



## LES EFFECTIFS, LA PRÉCARITÉ AU CENTRE DE L'ACTION CFDT

EDITO

### 500 flics ne remplaceront pas 2000 cheminots

Plusieurs agressions contre des cheminots ont, en quelques semaines, suffi pour déclencher une grève massive des agents des trains et de conduite sur quatre régions SNCF de la banlieue parisienne. Les agents, supportant déjà un travail rendu de plus en plus difficile suite aux réductions d'effectifs, aux tâches supplémentaires, à l'isolement grandissant, etc..., ont ressenti ces agressions comme des actes intolérables, inacceptables.

Travailler n'est pas marrant, mais, si en plus, il faut se "faire casser la gueule", c'est trop ! D'ailleurs, les usagers sont logés à la même enseigne.

Ils ont exigé du personnel supplémentaire pour que les trains et les gares soient équipés correctement, sans compter la réouverture de celles qui ont été fermées. La direction SNCF, comme à son habitude, a tergiversé en renvoyant les discussions au niveau régional comme si la question des effectifs pouvait se résoudre à ce niveau là. Le refus de négocier au plan national, d'associer les usagers, concernés eux aussi, aux discussions, (comme la CFDT le demandait), à propos d'une telle question prouve que cette direction parle davantage du dialogue et de la concertation qu'elle ne les pratique. Mais comme celle tombée après les événements de 86/87, elle doit savoir que les cheminots ne sont pas dupes et qu'à la moindre occasion le feu qui couve, s'embrasera. On ne gère pas une entreprise comme la SNCF pendant des années contre son personnel, sans risques d'explosion sociale. Pour autant, les discussions régionales n'ont pas été sans quelques résultats tant au plan des effectifs, qu'au plan de mesures concernant les trains et les gares. Mais ces avancées sont loin d'être satisfaisantes et ne sauraient donc ramener la sérénité

parmi le personnel et les usagers. La table ronde finalement concédée par la direction, mais une fois la grève terminée (et sans doute pour cette raison) n'illusionne personne sur les réponses à en attendre.

L'orientation prise de la part de nos dirigeants indique clairement le choix opéré : des flics à la place des cheminots, la répression au lieu de la prévention. Il est clair que les problèmes révélés en cette occasion et sur lesquels l'actualité a braqué ses projecteurs, ne seront pas résolus de cette manière.

Ils sont plus profonds et trouvent leur origine dans la crise que connaît la période. Une période où le chômage et la précarisation des emplois ont frappé des centaines de milliers de personnes, en particulier les jeunes. Pour beaucoup d'entre eux, il a fallu s'expatrier pour tenter de trouver un travail à la ville. Déracinés, ils ont rejoint ceux que l'urbanisation des villes a rejeté à la périphérie afin que le centre soit celui des affaires et des affairistes. Entassés en banlieue, dans des cités de béton déshumanisées et lieux de non-vie, ils deviennent des exclus, des marginaux, des hors-normes. Il y a eux et les autres, ceux qui participent au festin de la société de consommation.

Pas étonnant en conséquence qu'ils recréent leurs normes, génèrent des comportements sociaux différents que d'aucuns (bien-pensants) qualifient d'associés.

La bande prend corps et occupe, s'approprie un territoire (quartier, gares, trains, par exemple) que l'évolution économique, technologique, urbaine, a désertifié. Elle le marque, le balise (graffitis), et puis de celui-ci organise des expéditions pour se servir dans les magasins, "emprunter" l'automobile,

utiliser le train, etc... bien sûr sans payer.

Les comportements "associés" sont ainsi le produit d'une situation d'exclusion.

Alors face à cela, obliger les contrôleurs à verbaliser toujours plus (ce qui ne sert pas à grand chose, ils sont insolubles), mettre des flics partout, n'ont pas grand intérêt. Les cheminots, pour la plupart d'entre eux, l'ont compris, car ils savent que la solution ne dépend pas que de la SNCF. Mais ils pensent que la SNCF peut donner l'exemple, elle qui est perçue comme un service public, amorcer la mise en oeuvre de solutions, où la présence humaine joue un grand rôle, pour au fil du temps modifier les comportements et les mentalités. Oui, remettre en place des cheminots dans les gares et dans les trains, c'est humaniser, faciliter les contacts, réceptionner, sécuriser. Bien sur la situation est devenue telle qu'il faudra du temps pour réussir. Mais le nombre y sera pour quelque chose.

Ajoutons pour terminer qu'il faudra créer dans cette perspective des emplois.

Et si cela pouvait permettre de donner un emploi à tous ces jeunes si souvent montrés du doigt par les moralistes ou nostalgiques d'un ordre musclé, qui à chaque occasion, du Figaro à France Inter en passant par Mr Faugeas (du Monde) s'emportent contre les victimes de l'exclusion, les lampistes, pour éviter de traiter des causes ; si donc, cela pouvait contribuer à réduire le chômage dans les banlieues, ce ne serait que justice.

La SNCF en supprimant en 6 ans 50 000 cheminots, 50 000 offres d'emploi, a largement contribué au chômage.

Pour la CFDT cheminote, il est temps que la primauté de l'économie cède la place à celle du social.

### SNCF PRECARITE Le Sernam champion !

La précarité se développe. Tout le monde le constate, les emplois qui se créent sont souvent des emplois précaires, nombre d'emplois "normaux" supprimés au début de la crise sont remplacés, quand ils le sont, par des emplois précaires. Les offensives contre les "privilèges", les acquis ont porté leurs fruits.

La SNCF n'est pas en reste. Si elle ne peut s'attaquer de front au statut, à la suite des vives mobilisations des cheminots, elle contourne l'obstacle particulièrement par des filiales et sous filiales. Les pratiques du Service SNCF qu'est (encore) le Sernam sont à cet égard éloquentes.

#### LE SERNAM N'EST PAS EN RESTE

L'évolution des effectifs en 88, c'est : Agent du CP -19%, PS 25 +47%, intérimaires +188%.

Les chantiers du Sernam, éparpillés sur tout le territoire national, font que l'utilisation du travail précaire est moins "visible" que dans les grandes entreprises où le travail est concentré sur une ou quelques unités.

Et pourtant :

- tous les jours, sur tous les chantiers du Sernam, l'intérim est monnaie courante, il fait partie de l'effectif au lieu et place de cheminots ;

- chaque conflit voit le trafic transféré sur un autre site (Batignolles en début d'année, Chevaleret tout dernièrement) et la mise en place d'intérimaires sur les chantiers de dépannage pour suppléer les cheminots (ou les agents des entreprises de manutention) grévistes.

- tous les jours, des intérimaires travaillent sur écran cathodique sans même une visite médicale préalable ;

- continuellement, ces intérimaires sont sous-payés car

rétribués sur un "taux moyen" fixé sur le niveau 2 et cela sans tenir compte du salaire "de l'agent remplacé".

Un constat s'impose : le Sernam accommode les lois et peut ainsi augmenter la flexibilité de l'emploi et modifier l'organisation et les conditions de travail.

Quelques actions ont eu lieu dernièrement et ont d'ailleurs permis de régler des cas de non application de la loi :

- à St Brieuc, la CFDT a obtenu que les intérimaires employés sur ce chantier perçoivent le juste prix de leur labeur ;

- à Carcassonne, c'est aussi par le biais de l'inspecteur du travail que les militants CFDT ont eu gain de cause sur les rémunérations et l'utilisation de ces travailleurs.

#### LES ENTREPRISES DE MANUTENTION NON PLUS

Mais au delà de ces cas d'emplois directs pour le compte du Sernam, pour ces 504 intérimaires en moyenne utilisés journalièrement dans notre service, combien le sont dans les entreprises de manutention oeuvrant pour le Sernam ? Là aussi, on peut être certain que cela se chiffre par centaines.

Cette situation générée par les nouvelles méthodes de travail du Sernam fragilise encore plus l'emploi dans ces sociétés mais satisfait pleinement les patrons concernés et leur permettent de gérer "au mieux" leurs dépenses de personnel.

Mais comble de l'hypocrisie : pour effacer des statistiques intérimaire, la direction du Sernam a créé une entreprise écran de manutention TRAPPES DISTRIBUTION qui utilise parfois plus de 150 intérimaires à temps plein !!! et dont le directeur n'est autre que l'adjoint (Doulcet) du directeur Sernam (Peter). Suite Page 6

# MEDECINE SNCF, ENCORE UNE BAVURE...

La médecine SNCF fait, depuis longtemps, l'objet de critiques ; les cheminots s'en méfient comme de la peste. Il est vrai que son histoire est émaillée d'aventures que l'on pourrait qualifier de cocasses, si les conséquences n'en étaient pas lourdes pour les cheminots concernés. Deux nouveaux exemples à Lyon illustrent une fois de plus cette réalité, même si, au travers de leur article, nos camarades de Lyon se laissent aller à une généralisation hâtive. Quelques médecins SNCF doivent bien ci et là pratiquer correctement leur profession.

"Lorsque vous avez des problèmes, venez nous voir, parlons-en, on trouvera une solution..." C'est le langage que nous tenaient, il n'y a pas si longtemps, nos dirigeants, à tous les niveaux. Et il est vrai que si un ADC a des problèmes (fatigue, soucis familiaux, etc) et constate que cela peut affecter son comportement professionnel, il est préférable qu'il puisse se refaire une santé, peut être en "service doux" mais sans que cela ait des conséquences sur sa carrière, sur son salaire. Malgré le fait que les docteurs SNCF, généralement, trouvent que les ADC

ne s'arrêtent pas assez, ceux-ci sont réticents à confier leurs problèmes à autrui (pudeur, retenue, conscience professionnelle, respect de la vie privée...) même lorsque leur situation devient difficile à supporter. Ensuite nos responsables, qu'ils soient administratifs ou médicaux ont deux casquettes : d'un côté la carotte, de l'autre le bâton, et les ADC n'ont pas confiance. On les comprend, car certaines situations particulières ont dérivé, et se sont soldées par des mises à l'écart qui ont duré un peu trop longtemps. Le dernier exemple au dépôt de Lyon Mouche est médical.

Ayant des problèmes familiaux et de sommeil, un ADC du dépôt, par crainte de l'accumulation de non-vigilances, ou de commettre une infraction grave, et compte tenu de ses antécédents, va trouver le médecin d'établissement afin de lui exposer son problème, en lui demandant d'être temporairement retiré de la conduite. Qu'advient-il alors ?

Le médecin ne l'arrête pas, ne lui propose pas une mise en "service doux", mais le déclare inapte sécurité 3 mois... Ensuite, l'agent est affecté au bureau mouvement. Trois mois plus tard, l'agent en question

retourne voir le médecin, afin de passer une visite de sécurité pour remonter. Mais à ce moment tout se gâte. Dans un premier temps, le toubib refuse de lui faire passer la visite, arguant qu'il n'est pas fait pour la route (après 18 ans de service !), suggérant qu'il se trouve bien au bureau... Puis, devant l'insistance de l'agent (et la CFDT commençant à remuer) le docteur lui fera passer une visite, mais... ce sera la psycho... Pour quel motif ? Secret médical sans doute...

Certes, l'agent a eu des antécédents, amnistiés normalement, mais il est vrai que lorsqu'on a eu à faire à la hiérarchie, rien ne s'efface jamais vraiment... De plus, la psycho, ça traîne, car avec la vague d'embauche actuelle, les psy. sont débordés. Et là encore, il faudra l'intervention de la CFDT pour accélérer les choses car il faut l'avis du médecin chef régional, du chef d'établissement, le tout devant remonter au psy, et ça prend du temps, 4 mois, 5 mois...

L'agent est bon à la psycho, mais les papiers, allez savoir pourquoi, n'arrivent pas au dépôt. Il faut du temps. Capendra 1 mois

A la sortie, les pertes de salaires s'accumulent, chacun se renvoie la balle : c'est médical, alors on a tout dit. Anesthésie complète. Il n'a pas de chance direz-vous. Mais ne vous y trompez pas, cela peut arriver à n'importe qui demain.

Pour sa part, la CFDT avait prévenu, dès le début, que l'agent avait fait une connerie, et qu'il aurait des difficultés à remonter. Nous avons la nette impression que, pour le médecin de Lyon Mouche, nous ne sommes que du matériel et non des humains. Les toubibs SNCF se plaignent de voir de moins en moins de cheminots depuis le libre choix du médecin. Mais lorsqu'on voit de telles histoires, peut-on avoir confiance en eux ? Actuellement, la CFDT pense que non.

Si vous êtes fatigués, si vous craignez que cela rejailissent sur votre comportement professionnel, évitez l'intervention du médecin SNCF. Prévenez de suite un militant CFDT, qui ira voir le patron en votre compagnie.

SSE CFDT Lyon Mouche

## Commission des Fonds d'Action Sanitaire et Social

### LA COFASS ... ? déjà 3 ans

1er août 1986, la commission des fonds d'action sanitaire et sociale voit le jour ! Instance de concertation entre la Direction et les organisations syndicales, y sont examinés la Gestion (examen et suivi du budget) et le fonctionnement des "activités sociales non transférées au CE".

Le budget des Fonds FASS c'est 1,275 de la masse salariale pour 1988 : 316,080 MF. Plus la masse salariale diminue ... plus les fonds FASS diminuent ...

La COFASS ... instance de concertation ... mais sans réel pouvoir de décision ... les représentants du personnel peuvent y émettre des orientations ... voter des résolutions mais les décisions appartiennent toujours à la Direction de l'entreprise.

Le fonctionnement : - Quatre réunions plénières par an, - des groupes de travail : par ex. : poids des secteurs sociaux, établissements ...

La Branche cheminots CFDT a choisi d'avoir une délégation composée partiellement de professionnels et de responsables nationaux : - quatre responsables nationaux, - deux assistantes sociales, - une conseillère en Economie Sociale Familiale, - un psychologue de CMPP

Avant chaque réunion plénière, une préparatoire se déroule à la branche pour le dépôt des questions et l'examen des nombreux documents fournis par la Direction SNCF (budget, fonctionnement des établissements, politique d'action sociale ...)

### BUDGET DE LA COFASS

Que comprend-il ?

- Activités sociales
- Administration générale,
- Assistance sociale,
- CHS : centre d'hygiène sociale.
Dans certaines résidences, il existe des centres d'hygiène sociale qui s'occupent principalement des consultations d'enfants et de nourrissons.
- CMPP : centre médico psycho pédagogique, au nombre de sept, ils reçoivent des enfants pour des traitements d'orthophonie, de psychomotricité etc ... mais aussi pour les aider dans leur orientation scolaire et professionnelle.
Ils peuvent aussi recevoir les familles : Paris-Est, Paris-Nord, Paris Sud-Est, Dijon, Metz, Lyon, Marseille.
- COSP : centre d'orientation scolaire et professionnelle,

- trois centres s'occupent uniquement d'orientation scolaire et professionnelle : Paris-Cardinet, Dijon, Bordeaux.
- Etablissements d'accueil :
. enfants et adolescents,
. repos et convalescence,
. maison de séjour temporaire pour les retraités,
. Economie sociale et familiale
. subventions sociales d'agents : donneurs de sang, santé de la famille.

### Prestations

- Aides familiales agents,
- Aides familiales retraités,
- Indemnités de garde,
- Secours,
- Aides diverses à domicile,
- 31e maladie,
- Aides aux familles,
- remises de prêts,
- PACT.

### LES EVOLUTIONS

Aides diverses à domicile : Créées par l'entreprise pour, dans un premier temps, éviter d'hospitaliser les personnes âgées à mobilité réduite. Cette prestation a été étendue aux familles d'actifs. Elle représente en 1988 : 2,724 MF, soit 1,4% du budget social (participation à l'achat de prothèses, frais médicaux, placements médicaux et sociaux ...).

Réservation des lits de long séjour pour personnes âgées: La démarche CFDT a été de réserver des lits dans des établissements non corporatistes sur l'ensemble du territoire où se trouvent des cheminots ou conjoints.

Réservations de lits pour handicapés: Il s'agit de réservations de places auprès d'organismes spécialisés dans la prise en charge des handicapés, y compris adultes (enfants de cheminots).

Modifications, modernisation et transformations des établissements vu la baisse de la population cheminots: Il a été nécessaire de réorienter les activités de certains établissements, par exemple : St Jacut où la maison d'accueil pour enfants a été transformée en centre de séjour temporaire pour personnes âgées, mais c'est aussi l'étude pour la mise en place de la mixité à la maison de repos d'Antibes.

### Les propositions CFDT :

Une politique sociale à l'écoute des besoins des cheminots actifs et retraités, Une ouverture sur les structures extérieures, Une évolution des réponses apportées par les travailleurs sociaux.

## INFOS DIVERSES

### 1. Affections de longue durée ouvrant droit à l'exonération du ticket modérateur.

Liste des maladies longues et coûteuses (art. D. 322-1 nouveau Code Séc. Soc.) Décret n° 86-1380 du 31/12/86 J.O. du 1/1/87

- accident vasculaire cérébral invalidant,
- aplasie médullaire,
- artériopathie chronique et évolutive (y compris coronarite) avec manifestations cliniques ischémiques,
- bilharziose compliquée,
- cardiopathie congénitale mal tolérée, insuffisance cardiaque grave et valvulopathie grave,
- cirrhose du foie décompensée,
- déficit immunitaire primitif grave nécessitant un traitement prolongé et déficit immunitaire acquis grave (syndrome immuno-déficitaire acquis),
- diabète insulino-dépendant ou non insulino-dépendant ne pouvant pas être équilibré par le seul régime,
- forme grave d'une affection neuro-musculaire (dont myopathie),
- hémoglobinopathie homozygote,
- hémophilie,
- hypertension artérielle sévère,
- infarctus du myocarde datant de moins de six mois,
- insuffisance respiratoire chronique grave,
- lèpre,
- maladie de Parkinson,
- maladies métaboliques héréditaires nécessitant un traitement prolongé spécialisé,
- mucoviscidose,
- néphropathie chronique grave et syndrome néphrotique pur primitif,
- paraplégie,
- périartérite noueuse, lupus érythémateux aigu disséminé, sclérodermie généralisée évolutive,
- polyarthrite rhumatoïde évolutive grave,
- psychose, trouble grave de la personnalité, arriération mentale,
- rectocolite hémorragique et maladie de Crohn évolutives,
- sclérose en plaques invalidante,
- scoliose structurale évolutive (dont l'angle est égal ou supérieur à 25 degrés) jusqu'à maturation rachidienne,
- spondylarthrite ankylosante grave.

- suites de transplantation d'organe,
- tuberculose active,
- tumeur maligne, affection maligne du tissu lymphatique ou hématopoïétique.

### 2. Invalidité des agents retraités

Un cheminot malade prenant sa retraite à 55 ans sans être réformé, dispose d'un délai de 10 mois maximum pour faire reconnaître ses droits à l'invalidité. Le nécessaire doit être fait auprès de la caisse des retraites, justifié par des attestations médicales.

Passé le délai de 10 mois, il y a forclusion.

### 3. Minimum de pension trimestriel brut

Au 1/1/1989 : 14 295,24 F Cotisations CP à déduire : 4,5%

Les cheminots non imposés au titre des revenus 1988 ne paieront que 1% au titre de la retenue C.P. L'examen de cette disposition prend effet chaque année au 1er juillet.

### 4. Maladie ou accident au cours d'un voyage à l'étranger

Pour s'affranchir des dispositions en vigueur dans les pays visités se munir :

- d'un imprimé E111 dans un pays de la communauté économique européenne (CEE),
- d'un imprimé E110 pour l'Autriche.

Ces imprimés sont à demander au siège de la C.P. à Marseille ou en cas d'urgence dans les antennes de la caisse de prévoyance.

Le numéro d'appel téléphonique du standard des caisses de prévoyance et de retraites (CPR) vient d'être modifié. Dorénavant composer le n° 91/95/04/04 ou SNCF : 520 404.

Pour mémoire : chaque réponse de la CPR comporte un papillon stipulant le numéro de téléphone à composer en cas de besoin pour le dossier considéré. Dans ce cas, il est inutile de passer par le standard.

## AU MATERIEL

## LE DOUBLE LANGAGE EST ROI !

D'un côté la direction se veut rassurante, comprenant les problèmes posés au personnel. A cet effet, elle développe sa propagande dans son journal généreusement envoyé à domicile (coût 15 millions le numéro) et elle multiplie les audits (sécurité, formation qualité...)

De l'autre côté c'est l'électrochoc, fermetures et regroupements s'accroissent :

- entretien de Nancy Heillcourt, de Béning, d'Hausbergen, de Puy Imbert, d'Aulnoye...
- dépôts sédentaires des Aubrais, de Mantes la Jolie, Thionville...
- ateliers de la Folie, d'Oullins voitures auquel vient s'ajouter Bordeaux...

Cette saignée entraîne une baisse constante des effectifs, une polyvalence accrue et une mobilité sans précédent.

Nous sommes frappés de plein fouet par les choix de l'entreprise qui se replie sur quelques créneaux. Cette politique est illustrée par l'abandon du service public, des transversales, du marchandise diffus, des bagages.

Nous sommes sacrifiés au profit de la rentabilité.

A la CFDT, les résultats nous les connaissons : une sécurité de plus en plus précaire,



CONTRE LA FERMETURE A BORDEAUX

voir les accidents de Paris Est, Lieusaint ... un confort de plus en plus aléatoire.

Pour masquer cette triste réalité et la dégradation du climat dans les chantiers, la direction philosophe :

voici quelques morceaux choisis de son dernier journal "Ressorts" concernant les aspirations de l'homme au travail :

"...avoir un travail intéressant, qu'il domine et dont il est responsable..., peser du poids de sa compétence, être considéré... être justement rémunéré..."

Pour la CFDT, une seule question :

A quand la mise à exécution ?

Si c'est jamais, arrêtez de faire les marchands d'illusions. Car la réalité aujourd'hui, c'est :

- un travail de plus en plus démotivant,
- un blocage du déroulement de carrière,
- un avenir plus qu'incertain.

Alors, le discours charmeur ne résiste pas aux faits quotidiens. Comme tout "Ressort", à force de tirer de.sus, de le tortiller dans tous les sens, il casse. Les luttes de ces derniers mois le démontrent. Dans tous les chantiers, il

nous faut combattre cette politique qui sacrifie les hommes et le service public.

Nous devons plus que jamais revendiquer des effectifs suffisants, formés, qualifiés, rémunérés, et vivre et travailler au pays.

A cet effet, pourquoi n'irions nous pas faire entendre la voix des cheminots du Matériel au congrès des chefs d'établissements à la Rochelle.

Dès à présent, prenons ce rendez-vous revendicatif.

Aux discours sucrés, sans suite, de la direction, répondons par des actes concrets.

## Equipement RESPECTEZ VOS ENGAGEMENTS

La réforme de la filière Equipement va être mise en application le 1er juin 1989.

I - Au cours des discussions, la direction a pris un certain nombre d'engagements en particulier autour de nominations supplémentaires qui devraient avoir lieu le 1er juin.

**Equipes d'entretien Equipement**  
(voie et équipes techniques)

- . 400 nominations de chef de brigade au niveau 5, après réussite à l'examen,
- . 200 promotions au niveau 4,
- . 200 promotions au niveau 3,
- . Suppression du délai de séjour minimum de 7 ans pour accéder au niveau 3,
- . Nomination des CBR au niveau 3 et des CEEN au niveau 5 (environ 100 agents au total).

**Surveillance des installations électriques**

- . Suppression du délai de séjour minimum de 10 ans pour accéder au niveau 5 (CSUIE)

**Contrôle technique**

Déplafonnement de 75 niveau 8 en section. Délai de passage du niveau 5 à 6 de 2 ans à 1 an, Suppression de l'examen de CCTR

**Etudes - Inspection**

- Possibilité offerte aux agents d'études d'accéder dans les premières années (N5 - 6 et 7) à la spécialité " Encadrement des établissements V" après avoir suivi le cycle de formation et satisfait aux examens correspondants en fonction des besoins existants dans cette dernière spécialité,

- Mise en place pendant la première année d'une formation commune aux agents d'études district et circonscription,
- Création d'un concours de recrutement à quatre options dès septembre 1989,

**Encadrement des établissements**

- Prise de poste des CDT et CCRN au niveau 7 (au lieu de 6c)
- Classement au niveau 8 des dirigeants de districts et circonscriptions territoriaux,
- Classement au niveau >8 des adjoints districts et CCRN dans les postes importants.

**Toutes spécialités**

Amélioration des actions formation par :

- la généralisation d'une cession d'accueil en école à toutes les activités,
- l'association à chaque examen d'une cession de formation d'approfondissement de 2 à 4 semaines suivant l'examen et le métier. Les agents reçus à l'examen auront donc un effet rétroactif du fait que les pratiques se dérouleront à la rentrée.

Par ailleurs, la direction a accepté qu'une formation avant l'écrit soit organisée pour ce premier examen. Pour les examens ultérieurs : refus.

Lors de la discussion sur la réforme, la CFDT a déclaré que les mesures étaient insuffisantes pour une réelle revalorisation des métiers de l'équipement.

Ce minimum de mesures doit être respecté. Rapprochez vous de vos délégués locaux.

II- Par ailleurs l'accord salarial 1989 qui n'a pas signé la CFDT, prévoit quelques mesures catégorielles au 1er juillet (ci-après le rappel des mesures pour l'ensemble des cheminots).

Délai de passage du niveau 1 sur Niveau 2 ramené de 19 à 17 ans ( 200 promotions environ)

G2 avec plus de 12 ans d'ancienneté + aptitude passant à G1

**Promotion Niveau 2 à 5**

Région	Propositions	Région	Propositions
PE	125	PSO	175
NY	125	DB	205
RS	125	LM	145
MZ	155	TR	155
ST	175	TL	165
PN	215		
LL	220	PSE	205
AM	125	DJ	170
		LY	240
PSL	125	CF	185
RO	155	CH	140
PN	180	MA	205
RN	125	MP	175
NT	110	<b>Total</b>	<b>4125</b>

**Propositions catégorielles 1989 accès maîtrise (sauf N5) et cadres**

	Niveau 6/7	Cadre
Matériel	40	35
Equipement	80	120
Transport	200	115
CF	60	45
CV	60	40
Sernam	7	8
Juridique	10	5
Personnel	55	22

Ces promotions sont réparties au niveau des régions ( par filière, grade et niveau). rapprochez-vous de vos délégués.

1er juin - 1er juillet, quelques mesures catégorielles qui ne résoudront rien car :

- les bas salaires persistent
- les conditions de travail se dégradent,
- l'emploi diminue
- un contrat de plan sans véritable plan social.

Bref, les cheminots de l'équipement mais aussi des autres directions doivent se mobiliser avec la CFDT pour de réelles avancées.

## LES CHEMINOTS DANS L'OBJECTIF

### Un témoignage

Le CCE est parti du constat de l'absence des hommes dans les images qu'utilise la SNCF pour parler d'elle-même.

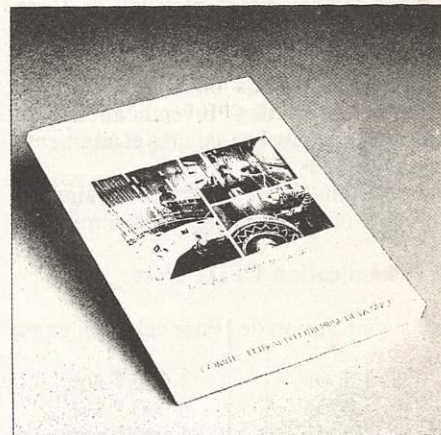
Nous sommes à un moment charnière dans la transformation du travail, sensiblement de la même façon à travers le monde.

Sébastian SAEGADO, photographe célèbre pour son travail en Amérique du Sud ou au Saël mène un projet particulier sur ce thème.

L'édition d'un livre et une exposition présentent plusieurs intérêts pour les CE et le CCE :

- c'est le prolongement du travail mené en permanence pour le développement de la lecture au travers d'actions des bibliothèques,
- c'est un moyen de dire que ce qui compte avant tout pour le présent et l'avenir de la SNCF, ce sont les hommes et leur savoir-faire,
- c'est une façon originale de marquer la célébration du bi-centenaire de la Révolution.

Le livre va être disponible au 1er juillet. Il est dès aujourd'hui à vendre en souscription au prix unitaire de 100 F + 20 francs de port, soit 120 F. Après cette date, il sera vendu 150 F + d'éventuels frais de port.



### " LES CHEMINOTS "

Un album photo édité spécialement pour les cheminots. Des photographies sélectionnées pour apporter en 1989 un témoignage irremplaçable sur les femmes et les hommes d'une grande entreprise française, sur leurs métiers, leur savoir faire au service du public.

Ce livre est un véritable parcours humaniste au coeur de la SNCF avec la force de la beauté des images ■

Si vous souscrivez, retourner votre règlement au :

**CCE SNCF  
7 RUE DU CHATEAU LONDON  
75010 Paris**

en précisant :

"Les Cheminots"



# FILIERE ADMINISTRATIVE : OU EN EST-ON ?

## La CFDT a l'initiative



### SNCF PRECARITE Le Sernam champion !

(Suite de la page 1)

Même le PS 25 est un autre moyen "ingénieux" d'éliminer du cheminot au Sernam. On transpose en contractuels tout ce qui ne peut "déceintement pas être fait par l'intérim". On passe au privé des pans de l'entreprise, on utilise des contractuels en informatique, comme permanent commercial ou comme dirigeant de chantier...

Faire du Sernam une entreprise filialisée ou même privatisée serait trop risqué avec des cheminots en nombre : ainsi trouvons nous des contractuels en durée indéterminée répondant aux critères d'embauchage au cadre permanent, travaillant depuis plusieurs années. D'autres encore à durée déterminée sont exploités durant quelques mois et ensuite renvoyés au chômage : dans un chantier on utilise un contractuel 6 mois, on le licencie, on le reprend comme intérim 6 mois... on le reprend 6 mois comme contractuel, etc... Dans un autre chantier, on utilise 5 contractuels 6 heures par jour et pour les autres heures on emploie de l'intérim !!!

Il est clair que le statut de contractuel qui présente une "certaine sécurité" d'emploi est utilisé là pour les noirs desseins de la direction : de moins en moins de contrat

à durée indéterminée, de plus en plus de contrat à durée déterminée, toujours moins de cheminots.

Les militants de la CFDT ne peuvent rester insensibles à cette situation. Pour faire face à cette direction intransigeante et décidée, une seule riposte :

#### L'ACTION

Celle-ci se traduit sous deux formes :

- actions locales de type St Brieuc ou Carcassonne.
  - Ces démarches, s'appuyant sur les réglementations tant du travail que SNCF, voient en général l'aboutissement des revendications devant l'inspecteur du travail :
  - actions nationales : avec le soutien de la branche cheminote, des rencontres avec M. COLIN directeur général adjoint de la SNCF ont lieu pour tenter de régler ce vaste problème.
- Déjà 21 exemples précis lui ont été fournis pour ce qui concerne le Sernam.

Pour enrayer le fléau de la précarité, la CFDT revendique le statut de cheminot pour toute personne utilisée au Sernam répondant aux critères d'admission au cadre per-

manent et cela quelle que soit sa situation présente : contractuelle ou intérimaire.

La direction SNCF affirme vouloir régler tous les cas que nous lui apporterons, les militants du Sernam ne se font guère d'illusions, il nous faudra nous battre pour obtenir gain de cause.

Entre le discours courtois de la DG SNCF et les faits concrets vécus chaque jour au Sernam, existe un véritable fossé. Si la volonté de la direction SNCF était à la hauteur de ses affirmations n'aurait-elle pas toute latitude pour régler directement ces problèmes et faire plier le Sernam et ses dirigeants ?

Au Sernam, il faut créer des emplois, pas ceux de la précarité ou de la flexibilité prônés par nos patrons mais bien ceux de l'avenir ceux que préconisent la CFDT : des emplois à statut.

Des cheminots, seuls susceptibles :

- de redonner au Sernam la bonne qualité de service tant préjudiciable actuellement au service,
- de régénérer l'entreprise vieillissante qu'est le Sernam par le rajeunissement et une meilleure qualification de ses effectifs,
- d'assurer une organisation rationnelle du travail, et de nouveau un véritable déroulement de carrière.

Une réelle reprise de l'embauchage permettrait en outre de relancer tout notre système de retraite et donnerait au comité d'établissement des moyens financiers nouveaux.

Des cheminots qui en revitalisant le Sernam permettraient aussi de limiter les effets nocifs et pervers de la précarité de l'emploi cela à la veille de l'Europe sociale qui malheureusement ne se présente pas actuellement sous les meilleurs auspices.

C'est pourquoi le GTN CFDT SERNAM ne baissera pas les bras, ira partout où cela sera nécessaire pour gagner cette bataille de l'emploi.

A l'heure où nous écrivons, nous ne pouvons pas dire si l'application de la nouvelle filière sera effective à la rentrée.

La CFDT a tout fait pour mobiliser les administratifs sur les enjeux de la réponse.

Le GTN avait invité les autres organisations à une rencontre le 10 mai pour envisager un appel commun. Seules la CGC et la CFTC sont venues, la FMC s'est excusée et la CGT a refusé de participer (avec les arguments habituels). La CFDT a indiqué que toutes les organisations se retrouvaient sur certaines revendications prioritaires et qu'il était regrettable de ne pouvoir opposer une action commune face à la direction.

La CFDT a donc agi seule. Une manifestation des délégués à Paris le 25 mai, jour de la 1ère CMS a rassemblé une centaine de militants CFDT venus de toutes les régions.

Une délégation a été reçue par le représentant du ministère des transports auquel elle a remis les pétitions "nouvelles filières pourquoi pas ? dévalorisation NON !"

Lors de la CMS, la CFDT a fait remarquer à la SNCF que, malgré une année de discussions, des désaccords de fond subsistent.

#### Extraits de la déclaration :

"Nous considérons que les propositions de la direction à cette CMS démontrent sa volonté de dévaloriser la filière administrative pour en réduire le rôle en lien avec sa politique de réduction d'effectifs.

Le débat sur la réforme des filières prend ainsi son sens : 2 filières nobles "transport" et "commercial" avec notamment des examens d'accès à la maîtrise au niveau 6, et les filières de service ou de maintenance : toutes les autres.

...L'introduction de spécialités au collège exécution n'est pas justifiée à notre sens, et nous attendons aujourd'hui, les raisons de ce choix...

La direction n'a rien proposé en ce qui concerne le devenir professionnel : des agents filière 8 dépendant des services communs, notamment le personnel de manutention travaillant dans les directions et divisions régionales ainsi que le personnel de conduite automobile (CRAU), des KRT informatiques, des secrétaires médicales et d'AS...

...Nous sommes également en désaccord sur la notion d'encadrement d'équipe, au niveau exécution (y compris niveau 5 fin de carrière).

En ce qui concerne le recrutement nous réaffirmons notre désaccord avec la suppression du concours de RDST. Le recrutement devrait se faire au niveau 3...

#### Formation

L'entreprise doit avant tout se donner les moyens de réaliser la formation dans de bonnes conditions, c'est à dire qu'il faut pour cela des effectifs suffisants...

...Il y a nécessité d'intégrer la formation générale dans le plan de formation, notamment dans les modules de préparation aux différents examens...

...Le décalage entre le contenu élevé de la formation et donc des épreuves, par rapport au niveau de la qualification proposée par la SNCF (niveaux 2 et 5) est inacceptable.

#### Mesures transitoires

...Nous demandons en premier lieu, que la SNCF profite de la mise en place de cette nouvelle filière, pour nommer tous les agents reçus aux précédents examens de CGR avant sa mise en application...

#### Préparation aux examens

...Pour les agents de la filière administrative dont l'emploi se situe à la marge des spécialités définies, nous avons demandé une formation personnalisée adaptée qualitativement et quantitativement à leurs besoins particuliers pour la préparation aux examens. Pour les agents administratifs qui seront versés dans une filière technique nous demandons le même engagement de formation personnalisée pour la préparation aux examens de cette filière technique, ainsi que la mise en place d'épreuves adaptées pour les examens de niveau 5 fin de carrière. Pour les EM actuels, nous demandons une dispense à l'épreuve écrite éliminatoire de l'examen EA2.

Les agents ayant réussi l'examen d'accès au niveau 2 dans une autre filière et mutés latéralement sur le grade d'EM devront être nommés au grade d'agent administratif qualifié (AADK)..."

Les réponses de la Direction : elle a répondu négativement aux principales demandes formulées concernant le niveau de recrutement et le déroulement de carrière, - sur le niveau d'accès à la maîtrise, elle a déclaré que le blocage de toutes les organisations s'il persistait, retarderait d'autant la mise en application de la filière et donc... de l'ouverture d'exams ? Si ça n'est pas du chantage, ça y ressemble !

Sur les spécialités à l'exécution, la Direction ne revient pas dessus et s'appuie pour ce faire sur la demande de certaines organisations.

En clair, cela veut dire qu'un EMP travaillant dans un magasin de dépôt ou d'atelier sera classé spécialité gestion de stock et ne pourra pas présenter l'examen de maîtrise ou de niveau 5 fin de carrière ouvert pour les spécialités gestion P, comptabilité ou informatique !

De même qu'il devra subir un constat d'aptitude pour prendre un poste au BA de l'établissement....

Les administratifs qui travaillent en divisions ou directions techniques doivent avoir le choix de leur filière et auront accès aux examens des 2 filières.

Les administratifs des D.V., a qui l'on a demandé une réponse avant le 1er juin, seront heureux d'apprendre qu'ils n'avaient pas à choisir avant plusieurs mois....

Concernant le déroulement de carrière à l'exécution, la Direction précise que le délai entre N2 et N4 ne sera pas allongé. Belle consolation ! Car si le délai sera raccourci entre 3 et 4, les agents resteront plus longtemps au niveau 2 !

Sur la formation et les examens, la direction indique qu'elle maintiendra à titre transitoire la formation de 5h à l'épreuve éliminatoire de l'examen maîtrise en attendant de mise en place d'un dispositif de formation continue.

Elle retient l'idée de la CFDT sur l'examen par unités capitalisables A voir dans l'avenir ....!

Les discussions se poursuivent à la CMS du 15 juin. Voir la suite dans le prochain cheminot de France

#### Réorganisation des chantiers manutention, tout est organisé pour réduire le réseau et précariser l'emploi.

De nombreux chantiers Sernam sont à l'heure actuelle restructurés :

- modernisation (bande transporteuse lourde), conséquence baisse des emplois.
- intervention de plus en plus fréquente des chauffeurs dans les opérations de manutention.
- concentration sur certaines zones et ciblage sur certains trafics suivant les nouveaux plans de transport qui correspondent à un schéma de réseau noyau et de repli.
- concentration sur des horaires d'extrêmes matinées et soirées. Ainsi le chantier du Chevaleret qui passe de 8h à 4h de travail par jour., la modernisation et la baisse calculée du trafic le permettant. Pour les salariés c'est une modification importante du contrat de travail.
- les salariés sont, de plus en plus, soit des intérimaires, soit employés par des sous filiales sous la convention Nettoyage et non plus celle de la manut ferroviaire qui est plus intéressante.

Le bilan des opérations de restructuration du Sernam sera lourd pour l'emploi, la précarité et le trafic.

## EFFECTIFS : LES GREVES

## Riffifi sur la banlieue

En banlieue, les grèves ont cessé. Une fois encore, la CFDT et ses militants ont été à l'initiative pendant que d'autres tergiversaient, temporisaient ou étaient absents. Contraint à prendre position, le Premier Ministre annonce la création de 500 emplois dans la police.

Rentré précipitamment de Moscou, le PDG de la SNCF reste muet sur la question des effectifs cheminots. Ce silence et le renvoi à des négociations régionales confirment qu'au centre des objectifs de la Direction pour le Contrat de Plan à venir, les effectifs seront

dans le collimateur et qu'aucune dérive ne sera acceptée. Ce qui sera lâché dans certains secteurs devra être compensé par des réductions et une précarisation de l'emploi ailleurs. Mais l'action résolue et unitaire des cheminots peut être le "grain de sable" qui...

Les quelques résultats, même insuffisants, obtenus lors des grèves sur la banlieue parisienne en sont un indice et la prise de position de la CFDT Police conforte le bien fondé des revendications cheminotes

## La CFDT police écrit :

*Le syndicat CFDT de la Police Parisienne ne peut que s'interroger sur l'efficacité réelle de la mesure annoncée par le Premier Ministre de la création d'une brigade ferroviaire de la PAF, forte de 500 agents à l'horizon 90, pour maintenir la sécurité dans les trains de banlieue.*

*Répondre à une demande d'effectifs des agents SNCF par la création d'emplois de policiers ne manque pas de piquant. Une nouvelle forme d'humour, sans doute. A moins qu'il ne s'agisse d'un réflexe séculaire : utiliser la police pour régler les troubles sociaux en "cassant" grèves et manifestations. D'une façon certes moins violente cette fois-ci puisqu'il ne s'agit que de raser les cheminots. Mais cet effet sera-t-il réellement durable ?*

*Plus sérieusement, et sans se prononcer plus avant dans l'attente de précisions du Ministère de l'Intérieur sur cette mesure, il nous apparaît qu'une fois de plus, l'essentiel semble oublié. Face à l'insécurité, tous les régimes se ressembleraient-ils ? Répondre par une présence policière n'est qu'admettre un constat d'échec d'intégration à la société de ses franges marginales -ou plutôt marginalisées-. Face à la déshumanisation grandissante des banlieues -et à la création de "ghettos" et de zones de non droit "loubardisées", ce n'est pas l'écllosion d'uniforme qui répondra sereinement à ce qui est d'abord une crise de société.*

*De plus, même s'il peut être permis de penser que des escouades policières puissent avoir un effet dissuasif -limité pourtant ponctuellement aux rames ou aux gares sillonnant leurs parcours-, il est à craindre que la nature policière ne reprenne le dessus et dénature la mission par rapport aux objectifs initiaux. Et que la course au chiffre ne devienne prioritaire, transformant une mission qui devrait être surtout préventive en une mission exclusivement répressive. Au détriment de la présence réelle. Au détriment de l'effet dissuasif.*

*Et sur ce point, l'exemple du Service de Protection et de Surveillance du métro est frappant. Une activité détournée. Une activité policière certes efficace mais qui s'effectue à l'encontre de son objectif, c'est à dire, d'une présence visible -dissuasive et rassurante- et qui ramène au commissariat les fonctionnaires à chaque affaire, les éloignant de leur élément premier, le métro !*

*Pourquoi n'en serait-il pas de même à la SNCF ?*

*Cette mesure qui va entraîner les créations d'emplois, en période de diminution des effectifs des fonctionnaires pourrait apparaître intéressante pour la corporation. En ce qui concerne le Syndicat CFDT de la Police Parisienne, le manque d'effectif dans la police est surtout criant au niveau du personnel administratif (d'où l'emploi indu à des tâches administratives de policiers "actifs"). Et nous ne pouvons que craindre que la création de 500 postes de policiers en tenue ne se fasse au détriment de postes administratifs.*

## L'USAGER : Client et fraudeur

Suite à la grève du contrôle des agents de la filière Trains, les demandes de remboursements de billets ont apparemment augmentées. La direction s'en émeut et prévoit des mesures temporaires.

"En premier lieu, les demandes sont jugées abusives et, en conséquence, le "client" devra atester par écrit et sur l'honneur (on ne badine pas...!) qu'il n'a pas utilisé son billet.

Puis, le remboursement devra être différé chaque fois que cela paraît

possible. En cas de refus du "client" informez celui-ci que son dossier sera transmis à la DCV. S'il est étonné, lui préciser que, suite à des défaillances ponctuelles, la SNCF est amenée à se garantir contre d'éventuelles demandes "indélicates", ce qui d'ailleurs ne peut pas gêner ceux qui sont de bonne foi".

Ainsi, pour la direction le "client" (ce n'est plus un usager) est d'abord un fraudeur ! Quand on vous dit que tout fout le camp...

## La SNCF n'en pince pas pour...

Chacune et chacun connaît ou a lu depuis longtemps l'appréciation que porte la CFDT sur la politique commerciale de la direction SNCF. Celle-ci obéit à une stratégie de recul qui va à l'encontre des intérêts des usagers et de la mission de service public dévolue à l'entreprise.

Cette politique se traduit notamment par :

- la réduction massive des effectifs,
- la dégradation des conditions de travail donc du service rendu,
- la non reconnaissance des sujétions,
- la dégradation du système de formation...

Des actions régionales ont secoué la plupart des établissements trains dans la période d'octobre 88 à février 89. Depuis le mois d'avril une action d'ampleur nationale décidée par les agents eux-mêmes est en cours : la grève du contrôle -le service aux usagers continuant d'être assuré.

Cette forme d'action a été adoptée notamment pour limiter les gênes occasionnées aux usagers et empêcher toute tentative malveillante d'opposer cheminots et usagers.

Face à cette mobilisation qui reflète un mécontentement profond,

maintes fois exprimé par la CFDT et confirmé par l'audit train, la direction n'a jamais trouvé de réponses adaptées aux demandes légitimes des agents :

- la reconnaissance des sujétions du métier par :
    - . l'attribution d'une prime fixe de 1200 F égale pour tous à celle d'un AICR, comptant pour les absences et pour le calcul de la retraite,
    - . l'attribution d'une prime de réserve et du temps compensé pour le personnel de réserve.
  - la reconnaissance de la qualification acquise par :
    - . la garantie pour tous les ex-ATV de pouvoir dérouler sur le niveau 3 et ce au bout de 10 ans maximum de niveau 2,
    - . la garantie pour tous les ex-KRU de pouvoir dérouler sur le niveau 4 et ce au bout de 10 ans maximum de niveau 3,
    - . l'attribution du niveau 5 à l'ancienneté sans examen,
  - l'amélioration des conditions de travail par :
    - . la mise en place d'effectifs suffisants permettant l'accompagnement des trains par 2 agents minimum par rame le jour, 3 la nuit.
- Pour la CFDT c'est un des moyens incontournables pour assurer la sécurité des agents et des usagers.
- . le respect des grades et des examens acquis.

- le retrait de la décision de la Direction Commerciale Voyageurs d'augmenter les tarifs de restauration à bord des trains et le droit pour tout agent en service de se restaurer.

Oh comble ! A Blois, lors de la présentation par la D.C.V. du rôle des "Agents Commerciaux Trains", la SNCF doit faire face à la fronde d'agents pourtant sélectionnés...

Il faut traiter les problèmes de fond...

Certaines déclarations pouvaient laisser supposer un changement dans le comportement de l'entreprise. Des contrôleurs y ont cru...

Aujourd'hui, l'ensemble de la filière Trains constate que les problèmes demeurent... Un an après la conclusion de cet audit Trains, le mot "morosité" est plus que jamais d'actualité. On peut y ajouter le mot "tromperie"...

Ignorer cette réalité nous apparaît dangereux.

La direction de l'entreprise se doit de dégager des mesures concrètes aptes à entamer un processus de règlement par rapport au conflit national... Son comportement, le 18 mai, lors de la réunion nationale syndicats / direction est irresponsable... Le choix du pourrissement l'est encore davantage...

UN MORT A  
METZ, LA  
RENTABILITE  
TUE

Dans la nuit du 26 au 27 avril, Christophe REY, jeune embauché sous contrat à durée déterminée, faisant fonction d'AICR au dépôt de Metz, est tué par un train en gare de Chalons S/M.

Pour la CFDT, ce drame n'a rien à voir avec la fatalité.

En effet, ce serait vite oublier les véritables causes qui fragilisent le processus de sécurité à sa base :

- l'embauche d'intérimaires à des postes de sécurité,
- la précarité de l'emploi,
- la formation des intérimaires (ATRAC)
  - . incomplète et bâclée en 3 jours,
  - . sans distribution du PS 9 à ces agents,
  - . sans stage d'une semaine avec le même conducteur,
  - . pas de suivi en ligne et pas de contrôle.
- la pression morale et le chantage à l'emploi dont ils sont victimes, les obsédant quant à la crainte de faire mal son travail, d'être en retard quitte à enfreindre les règles essentielles de sécurité,
- l'exploitation abusive par la commande amène à se poser des questions sur leurs conditions de travail.

La CFDT accuse la direction d'être responsable, au nom de la rentabilité, de la mort de Christophe REY.



Pour construire... acheter...aménager...  
agrandir...rénover  
Votre résidence principale ou secondaire

La **SOCRIF**

(Société de Crédit Immobilier des Chemins de Fer)

met à votre disposition ses nombreux prêts

- . Prêts PAP (aidés par l'Etat)
- . Prêts Conventionnés
- . Prêts Immobiliers
  - résidence principale ou secondaire
  - neuve ou ancienne, avec ou sans travaux
  - terrain à bâtir
- . Prêts "Employeur"
- . Prêts Travaux

Vous avez un projet !...

N'hésitez pas...

Prenez contact avec la Direction Régionale

DIRECTIONS REGIONALES

La **SOCRIF**

ILE DE FRANCE : (1) 42-38-11-10  
BORDEAUX : 56-92-88-79  
CLERMONT FD : 73-92-26-58  
DIJON : 80-45-25-35  
LILLE : 20-51-52-82  
LIMOGES : 55-77-59-33  
LYON : 78-92-89-92  
MARSEILLE : 91-64-60-07

METZ : 87-50-22-64  
NANCY : 83-37-07-15  
NANTES : 40-48-10-61  
REIMS : 26-88-34-95  
ROUEN : 35-73-85-73  
STRASBOURG : 88-23-24-21  
TOULOUSE : 61-62-94-94  
TOURS : 47-05-56-56



Les élections au Parlement européen ont donné lieu à de nombreuses déclarations médiatiques. La perspective du Grand Marché européen de 1993 fait fantasmer les économistes.

Mais nous - cheminots -, nous devons penser à cette Europe que l'on nous prépare.

**NE SOYONS PAS EURO CATASTROPHISTES**

Tous nos malheurs viendraient (viendront?) de l'Europe de 1993. Un peu de sérieux.

- Les patrons n'ont pas attendu l'Europe pour faire des profits.
- Les capitaux n'attendent pas le 1er janvier 1993 pour se placer sur telle ou telle place financière à haut intérêt spéculatif.
- Les chefs d'entreprises n'attendent pas le grand marché pour s'installer à Athènes (ou mieux Hong Kong).

La sidérurgie lorraine n'a pas attendu le marché unique pour s'effondrer et disparaître. Alors un peu de lucidité. Les capitaux, les entreprises, les hommes et les services se déplacent déjà d'un pays à l'autre. L'ensemble du système européen est basé sur une économie libérale, de concurrence et l'idéologie libérale ou néo libérale règne en maître, d'ores et déjà partout en Europe.

Nos problèmes européens de demain sont de même nature que nos problèmes français aujourd'hui.

**NE SOYONS PAS NON PLUS EURO-EUPHORIQUES**

-L'Europe serait pour certains un remède miracle qui résoudrait tout. D'un coup de baguette magique, le marché unique créerait 5 millions d'emplois ( Il y a aujourd'hui 16 millions de chômeurs en Europe).

D'un coup de baguette magique, le progrès social se manifesterait partout en tirant vers le haut les plus défavorisés.

D'un coup de baguette magique, la CEE n'aurait plus à redouter la concurrence américaine, du Japon ou des pays du Pacifique .... Là encore, ce n'est pas sérieux.

**ALORS SOYONS D'ABORD EURO-RENSEIGNES**

Le marché unique n'apparaîtra pas brusquement dans la nuit du 31 décembre 1992 au 1er janvier

CCE en France et des structures de cogestion en RFA... Il ne faut pas confondre uniformisation ( tout le monde pareil) des législations si hautement improbable et harmonisation des législations. ( Peut

d'incorporer les orientations dans sa législation suivant ses propres règles ; alors que les règlements européens sont applicables d'office à tous les pays.

Ce n'est pas non plus le 1er janvier 1993 au matin que les restructurations du réseau des chemins de fer commenceront, elles sont largement en cours, n'attendons pas 1993 pour nous mobiliser.

**ENSUITE SOYONS EURO COMBATIFS**

Le temps n'est plus aux discours européens.

Le Comité Economique et Social européens, à l'initiative de la Confédération européenne des Syndicats ( C.E.S. à laquelle adhère la CFDT) a élaboré une "Charte Sociale"... La Commission de Bruxelles l'a ensuite adopter.... Reste maintenant au Conseil (Présidence française) de décembre 1989 à l'adopter et de donner mandat à la commission de la faire passer dans les faits. Les travailleurs dans ce domaine ne se contenteront pas de promesses et bonnes paroles.

C'est pourquoi, il est d'ores et déjà prévu et organisé par la C.E.S. (Confédération Européenne des Syndicats) une grande semaine d'actions et de manifestations du 16 au 20 Octobre avec une grande manifestation de tous les travailleurs européens le 18 à Bruxelles. L'Europe est un nouveau pouvoir, les syndicats y mettront donc des contre-pouvoirs.

En clair, l'Europe de demain ne sera sociale que si les travailleurs s'en mêlent, les euro-patrons ne sont pas plus philanthropes que les patrons français.

**L'Europe que veut la CFDT**

. Préserver et approfondir la tradition de liberté, de démocratie, le niveau élevé de protection sociale et une certaine qualité de vie.

. Répondre aux besoins de solidarité, de justice entre les individus et les régions. Respecter l'environnement humain et naturel.

. Etre ouvert au monde. A l'Est pour aider l'éclosion de la liberté. Au Sud pour établir un pont de solidarité.

**Treize droits fondamentaux**

Le projet soumis à la commission européenne énumère treize droits fondamentaux :

1. Le droit à la libre circulation. Il est suggéré d'être particulièrement attentif au droit des travailleurs frontaliers ainsi qu'à ceux des salariés employés dans un autre Etat membre que le leur pour une entreprise en sous-traitance.
2. Emploi et rémunération. La commission demande notamment que la législation garantisse "un salaire de référence équitable" aux travailleurs temporaires.
3. Amélioration des conditions de vie. "Le rapprochement dans le progrès (...) concernera tout d'abord l'aménagement et la flexibilité du temps de travail notamment en fixant une durée maximum par semaine". Il vise également - c'est là apparemment une préoccupation centrale de M.Papandréou - "toutes les formes de travail autres que le travail à durée indéterminée et notamment le travail à durée déterminée, le travail saisonnier, le travail à temps partiel, le travail intérimaire, le travail de week-end, le travail de nuit et le travail posté".
4. Le droit à la protection sociale. Il est souligné que les sans-emplois ayant perdu leur droit aux indemnités de chômage devront "bénéficier d'un revenu minimum et d'une assistance sociale appropriée".
5. Le droit à la liberté d'association et à la négociation collective. "Ce droit, lit-on implique notamment la possibilité que soient conclues au niveau européen des relations conventionnelles entre partenaires sociaux si ceux-ci l'estiment souhaitables".
6. Le droit à la formation professionnelle.
7. Le droit à l'égalité de traitement entre les hommes et les femmes.
8. Le droit à l'information, à la consultation et à la participation des travailleurs. Sont particulièrement visés les groupes comportant des établissements situés dans plusieurs pays de la CEE. L'idée est de renforcer les procédures de consultation notamment lors de l'introduction dans l'entreprise de nouvelles technologies ou encore lors de restructurations affectant l'emploi.
9. Le droit à la protection de la santé et de la sécurité dans le lieu de travail.
10. La protection des enfants et des adolescents.
11. Les personnes âgées. Cette fois encore, la commission souligne la nécessité de garantir un revenu minimum à ceux qui n'auraient pas d'autres moyens de subsistance suffisants.
12. Les personnes handicapées.
13. La protection des consommateurs.

1993..... Il est déjà commencé depuis longtemps. Ainsi ce sont les conséquences du traité CECA (Charbon et Acier) qui ont coulé la sidérurgie lorraine.

Le premier janvier 1993, chaque pays aura toujours sa propre législation économique et sociale. IL y aura toujours des CE et des

importe que des systèmes de protection sociale soient différents, ce qui compte pour la CEE c'est que leur répercussions sur l'économie soient équivalentes...)

En matière sociale, les directives sont plus utilisées que les règlements. Explication : la directive fixe un cadre et c'est à chaque pays

**Georges nous a quitté**

Une longue maladie vient d'arracher notre ami Georges CAIGNAERT à l'affection de sa famille et de ses amis.

Militant de la région de Lille très connu et estimé par tous ceux qui ont eu affaire à lui et plus particulièrement par ses amis militants, Georges était de ceux que rien, ni personne ne dérangeait jamais lorsqu'on avait besoin de lui. Administrateur à la Caisse de Prévoyance, élu au bureau de la fédération des Cheminots pendant de nombreuses années, le travail effectué par notre ami dans ces instances reste une référence et montre combien, par son analyse, il a été précieux à la CFDT.

Depuis sa retraite, il était responsable au bureau national fer des retraités et à l'interprofessionnelle en région Lilloise.

A sa famille, et ses amis, la CFDT exprime ses condoléances émues.

**SOMMAIRE**

Edito	P1
Sernam : Précarité	
Médecine SNCF	P2
COFASS	
Infos diverses	
Au Matériel	P3
A l'Equipement	
Un témoignage	
AG Port Leucate	P 4/5
Sernam (suite)	P6
Administratifs	
Les grèves :	P7
. banlieue	
. Agents de trains	
Un mort à Metz	
Europe	P8
Georges	

**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