

L'AVENIR DES CHEMINOTS

Celui de l'entreprise et du service public

A l'Est, comme un tremblement de terre, les secousses se succèdent et font tomber les uns après les autres des pans entiers d'une société que d'aucun en France nous présentait comme un modèle à suivre. La démocratie, la liberté sont les valeurs pour lesquelles les peuples de ces pays manifestent par centaines de milliers jour après jour. Pour autant, contrairement à ce que certains politiques déclarent, les sociétés de l'Ouest ne sont pas des modèles non plus. Les chômeurs, la pauvreté, les dictatures sont autant de témoignages que "le meilleur des mondes" n'est pas ce côté là.

Alors, une autre alternative est-elle possible ? Les "socialisme à visage humain" que le peuple tchécoslovaque revendiquait en 1968 et qu'à nouveau, aujourd'hui, il réclame, ne contient-il pas des valeurs iden-

tiques au "socialisme autogestionnaire" que la CFDT revendique ? Des jonctions entre les travailleurs de l'Est et de l'Ouest sont possibles. Cette chance sera-t-elle saisie ? La frilosité qui au nom de la crise s'est emparée du monde du travail en France doit être secouée.

Pour la branche cheminots, cela commence là où elle intervient : dans les transports avec sa fédération et à la SNCF avec ses syndicats et UPR. Avec les négociations feutrées qui se poursuivent entre le gouvernement et la Direction SNCF, une nouvelle occasion nous est donnée de poursuivre l'offensive pour imposer une autre politique économique et sociale. L'avenir des cheminots et de l'entreprise, ça nous intéresse, c'est notre affaire, prenons-le en mains.

Plan d'entreprise SNCF 1990/1994

Depuis de nombreux mois la CFDT a dénoncé les orientations contenues dans ce projet, le social n'étant pas pour la Direction de l'entreprise une politique mais traité dans des propositions comme une conséquence des choix économiques.

Concernant ces orientations économiques

En fret : c'est la logique de la massification des flux, de la poursuite des trains entiers, des axes lourds, avec un choix délibéré de sacrifier le wagon isolé qui, selon la Direction au CCE du 14 novembre 1989, n'est pas compétitif. L'objectif est donc de passer de 20 Milliards de tonnes/km à 13 Milliards de T/km. Commentaire du Directeur général : "on se replie, on fait le gros dos, et ensuite on attend ...".

Dans le même temps le transport combiné devrait être doublé en 5 ans. C'est laisser la proie pour l'ombre. D'ailleurs, l'expérience montre que nos dessertes terminales transférées à la route concourent à terme à l'évasion du trafic, y compris sur la totalité du parcours.

La CFDT, avec les cheminots, ne laissera pas mettre en oeuvre ces orientations de déclin. Ils se battront pour éviter la fermeture de leur triage, des petites lignes qui concourent aussi au service public voyageurs. Ils se battront aussi contre la diminution du nombre de Km/train au profit du transport routier, avec toutes les incidences que cela comporte en particulier sur les effectifs de l'entretien des voies, du matériel, de la conduite ainsi que du commercial et du transport ...

Cette logique du déclin concerne aussi le SERNAM où s'installe la

privatisation rampante sur les créneaux qu'il faudrait développer. Dernier exemple récent : la création de la filiale SCETA "élite express". En clair, priorité une nouvelle fois est donnée au groupe pour assurer le développement sur route sans qu'au préalable soit décidée la politique du groupe au service de l'outil ferroviaire. De plus, au SERNAM, pas d'engagement sur la durée des 5 ans du Plan d'entreprise... On verra ça en 1991 ?? Cela veut-il dire : mort lente, privatisation ?

En voyageurs : c'est l'affirmation du réseau à deux ou trois vitesses : - d'un côté, le tout TGV, priorité des priorités, qui à lui seul doit drainer 38 des 75 Milliards d'investissements prévus. Corrélativement s'installe la déperdition et la "liberté tarifaire", les variations des trafics intervenant en fonction des jours, des heures etc ... comme le montre aujourd'hui la RESA 300 et demain son intensification avec l'application de SOCRATE, - d'un autre côté, le conventionnement régional du service omnibus où les collectivités décideront de plus en plus du service public, des tarifs, etc ... avec, quant à l'avenir, une inquiétude importante sur les financements. Les régions veulent toutes leur TGV, cela se fera sans doute au détriment des dessertes locales, - enfin les lignes classiques, les transversales qui, selon la CFDT, seront les plus touchées. La Direction refuse notre demande de schéma directeur de ces lignes pour les 5 ans à venir. Au contraire, elle a décidé de doubler sa flotte de cars (filiale Cariane de la SCETA) pour engager à terme des transferts sur route. Là aussi la CFDT et les cheminots ne laisseront pas faire. Avec les usagers, ils défendront le service public, le droit au transport pour tous, l'aménagement du territoire.

Concernant les orientations sociales

Le discours sur le social est plein de promesses ... Selon la Direc-

tion, "il y a des retombées intéressantes possibles pour les cheminots. On aura les moyens d'avancées significatives si les OS acceptent l'ouverture des négociations ..."

Le discours peut se résumer ainsi : acceptez le plan d'entreprise et les cheminots tireront profit de l'amélioration de la productivité, bien sûr, sous-entendu ceux qui restent ... Le Conseil d'Administration du 22 novembre 89 illustre bien cette politique. Son président a annoncé pour 1990 moins 5000 emplois alors que le projet de plan annonçait moins 4500 ! La CFDT a affirmé son opposition à la poursuite de la réduction des effectifs : moins 22750 en 5 ans (1990/1994), soit sur deux contrats de plan 1984 - 1995 moins 25% des effectifs.

En ce qui concerne les revendications des cheminots, pas d'engagement concret : rien sur la réduction du temps de travail, rien sur la renégociation des 35 heures avec des repos complémentaires, pas de perspectives pour les bas salaires et les petites pensions ... Par contre, la Direction, fourbit ses armes pour se donner les moyens d'aller plus loin après les GIP (outil d'intégration à la politique d'entreprise) les moyens de cette intégration en annonçant "l'intéressement" étalé sur 3 ans avec l'obligation de signature d'un accord. La CFDT jugera sur pièce ; d'ores et déjà elle a précisé que la motivation des salariés passe par la satisfaction collective des revendications prioritaires des cheminots.

Concernant la grille des salaires la Direction accepte notre préalable du maintien des taquets du statut (acquis de la grève 86/87) et engagera une discussion le premier semestre 1990. Nous jugerons alors aux actes concrets.

La CFDT reprécisera ses objectifs :

- le salaire minimum,
- des garanties et améliorations

- des déroulements de salaires et carrière,
- de reconnaissance des qualifications,
- de la réduction des inégalités.

Pour conclure, les orientations sociales des engagements plus précis existent en matière de formation tels sur la culture générale, l'ouverture des organismes extérieurs etc ... Nous jugerons aux actes. La CFDT par ailleurs revendique l'amélioration des crédits affectés au congé individuel de formation (CIF).

Contrat de Plan

Malgré nos nombreuses demandes de tripartites ou quadripartites associant les représentants d'usagers, le Ministère de tutelle élabore directement le contrat de Plan avec la Direction de l'entreprise ; d'ailleurs celle-ci n'est pas favorable à l'ouverture de telles réunions.

Selon la Direction générale, le contrat de plan comporterait 5 éléments importants :

- 1) L'adhésion par l'Etat aux orientations stratégiques de la SNCF définies dans le plan d'entreprise 90/94.
- 2) Une prise en compte partielle de l'endettement à hauteur de 40 milliards étalés sur 12 à 14 ans.
- 3) Un accord de l'Etat sur le programme d'investissement comprenant la sécurité.
- 4) Des contributions de l'Etat :
 - traitant les obligations des services publics (banlieue parisienne et services régionaux)
 - la contribution d'infrastructures (demande SNCF de l'ordre de 12 à 14 milliards de francs)
 - l'harmonisation des conditions de concurrence (retraites et infrastructures) en cours de discussion avec l'Etat.
- 5) Une certaine liberté tarifaire, déperdition et variation des tarifs en fonction de la demande mais répercutée en moyenne des tarifs pour ne pas peser sur l'indice des prix.

Les cheminots, avec la CFDT, agiront pour améliorer ces premières propositions qui sont notamment insuffisantes, notamment en matière de financement. De plus, ils exigeront, avec la CFDT, une nouvelle orientation des axes stratégiques définis dans le plan d'entreprise ainsi que la prise en compte dans le contrat de plan d'orientations sociales. Dans l'état actuel, la CFDT, globalement, ne peut que refuser les orientations proposées tant sur le contrat de plan que sur le plan d'entreprise.

□ Où en sommes nous sur l'ensemble.

□ Plan d'entreprise : la direction considère son projet comme bouclé sur l'essentiel des orientations ; à la marge, elle acceptera quelques modifications de forme.

□ Contrat de plan : les discussions Etat / Direction SNCF se poursuivent sans les partenaires sociaux. Si ces discussions avancent vite, l'ensemble sera soumis pour avis au CCE du 18 décembre 89 et pour décision au CA du 20 décembre. Si les discussions traînent c'est en janvier 90 que les avis seront demandés et les décisions prises.

Après la première action d'avertissement du 7 novembre et les nombreuses actions locales en cours, la CFDT poursuit ses contacts avec les autres fédérations de cheminots pour, au minimum, trouver des décisions d'actions convergentes. Seule la mobilisation majoritaire des cheminots avant les décisions permettra de modifier la situation actuelle.

C'est la volonté de la CFDT ; elle mettra tout en oeuvre avec les cheminots pour défendre leur avenir, celui de l'entreprise et du service public.

LE CHEMINOT DE FRANCE

Dir. de la publication :
Yves TASSERIE
N° Cion paritaire :
77D73
Imprimerie de LA VIGIE
24 rue L. Rogé
DIEPPE
Rédaction administrative :
22 rue Pajol - PARIS
Abonnement : 50 F

Sommaire

- L'avenir des cheminots	P1
- Infos Pratiques	P2
- La Garene ...	P2
- AG des syndicats	P2
- Facilités Circulation	P2
- ADC For	P3
- Agents de Trains	P3
- Budget 90	P4
- Elections DP	P5
- SNCF environnement	P6/7
- Afrique du Sud /Pologne	P8

Infos pratiques

Allocations de chômage

Elles ont été revalorisées au 1er Octobre 1989.
+ 3,8% pour la partie fixe de l'allocation de base
+ 4% pour les allocations minimales et de fin de droit.

Aides au logement

Les éléments de calcul de l'allocation de logement et de l'aide personnalisée au logement (A.P.L.) sont modifiées. Se renseigner auprès des caisses d'allocations familiales ou auprès des bureaux administratifs SNCF.

Aide judiciaire

Totale : Si le plafond des ressources mensuel est inférieur à 3 465 F augmenté de 390 F par personne à charge.

Partielle :

- si les ressources sont entre 3465 F et 4225 F pour une juridiction sans avocat.
- si les ressources sont entre 3465 et 5250 F pour une juridiction avec avocat.

Ces deux plafonds sont à majorés de 390 F par personne à charge.

Contribution minimal du bénéficiaire :

- Ressource entre 3465 F et 4357 F.
- pour tribunal d'instance 455 F
- pour tribunal de grande instance et cassation : 1125 F
- pour cour d'appel 795 F
- Ressource entre 4358 F et 5250 F
- pour tribunal de grande instance et Cassation 1687,50 F.
- pour cour d'appel 1192,50 F.

Allocation de parent isolé

- minimum mensuel garanti
- femme enceinte, sans enfant à charge 2712 F
- Parent isolé avec 1 enfant à charge = 3616 F
- Par enfant en plus 904 Frs.

Chômage solidarité

Allocation d'insertion :

- jeune de 16 à 25 ans : 41,40 F par jour
- Femme seule chef de famille : 87,40 F par jour.
- catégorie diverses : 43,70 F par jour.

Allocation de solidarité : 66,43 F par jour.

Apprentis

Salaire horaire minimum en francs :

Age de l'apprenti	Semestre d'apprentissage en cours				
	1er	2ème	3ème	4ème	5 et 6ème
- de 18 ans (% du smic)	4,486 (15%)	7,477 (25%)	10,468 (35%)	13,459 (45%)	17,946 (60%)
de 18 à 20 ans (% du smic)	7,477 (25%)	10,468 (35%)	13,459 (45%)	16,450 (55%)	20,937 (70%)
de 21 à 22 ans (% du smic)	10,468 (35%)	13,459 (45%)	16,450 (55%)	19,441 (65%)	22,432 (75%)
de 23 à 25 ans (% du smic)	13,459 (45%)	16,450 (55%)	19,441 (65%)	22,432 (75%)	22,432 (75%)

Facilités de circulation :

La CFDT obtient satisfaction

En 1987, la CFDT interpellait le Direction afin qu'elle réouvre le dossier facilités de circulation. En 1988, face aux nouvelles restrictions, la CFDT lançait une pétition nationale signée massivement par les cheminots. En 1989, la CFDT obtenait les premiers résultats :

- en avril, diminution des restrictions pour l'accès au TGV Sud-Est,
- en juillet, suppression du 1/4 de place et extension à tous les trains de la réduction de 90%,
- enfin en novembre et décembre réunion "d'une table ronde" sur l'ensemble du PS11.

Au cours de ces 2 négociations, la CFDT obtenait satisfaction sur des revendications importantes, à savoir :

- octroi aux personnels contractuels à temps plein des mêmes avantages que ceux accordés aux agents du cadre permanent,
- reconnaissance de la vie maritale dans certains cas,
- la possibilité pour tous les cheminots de pouvoir se surclasser,
- maintien des facilités de circulation aux enfants âgés de plus de 21 ans, à charge, poursuivant des

études jusqu'à l'âge de 28 ans,

- l'attribution gratuite d'une carte de circulation aux apprentis et aux nouveaux embauchés dès leur prise de service,
- l'extension de la gratuité pour les enfants jusqu'à l'âge de 12 ans,
- suppression des inégalités hommes/femmes.

Ces négociations ne sont pas terminées. La CFDT mène et mènera la bagarre sur d'autres revendications qui n'ont pu encore aboutir :

- la gratuité totale,
- maintien de la carte actif pour les retraités et au minimum l'attribution de la carte à 90% ainsi que la carte aux cent kilomètres,
- l'attribution de couchettes gratuites,
- les dispenses de supplément,
- maintien des facilités de circulation aux enfants chômeurs.

Des réunions spécifiques auront lieu sur les facilités internationales et sur l'emprunt du tunnel sous La Manche.

Pour la CFDT, c'est une première victoire. Elle continuera à maintenir la pression pour faire aboutir toutes ses revendications.

La Garenne (région de St Lazare)

Un repos sec comme d'habitude ? Non, un double, comme vous patron !

"Au risque de répéter" ce que dit l'équipe CFDT de La Garenne nous constatons que dans tous les établissements où l'on travaille en posté la situation se dégrade. Les effectifs nécessaires à une application correcte des 35 heures, à l'amélioration des conditions de travail de la réserve n'existent pas. Au contraire le posté s'étend au matériel, le travail de nuit à l'équipement.

"Au risque, de nous répéter", nous pouvons allégrement affirmer que les années se suivent sans se ressembler.

"Au risque, de nous répéter", nous pouvons également affirmer, que si, les années se suivent sans se ressembler, au bout du compte pour les cheminots, cela va en s'empirant.

Ainsi, notre Direction a t-elle changé de stratégie en ce qui concerne l'attribution des congés pour 1989. Voulant donner tort aux organisations syndicales, qui ont la détes-

table habitude de prétendre vouloir le bien des cheminots, notre Direction a décidé contrairement à l'an dernier d'attribuer prioritairement les congés, au détriment des repos.

Louable intention, direz vous, encore que les habituels coupeurs de cheveux en quatre, feront à juste raison remarquer, que cette opération magique permet à la Direction de limiter substantiellement les congés primables.

Mais enfin, les chiffres prouveraient que du point de vue de l'utilisations du personnel il y a un réel progrès par rapport à l'année 1988. La Direction, nous annonce fièrement une avance de 0,64 j de congé d'avance par agent par rapport à 1988.

Chacun d'entre nous peut décemment penser que c'est bien. Mais (mais, oui) il y a un MAIS, il y a déjà un retard accumulé de 0,5 j de repos par agent. Et PATA-TRAS, il y a tout lieu de penser que la Direction a tablé cette année

sur 104, 110 et 112 repos, or, cette année il y a 53 dimanches, donc un repos de plus. Et puis il y a les fériés, et nous avons cette année la malencontreuse expérience des fériés payés d'office pour de nombreux collègues. Nous craignons, que la direction, veuille rééditer ce lamentable coup de force.

Il paraîtrait également que la Direction ait décidé d'assainir la situation de retard des agents de réserve, en repos.

Une fois de plus, les agents concernés trouveront le procédé méprisable, en effet, durant les mois d'été, ces derniers se sont vus multiplier les repos secs. Une fois de plus, nous constatons que les quelques acquis de 86/87 sont foulés aux pieds par notre Direction. Les agents de réserve doivent avoir des repos, harmonieusement répartis dans l'année.

Tous ces points que nous soulevons, ne peuvent être résolus que par une autre politique des effectifs à la SNCF.

AG des Syndicats du 24 octobre 89

Des décisions qui engagent l'avenir

Pour la CFDT, l'action, l'expression, la participation du plus grand nombre, passent par plus de démocratie et de débats. Déjà lors de la grève de 86/87, la CFDT s'était largement investie dans les AG et débats avec les cheminots. En décembre 1988, lors de l'accord salarial 89, les syndicats CFDT réunis en Assemblée Générale, ont dit non à cet accord. L'Assemblée Générale du 24 octobre s'inscrit dans cette pratique démocratique. Etaient en débat : protocole d'accord CE/CCE (position CFDT), l'action du 7 novembre.

Sur le protocole d'accord.

Après un résumé succinct des résultats des élections qui ont confirmé une nouvelle progression de la CFDT (+1,51%), entraînant de fait, des évolutions au niveau des responsabilités dans nombres de CE.

Le rapporteur a mis en avant les propositions que la CFDT a faites lors des négociations inter-syndicales, notamment sur la démocratie, la transparence des comptes des CE, la décentralisation, la reconnaissance de la majorité relative au bureau CE, dès lors qu'il y a une majorité relative en séance plénière, etc. Enfin il a été mis l'accent sur les enjeux et conséquences que représenteraient un non signature du protocole par la CFDT :

- risque sur les CHSCT
- difficultés plus grandes pour les équipes faibles
- difficultés pour faire avancer nos revendications en terme de décentralisation des activités sociales. Les interventions des syndicats ont porté soit sur le vécu de leur réalité de CE, soit sur les modifications qu'ont entraîné les résul-

Action du 7 novembre

se référant au contexte de l'entreprise, baisse du pouvoir d'achat et mécontentement suite à la prime hiérarchisée d'octobre, mise en place du plan d'entreprise, fonction publique, interprofessionnel (Peugeot).

Il est indispensable pour la CFDT d'agir après avoir recherché depuis fin août les moyens d'une action unitaire ; un compromis a été réalisé pour une action le 7 novembre (CFDT - CGT - CFTC).

Pour la CFDT, c'est une première étape, cette action doit être un tremplin à une action unitaire de plus longue haleine. C'est ce qu'a expliqué le rapporteur.

Dans le cadre du débat, les syndicats sont intervenus principalement sur :

- l'unité d'action
- le problème des salaires

- l'organisation de la grève (AG, manifestation...)

Un vote des syndicats a confirmé (unanimité moins une) la décision d'agir le 7 novembre, d'être présents dans les assemblées générales sur le terrain, pour débattre avec les cheminot(e)s des moyens d'aller plus loin, pour faire reculer la direction.

Candidatures au CCE

La liste reprenant les 14 candidats CFDT au CCE a été avalisée par les responsables régionaux (POUR 79,5%).



ADC

Formation ... un mieux !

Quelques mesures timides mais qui vont dans le bon sens. Il faut aller plus loin

Le département traction nous a fait parvenir une copie du courrier adressé aux directeurs de régions concernant les orientations et mesures d'application pour la formation des conducteurs.

Les mesures annoncées "s'inscrivent dans la démarche générale de décentralisation ... Elles laissent à chaque acteur une marge importante d'initiative et d'adaptation aux caractéristiques locales"

Que contient ce document ?

Il traite de la Formation continue et de la formation initiale.. Nous vous résumons ici les principaux points et nos premières réflexions.

La formation continue

L'accompagnement demeure l'instrument essentiel de la connaissance individuelle d'un conducteur. A compter du 01 janvier 1990 il peut se limiter à 4 accompagnements annuels dont l'espace n'excède pas 135 jours (doit faire l'objet d'une convention région/établissement).

Développement des expérimentations au sol : complément de l'accompagnement, cette action de formation au sol (sur journée en fac ou régulier) permettront d'expérimenter le simulateur et l'EAO en formation individuelle.

La formation collective : Pour 1990, reconduction de la journée de formation collective. La répartition dans l'année sera l'une des composantes du contrat objectifs/moyens entre chefs d'établissements et région.

En l'absence d'un tel contrat : respect d'un équilibre semestriel (2 journées par semestre).

Le contenu de ces journées sera défini à partir des besoins exprimés localement (moyens classiques, simulateur). Il pourra être monté de façon spécifique pour une fraction de conducteurs d'un établissement. Une journée sera plus spécifiquement orientée sur le thème du frein.

Quelques commentaires CFDT

Les 4 jours de formation continue sont maintenus en 90 -qu'en sera-t-il pour l'avenir ?

La répartition de ces journées dans le semestre non sur l'année comme cela se pratique actuellement constitue une amélioration (la CFDT demandait 1 J par trimestre plus 1 J consacré au frein soit 5 J par an).

Voici quelques mois, la Direction ne parlait que d'individualisation de la formation. La CFDT avait exprimé avec force son attachement à la formation collective et en demandait une amélioration tant qualitative que quantitative. De plus, cette formation collective est bien le lieu idéal de remontées pour "le retour d'expériences". La formation individuelle venant selon nous en complément et non en substitution.

Aujourd'hui elle distingue bien le principe général de personnalisation de la formation du mode particulier qu'en constitue la formation individuelle.

"Décentralisation" oblige, un certain nombre de paramètres feront l'objet d'un contrat objectifs/moyens entre chefs d'établissements et les directeurs de régions..

La formation initiale

La disparition progressive des agents en second entraînera une rénovation en profondeur de l'entrée en filière conduite.

Préparation à la formation conduite : La Direction du Transport va étudier un schéma de formation adaptée au cas d'un recrutement direct dans un établissement ne disposant plus d'un service en second.

Les établissements ayant un service CRMV suffisant peuvent avoir recours au schéma de formation type "poste d'accueil". La formation CRMV d'une durée de 3 mois suivra immédiatement l'embauche, les agents seront utilisés quelques mois comme CRMV avant d'être mis en formation T3.

Commentaires CFDT

Le choix de CRMV comme poste d'accueil conduit correspond à notre revendication. Cependant la formation CRMV doit être adaptée et renforcée compte tenu qu'elle s'adresse à des jeunes embauchés n'ayant donc aucune culture d'entreprise.

De plus, les agents reçus à un examen de T2 doivent être nommés T2. En l'état actuel de la réglementation, ce n'est pas le cas. En effet, un agent non commissionné ne peut être promu qu'à un grade de début. Ce n'est pas le cas du T2.

Attention, il ne saurait être question au travers de cette mesure d'interdire à des agents de la filière "Service Intérieur", par exemple, de prolonger leur déroulement de carrière à la route pour ceux qui le désirent. Le grade de CRMV doit rester une possibilité de promotion pour des agents dont le déroulement de carrière est limité.

Le point sera traité à l'audience demandée par la CFDT à la direction TT..

Renforcement de l'efficacité de la formation pratique.

Après la 3e RP : Suivi du même CRRU dans les stages en ligne. La cohésion CRRU/Elève est l'objectif prioritaire et non plus l'engin de base, l'acquisition des gestes de base et l'illustration des règles essentielles de la conduite (sécurité et technique) sont visées. Il ne s'agit donc pas de l'exercice exclusif de la conduite.

Commentaire CFDT

Cette mesure qui officialise ce qui se fait déjà sur un certain nombre de régions va dans le bon sens.

La fonction de moniteur

Les moniteurs seront réunis pour définir leur mission. Le moniteur, dès la 3e RP touche la prime de moniteur.

Commentaire CFDT

Pour la CFDT, le moniteur doit être volontaire. Il doit bénéficier d'une formation pédagogique. La prime moniteur doit être revalorisée. son statut, par exemple en cas d'accident en ligne au cours d'un stage, devra être précisé.

Entraînement aux situations d'urgence

il sera assuré en fin de cycle soit par la pratique de trains d'exercices soit sur les sites équipés par l'utilisation du simulateur.

Commentaire CFDT :

cet entraînement doit se faire avec l'une et l'autre des méthodes.

Premier domaine d'utilisation après habilitation à la conduite

après nomination à T3, la première période d'utilisation sera limitée au domaine de connaissances lignes et engins. Ainsi le jeune T3 confrontera sa compétence dans un domaine qui lui sera familier. Les formations complémentaires n'interviendront qu'après cette période.

Commentaire CFDT :

Cette mesure va dans le bon sens. Elle permet au jeune T3 d'exercer son métier progressivement et en toute confiance.

Conclusion

De l'avis général, dans la formation des ADC c'est la formation pratique qui était jugée insuffisante.

Les mesures annoncées sont un premier pas. Cependant, nous attendons une augmentation substantielle en durée de cette formation pratique. Ce n'est pas repris dans les mesures immédiates. D'autre part, la mise en oeuvre des intentions affichées suppose des moyens humains supplémentaires. Sur cette question fondamentale, la Direction TT reste muette.

Il nous faudra donc continuer d'agir pour qu'au-delà de ces premières avancées, la formation des ADC soit enfin adaptée aux enjeux actuels.

La CFDT interviendra au plan local et régional pour exiger l'application correcte des mesures prescrites dans cette note exiger des contenus conformes aux réalités du terrain. Au plan national, la CFDT interpelle la Direction TT pour que d'autres améliorations soient apportées immédiatement.

Agents des Trains

Après la nouvelle méthode d'accompagnement...

Ministère de l'Urbanisme, de Logement et des Transports
Ministère de l'Intérieur, et de la Décentralisation

Paris, le 15 novembre 1989

Monsieur le Ministre,

Au cours de l'été 1989, certains trains de grandes lignes ont été accompagnés par la gendarmerie ou la police ... Selon la SNCF, les accompagnements opérés à l'initiative de ce service ont été aléatoires.

La poursuite de ces accompagnements est du seul ressort des ministères concernés, toujours selon la SNCF. Cela étant, l'entreprise n'a pas manqué d'intervenir après de ceux-ci pour le renouvellement de ces accompagnements selon des formes à concevoir (CPCTC du 8 novembre 89 question n°92).

La Fédération des cheminots CFDT s'étonne d'une telle pratique sans concertation avec l'entreprise. Pour notre organisation, si une telle méthode devait continuer ou se reproduire, elle doit se faire à la demande de la SNCF en concertation avec le personnel d'accompagnement. D'autre part, la CFDT réaffirme la prééminence de ceux-ci sur ces forces de police n'intervenant qu'à leur demande et en soutien.

Sur le fond, cette solution ne résout rien du problème de sécurité mais accentue l'image répressive au détriment du côté commercial.

Depuis 1986, la Direction SNCF, au travers de la nouvelle méthode d'accompagnement des trains en lien avec l'objectif financier d'équilibre des comptes, procéda à des réductions d'effectifs d'accompagnement des trains (contrôleurs) rendant de fait la sécurité moindre en dégradant principalement la qualité du service rendu aux usagers.

Dans le même temps, la SNCF poursuivait sa démarche de désertification des gares (réduction d'effectifs, fermeture des gares ...) et du libre accès des gares au public.

Aujourd'hui devant les conséquences de cette politique, dénoncée alors par notre organisation, les ministères concernés et la SNCF pallient ce manque de présence de cheminots par des opérations épisodiques et temporaires de police.

La seule solution reste la présence nécessaire et suffisante du personnel de l'entreprise :
- Equipement des trains par deux agents minimum par rame, trois la nuit,
- Renforcement du personnel des gares.

Il va de même dans l'ensemble des enceintes de la SNCF grandes lignes et banlieue.

La CFDT souhaite connaître le pourquoi de ces accompagnements durant l'été, les perspectives à l'avenir, la philosophie que vous entendez poursuivre.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre ...



Après la désertification des gares ...

Austérité, réduction d'effectifs ... ça va continuer. Mais rassurez-vous pour que la digestion se fasse, la Direction proposera une carotte : l'intéressement ! Bizarre non ... du fric existe pour nous intéresser mais pas pour nos revendications ! Serais-ce que la Direction nous cache quelque chose ?
La réponse est peut être dans la question elle-même : nous intéresser à quoi ? C'est ce que nous éclaircirons dans le prochain numéro du "Cheminot de France". A suivre donc ...

C'est au conseil d'Administration du 22 novembre 1989 que se discutait le budget 1990 de la SNCF. Budget comportant beaucoup d'aléas, entérinant un certain désengagement de l'Etat mais aussi actant la suppression de près de 5000 cheminots. Les administrateurs CFDT ont voté contre le projet de budget.

Deux faits marquants

Il faut tout d'abord reconnaître le caractère provisoire de ce budget. En effet :
 □ les FDES n'a pas encore tranché sur les projets d'investissements de la SNCF. Hé oui ! (au nom de la liberté de gestion !). C'est le Fond de Développement Economique et Social -organisme gouvernemental- qui autorise ou pas la SNCF à faire tel ou tel investissement,

les discussions sur le Contrat de Plan 90/94 ne sont pas encore terminées. Que seront les missions de Service Public ? Quelles seront les contributions de l'Etat ? Il a donc été tenu compte provisoirement, des dispositions de l'ancien contrat de Plan 85/89,

□ deuxième fait marquant. Au CCE, et pour la première fois, l'ensemble des sept organisations syndicales a émis un jugement négatif sur ce projet de budget.

Les recettes

En voyageurs : 56,6 Milliards de VK soit +0,6 Milliards de VK au titre du TGVA et +0,6 Milliards de VK pour le reste.

Les recettes voyageurs devraient atteindre 23,9 milliards de francs (+8,8% par rapport à 1989).

Comme depuis plusieurs années c'est le TGV qui tire la progression en voyageurs. D'où la nécessité pour la CFDT de continuer à être très vigilante pour le reste du réseau. Cet effet TGV sera pourtant limité en 1990 par l'impossibilité d'augmenter à court terme le nombre de rames de TGVSE qui pourtant font défaut. Il est quand même regrettable de ne pouvoir répondre à la demande transport et, par là, même de se priver de recettes. Quatre rames SE seront commandées en 1990 mais elles ne seront opérationnelles (délai de livraison d'Alstom) que dans environ 2 ans.

Pour les tarifs, la SNCF demande aux pouvoirs publics l'autorisation d'augmenter de 2,6% en année pleine (ou 3,5% au 1er avril) le prix kilomètre.

Banlieue Parisienne : Le trafic en 1990 est évalué à 9,15 milliards de VK en augmentation de 1,7%. Hausse des tarifs de 5,5% au 1er mai 1990 (c'est lourd). A noter qu'il est prévu un effort très important en investissements sur la BP en augmentation de 58% (!) sur 1989.

Fret : Le redressement constaté en 1989 devrait se tasser : 51,1 milliards de TK en baisse de 0,7 milliards de TK sur 1989. La part du fer devrait chuter de 1% au profit de la route.
 Les recettes fret (13,9 milliards de francs) diminuent (-1,4%).

Pour la CFDT : sans méconnaître une concurrence acharnée, dans ce secteur, provoquant une sous-tarification, tous modes, du transport marchandises, la politique suivie depuis des années, notamment en wagons isolés, continue à peser de manière néfaste sur l'entreprise. Les orientations annoncées dans le projet de Plan d'entreprise accentuent nos craintes.

Concours de l'Etat : Sans préjuger des résultats du prochain contrat de plan il faut néanmoins attirer l'attention sur un point nouveau.

Conseil d'Administration SNCF

Budget 1990, la CFDT vote contre l'austérité, contre la réduction des effectifs

En 1988 les grandes orientations périodiques (GOP) ont été passées du budget d'exploitation au budget d'investissement. Ce qui, de manière comptable peut se comprendre, mais cela a eu pour effet de faire baisser la contribution d'Etat aux charges d'infrastructures (puisqu'elle est calculée sur le budget d'exploitation). En 1988 et 1989 cette baisse de contribution était compensée d'une dotation en capital d'un même montant -donc opération blanche-. Pour 1990 l'Etat ne reconduit pas la dotation en capital et demande à la SNCF de financer ce manque par emprunt.

Pour la CFDT c'est inadmissible. Il s'agit d'un désengagement de l'Etat

Les dépenses

Les dépenses d'exploitation devraient s'élever à 58 Milliards de francs en augmentation de 1,6 Milliards par rapport à 1989.

Les dépenses de personnel : Elles atteindraient 39,6 Milliards de francs (salaires et charges) la croissance de la masse salariale à effectif constant est provisoirement fixée à 3,8%.

Pour la CFDT : les négociations salariales qui vont s'engager devraient, avec l'appui des cheminots, pouvoir faire évoluer cette somme en hausse. Les mécontentements et l'action de ces derniers mois doivent peser. La CFDT demande à l'ensemble de ses adhérents et à tous les cheminots de se tenir mobilisés pour peser dans les négociations à venir pour la défense et l'augmentation du pouvoir d'achat.

L'effectif moyen est en baisse de 2,4% avec 201 240 agents ce qui amènerait la suppression de 4980 agents.

Les cheminots ont largement payé le redressement comptable de l'entreprise pendant toute la période du contrat de plan 85/89. Pour 1990 c'est près de 5000 suppressions envisagées, chiffre supérieur aux prévisions annuelles 4500, malgré la prévision de 3000 embauches cette année là. C'est le motif le plus important du refus du budget par la CFDT.
 Il y a là un clignotant qui s'allume avec intensité dont la Direction devrait tenir compte.

Les résultats

Le budget est en quasi équilibre (-79 millions de francs) malgré la charge supportée en 90 par la ligne nouvelle A.

L'EBE (Excédent Brut d'Exploitation) atteindra 9,8 milliards de francs (+4% par rapport à 89).

Les investissements

C'est le plus fort volume d'investissement que la SNCF n'ait jamais lancé : 16,5 milliards de francs ! soit 30% de plus qu'en 1989.

L'endettement

Il faudra en 1990 emprunter environ 15 milliards de francs. En fin 1990 la dette à long terme de la SNCF atteindra les 106 milliards de francs !.

Pour la CFDT ce problème est incontournable pour la SNCF. L'Etat actionnaire unique doit à travers le prochain contrat de plan prendre en charge ce grave problème en égard notamment aux grands projets qu'il assigne à notre entreprise publique et au rôle indispensable que la SNCF joue pour la vie de la nation. C'est une question de survie.

Les administrateurs CFDT ont voté contre le projet de budget 1990 qui a été adopté par 10 POUR, 6 CONTRE, 2 ABSTENTIONS.

EVOLUTION DES EFFECTIFS ANNUELS MOYENS							
	1985 réel	1986 réel	1987 réel	1988 réel	1989 prévis	1990 prévis	Evolut en %
DIRECTION DE L'ENTREPRISE & DIRECTIONS FONCTIONNELLES SERVICES COMMUNS DES REGIONS	20461	19359	18390	17814	10690	10505	- 0,79
COMMERCIAL FRET.....			5613	5451	5770	5530	- 4,57
COMMERCIAL VOYAGEURS.....	119826	115631	26690	26118	27920	27710	- 0,19
TRANSPORT.....			78307	75156	74140	72755	- 2,32
MATERIEL.....	37077	35973	33793	31729	30430	29790	- 2,10
EQUIPEMENT.....	53549	52075	50077	48082	48185	47170	- 2,10
SERNAM.....	9840	9307	8305	7603	7175	6610	- 5,02
SERVICES ANNEXES + ARMEMENT NAVAL	1338	1259	1251	1261	1520	1510	- 0,65
ENSEMBLE DES EFFECTIFS.....	242091	233404	222426	213214	205830	201580	- 2,05
EVOLUTION REELLE PAR RAPPORT A L'ANNEE PRECEDENTE		- 8687	- 10978	- 9212	- 7384	- 4250	
POURCENTAGE D'EVOLUTION PAR RAPPORT A L'ANNEE PRECEDENTE		- 3,58	- 4,70	- 4,14	- 3,46	- 2,06	

QUELQUES REMARQUES :

. Les comparaisons d'une année sur l'autre sont difficiles en ce qui concerne les fonctions car des transferts comptables sont réalisés. Il s'agit donc d'ordre d'idées.

. Le poids des effectifs lignes nouvelles (Atlantique, contournement de Lyon et TGV Nord) est intégré dans ces chiffres ce qui, bien sûr, masque une partie de la chute.

. La situation réelle à fin 1989 sera supérieure aux prévisions, d'où un écart en 1990 supérieur aux 2,06% envisagés.

En fait, la situation à fin décembre 1989 sera sans doute de 206 550 cheminots ce qui porterait les réductions d'emploi 1990 à 4 980 en effectif moyen (- 2,41%) contre 6 664 en 1988 (- 3,12%). Des chiffres assez comparables si l'on tient compte des lignes nouvelles.

L'austérité n'est pas pour tout le monde

Les délices de la Touraine ...

Réunis pour un "coup de fourchette" (pardon pour une séance de travail) au château de Beaulieu en Touraine, réputé pour sa gastronomie, les chefs des D.C.F. ont reçu ce télégramme expédié par la CFDT tourangelle :

ZCZC TOR2011 SYS5974
 01000150 318 1155
 COPIE DE DEPOT

ICN8279 047646676 TOURS COPI
 LB UPR CFDT CHEMINOTS 11 RUE B PASCAL 37000

MONSIEUR POINSOT
 DIRECTEUR COMMERCIAL SNCF
 HOTEL CHATEAU DE BEAULIEU
 37300 JOUE LES TOURS

A l'aube de nouvelles restrictions budgétaires liées au contrat de plan, au plan d'entreprise, alors que les salariés SNCF connaissent des insuffisances salariales, l'UPR cheminots CFDT région de Tours constate que les restrictions imposées aux cheminots ne sont pas appliquées à tous.
 UPR CHEMINOTS CFDT

C'est facile et démago diront certains plus prompts à défendre la hiérarchie que les bas salaires. Pas si sûr, car cette goutte d'eau se répète de nombreuses fois chaque année dans une période où la Direction déclare ne pouvoir faire plus pour les bas salaires compte tenu des finances de l'entreprise.
 Le cap est sur les coûts, la décence mériterait que l'exemple vienne d'en haut... chiche !

Election DP du 7 décembre 1989

Un cheminot sur trois a voté CFDT

Près d'un cheminot sur trois a voté pour la CFDT. Après les élections CE voici deux mois, une nouvelle fois la CFDT confirme sa progression avec +1,72% ce qui porte sa représentativité à 30%.

La confiance envers la CFDT existe dans tous les collèges puisqu'une nouvelle fois la progression se manifeste tant chez les ADC (+0,46%) qu'à l'exécution (+1,83% hors ADC) que chez les maîtrises +2,47%, que parmi les

importante des effectifs, conséquence de la politique menée par la Direction et le gouvernement, se traduit par une perte de voix sensible conjuguée à une abstention en hausse légère (2% environ). Bien sûr sur, quatre régions, la CFDT enregistre une baisse allant de -0,05% à -0,43 sur Dijon.

Mais dans l'ensemble, la CFDT peut être satisfaite. Sa politique d'action revendicative où les salaires et les effectifs occupent une place de

choix, ses propositions pour un chemin de fer au service de tous lié à un aménagement du territoire harmonieux, sa volonté d'agir dans l'unité et la durée, son souci de débattre avec les cheminots pour tenir compte de leur volonté, autant d'éléments du syndicalisme développé par la CFDT que les cheminots, par leur vote du 7 décembre, ont approuvé.

Avec ses 1124 délégués du personnel que vous venez d'élire, la CFDT continuera d'œuvrer à la défense des intérêts de tous les cheminots, et non d'une seule catégorie comme certains.

L'appel à la grève du 7 novembre, le rassemblement des élus CFDT devant Matignon sont autant d'étapes marquant notre volonté de développer la mobilisation unitaire du plus grand nombre vers une action de masse prolongée.

Vous avez fait confiance à la CFDT, soyez-en remercié et comptez sur elle pour vous défendre avec votre participation.

SOCIAL-RÉALISME



REGIONS	% VOIX	Evolution	ELUS
PARIS EST	35,69%	2,52%	49
NANCY	30,33%	2,03%	38
REIMS	31,89%	2,67%	41
METZ	36,36%	2,25%	49
STRASBOURG	27,52%	0,17%	38
PARIS NORD	26,22%	2,51%	42
LILLE	30,17%	3,22%	49
AMIENS	30,62%	2,98%	30
PARIS ST L	34,05%	4,37%	40
ROUEN	31,38%	2,17%	43
PARIS ATL (1	27,26%	0,75%	52
RENNES	34,65%	2,47%	32
NANTES	32,97%	1,65%	50
BORDEAUX	19,45%	1,83%	30
LIMOGES	17,72%	-0,30%	13
TOURS	35,57%	0,90%	54
TOULOUSE	25,11%	3,13%	24
PARIS SE	26,75%	-0,05%	35
DIJON	32,23%	-0,43%	43
LYON	31,75%	-0,12%	54
CLERMONT F	34,82%	3,75%	39
CHAMBERY	35,01%	0,32%	47
MARSEILLE	22,05%	3,42%	31
MONTPELLIE	26,27%	0,78%	30
CENTRAUX	31,12%	0,93%	48
SERNAM	41,84%	1,69%	123
TOTAL	30,00%	1,72%	1124



Résultats	Global	Inscrits	Exprimés	CFDT	CGT	FO	CFTC	FGAAC	FMC	OGC	Autres
Exécution	154868	118913	37764	62025	7269	6292	4902				637
%		76,78%	31,76%	52,16%	6,11%	5,29%	4,12%				0,54%
dont ADC	16335	13439	2899	5274	233	131	4902				
%		82,27%	21,57%	39,24%	1,73%	0,97%	36,48%				
Maitrise	34382	27454	7762	8659	887	1007		8669	400	80	
%		79,85%	28,27%	31,54%	3,23%	3,67%		31,58%	1,46%	0,29%	
Cadres	15966	12801	2219	1478	245	567		7441	751	91	
%		80,18%	17,33%	11,55%	1,91%	4,43%		58,13%	5,87%	0,71%	
Total	205216	159168	47745	72162	8401	7866	4902	16110	1151	808	
%		77,56%	30,00%	45,34%	5,28%	4,94%	3,08	10,12%	0,72%	0,51%	
Evo 89/87		-2,93%	1,71%	-1,38%	-0,14%	-0,12%	-0,03%	0,43%	0,01%	-0,50%	

cadres (+2,36%). L'audience CFDT dans les différents collèges va de 17,33% à 31,76% parmi le personnel exécution. Au-delà de ces résultats nationaux, la CFDT progresse sur 21 régions dans une fourchette de +0,17% (Strasbourg) à +4,37% (St Lazare). Certes des inégalités de représentativité existent mais les écarts se réduisent : 36,36% à Metz et 17,72% à Limoges, si nous ne prenons pas en compte le SERNAM où la CFDT compte 41,84% des suffrages.

Bien sûr, la réduction

Le chemin de fer et l'environnement (suite)

Transport et environnement : un courage politique qui manque

Dans une période où la communauté scientifique s'accorde à proclamer la planète en danger, faire du chemin de fer un atout pour l'environnement semblerait couler de source. C'est du moins l'avis de la CFDT tel qu'il était exprimé dans le "Cheminot de France" d'août 1989. Erreur, le gouvernement et la Direction de la SNCF poursuivent la politique de démantèlement du chemin de fer par la suppression de nombreuses dessertes régionales tant voyageurs que fret et la proposition aux collectivités régionales de leur transfert à la route si ces dernières veulent bien payer. La plupart des politiques sont prêts à parler de l'environnement dans leurs discours, à prendre quelques mesures ponctuelles. "Mais la paralysie demeure la règle face à la radicalité d'un véritable choix écologique qui remettrait en cause les logiques néolibérales aujourd'hui hégémoniques" comme il est écrit dans le "Monde Diplomatique" de novembre en préambule à un article de B. CASSEN : "Les politiques sommés de faire un choix radical". Hé oui, la CFDT n'est pas seule à proclamer que la politique des transports actuelle, comme celle d'hier, représente une hérésie. Dans cet article, qui est le cinquième d'un dossier "Inventer un avenir pour la planète", B. CASSEN dénonce l'absence de courage politique de ceux qui nous gouvernent ou qui détiennent le pouvoir.

Ailleurs, ce sont des élus locaux, des usagers, qui se regroupent pour exiger le maintien d'une ligne, d'un service ferroviaire, conscients que se joue là l'avenir de leur localité, de leur région, de leur environnement. Il en est ainsi pour la ligne de Béziers - Neussargues, Cahors - Capdenac, Ballan - Chinon, Tours - Château du Loir, Bourges - Vierzon, pour ne parler que de ceux-là. Les cheminots sont à chaque fois présents, au premier rang, pour exiger qu'enfin les actes rejoignent les paroles.

Serons-nous entendus ? Nous l'espérons, mais tous doivent savoir que la CFDT mettra tout en oeuvre pour que des centaines de milliers, de millions de voix, s'élèvent et revendiquent une autre politique des transports en harmonie avec le respect de l'environnement.

L'ITF s'y met aussi ... !

Un symposium international sur les "Chemins de fer, l'Environnement et la Qualité des transports" sponsorisé par la Section des cheminots de l'ITF aura lieu à Genève (Suisse) du 21 au 23 février 1990.

A une époque où l'on exige de plus en plus de mobilité, notamment au niveau des déplacements internationaux de personnes et de marchandises, le symposium cherche à contribuer aux débats sur l'avenir du transport. Au 21ème siècle le choix du public sera surtout déterminé par ses préoccupations en matière d'environnement, de sécurité et de

qualité des services. Le symposium cherche à promouvoir d'autres discussions sur ces questions et offrir un forum pour voir quel peut être le rôle des chemins de fer pour donner suite à ces futurs besoins.

Chaque session du symposium sera basée sur un sous-thème dont l'exposé sera introduit par des experts.

Le premier sous-thème Environnement et Energie.

Le second sous-thème sera consacré à la Sécurité et à la Qualité du service.

Le dernier sous-thème est intitulé Transport et Environnement - une politique équilibrée.

CAHORS - CAPDENAC

En décidant la fermeture de la ligne pour 1989, la Direction SNCF déclenchait un mouvement d'opposition dont les équipes locales CFDT ont eu l'initiative.

Elles étudient maintenant non seulement le maintien du trafic marchandises mais aussi la réouverture aux voyageurs.

Une fermeture préparée

C'est le 14 juillet 1886 que la ligne Cahors - Capdenac est inaugurée. la relation avec Paris par Cahors sera réalisée en 1891.

Cette ligne à voie unique de 68 km relie Cahors à Capdenac pour desservir les zones de Capdenac, Rodez et Aurillac aux confins du Lot et de l'Aveyron.

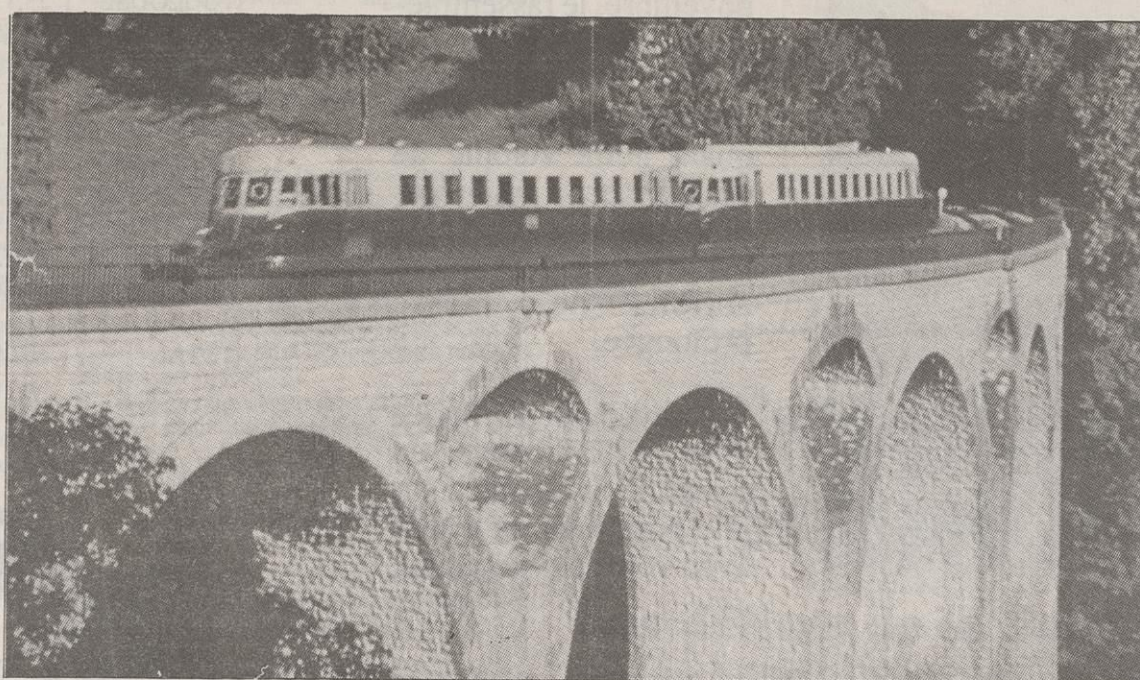
La fermeture s'est jouée en plusieurs étapes

Hiver 1980 c'est le transfert du service voyageurs sur la route puis la transformation de plusieurs gares en points d'arrêts gérés et enfin la fercamisation de la quasi totalité des points de dessertes.

Les économies sur les entretiens de voies provoquent des limitations de vitesse pour les trains qui transitent : 50 km/h pour les marchandises et 30 km/h pour les voyageurs.

En 1988 ce sont 1000 trains qui circulaient encore sur cette portion de ligne.

En 1989, dans l'optique du nouveau contrat de plan la Direction arrive enfin à son objectif : la fermeture.



La réaction immédiate des cheminots

Face à cette fermeture, les cheminots de la seule gare en activité, CARJAC, et l'équipe régionale CFDT de Toulouse vont organiser la riposte et contre-attaquer.

"Dès 1987 nous avons monté une association locale avec des gars de la gare, de l'Equipement (deux brigades sur la ligne) en associant des habitants pour défendre et promouvoir l'aspect touristique de cette ligne.

Nous obtenions, à l'époque, des fonds de la commission touristique du Conseil régional qui devaient nous permettre de fonctionner jusqu'en 1993 s'il n'y avait pas eu cette décision catastrophique de la Direction SNCF" (... chef de gare).

Michel C, responsable des cheminots CFDT :

"Cette décision nous a tout de suite, paru scandaleuse, une ligne qui tourne où les cheminots, en lien avec la population locale, se sont donnés des moyens d'initiatives pour relancer l'activité, se faisant scier à la base pour des raisons de comptabilité à courte vue dans le contrat de plan.

Nous avons tiré le signal d'alarme au Comité d'Etablissement et invité l'association locale à venir s'y exprimer.

Malheureusement la Direction n'en a pas tenu compte, nous avons juste obtenu qu'elle ne démonte pas la voie."

Les élus locaux qui se mettent dans le coup

Michel V : "Devant les portes fermées des locaux de la Direction nous avons décidé d'alerter les

populations locales et en premier lieu les responsables politiques.

En commun, CFDT et CGT, nous interpellons le conseil général qui adopte un vœu de maintien de la ligne. Nous organisons une manifestation devant la préfecture en juin 1989.

Puis nous proposons le lancement d'une association plus large afin de coordonner les efforts des cheminots et des populations. La CGT se retire du processus. Nous poursuivons et, en août 89, nous manifestons pendant la fête locale de la vente du vin et du stock fisch" (1).

Extrait du dossier réalisé par les militants locaux et régionaux

La voie, axe vital de transit : Dans une stratégie de transport logique Cahors - Capdenac est un axe ferroviaire indispensable. A

partir de Cahors et du tronçon de double voie Toulouse-Brive notre ligne alimente dans un sens tout le secteur de Capdenac, d'Aurillac, de Rodez, de Decazeville, de Blagnac, de Figeac, de même elle draine le trafic retour.

L'acheminement de Toulouse - Capdenac et Rodez est plus rationnel par Cahors - Capdenac pour plusieurs raisons :

- Fluidité et efficacité de la double voie jusqu'à Cahors,
- Puis par Cahors Capdenac, tronçon modernisé en signaux lumineux,
- Toute la ligne est en palier, les déclivités sont insignifiantes (ce qui permet de faire circuler des trains de 1800 tonnes) ce qui permet de délester les autres voies uniques du quart nord-est de la région qui comportent de fortes rampes

En supprimant la ligne, la SNCF détourne le trafic par Gramat, Lexos, Carmaux, Rodez. Toutes ces lignes, comportant des déclivités importantes et les trains de 1800 tonnes devront être dédoublés. Il faudra également doubler voire tripler le nombre de machines

Des propositions

Pour sauver la ligne de Cahors-Capdenac il faut sortir des schémas habituels avec lesquels on règle ce genre de situation. Il faut réinventer un cadre d'exploitation de cette ligne.

Jusqu'à présent, la SNCF sur notre région travaille avec les collectivités locales et régionales grâce au conventionnement, elle

(1) autrefois les pêcheurs des pays nordiques venaient à cette date échanger leurs poissons séchés contre du vin.

travaille également avec les associations notamment Quercy-Rail sur les bases d'une "consigne" qui définit les règles de circulation régulière des trains touristiques.

Nous pensons que pour les sections de lignes comme Cahors-Capdenac, ces pratiques ne sont plus de mise, car elles réduisent le champ d'action des différents partenaires et les isolent entre eux.

Nous proposons : que la SNCF, les chemins de fer touristiques, les collectivités locales et l'ensemble des Pouvoirs Publics se regroupent au sein d'une association ou d'un autre collectif à définir, pour gérer conjointement ce type de ligne.

Les modalités d'utilisation de la ligne par les différents partenaires seraient définies de la manière suivante :

a) La SNCF resterait propriétaire et maître d'oeuvre sur l'ensemble de l'infrastructure ainsi que sur l'ensemble des personnels liés à l'entretien et aux transports dans les fonctions de sécurité et dans les fonctions commerciales.

b) La SNCF organiserait le trafic sur le ligne afin de pouvoir faire circuler l'ensemble des trains qu'ils soient marchandises (trafic diffus ou trains complets en transit), ou voyageurs, trains pèlerins, trains réguliers, trains touristiques. Ceci nécessiterait de

commerce. Les grandes axes d'aujourd'hui passent à l'extérieur de notre région et l'Europe de 93 ne fera qu'accentuer ce processus. L'idée est donc de définir une politique de soutien financier qui, en

qui n'est qu'une simple moyenne, ne tient pas compte d'une modernisation technique que l'on apporte à la ligne lors de chaque intervention. Ces modernisations limitent d'autant cet entretien. Le



maintenant et développant l'activité de régions défavorisées au niveau industriel, leur permette de vivre. Il faut donc faire le point sur les atouts : une ligne de transit marchandises intéressante, développer ceux qui ne le sont pas : le tourisme, établir une politique volontariste d'urbanisme : ne concentrant pas tout sur Toulouse, enfin compléter cela pour des aides communautaires.

chiffre de 4,64 M/F par an peut être révisé à la baisse au minimum pour 1/4.

b) Les gros travaux d'infrastructure : ils s'élèveraient d'ici 97 à hauteur de 11 840 M/F (HT) et concernent en majeure partie l'entretien des gros ouvrages d'art, ponts et tunnels. En plus de ces gros travaux d'infrastructure, la création d'un PRG à Capdenac nécessiterait un investissement de 0,85 M/F (HT). En contre partie, l'abandon d'un câble de télécommunications entraînera des charges d'investissements de l'ordre de 2,5 M/F (HT).

c) Les coûts transport : pour la SNCF ce serait une économie d'exploitation de l'ordre de 0,5 M/F (HT) par an. En contre partie, l'abandon de l'exploitation de la ligne entraînerait des charges d'investissement de l'ordre de 736 M/F (HT).

d) Les coûts induits : l'argument de rentabilité retenu par la SNCF ne tient pas pour plusieurs raisons. La nécessité d'emprunter d'autres sections de lignes à forte déclivité nécessitera de nouveaux engins de traction sur la région Midi-Pyrénées qui resteront en sommeil les 3/4 de leur temps. Les circulations marchandises qui vont se trouver rajoutées sur les

voies uniques déjà denses en voyageurs en perturberont le trafic.

Tout le trafic pour la ligne sera donc fercamisé. Déjà, les wagons pour Cajarc passent devant la gare, puis sont acheminés par la route depuis Capdenac. On voudrait décourager nos clients isolés que l'on ne s'y prendrait pas autrement.

Il a fallu dernièrement faire intervenir le conseiller général pour récupérer un trafic de 1500 tonnes de bois qui partait par camion.

e) L'emploi : la SNCF ne doit pas démanteler le tissu économique d'une région. Pourtant en envisageant la fermeture de Cahors-Capdenac, c'est un massacre pour l'emploi : 20 à 30 emplois seront directement touchés.

Le financement

Concernant les coûts transport : cette charge reviendrait à la SNCF à 0,5 M/F par an, elle lui assurerait dans ce prix tous les bénéfices induits par le seul fait de sa présence commerciale dans la vallée.

Concernant les gros travaux : les PIM (programme intégré méditerranéen) permettraient de par le montant de leur dotation, sur des opérations de ce type en finançant les besoins de ces gros travaux, d'assurer la pérennité de la ligne d'ici l'an 2000.

Concernant l'entretien : il paraît difficile de faire supporter cette somme par la SNCF. Pour des raisons économiques liées aux volontés du Gouvernement, et pour des raisons que nous avons déjà évoquées, l'avenir de la ligne dépendant de tous les intervenants. Le financement reste donc à définir. Toutefois nous avançons l'idée d'une participation des collectivités soit par les départements, soit par la région, d'une participation du Gouvernement pour développer et maintenir l'économie, et d'une participation de l'Europe pour le tourisme. L'ensemble permettant de boucler le budget.

Mais certains politiques planent dans leur hauteur

Côté élus locaux le réveil a eu lieu, le maire de CAJAR conseiller général (PS) participe à la convocation d'une rencontre des élus du

Lot et l'Aveyron, aux côtés des cheminots CFDT.

L'association de défense de la ligne prend corps et une quarantaine d'élus participent aux réunions.

Le Conseil général de l'Aveyron (droite) vient d'adopter une position favorable. Bon moment pour poser le dossier auprès de M. CHEREQUE Ministre de l'aménagement du territoire ...

Michel V : "Lors de son passage à Rodez nous y avons été reçus en audience; ils ont à peine regardé la couverture du dossier. Le Ministre a dit en substance : "vos problèmes locaux, vos bouts de lignes, débrouillez-vous avec". On se demande quel territoire ces ministres aménagent !"

Cela semble bien se confirmer qu'en haut lieux, intoxiqués par les dossiers béton montés par des technocrates, les politiques abdiquent face à leurs responsabilités.

L'équipe de CARJAC, celle de TOULOUSE et la branche fer continueront de faire progresser le dossier en s'appuyant sur la mobilisation des travailleurs et des populations.

La rencontre des UPR du centre de la France, la mise en place d'une coordination avec la confédération paysanne, la FNAUT, les verts, des associations locales nous permettant de porter à plus haut niveau la mobilisation sur ces dossiers.

Dans chaque région, des mobilisations se préparent chaque dossier aura sa spécificité, chaque équipe argumentera sur la base de ses réalités, mais c'est bien d'une politique globale qu'il s'agit, d'un choix de société, du choix d'un avenir dans lequel nous affirmons et démontrons que le chemin de fer est un atout.

Comptabilité :

Mensongère

Novembre 1988 le Directeur nous affirme qu'aucune fermeture n'est envisagée au moins jusqu'à 92 ... fév 89 on nous annonce la fermeture

Magouillée

Aux élus locaux qui demandent combien leur coûterait le maintien de la ligne, les directeurs répondent 500 MF ... de quoi refroidir leur ardeurs. La CFDT somme la Direction de détailler la facture ... Aujourd'hui on en est rendu à 350 MF ! et encore ce n'est pas par

Tourisme

Depuis 4 ans il y a eu quelques réalisations, circulations de trains vapeur qui se transforment en vitrine pour nos départements. Par exemple, sur la semaine ferroviaire 1988, 740 personnes dans les divers trains, 4850 visiteurs ont été décomptés aux entrées des expositions, sans compter toutes les répercussions dans l'hôtellerie, les cantines, les restaurants et les commerces.

Le rail et la voie d'eau ne sont plus ennemis grâce à la navigabilité, ils deviennent complémentaires. L'utilité touristique de notre ligne n'est plus à démontrer.

Le coût de la ligne

Il comprend 5 parties :

- L'entretien de la ligne,
- Les gros travaux d'infrastructure,
- Les coûts transports,
- Les surcoûts induits,
- Emploi

a) L'entretien : actuellement, la SNCF chiffre en moyenne sur les trois dernières années le coût annuel de l'entretien de la ligne à hauteur de 4,64 M/F (HT). Ce coût

LE MONDE diplomatique

La quête des Allemands de l'Est

de vie au Japon, au Japon, ainsi à continuation de l'éno. cit commercial de l'Europe. Or en rond...

Le courage de chambouler l'économie

INVENTER UN AVENIR POUR LA PLANÈTE (V)
Les politiques sommées de faire un choix radical

Il aura le courage politique de remettre en question non seulement la construction de ces véhicules aberrants mais aussi l'ensemble du système des transports afin de pénaliser l'usage individuel et valoriser l'usage collectif, d'interdire la construction de nouvelles autoroutes, de rouvrir les lignes de chemin de fer abandonnées, de transférer au rail ou à la batellerie les frets lourds, etc. ? Toutes mesures absolument indispensables, en termes énergétiques, mais qui aboutiraient à un véritable chamboulement de l'économie des pays développés où l'automobile tient une place centrale.

L'agriculture industrielle constitue un autre exemple d'incohérence et de dilapidation d'énergie. La mécanisation, l'emploi massif d'engrais...

ment la menace démographique, menace qui entretient les peurs de déplacement de population en quête de nourriture et d'emploi, mais aussi menace écologique : conséquences bientôt irréversibles de déforestation, de pollution, d'urbanisation incontrôlée. (Notons à cet égard que les Nord sont, elles aussi, au bord de l'asphyxie).

Au bout du compte, or qu'avec le fil écologique c'est pelote du système mondial qui se déroule, et que la survie exige de nouveaux équilibres, aussi bien à l'intérieur qu'à l'extérieur. Les conditions techniques déjà en Occident pour s'adapter à ces changements sont-elles vraiment si éloignées ?

Et les pépètes ?

Michel V : "Il fallait aussi répondre à la question du financement partant de la situation concrète nous développons une idée. Le 1er janvier 93 les frontières du grand marché européen reculeront de façon considérable. Pourtant, à l'intérieur de ce grand marché des régions isolées comme la nôtre, pourraient se transformer en zones tiers mondistes si nul n'y prend garde.

En effet les axes de transport ont toujours été déterminants pour l'implantation des industries et du

A la greve des cheminots, le gouvernement repond par la repression

Le gouvernement sud-africain a engagé une campagne de violence et d'intimidation à l'encontre de plus de 40 000 cheminots noirs qui sont maintenant en grève pour obtenir des salaires décentes et la reconnaissance de leur syndicat. Beaucoup de grévistes ont été gravement blessés et l'on compte au moins un tué jusqu'à présent.

Les chemins de fer sud-africains font partie de la compagnie nationale South African Transport Services (SATS), qui a toujours poursuivi une politique ouvertement antisindicaliste et raciste. Les cheminots sont divisés en catégories temporaires et permanentes. La plupart des travailleurs

noirs sont classés comme temporaires et par conséquent leur sécurité d'emploi est moindre. Ils sont aussi beaucoup plus vulnérables devant les actes d'intimidation.

Les procédures disciplinaires

En 1987, 22 000 membres du syndicat South African Railways and Harbour Workers' Union (SARHWU) (un affilié du congrès des Syndicats sud-africains COSATU) ont organisé une grève contre les SATS pour protester contre des procédures disciplinaires injustes et réclamer la reconnaissance du syndicat. Les SATS ont aussitôt réagi en licenciant 16 000 employés. La grève a

permis d'obtenir leur réintégration mais pas la reconnaissance officielle du syndicat par la compagnie.

La direction refuse

La Direction des SATS continue à refuser cette reconnaissance syndicale. Elle a ignoré les revendications légitimes des grévistes et préfère blâmer le climat politique général en Afrique du Sud pour ce conflit. La Direction refuse également de négocier avec les syndicats, exigeant qu'ils se fassent

enregistrer dans le cadre du décret des relations de travail avant d'être reconnu. Pour pouvoir se faire

enregistrer, le syndicat doit prouver son caractère légitime par le nombre de ses membres cotisants mais des milliers de membres du SARHWU sont empêchés par la Direction de quitter l'Association du personnel des SATS - BLATU.

La Direction des SATS a de son côté participé à une série d'actes de violence et d'intimidation contre le syndicat. Certains membres du personnel blanc des SATS ont attaqué des grévistes et la police a largement participé à des assauts. En outre, les SATS ont licencié plusieurs centaines de grévistes. Le SARHWU demande que le nouveau code disciplinaire des SATS soit négocié avec les travailleurs. Le nouveau code a été imposé par la Direction en septembre et il a servi depuis au licenciement de 1000 travailleurs. C'était l'une des principales raisons de la grève.

Les salaires

En plus des revendications relatives à ce code disciplinaire, les grévistes réclament également des salaires décentes. Le SARHWU a calculé que 90% de ses adhérents touchaient le salaire minimum mensuel de 600 Rands (environ 150 \$US). Les travailleurs réclament un salaire minimum mensuel de base de 1500 Rands qui est reconnu d'une manière générale en Afrique du sud comme étant le salaire minimum vital. Les SATS ont menti en affirmant ne pas pouvoir payer de tels salaires. Ils prétendent avoir perdu de l'argent pendant les deux dernières années mais si on traite les comptes comme pour une compagnie privée, on constate qu'ils ont réalisé 849 millions de Rands de bénéfices en 1988 et plus d'un milliard de Rands cette année.

Il existe un autre aspect latent, dans ce conflit qui est le spectre de la privatisation. Les SATS ont entamé en secret le processus de privatisation. Cela a conduit à la suppression de 80 000 emplois et la direction souhaite en supprimer encore davantage.

Le conflit a commencé au début du mois de novembre comme une grève isolée dans la région de Witwaterstrand et a gagné rapidement l'ensemble du pays. Les grévistes réclament un salaire décent de 1 500 Rands, la reconnaissance du SARHWU et la suppression du code disciplinaire ainsi que la réintégration des travailleurs licenciés et ils s'opposent à la privatisation de l'entreprise. Leurs revendications ont trouvé un large écho parmi les cheminots noirs.

La grève s'étend

Le nombre des grévistes progresse, de même que les brutalités dont ils sont victimes.

Le 7 novembre, les 7 000 grévistes ont été attaqués et harcelés par la police.

Alors que la grève gagnait les mines de charbon du Transvaal oriental et Kazeme, huit travailleurs ont été attaqués par des employés armés des SATS dans le Central Rand et un autre a été attaqué à Duswart. Le 8 novembre,

20 000 cheminots étaient en grève.

La Direction des SATS a accepté de rencontrer un comité de travailleurs local dans le Transvaal du Sud mais elle a dit très clairement qu'elle n'était pas prête à rencontrer le syndicat. Les discussions ont échoué. Le syndicat pendant tout le conflit, a souligné qu'il était prêt à négocier et pourtant la Direction des SATS affirme le contraire.

Le 9 novembre, 35 000 cheminots étaient en grève. La police a arrêté 14 grévistes à Daveyton et a attaqué à coup de bâton ceux qui participaient aux réunions organisées par le syndicat dans les gares de Johannesburg et Gemlidenhuis. Lubius Chihawe, un travailleur des SATS, a été touché par une balle tirée par son contrôleur blanc à la gare de Mzimhlope à Soweto. Il a dû être hospitalisé par la suite.

Le 10 novembre, 40 000 cheminots étaient en grève. Les SATS ont commencé à licencier les grévistes et le 14 novembre, 150 travailleurs se sont retrouvés à la porte.

Le Directeur des relations du travail des SATS, Jan Bredenkamp, a déclaré que la grève était uniquement due au climat politique général en Afrique du Sud. Il prétend que les grévistes ne sont pas prêts à négocier et a averti que 17 000 travailleurs pouvaient être licenciés si la grève se poursuivait.

La répression

Les attaques de la police contre le syndicat et les grévistes, ainsi que les attaques armées contre les personnes individuelles, se multiplient et les SATS continuent à licencier les grévistes.

Le 15 novembre un employé blanc des SATS a tiré sur un autre travailleur à la gare Jeppe, Benjamin Manakoko.

Le 16 novembre, la police a attaqué les travailleurs de la gare de Germiston alors qu'ils allaient se réunir dans les bureaux du syndicat. Beaucoup de grévistes ont été blessés et un homme a eu trois doigts d'une main coupés par l'un des employés des SATS qui avaient rejoint les rangs de la police armée d'un couteau.

Dans la soirée, la police a attaqué les bureaux du syndicat alors qu'une réunion avait lieu. Elle a tiré des coups de feu et attaqué les grévistes avec des bâtons et des barres de fer. Deux personnes ont été atteintes par les balles. Six ont été gravement blessées et l'une est morte par la suite à l'hôpital le 17 novembre.

Le 20 novembre, la police a ouvert le feu sur une manifestation de 3500 grévistes, blessant 15 grévistes près de Durban. Les docteurs de l'hôpital local ont dit avoir traité de nombreuses blessures par armes à feu et beaucoup de personnes souffraient de traumatisme \$.

La grève se poursuit et le Secrétaire général de l'ITF Harold Lewis a demandé aux affiliés de l'ITF dans toutes les sections des transports de manifester leur solidarité aux grévistes des SATS.

POLOGNE

REALITE CHEMINOTE

Pour la première fois depuis le début de la seconde guerre mondiale, les délégués d'un véritable syndicat polonais ont pu assister et même participer activement à une réunion de section de l'ITF.

Marek et Zbigniew travaillent tous deux pour les chemins de fer polonais et sont permanents dans la Section ferroviaire nouvellement formée par Solidarnosc, le mouvement syndical et politique qui assure maintenant un rôle clé dans le gouvernement polonais.

Pendant leur séjour à Santander ils ont pu parler à ITF News de la situation en Pologne et des problèmes auxquels étaient confrontés Solidarité et les chemins de fer polonais. Ils ont dès le départ tenu à souligner les différences qui existaient entre les chemins de fer polonais et les réseaux ferroviaires de l'Europe de l'Ouest.

"Tous les participants de la conférence parlent de faire retourner le fret et le trafic voyageurs au rail" déclare Danowski "alors que chez nous nous avons trop de voyageurs et trop de fret pour la capacité disponible".

La Pologne a le second réseau ferroviaire d'Europe après l'Allemagne fédérale et les chemins de fer polonais transportent plus de marchandises que n'importe quel autre pays européen (428 millions de tonnes en 1988). Ce problème de capacité est dû en partie à la médiocrité du réseau routier largement inférieur à ceux des pays d'Europe de l'Ouest et en partie à la position stratégique du pays sur le plan du transit.

Les chemins de fer d'Etat emploient actuellement 440 000 personnes. Ce chiffre tient compte des ateliers ferroviaires, de la construction, de l'infrastructure et des services de santé des chemins de fer.

La branche cheminots, qui a été l'une des premières sections industrielles constituées par Solidarité, compte déjà selon Danowski 150 000 adhérents. Ses effectifs progressent encore, quoique moins rapidement qu'il y a quelques mois.

La branche cheminots de Soli-

darité, comme l'organisation nationale, a son siège dans la ville de Gdansk.

Tout comme l'ensemble de l'économie polonaise, les chemins de fer ont besoin d'une réforme urgente. Danowski estime qu'elle devrait intervenir sous deux angles différents : tout d'abord l'infrastructure est démodée et devrait faire l'objet de nombreuses réparations. Bien que près de 50% des lignes à écartement normal soient maintenant électrifiées, il y avait

membres du gouvernement restaient assis sur leur chaise et s'occupaient des affaires mais depuis la guerre ils se sont assis sur les affaires et s'occupent de leur chaise" explique Danowski.

Selon Iwaniuk, le secteur ferroviaire est en pleine ébullition à cause des salaires déplorables pratiqués. Si les négociations qui ont lieu actuellement ne débouchent pas sur une réelle amélioration des conditions, on doit s'attendre à une grève nationale dans les chemins



De droite à gauche, Zbigniew Iwaniuk et Marek Danowski avec Jimmy Knapp (NUR).

encore 329 locomotives à vapeur en service en 1988. C'est peut-être bien pour les cheminots étrangers nostalgiques mais cela laisse à désirer sur le plan de l'efficacité. Comme beaucoup d'autre pays, la Pologne souhaite également développer un réseau à grande vitesse pour le transport de voyageurs. Quelques lignes (comme Gdansk-Varsovie et Cracovie-Varsovie) sont exploitées à des vitesses relativement élevées (jusqu'à 160 km/h) mais la plupart des lignes sont beaucoup plus lentes.

L'autre domaine qui nécessite de profondes réformes est celui de la gestion des chemins de fer. Jusqu'à maintenant, c'était le Parti communiste qui nommait les directeurs. Ceux-ci étaient choisis en fonction de leur couleur politique plutôt que de leurs compétences. "Les polonais ont un dicton qui dit qu'avant la dernière guerre les

de fer. Solidarité souhaite porter le salaire des cheminots à au moins 240 000 Zlotys, qui est la moyenne des salaires bruts polonais. Pour l'instant, les cheminots ne reçoivent qu'environ 160 000 Zlotys. Devant la menace de grève, le gouvernement a promis une majoration de 60 000 Zlotys et a admis le principe d'une revalorisation des salaires des cheminots pour qu'ils soient supérieurs de 10% à la moyenne nationale. En cas de grève, quelle serait l'attitude des syndicats "officiels" d'obédience communiste ?

Cette question a fait rire Danowski. "Oh, ils sont tous prêts à faire grève maintenant que Solidarité est au gouvernement", constate-t-il.

"Le peuple polonais est fatigué de s'entendre dire qu'il doit faire des sacrifices" déclare Danowski. "Nous réussirons, nous devons réussir".