BLOCAGE

. Les CEO/CEVR

La CFDT a demandé la requalification des CEO/CEVR sur E. Nous avons toujours été les seuls.

Devant le blocage de la Direction et le manque d'appui des autres organisations syndicales, nous avons cherché à obtenir la requalification par étapes.

Avec les autres organisations nous avons demandé que les titulaires des tests de connaissances soient transposés sur E et nous y avons adjoint ceux qui avaient une certaine ancienneté. Nouveau blocage de la direction.

Aujourd'hui nous sommes dans l'impassé et les actions menées par les chefs d'équipe n'ont pas suffit à ouvrir une brèche.

Pour la direction requalifier les CEO/CEVR c'est requalifier tous les niveaux 5 et les T5 qui sont accrochés aux coefficients du niveau 5. D'ailleurs la FGAAC en commission du statut a déclaré «nous veillerons à la parité entre les filières». Sous entendu si vous faites quelque chose pour les chefs d'équipe il faut le faire pour nous.

Il est dommage que cette organisation ignore que si des spécificités existent

à la traction, il y en a aussi au matériel, dans les 2 services l'évolution des techniques y contribue pour une large part.

Pourquoi est-elle aussi chatouilleuse sur la parité alors qu'elle a exigé une grille spécifique ?

. La qualification C (TEN actuel)

La direction impose malgré l'opposition de la CFDT et des autres organisations, la possibilité de «coordonner le travail d'un groupe d'agents».

Actuellement cette situation n'existe pas à l'équipement et de façon marginale au matériel (en section électrique d'après la direction).

Nous continuerons à demander le retrait de ce texte qui engage l'avenir et va au remplacement de tâches de dirigeants d'équipe par un TEN.

. Accès à E

Dans toutes les filières les cheminots peuvent passer l'examen d'accès à E à partir du 2^e niveau de B avec une certaine ancienneté. Pour le matériel il faudra être à D (niveau 5 actuel). Cette position pourra être revue plus tard.

Le blocage des CEO/CEVR sur D amène la direction du Matériel à refuser que des cheminots ayant des qualifications inférieures puissent se présenter à l'examen d'accès à E.

. Reclassement des régulateurs sous-station à E

Refus actuellement alors que le travail est de très haute sécurité.

D'autres points de désaccord subsistent.

Si le 17 une action commune a pu être menée avec 5 autres organisations syndicales, il nous faut préparer d'autres initiatives.

Nous batissons notre avenir pour 15 à 20 ans.

Seule notre action résolue permettra d'engager des résultats.

Filière Traction

Négociation façon SNCF...

- Utilisation des ADC sur QTB à des tâches de QTA. La direction propose de remplacer «selon les aléas du trafic» par «selon les variations aléatoires du trafic» !!!

- Conséquences sur les effectifs : il faut attendre les études que doivent réaliser les établissements sur l'évolution des transferts de tâches», en un mot... appliquer d'abord, pour le reste on verra plus tard !!!

La CMS du 19/09 s'est achevée sans aucune proposition nouvelle de la direction si ce n'est sur la forme ou les détails.

Pour la SNCF, les textes du 17 septembre seront applicables à compter du 1er janvier 92.

Sur le fond, la direction maintient donc sa volonté :

- de transférer vers QTA des tâches actuellement assurées par les conducteurs en 1^{er}, tels des trains de marchandises limités à 80 km/h, des évolutions, des mises en tête, etc... ou encore des tâches issues de la filière «Service Intérieur» tels les remisages-dégarages, les pleins, etc.

- de ne donner aux conducteurs de QTA qu'une formation au rabais débouchant sur une sécurité à deux vitesses, et la répartition envisagée entre CRMP et CRMPP... aux uns les manœuvres en gare ou dans les triages et aux autres le service «trains et évolutions».

- d'utiliser les ADC de QTB, soit : dans des tâches de QTA de manière «occasionnelle», «accessoirement», «temporairement», «selon les aléas du trafic», «exceptionnellement», ce qui ouvre la voie à toutes les dérives, vis à vis du PS4 ;

. comme assistant à des cadres traction pour la formation ou la gestion du personnel ; . à des tâches commerciales pour les TGV «transmanche».

- de ne pas valoriser le paiement des nouvelles qualifications, plus encore de ne pas garantir à tous le déroulement de salaire intégrale de leur qualification., avec les délais de

séjour de 12 ans pour les conducteurs à la manœuvre, et 14 ans pour les conducteurs lignes

Les quelques concessions admises par la direction, notamment sur la non utilisation des CRL et CRLP à la fonction d'aide-conducteur, si elles satisfont la FGAAC qui s'en félicite, ne sont pas suffisantes pour la CFDT.

Nous avons réaffirmé notre opposition à ces orientations dont les objectifs sont clairs :

- mise en place à terme de deux catégories de conducteurs : l'un régional et sédentaire, l'autre de ligne sur le réseau classique et grande vitesse, avec une souplesse d'utilisation suffisante pour pallier les fluctuations de trafic dans un sens ou dans l'autre,

- en ne payant pas les qualifications ainsi définies à leur juste prix, réaliser sur le dos des ADC des économies substantielles d'autant que la nouvelle partition des tâches envisagée entraînera des réductions d'effectifs.

Malgré le refus de la FGAAC de se joindre au mouvement, compte tenu de son accord avec les propositions SNCF (il est difficile d'appeler à se battre contre son «enfant») l'action de grève à l'appel de la CFDT, CGT, FO, CFTC a indiqué une volonté de la part de nombreux ADC de refuser ces orientations.

Pour autant, la participation n'a pas été suffisante pour envisager une reconduction du mouvement. Les concrétisations des orientations de la SNCF ne tarderont pas en 92. Chacun pourra se rendre compte alors des conséquences et se rappeler de qui a combattu, qui a cautionné !

La CFDT, pour sa part, fidèle à ses propositions saura en ces occasions avec les ADC prendre ses responsabilités pour s'y opposer et oeuvrer à l'amélioration réelle de la situation des ADC.

La fraude fait disjoncter Costet qui veut "accentuer le rôle répressif des contrôleur"

Lettre adressée à M. Costet, Directeur Général, le 19 septembre 91

Le personnel CFDT des établissements commerciaux trains, tant Exécution que Maîtrise, est heureux de constater qu'enfin la Direction générale reconnaît ouvertement, une évidence : la dérive des recettes et la nécessité d'un retour inévitable à un contrôle renforcé dans les trains.

Cependant, il invite la Direction à rechercher rapidement à qui incombe, dans l'entreprise, effectivement ces dérives.

En ce qui concerne, la CFDT voici notre analyse succincte de la situation :

- La suppression du contrôle de gare, l'accès libre aux quais ont entraîné une augmentation des situations irrégulières à bord des trains.

- Corrélativement la libéralisation de l'utilisation des billets, et la mise en place de la nouvelle orientation commerciale / contrôle se révèlent dans le temps d'un laxisme certain. Cela apparaît d'autant plus vrai qu'à partir du service d'hiver 91/92, l'utilisation des titres de transport en revient au concept d'il y a quinze ans.

- Dans le même temps, la création des brigades (GCR, GCB, EAC),

officiellement pour lutter contre la fraude afin de compenser le dégraissage de l'équipement des trains, montre son inefficacité que nous annoncions alors.

- Plus récemment, la mise en place, de la nouvelle méthode d'accompagnement à agent seul liée au contrôle aléatoire favorise d'une part la fraude et entraîne aussi d'autre part une démotivation du personnel.

- Un foisonnement continual de mouvements tarifaires ,sans pour autant de documentation et formation, perturbe.

Le PGAST durant trois ans ne fut pas actualisé. Suite à la confection du nouveau manuel, la DVC refusa une formation de mise à jour tarifaire digne de ce nom.

- La nouvelle billetterie et le nouveau système de réservation, pas encore fiable entraînent là encore pour les agents des situations difficiles auxquelles ils doivent faire face seuls.

- La dégradation de la régularité et les nombreux incidents TGV incitent la clientèle aux réclamations ...

Le personnel CFDT des établissements commerciaux trains n'entend pas porter la responsabilité de ces décisions. Par la voix de la CFDT, il a régulièrement mis en garde tant dans les établissements ou régions

qu'au niveau des Directions Nationales (CV, DP ...) sur les dangers des orientations prises. Cela d'autant plus que le métier d'agent commercial trains apparaît aujourd'hui assez difficile pour ne pas en ajouter.

La CFDT met en garde solennellement la Direction sur les conséquences à venir tant sur l'organisation du travail à bord des trains que sur le climat relationnel (exécution/maîtrise) qui en découleraient. Le bon fonctionnement des ECT nécessite un climat serein.

Enfin, le climat social n'est pas de nature à l'apaisement. La démotivation est générale. Une réflexion commune, et non exclusivement d'entreprise, sur l'avenir des métiers au sein des ECT apparaît inévitable.

A ce jour, là encore la DCV, l'a refusé.

Il faut pourtant que la SNCF comprenne que l'on ne dirige pas une entreprise contre le personnel , en faisant fi des mentalités.

La remotivation nécessaire du personnel passe inévitablement par :

- des effectifs suffisants et bien formés,
- une rémunération et un déroulement de carrière attrayants
- une réelle reconnaissance des contraintes du métier

L'année dernière, nous nous mobilisons contre la guerre du Golfe en récusant l'idée que l'intervention militaire au Koweït et en Irak avait pour but d'asseoir un «nouvel ordre mondial»...

On a vu depuis, qu'aucune des questions qui agitent la région et les autres parties du monde n'ont été réglées...

... Certes, la monarchie pétrolière Koweïtienne a retrouvé sa «souveraineté» sans même se soucier d'apparaître plus démocratique, l'Irak a «regagné» ses frontières issues de la décolonisation britannique et Saddam Hussein opprime toujours un peuple affamé par le blocus, les Kurdes n'ont toujours pas de patrie et après les massacres perpétrés par le gouvernement irakien, les voici à nouveau sous la botte du très atlantiste gouvernement Turc. En Palestine, les territoires occupés... le sont toujours, le très «démocrate» Affer El Assad préside aux destinées du Liban avec la complicité de l'ASL

(Armée du Sud Liban pro. Israélienne), «l'ordre» règne à Tien an Men... mais les relations économiques reprennent, le désordre s'installe au Panama avec le

Georges Bush est obligé d'interrompre (une fois de plus) sa partie de golf... un coup d'état en URSS risque de remettre en cause ce bel ordre ?

déjà sa volonté de remplacer la bureaucratie d'état par celle du privé.

Sur le fond, rien n'est réglé !

notre propre pays tant que nous vivrons au sein d'un monde de famine et d'oppression.

Etre syndicaliste en 1991, c'est aussi comprendre cela !

Les cheminots, plus que tout autres, savent qu'une file de rail ne s'arrête pas à Hendaye, Vintimille, Bâle, Kehl... ou même dans un tunnel, sous la Manche soit-il !

C'est pourquoi, la CFDT cheminots restera fidèle à ses engagements démocratiques, tout comme elle s'est portée résolument aux côtés des peuples polonais et roumains, elle a participé aux manifestations contre la guerre du Golfe et s'est inquiétée des bruits de chenille à Moscou et à Riga.

De même elle ne restera pas muette devant la montée des nationalismes xénophobes, ou face aux illusions ultra-libérales... notre avenir en dépend !

Nouvel ordre mondial ?

nouveau dictateur mis en place (comme le précédent) par les USA

La Yougoslavie s'enfonce tous les jours un peu plus dans la guerre civile... qu'importe : tout ça c'est le prix à payer pour «la paix» et le désarmement Etats-Unis / URSS.

Mais voilà, en ce beau mois d'août, la bourse flambe et

Heureusement, tout finit bien, les généraux séniors au service d'un système hâti depuis des décennies par un peuple qui le subit, viennent de retourner dans les pouilles de l'histoire (d'où ils n'auraient jamais dû sortir), la chape de plomb bureaucratique semble définitivement renversée et c'est tant mieux !

Mais une nouvelle caste s'appuyant sur le libéralisme montre

Notre syndicalisme, confronté quotidiennement aux idéologies les plus intolérantes, à ceux qui, seuls, prétendent parler «au nom des travailleurs», à la montée du racisme continuera à se manifester !

Ici même, nos «acquis» démocratiques et sociaux sont fragiles et il n'y aura pas de stabilité économique et politique, de développement de nos droits dans

2,7 millions !

... C'est le nombre «d'actifs» sans travail en France relevé au mois de juin 91 *

Plus grave : le chômage augmente à un rythme de 8,5% par an... et 15,2% si l'on tient compte des 3 catégories de demandeurs d'emploi (plein temps, temps partiel, CDD)... soit près de 3 millions de personnes !

Plus grave encore, le taux de chômage touchant les actifs entre 25 et 49 ans (la «force de l'âge» dans la production), atteint 6,3% chez les hommes et 11,2% chez les femmes... taux encore jamais atteint au cours des 18 derniers mois !

... Et pendant ce temps, notre entreprise continue à supprimer des emplois alors que la qualité du service public ne cesse de se dégrader comme l'ont montré les incidents de cet été !

Il est intéressant de comparer les tableaux ci-dessous qui présentent le triste hit parade des régions dans le domaine du chômage.

A l'heure où Martine AUBRY, ministre du travail, déclare que les dispositifs tels que la baisse généralisée de la durée du travail se heurtent aux causes profondes du chômage et qu'il s'agit de «faire autrement» (3 juillet 91), ou le bilan de l'application des 35 heures fait apparaître une remontée progressive des régimes à 39 heures, il est temps de reprendre l'initiative.

Il est temps que la restauration des profits serve en premier lieu l'emploi, que le budget de l'état soit affecté en priorité à l'amélioration des services publics... plutôt qu'à la consolidation du budget militaire !

* 2,763 200 en juillet 91... soit +1,6% en un mois et 10,4% en un an.

Le travail de nuit des femmes

Les nouvelles dispositions de la cour européenne ainsi que les commentaires des responsables syndicaux ont provoqué un certain nombre de réactions et des militant(e)s ont interpellé la branche afin d'avoir notre position.

Bien que cela puisse sembler inutile, tout d'abord rappelons que plusieurs groupes de travail ont eu lieu sur ce thème, à l'initiative du Groupe Technique Travailleuses, et ensuite que beaucoup s'interrogeaient sur l'utilité de ces débats...

En fait la majorité du groupe travailleuses estime qu'il n'y a pas de revendications spécifiques féminines en dehors de celles liées à la grossesse. Seules certaines conditions de travail et de vie sont plus portées par les femmes, et il faut que ces sensibilités se retrouvent dans l'élaboration du cahier revendicatif CFDT.

En effet, la Branche Cheminots ne peut pas avoir deux cahiers revendicatifs : - un pour les cheminots - un pour les cheminotes.

femmes ne permet pas de les considérer à égalité.

Afin d'illustrer les réserves que l'on peut émettre sur le côté protectionniste (envers les femmes) des lois concernant le travail de nuit, voici ce qu'écrivait Hélène Brion en 1916 :

«ne nous faites pas ressouvenir de cette fameuse loi sur le travail de nuit, par exemple, voulue par des hommes et votée par des hommes, soi-disant dans l'intérêt de la santé des femmes et aboutissant simplement à faire perdre leur gagne pain à des typistes qui gagnaient dans les 6 francs par nuit, sans «protéger» pour cela les plieuses de journaux qui ne gagnaient, il est vrai, que 2 ou 3 francs».

En 1991 où en sommes nous ? Force est de constater que les choses n'ont pas tellement évolué puisque l'opposition au travail de nuit des femmes se réveille plus particulièrement

lorsqu'il s'agit d'emplois qui ne sont pas spécifiquement féminins ou de postes qualifiés ou à responsabilité.

Mais personne ne pose trop de questions sur les horaires en décalés, (donc avec des nuits), du personnel hospitalier (ni du personnel de nettoyage dont les situations et la rémunération sont encore plus précaires) pas plus que pour les métiers liés à la mode. C'est tout juste si on s'offusque de l'utilisation des enfants.

Est-ce parce que en 91, il est toujours «logique et normal» que les femmes s'occupent des malades, du ménage ainsi que des questions vestimentaires ou est-ce un refus de donner aux femmes le droit de se choisir une vie en dehors des normes établies par une société d'hommes.

Bien sûr les arguments «sécurité» et «pénibilité» reviennent souvent, au niveau cheminot, pour expliquer les réserves, si ce ne sont les refus, d'ouvrir l'ensemble des postes aux femmes, mais les mêmes problèmes n'existeraient-ils pas pour les hommes dans des chantiers isolés ou à faibles effectifs qui obligent à des «prouesses» pour assurer le service.

Alors pour que :
 - tous les travailleurs (hommes et femmes) vivent mieux, il faut supprimer le travail de nuit là où il n'est pas vraiment indispensable pour le fonctionnement du service public ou pour les usagers,
 - les femmes aient leur place à part entière dans le monde du travail et dans la société, il faut leur laisser, à elles aussi, le droit de choisir leur type de travail sans courir le risque d'être exclues des possibilités de recrutement à cause de leur sexe.

Demandes d'emploi en fin de mois selon la région Juillet 1991 (en milliers)

	Variation en % sur un an
Île de France	506,4
Provence-Alpes-Côte d'Azur	230,8
Rhône-Alpes	222,4
Nord-Pas de Calais	214,9
Pays de Loire	151,3
Aquitaine	139,4
Languedoc-Roussillon	128,6
Bretagne	127,2
Midi-Pyrénées	107,9
Centre	102,2
Haute Normandie	100,0
Lorraine	90,3
Picardie	85,3
Poitou-Charentes	79,8
Bourgogne	66,4
Champagne-Ardennes	64,3
Basse-Normandie	62,9
Auvergne	61,2
Alsace	44,4
Franche Comté	40,8
Limousin	28,2
Corse	11,1
Ensemble de la France	2665,8

A noter que dans le peloton de tête des 10 premières régions dans les 2 catégories, cinq régions combinent à la fois un nombre important de demandeurs d'emploi et les augmentations les plus fortes de demandes enregistrées sur une année : Ile de France, Rhône Alpes, PACA, Languedoc-Roussillon, Aquitaine, Centre et Pays de Loire.