

Ensemble... oui !

Grève à l'Équipement au printemps, dans les chantiers de manoeuvre 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.

Corresponsables 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 bauchas à Paris Est.

Ils renient les engagements pris pour des formations languës 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'arrières 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 soit, 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

10 ANS DE POUVOIR

Ils sont Faux chomeurs

cheminots en sureffectifs
... et grévistes !

Infirmières en colère ...

Ils veulent défendre le service
public, les lignes qui ferment,
leurs salaires, l'emploi ...

LES TRAVAILLEURS
ME DEÇOIVENT !

ILS ONT
BEAUCOUP CHANGÉ ...



Caisse de Prévoyance

Lors du Conseil d'Administration du 17 septembre, la CFDT a demandé que le 1/3 payant concernant :

- les actes de laboratoires (prise de sang et actes biologiques),
- les frais d'hospitalisation dans les établissements de soins privés conventionnés, **soit mis en place pour les ressortissants de la caisse de prévoyance.**

La CFDT a demandé à la CP de mettre en oeuvre dès la parution des décrets d'application faisant suite à la loi du 31 juillet 91 ces 1/3 payants. La direction attend la parution des décrets pour se positionner.

1/3 payant pharmaceutique

Désormais la Charente (16) et le Jura (39) appliqueront le 1/3 payant généralisé aux ressortissants de la caisse de prévoyance. Cela porte à 31 départements sur 95 l'application de ce 1/3 payant.

La CFDT a une nouvelle fois demandé l'accélération de la mise en place de ce système.

Cartes de santé

2 essais vont être mis en oeuvre par la caisse de prévoyance :

- la carte SESAME sur la région de Rennes (Dol)
- la carte VITAL sur la ville de Boulogne/mer.

Caisse de maladie Alsace-Lorraine

La caisse de maladie de l'ancien réseau ferré d'Alsace Lorraine sera intégrée à la caisse de prévoyance le 1er janvier 92.

Les prestations particulières de cette caisse seront maintenues jusqu'à extinction des ressortissants de cette caisse particulière et le personnel est maintenu en place à Strasbourg.

La CFDT a voté pour cette intégration.

COFASS

Une commission d'action sanitaire et sociale s'est tenue le 17 septembre. Différents points ont été abordés en particulier :

- les aides ménagères
- les heures de femmes de ménage pour les personnes âgées,
- les prestations en cas de naissance,
- les prêts d'amélioration de l'habitat.

Vous trouverez les détails dans la brochure qui paraîtra fin octobre et qui sera disponible à la Branche Cheminots au prix de 5,00 F l'unité. Dans cette brochure vous trouverez toutes les indications et informations concernant les prestations fournies par le fonds d'action sanitaire et sociale (aides aux agents, retraités, familles, indemnité de garde, secours, prêts, pupilles...) ainsi que la couverture mutualiste des actes médicaux et pharmaceutiques.

Infos Pratiques

Allocations familiales (par mois)

2 enfants	615 F
3 enfants	1402 F
4 enfants	2189 F

majoration pour enfant âgé de :

10 à 15 ans	173 F
+ de 15 ans	307 F

Cette majoration n'est attribuée qu'à partir des 10ans (ou 15) du 2^e enfant pour les familles de - de 3 enfants.

Allocation de parent isolé (soumise à condition de ressources)

Bénéficiaire : personne qui assume seule (célibataire, veuve, divorcée, séparée, abandonnée) la charge effective d'un ou plusieurs enfants.	
□ Femmes enceinte, sans enfant à charge	2881 F
Parent isolé avec :	
1 enfant à charge	3841 F
2 enfants «	4801 F
3 enfants «	5761 F
par enfant en plus	960 F

Allocation de rentrée scolaire

Elle est versée aux familles bénéficiaires d'une prestation familiale dont les ressources nettes imposables de 1990 ne dépassent pas 86 614 F pour un enfant plus 19 998 F par enfant supplémentaire. Pour la rentrée 1991 par enfant 384 F

Allocation supplémentaire du Fonds National de Solidarité

- bénéficiaire seul 20 690 F
- chaque conjoint bénéficiaire 16 980 F
- Cela s'ajoutant à un avantage de vieillesse ou à une pension d'invalidité (au minimum 15 365 F/an) donnant le « minimum vieillesse » :
- personne seule 36 055 F/an (3004,58 F/mois)
- ménage 64 690 F/an (5390,83 F/mois)

Avantages en nature :

La déduction autorisée est limitée à 75% de celle fixée en matière de sécurité sociale.

Nourriture : 2 repas
(32,78 F x 75%) = 24,585 F
1 repas
(16,39 x 75%) = 12,2925 F

Salaire minimum des apprentis

Il est fixé en pourcentage du SMIC (32,66 F de l'heure), selon les semestres et selon l'âge.

âge	1 ^e	2 ^e	3 ^e	4 ^e	5 ^e et 6 ^e
< 18	4,899 15%	8,165 25%	11,431 35%	14,697 45%	19,596 60%
18/20	8,165 25%	11,431 35%	14,697 45%	17,963 55%	22,862 70%
21/22	11,431 35%	14,697 45%	17,963 55%	21,229 65%	24,495 75%
23/25	14,697 45%	17,963 55%	21,229 65%	24,495 75%	24,495 75%

Cotisations sociales des apprentis :

Elles sont prises en charge par l'Etat sauf exceptions.

Retraités

Pensions trimestrielles au 1/10/91

Minimum pension : 15 643,69 F

Ancienneté	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38
NIVEAU														
1C													16001	16218
1D											15737	16187	16636	16861
1E												15751	16189	16408
2A											15748	16198	16648	16873
2B										15763	16226	16690	17154	17385
2C									15749	16227	16704	17181	17658	17897
2D								15768	16261	16754	17246	17739	18232	18478
2E														
3A									15803	16282	16761	17240	17719	17958
3B								15781	16274	16767	17260	17753	18246	18493
3C							15791	16300	16809	17319	17828	18338	18847	19102
3D						16013	16547	17081	17614	18148	18682	19216	19749	20016
3E					16121	16677	17232	17788	18344	18900	19456	20012	20568	20846
4A					15498	16032	16567	17101	17635	18170	18704	19239	19773	20040
4B					16139	16696	17252	17809	18365	18922	19478	20035	20591	20870
4C				16166	16743	17320	17898	18475	19052	19630	20207	20784	21362	21650
4D			16180	16779	17378	17978	18577	19176	19775	20375	20974	21573	22172	22472
4E		16021	16637	17254	17870	18486	19102	19718	20335	20951	21567	22183	22799	23108
5A		15632	16233	16834	17436	18037	18638	19239	19840	20442	21043	21644	22245	22546
5B		16062	16680	17297	17915	18533	19151	19768	20386	21004	21622	22239	22857	23166
5C	15919	16556	17193	17830	18466	19103	19740	20377	21013	21650	22287	22924	23561	23879
5D	16390	17045	17701	18356	19012	19667	20323	20979	21634	22290	22945	23601	24256	24584
5E	16855	17529	18203	18877	19551	20226	20900	21574	22248	22922	23596	24271	24945	25282
6A	16433	17090	17747	18405	19062	19719	20377	21034	21691	22348	23006	23663	24320	24649
6B	16887	17563	18238	18914	19589	20265	20940	21616	22291	22967	23642	24318	24993	25331
6C	17431	18128	18825	19522	20220	20917	21614	22311	23008	23706	24403	25100	25797	26146
6D	17922	18638	19355	20072	20789	21506	22223	22940	23656	24373	25090	25807	26524	26882
6E	18691	19439	20187	20934	21682	22430	23177	23925	24673	25420	26168	26916	27663	28037
7A	18002	18722	19443	20163	20883	21603	22323	23043	23763	24483	25203	25923	26644	27004
7B	18731	19480	20229	20979	21728	22477	23226	23976	24725	25474	26223	26973	27722	28097
7C	19636	20422	21207	21992	22778	23563	24349	25134	25920	26705	27490	28276	29061	29454
7D	20556	21378	22200	23023	23845	24667	25489	26312	27134	27956	28778	29600	30423	30834
7E	21450	22308	23166	24024	24882	25740	26598	27456	28314	29172	30030	30888	31746	32175
8A	20623	21448	22273	23098	23923	24748	25573	26397	27222	28047	28872	29697	30522	30935
8B	21517	22378	23238	24099	24960	25820	26681	27542	28402	29263	30124	30984	31845	32276
8C	22521	23422	24323	25223	26124	27025	27926	28827	29728	30628	31529	32430	33331	33781
8D	23782	24733	25684	26636	27587	28538	29489	30441	31392	32343	33294	34246	35197	35673
8E	25089	26093	27096	28100	29103	30107	31111	32114	33118	34121	35125	36128	37132	37634
9A	24143	25109	26074	27040	28006	28972	29937	30903	31869	32834	33800	34766	35732	36214
9B	25192	26200	27207	28215	29223	30230	31238	32246	33253	34261	35269	36276	37284	37788
9C	26433	27490	28547	29604	30662	31719	32776	33834	34891	35948	37006	38063	39120	39649
9D	27482	28581	29680	30779	31879	32978	34077	35176	36276	37375	38474	39573	40673	41222
9E	28577	29720	30863	32006	33149	34293	35436	36579	37722	38865	40008	41151	42294	42866
10A	28557	29699	30841	31983	33126	34268	35410	36552	37695	38837	39979	41122	42264	42835
10B	29818	31010	32203	33396	34588	35781	36974	38166	39359	40552	41745	42937	44130	44726
10C	31243	32493	33743	34993	36242	37492	38742	39992	41241	42491	43741	44991	46240	46865
10D	32556	33858	35161	36463	37765	39067	40369	41672	42974	44276	45578	46881	48183	48834
10E	33796	35148	36500	37852	39204	40556	41907	43259	44611	45963	47315	48667	50018	50694

Tous les pensionnés de cette zone sont au minimum de pension

Facilités de circulation au niveau européen

Les retraités obtiennent :

- . au cours des neuf premiers mois suivant la date de cessation de fonction, le permis gratuit non utilisé sur chacun des réseaux pendant la dernière année d'activité ;
- . au cours des quarante cinq mois suivant la date de cessation de fonction, un permis gratuit sur chaque réseau ;
- . une réduction permanente de 50% sur présentation de leur carte internationale de réduction.

Tous les renseignements concernant les facilités de circulation internationales (bénéficiaires, permis, réductions, pays traversés, etc...) peuvent être obtenus par les agents retraités : auprès du Bureau Facilités de Circulation de la Caisse des Retraités à Marseille.

Ce tableau concerne les agents code prime 1 et 2.

Pour calculer la pension nette, il faut retenir 4,5% pour la caisse de prévoyance et 1,1% de CSG (contribution sociale généralisée) pour les pensionnés payant des impôts sur le revenu.

Le minimum de pension de 4764,66 F par mois pour un pensionné non imposable donc hors CSG, et de 4712,25 F avec CSG.

A noter que le tableau ci-contre se lit en année pleine.

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'Équipement).

- La diminution de la formation : pour «éviter les gaspillages»...

- La relance des départs volontaires.

- La remise en cause de certains investissements :

Le 5 août, le président de la SNCF, Jacques Fournier, décide d'écrire à tous les directeurs de région pour leur faire part de la «gravité de la situation» et pour les inviter à suspendre tous les embauchages prévus et les inciter à relancer au plus vite les opérations de productivité.

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'Équipement 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-

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 «honorer» sa signature. C'est donc une pure logique d'équilibre des comptes qui va dominer d'ici 95 !

Août 91 Fournier écrit aux directeurs de région

C'est ainsi que les cheminots découvriront lors des CE d'août et septembre que les engagements pris localement avec les organisations syndicales sont caducs et que

pleuvent les restructurations de chantiers et les suppressions de postes !

Dans la foulée, un document est diffusé (sous le manteau : le conseil d'administration n'est jamais directement avisé), il indique la suppression :
- d'1 Million de Km/trains voyageurs au service d'hiver,
- 300 000... («envisagés») au 1er janvier 92,
- 1 M 800 000... au service d'été 92.

Même si par ailleurs la direction annonce un solde «positif» par la création de km/trains supplémentaires avec la concentration sur certains axes concurrentiels, on s'aperçoit que ce sont des régions entières qui disparaissent du «maillage du réseau»... (464 900 km trains supprimés sur les seules régions Haute et Basse Normandie !).

Le détail donne :

- 416 000 km/trains supprimés par «fusions de trains»
- 507 700 «proposés» aux conventionnements,
- 246 500 dus 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 ?

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

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).

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.

A l'origine, cet incident est de même nature que celui du 22 juillet sur ligne nouvelle : ils font apparaître un manque

de fiabilité des compresseurs Mannesman 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 Alstom ? **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 (L.N.), 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 choisie : 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 l'heure. **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»...

Voilà qui, à coup sûr, clouera le bec à tous les détracteurs. Il n'en demeure pas moins que les vraies questions demeurent :

1. Quoi qu'on en dise, le TGV de par sa

conception, n'est pas fait pour les lignes classiques (cette lapalissade d'outrage pourtant nos «responsables»).

2. Le problème du financement des infrastructures est posé plus crûment encore : qui finance - Quoi ?... 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 s'accompagne de moyens de surveillance accrus (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 :

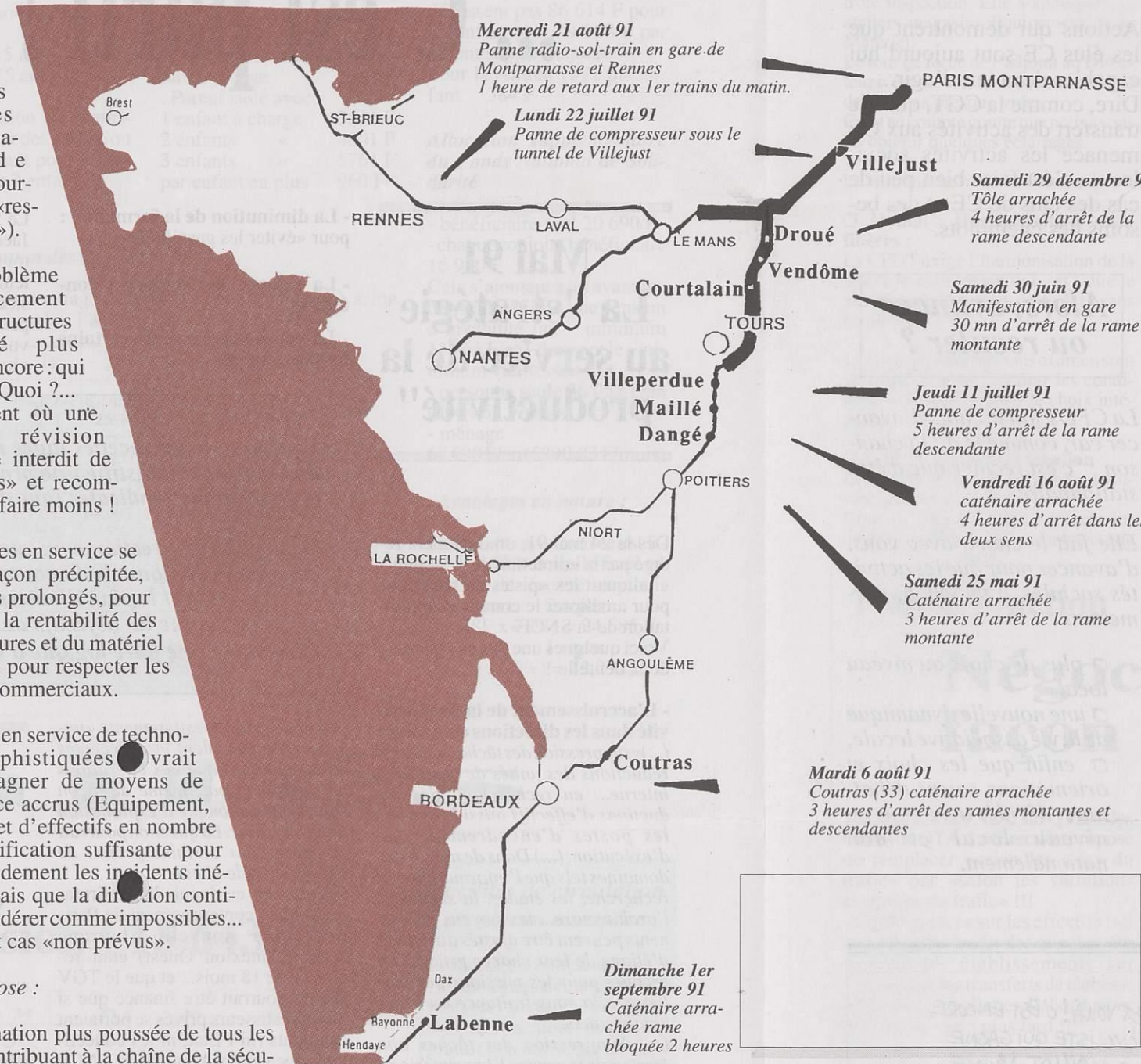
- une formation plus poussée de tous les acteurs contribuant à la chaîne de la sécurité et de la régularité en les associant à la confection des «Guides de Dépannage» ou consignes et règlements de sécurité, permettant de résoudre rapidement et efficacement les problèmes posés en pleine exploitation
(Le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

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

- le maintien de systèmes de remplacement ; il est à noter qu'en cas de panne, il

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



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 !

Ne dites pas à ma mère que je suis "pilote du rail" sur un TGV, elle me croit agent de conduite sur une rame banlieue !

Té-Gé-Vé, tout a été dit pour que la SNCF soit en l'espace de 10 ans identifiée au TGV (marketing externe, campagnes publicitaires, médiatisation des succès techniques (records) et commerciaux (vente à l'étranger).

Tout a été également tenté pour que les agents de la SNCF passent d'une culture cheminote, à une culture d'entreprise identifiée à la réussite du TGV. Ainsi, comme pour le sport «national», quand le TGV «gagne» : «on a gagné !». Le petit coffret offert pour Noël par la Direction de la communication, avec le pin's TGV, le porte clef TGV... et le petit carton de Fournier célébrant le «record du monde», prend là tout son sens.

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

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» !

...Et bien, pas d'accord !

Le TGV est certes une technologie remarquable, mais qui dès son origine est marquée par une orientation commerciale de la SNCF que nous ne sommes pas obligés de partager.

Ainsi, les lignes nouvelles correspondent-elles bien à une politique d'aménagement du territoire concertée avec les travailleurs souhaitant vivre et travailler au pays ?

Le TGV n'est-il pas souvent imposé au dépend des petites lignes ?

La politique tarifaire est-elle totalement indépendante de l'outil TGV ?

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 «tégéviste».

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 !

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

«Les phénomènes de non régularité des trains ont 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.

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'ampleur des travaux envisagés sur des lignes où le trafic est important (vallée du Rhône, Gare du Nord).

Un début de travail sur les problèmes «d'image» avait été annoncé où en est-on ?

Des mesures avaient été annoncées concernant l'amélioration des informations des voyageurs en situation perturbée... force est de constater que peu d'actions ont été mises en oeuvre et que de toute manière on assiste à un manque de moyens en personnel dans les établissements pour faire face à ce type de situation.

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.

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 coordina-

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

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

L'inspirateur de Jean Marie METZLER (Directeur de l'activité intercity), le fringant 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 «Yield 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 pour but de «fixer les conditions d'exercice des activités relatives à l'organisation de la vente de voyages ou de séjours».

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	
	1990	1991
Rapides et Express : retards > 14 mn	5,1	5,1
TGV «	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

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, aux comi-

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, adultes 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

l'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 être 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	p. 3
L'été chaud du TGV	
Socrate malade	p. 4/5
Activités Sociales	
A.T.C.	p. 6
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. Tasserrie
n° Cion paritaire :
77D73 imprimerie ECG
22, rue d'Annam 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 Equipement 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'examens

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 contingents 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 débloquent 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 maistrance.

Les spécialités

Premier contour de la filière avec 3 spécialités : Atelier Equipement, maintenance et Etudes-essais.

La direction a refusé 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.

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

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),

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'impasse et les actions menées par les chefs d'équipe n'ont pas suffi 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 bâtissons notre avenir pour 15 à 20 ans.

Seule notre action résolue permettra d'engranger 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 1er, 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 remissages-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 CRMP... aux uns les manoeuvres 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 revaloriser 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 manoeuvre, 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 est le résultat des choix d'entreprise...

officiellement pour lutter contre la fraude afin de compenser le dégraissage de l'équipement des trains, montre son inefficacité que nous annonçons 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 continu 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 refusant 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» Affez 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'enfoncé 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 séniles au service d'un système haï depuis des décennies par un peuple qui le subit, viennent de retourner dans les poubelles 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'emplois (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 la 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 «d'indexation» 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.

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

Variation en % sur un an	
Corse	23,5
Ile de France	16,1
Rhône-Alpes	16,0
Languedoc-Roussillon	14,1
Franche-Comté	12,7
Provence-Alpes-Côte d'Azur	12,1
Centre	11,5
Haute-Normandie	11,2
Aquitaine	11,1
Midi-Pyrénées	10,2
Pays de Loire	9,6
Bourgogne	9,0
Champagne-Ardenne	9,0
Bretagne	8,0
Poitou-Charentes	8,0
Limousin	7,6
Alsace	6,8
Basse-Normandie	6,0
Auvergne	5,6
Picardie	4,8
Lorraine	4,3
Nord-Pas de Calais	2,0

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'emplois 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.

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.

Le problème de fond concernant le travail de nuit, c'est qu'il est nuisible pour tous, que nous soyons femmes ou hommes, bien que pour certains métiers cette nocivité ait été banalisée.

La Branche Cheminots tient donc son rôle en cherchant à faire diminuer le travail de nuit en le dénonçant comme une contrainte, et elle continuera de le tenir en refusant que des mesures dites protectionnistes entravent l'égalité professionnelle et cantonnent les cheminotes dans des postes spécifiques, sans perspective de déroulement de carrière. Il ne faut pas perdre de vue que la SNCF accentue ce phénomène à travers sa réglementation (ou les lettres d'application) en estimant par exemple que les soins à enfants échoient prioritairement à la mère, ou à n'importe quelle autre femme de la famille et qu'ensuite, la même SNCF dit que l'absentéisme des

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 typotes 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.