

## Edito

**L**a bête brune a disparu au deuxième tour des présidentielles et c'est tant mieux ! Il reste que le mal est profond et que si tous les électeurs de Le Pen ne sont pas des racistes, tous les racistes ne votent pas FN... Le ver est dans le fruit et, chez les cheminots comme ailleurs, il pourrit l'arbre de la société solidaire que nous essayons de construire.

Dans nos chantiers, nos bureaux, nos ateliers et dépôts, reprendrons le goût du débat comme il s'est exprimé dans la rue et affirmons notre dégoût des langages d'exclusion si facilement tolérés au travail. Discutons aussi avec nos collègues des impasses politiques et sociales auxquelles conduit le discours de l'extrême droite.

Les prétentions du Medef, les velléités de libéralisation de la Commission européenne, l'absence de mesures suffisantes pour assurer la sécurité des salariés à leur travail, et le manque de réponses politiques des candidats face aux licenciements, laissent la place à la surenchère sécuritaire et xénophobe.

Ce n'est pas le nouveau Gouvernement qui accentue la politique socialement répressive et économiquement libérale qui diminuera ces craintes.

Ce ne sont pas les déclarations du nouveau Secrétaire d'État au Transport (Dominique Bussereau) envisageant l'ouverture du capital de la SNCF sur le modèle d'Air France qui rassureront les cheminots.

Les partis politiques ont leur responsabilité dans le développement du populisme facsissant du FN, mais les syndicats ne sont pas exempts d'un examen de conscience. À la CFDT, nous sommes bien décidés à balayer devant notre porte et à développer, avec l'aide de tous nos élus de proximité, un discours et des pratiques qui répondent aux attentes des salariés.

Pour ne pas accroître la peur face à l'avenir, il faut développer une alternative au libéralisme, en France comme en Europe. Reconstruire un projet social émancipateur et le faire partager par le plus grand nombre, telle est la tâche ambitieuse, mais nécessaire à laquelle il faut s'atteler, si nous ne voulons pas voir renaître la bête immonde.

Denis ANDLAUER

## Communiqué

## La CFDT rappelle ses priorités au Gouvernement

Les ministres se suivent, les cheminots CFDT maintiennent leurs exigences ! La CFDT rappelle ses priorités vis-à-vis du nouveau gouvernement [provisoire ?] et de son ministre [intérimaire ?] des Transports.

- Résoudre la question de la dette du système ferroviaire français, non réglée par les réformes successives de Pons et Gayssot,
- Donner les moyens au service public SNCF de mieux fonctionner pour répondre aux besoins des usagers (voyageurs et fret) :
  - en reconstituant son unicité,
  - en finançant les besoins de modernisation des infrastructures et du matériel roulant,
  - en maintenant une politique de prix bas, rendant les trains accessibles à tous .
- Défendre au niveau européen, les notions de service public, de complémentarité entre modes de transports et de coopération ferroviaire en s'opposant à la libéralisation et à la concurrence prônées par Bruxelles.
- Donner les moyens de développer la négociation sociale (salaire, emplois, harmonisation du système de primes de travail). La CFDT rappelle qu'elle s'oppose à la mise en place d'un service "minimum" ou "garanti", qui aurait pour 1ère conséquence de conduire au retrait des propositions qu'elle a faites le 12 décembre pour améliorer le dialogue social à la SNCF.

## Bussereau : l'homme n'est pas nouveau !

Le nouveau Secrétaire d'Etat aux Transports, Dominique Bussereau, ex-conseiller de Jacques Chirac en matière de transport propose de transformer la SNCF en société anonyme, de filialiser le fret, d'offrir aux régions la possibilité de contracter avec des opérateurs privés et d'instaurer un service minimum. Il est administrateur de RFF, et préside un groupe de travail sur un service minimum dans les transports publics en cas de grève.

Il faudra donc que face aux cheminots il change de politique ou que les électeurs le change d'emploi !

## Le Cheminot de France n°857

Directeur de publication : Denis Andlauer Rédacteur en chef : Eric Thouzeau  
- CFDT Cheminots 168, rue La Fayette 75010 Paris Tel 01 53 35 00 30  
Fax 01 53 35 00 31 [cheminots.fgte-cfdt.org](http://cheminots.fgte-cfdt.org) Mise en page : Catherine Brie  
- Photos : Jean Marc Fabbro, CAV-SNCF - Imprimerie Promoservice 5 rue de Nantes 75019 Paris N° commission paritaire : 77D73 Abonnement : 7,62 euros / an

## Sommaire

Elections DP/CE .....	2/3
Eurostar .....	4/5
Tram Train .....	6
Dossier : Europe ferroviaire .....	7/10
Formation .....	11
PS 25 / Indemnité de garde .....	12/13
Tableaux de retraite .....	14/15
Amiante .....	16

# Elections CE-DP

## ... la CFDT se porte bien !

## Résultats DP titulaires

## Collège Exécution (agents de conduite)

	2000	2002
CGT	33,74	34,36
<b>CFDT</b>	<b>8,92</b>	<b>9,99</b>
FO	3,86	4,47
CFTC	0,98	0,83
SUD	14,96	17,36
UNSA	0,65	0,81
FGAAC	36,89	32,18

## Collège Exécution (sédentaires)

	2000	2002
CGT	50,39	50,06
<b>CFDT</b>	<b>18,64</b>	<b>17,83</b>
FO	8,11	8,03
CFTC	6,38	6,66
SUD	13,73	13,88
UNSA	2,75	3,53

## Collège Maîtrises

	2000	2002
CGT	38,28	39,72
<b>CFDT</b>	<b>23,64</b>	<b>22,33</b>
FO	4,74	4,86
CFTC	5,41	5,62
SUD	6,67	7,07
UNSA	19,50	18,30
CGC	1,76	1,37

## Collège Cadres

	2000	2002
CGT	19,21	19,31
<b>CFDT</b>	<b>20,79</b>	<b>21,43</b>
FO	2,21	3,33
CFTC	4,27	4,28
SUD	1,25	1,83
UNSA	43,14	44,15
CGC	6,68	4,86
FGAAC	2,46	1,82

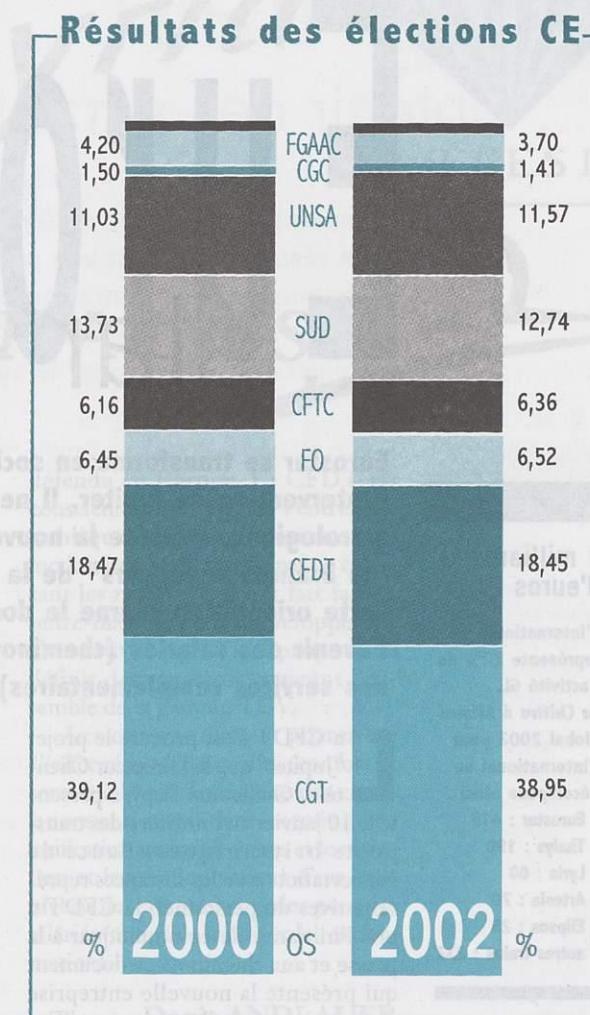
Pour la première fois depuis six ans, aucune organisation syndicale ne progresse ou ne régresse de plus de 0,6 point.

Ainsi, la CFDT reste de loin la deuxième organisation syndicale chez les cheminots avec plus de 26 000 voix, représentant 18,45 % des suffrages (-0,02 % !). La CGT est également stable avec 38,95 % (-0,46 %). SUD piétine à 11,13 % (+0,01 % !). La seule modification notable est le recul de la FGAAC chez les agents de conduite (-4,7 %), au profit de tous les autres syndicats, dont la CFDT (+1,07 %).

À périmètre constant, (hors Sernam filialisé depuis les dernières élections où la CFDT était et reste largement majoritaire), la progression de la CFDT serait proche de 1 %.

Regret donc de ne pouvoir afficher un petit plus, mais satisfaction d'avoir consolidé les positions d'une CFDT plus unie que jamais face à la libéralisation du service public ferroviaire. Ce n'est d'ailleurs pas tout à fait un hasard si à la SNCF, la CFDT alliant capacité de négociation et résistance au libéralisme, laisse moins de place qu'ailleurs au syndicalisme purement protestataire.

**La CFDT continuera à être force de proposition pour répondre à l'attente des jeunes embauchés, améliorer le dialogue social et renforcer le service public.**



## Puisque la presse s'intéresse à nous, intéressons nous à elle !

Jamais élections professionnelles à la SNCF n'auront suscité autant d'articles dans les journaux nationaux. La palme revient sans doute au quotidien "Le Monde", qui deux jours avant, consacre ses deux pages centrales au scrutin du 21 (encadrant une pub d'architectes pour la gare d'Avignon TGV !). Le titre est éloquent : "Sud espère transformer l'essai marqué à EDF". L'article précise : "Environ 200 000 cheminots sont appelés à élire leurs représentants (...) SUD, entend bien à nouveau progresser et dépasser allègrement les 11 %". Et de conclure, "sauf énorme surprise, il est acquis que ce syndicat améliorera sa marque". Consacrant une page entière aux élections, le journal économique "Les Échos" du 21 mars, annonce "Aujourd'hui, Sud espère doubler

la CFDT au collège des agents d'exécution pour y prendre la deuxième place." Le journal publie une interview de Pierre-Eric Tixier, consultant d'Entreprise & Personnel, cabinet choisi par la SNCF pour réaliser un audit sur le dialogue social ! Cette interview est annoncée par un titre barrant toute la page : "Pierre Eric Tixier : Sud montera probablement en puissance..."

L'autre journal économique "La Tribune" s'intéresse aussi au sujet, et y consacre pas moins de deux pages ! "Libération" adopte le jour des élections, un titre plus prudent "Le jeune, curiosité syndicale à la SNCF", mais dérape dans son article sur "la danse du ventre endiable" que la CFDT et la CGT auraient entrepris pour séduire cet électeur. On y apprend, 4 mois après l'événement, que "la CFDT a

rassemblé en novembre plus de 800 jeunes à La Villette sous le slogan votre embauche nous l'avons voulue" ! Le retrait de la deuxième partie du slogan "l'avenir à vous d'en parler", axe central du colloque n'est pas neutre puisqu'il permet au journal d'enchaîner sur la présence d'un "stand d'encartage à la sortie de l'auditorium". Ainsi, les jeunes, pris au piège de l'embauche CFDT, n'auraient pas eu d'autre issue que celle de prendre une carte à la sortie. Cela est pourtant faux. Les jeunes présents au colloque peuvent en témoigner, il n'y a jamais eu de stand d'adhésion, c'est même le résultat d'un choix de notre Bureau national !

"Le Figaro" ne veut pas être à la traîne et titre, le 22 mars, un article sans doute rédigé avant la publication

DA

## Stratégie

# Eurostar ... star euro-libérale ?

**Eurostar se transforme en société de droit privé par l'intervention de Jupiter. Il ne s'agit pas d'une prédiction astrologique, mais de la nouvelle stratégie développée par "la branche voyageurs" de la SNCF au niveau européen. Cette orientation tourne le dos au service public et menace l'avenir des salariés (cheminots, personnel des filiales et des services complémentaires).**

**1 milliard d'euros**

L'international représente 22% de l'activité GL.

Le Chiffre d'Affaire global 2002 pour l'International se décompose ainsi :

- Eurostar : 415
- Thalys : 190
- Lyria : 60
- Artesia : 70
- Elipsos : 25
- autres trains : 232

**L**a CFDT s'est procuré le projet "Jupiter" que le Directeur Clientèle, Guillaume Pepy, a présenté le 10 janvier au ministère des transports britanniques. Faute de concertation avec les instances représentatives du personnel, la CFDT a pris l'initiative de communiquer à la presse et aux cheminots ce document qui présente la nouvelle entreprise chargée de prendre la succession d'Eurostar.

Tous les cheminots au service du "produit Eurostar" sont concernés. Les 200 agents sédentaires travaillant dans les terminaux Lille et Paris Nord, les 150 ADC "habilités" Eurostar, les personnels des ECT, et plus largement, tous les cheminots participant à la vente ou à l'information Eurostar (guichets, CLD...). Concernant le matériel,

les 38 rames deviendront la propriété de "New CO" qui sera "responsable de la gestion et de la maintenance, cette dernière pouvant être pour partie sous traitée à la SNCF, SNCB ou d'autres". N'oublions pas que nos collègues d'EFFIA (filiale de la SNCF) qui assurent un service en gare et ceux de MOMENTUM qui assurent le service à bord sont également concernés par l'évolution de la structure.

Dans "Le quotidien du tourisme", Mathias Emmerich (Directeur de l'Unité d'Affaire Europe à GL) confie que "L'objectif est de créer une société de plein exercice avec ses actifs, son personnel, ses produits. Une société dont seront notamment actionnaires la SNCF et la SNCB et auxquelles sera sous-traitée une partie de son activité, en matière de traction, par exemple".

## La CFDT dénonce la tentative de privatisation d'un des fleurons de la SNCF

Il y a quelques années encore, la direction nous présentait l'organisation en GEIE (Groupement Européen d'Intérêt Economique), comme le "nec plus ultra" de l'organisation, permettant de mettre en commun les intérêts de plusieurs entreprises, sans capital propre, ayant à charge d'organiser les trafics et de redistribuer les recettes. En moins de 10 ans, la Direction a décidé, sans aucun débat, de modifier la structure juridique de ces entités. Le prétexte invoqué est que les "protocoles" associant les différents réseaux sont trop compliqués et déresponsabilisants. Les nouvelles structures capitalistiques autonomes seront chargées de "contractualiser" avec les différents réseaux, les prestations fournies : conduite et accompagnement des trains, entretien des matériels, distribution-vente, réception à quai et en gare. Le terme de "contrat" recouvre la notion de convention juridiquement et financièrement contraignante, définissant dans le menu détail la nature et le prix des prestations fournies. Les prestataires de service, comme la SNCF, seront évidemment mis à contribution pour diminuer leurs coûts.

## Une politique tarifaire qui tourne le dos au service public

La tarification Eurostar obéit à une "politique de marge" : on affiche un prix maxi et on le module en fonction des clients. On multiplie les "coups commerciaux" par des "ventes flash" à certains moments. Ces coups sont annoncés par placards publicitaires avant même que les vendeurs en soient informés. L'évolution d'Eurostar préfigure une nouvelle politique de prix où le Yield management (le prix variant en fonction de la capacité du moment) fait un retour en force.

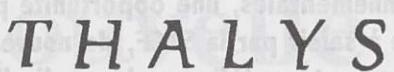
## Des résultats fortement grecés par la politique tarifaire et les péages

**A**près une année 2001 difficile, Eurostar reste dans le rouge au premier trimestre 2002 avec un recul de 6,8 % de ses recettes à 164,9 millions d'euros et de 6,6 % de son trafic à 1,77 millions de voyageurs, par rapport au premier trimestre 2001.

Cette contreperformance est due à la chute de 14 % de la fréquentation des hommes d'affaires, clientèle que vise quasi exclusivement les dirigeants de l'entité ! Selon les commentaires apportés par la direction de la SNCF elle-même

lors de la présentation budgétaire du 12 décembre : "L'évolution du produit moyen 2001 de Grandes Lignes est pénalisée par le produit moyen Eurostar (- 6,5 %)".

L'explication du faible produit moyen résiste également dans la succession des péages acquittés à RFF (50 millions d'euros), Eurotunnel et Rail-Track (200 millions d'euros chacun). La structure des coûts se décompose ainsi : Conduite : 1 à 2 %, Distribution : 10 %, Matériel : 20 à 25 %, Péages : environ 50 % !



C'est une stratégie de contingente-  
ment tarifaire poussée au maximum.  
Cette logique commerciale est déjà  
annoncée sur le TGV Med.

Le système Socrate avait été conçu  
au début des années 90 avec l'achat du  
logiciel SABRE à American Air-Lines  
dans le contexte de déréglementation  
du secteur aérien aux Etats-Unis et  
adapté avec bien des difficultés au  
mode ferroviaire. Cette politique a été  
mise sous le boisseau depuis 94 au profit  
d'une "politique de volume" consistant  
à remplir les trains grâce à des prix  
bas et des tarifs simples rendant le train  
accessible à tous. Loin d'être "moderne",  
le Yield constitue donc un retour  
en arrière, très éloigné de la logique de  
service public.

#### Un risque d'éclatement du réseau

Le cabotage (possibilité de rem-  
plir un train international sur une par-  
tie du parcours national) pourrait voir  
le jour dans le mode ferroviaire fran-  
çais avant même que Bruxelles ne l'exige.  
L'ouverture des destinations alpines  
ou provençales (Avignon) dès 2002  
favorisent ces possibilités. Dès lors, la  
logique de concurrence risque de se  
développer entre entreprises ferro-  
viaires à participation SNCF et les  
TGV classiques du réseau français, à  
moins que la SNCF éclate plus enco-  
re son réseau en créant, par exemple,  
une entité TGV Med, une entité Atlantique,  
et une entité Nord... Il est par  
ailleurs évident qu'après Eurostar,  
les autres marques placées sur le tra-  
fic européen connaîtront une évolu-  
tion de même nature : Thalys (Bel-  
gique Hollande), Altaria (avec  
l'Espagne), Artesia (avec l'Italie), Lyria  
(avec la Suisse) et demain Rhealis (avec  
l'Allemagne).

La CFDT a contesté, lors de la  
présentation du budget 2002 au CCE  
la logique de "marques" qui transfor-  
me la SNCF en une holding, où

chaque entreprise, chaque "marque"  
développe sa propre stratégie en fonc-  
tion des opportunités financières, sans  
aucun effet réseau.

#### La CFDT propose une autre stratégie européenne

Le Président Louis Gallois a l'am-  
bition de faire de la SNCF "l'entre-  
prise publique de référence en Europe"  
dans le cadre du projet industriel.  
La CFDT partage cet objectif. Elle est  
persuadée que le concept d'entrepre-  
rise publique ferroviaire intégrée,  
capable d'innovations technologiques,  
soucieuse de l'aménagement durable  
du territoire, défendant l'égalité d'accès  
des citoyens à un transport de  
masse moderne et la protection statua-  
taire des salariés peut et doit être

défendu en Europe. La CFDT est  
consciente qu'il faut que l'entreprise  
publique évolue et continue à se  
moderniser. Mais ce n'est pas en épous-  
tant les recettes qui ont fait faillite  
outre-manche qu'on développe une  
alternative. La CFDT propose de  
définir des standards couvrant l'en-  
semble de la gamme TGV.

Les critères doivent porter sur  
"l'effet réseau", la qualité (confort et  
service à bord), la sécurité des circu-  
lations et la sûreté dans les trains, une  
tarification accessible à tous et le main-  
tien et le développement d'un haut  
niveau de garanties sociales pour les  
salariés (temps de travail, salaires, for-  
mation).

**Denis ANDLAUER**

## Mettre les évolutions européennes de la SNCF sous surveillance

**L**ors de son Conseil National tenu à Albi les 17 et 18 avril 2002, l'Union fédérale des Cheminots et Activités Complémentaires a consacré une large partie de ses travaux aux questions relatives aux tentatives de déréglementation des chemins de fer en Europe. La CFDT a constaté :

- des évolutions en cours dans la branche voyageurs de la SNCF (modification du statut d'Eurostar) ou à venir (modification du statut des autres TGV européens : Thalys, Artesia, Lyria...)
- des évolutions en cours dans la branche Fret (corridor Mannheim/Woippy) et à venir (libéralisation du fret ferroviaire le 16 mars 2003)
- des prises de participations capitalistiques multiples auxquelles se livrent la SNCF et son groupe (Keolys, ...) dans les entreprises ferroviaires d'autres pays européens.

La CFDT propose à la Direction de la SNCF de créer une structure de "surveillance des évo-

lutions européennes de l'Entreprise Publique SNCF et de son groupe" réunissant les organisa-  
tions syndicales, les représentants de l'Etat et  
de la Direction afin d'éviter de se retrouver, de  
fait, dans une situation voisine d'EDF.

Si la Direction refuse cette proposition, la CFDT mettrait en place un Comité de Sur-  
veillance ouvert aux organisations syndicales  
représentatives au niveau européen, à des asso-  
ciations, à des économistes et sociologues répu-  
tés pour leurs connaissances dans ce domaine,  
et aux dirigeants de la SNCF qui souhaitent y  
participer à titre individuel.

**MOTION ADOPTÉE À  
L'UNANIMITÉ DU  
CONSEIL NATIONAL CFDT**

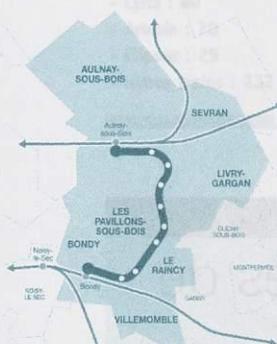
# Tram-train

... Obtenir des garanties sur les métiers !

**Un matériel capable de rouler sur le réseau ferroviaire et le réseau urbain est une réponse aux préoccupations environnementales, une opportunité pour les élus, une chance à saisir par la SNCF, de nouveaux métiers pour les cheminots et un défi pour le syndicalisme.**

Aulnay/  
Bondy :

**Le projet de tram-train le plus avancé concerne la conversion de la desserte de la ligne Aulnay-sous-Bois/Bondy en une exploitation de type tramway.**



**L**e tram-train répond en partie à la place trop grande prise par la voiture dans les centres-villes. Il fait cohabiter les réglementations de sécurité ferroviaire et routière, des tarifications uniques entre les modes, des systèmes d'exploitation plus proches du métro que du train. La CFDT est favorable à ce que la SNCF réponde à cette nouvelle demande en matière de transport collectif. Permettre aux grands groupes privés d'accaparer un tel "marché", c'est laisser pénétrer sur le réseau ferré national des compagnies qui exploiteront demain des trains leur appartenant.

Le tram-train circulant sur le réseau ferré national, cela impose un niveau de sécurité au moins identique aux systèmes actuels. La CFDT revendique que toutes les tâches liées à cet objectif soient assumées par les cheminots. Ils sont qualifiés, compétents et en capacité de le produire. L'adaptation à la partie "routière" du tram-train n'est pas un obstacle mais implique de nouvelles qualifications et compétences pour les cheminots.

L'entretien des infrastructures sur le réseau ferré est bien maîtrisé par les cheminots de l'Equipment. L'émergence d'une exploitation en ville sur site propre, dans un cadre à partager

avec les voitures et les piétons, entraîne des contraintes nouvelles. La très grande fréquence des circulations tram-train est à prendre en compte pour les périodes d'entretien.

Les principes techniques du tram train sont en relation avec le milieu où il circule : urbain et ferré. Ce qui implique des obligations particulières en matière de freinage, d'accélération, de résistance aux chocs... et des évolutions dans les compétences des agents du Matériel. Les fréquences d'utilisation amènent à des périodes d'entretien pendant les temps de neutralisation des circulations.

#### De nouvelles qualifications

La clientèle visée par le tram- train est principalement une clientèle quotidienne d'abonnés. Les systèmes de distribution et de vente s'appuient sur des techniques basées sur la "billetterie - monétique", et les applications liées au porte monnaie électronique (par exemple, le système NAVIGO testé en Ile de France actuellement).

Les répercussions pourraient être fortes sur le personnel de vente, tant en terme de nombres d'emplois que de contenu du métier. Dans le même temps, de nouveaux besoins chez les usagers apparaissent et devront être



satisfais. Qu'il s'agisse d'accueil, de renseignements, de services en gare, de propreté, de qualité des prestations offertes, de petite maintenance des bâtiments, des métiers plus polyvalents vont apparaître.

L'exploitation se fera sur les bases actuelles de l'Ile de France : présence du seul mécanicien et préservation des recettes par des brigades de contrôle. L'appel aux techniques de "télé surveillance" implique un poste de commandement et de contrôle bien dimensionné, d'où émergeront de nouveaux emplois liés à l'entretien de ces installations et à leur exploitation au quotidien.

A la conduite, se superposeront deux systèmes : la conduite à vue dans la partie urbaine, système "actif", et l'observation des signaux sur le réseau ferroviaire, système "passif". Les différences fortes dans les définitions techniques du tram train (accélération, freinage...) entraînent une réflexion obligatoire sur la formation, la diversité des connaissances et des régimes d'exploitation, la capacité d'adaptation aux différents systèmes. Cela peut se traduire par l'émergence d'un nouveau métier conduite : le conducteur de tram train. Les questions relatives au niveau d'embauche, de passerelle vers les autres métiers conduite, de régime de travail, d'évolution des tâches sont alors essentielles à traiter.

La CFDT entend négocier tous les aspects liés à l'emploi et à l'évolution des métiers que peut entraîner le tram-train mais elle s'opposera à toute déqualification que tenterait la Direction en profitant de ce dossier.

Jean GASNIER  
Michel BEAU

## Trams-trains

**trains périurbains et développement urbain  
suburban trains and urban development**

# Une nouvelle bataille du rail

**L**es cheminots sont confrontés dans chaque pays européen aux orientations des Gouvernements des États membres, aux propositions de la Commission Européenne et aux décisions du Parlement Européen à majorité néo-libérale qui élaborent de nouvelles lois européennes accentuant la libéralisation ferroviaire. Il est essentiel de mettre en avant un principe de base, un pacte collectif entre la CFDT et les cheminots. Pacte que nous proposons aux autres syndicats français et européens.

*“Nous n’accepterons jamais qu’un train d’une entreprise ferroviaire privée ne sorte d’un triage, d’un embranchement ou passe une frontière sans l’existence de règles, nationales et européennes, claires sur la sécurité, la formation, les qualifications, les compétences et l’utilisation du personnel. Ces règles doivent empêcher toute déréglementation du système ferroviaire et de son statut social.”*

Ces principes et ce pacte doivent être clairement affirmés dans et hors la SNCF. Ils doivent arriver aux oreilles de tous les décideurs et hommes politiques. S’il est une bataille du rail que la CFDT n’hésitera pas à mener, ce sera bien celle là.

Pour autant, nous ne sommes pas des dinosaures du ferroviaire fermés à toutes évolutions nationales et européennes. Bien au contraire ! La CFDT défend la perspective d’un service public ferroviaire européen, basé sur la coopération entre les opérateurs historiques.

## À l’heure de l’EUROPE



# De directives en directives

**La Commission Européenne considère que pour affirmer la compétitivité du rail, il faut l'adapter aux lois du marché et donc le libéraliser. C'est le choix de la concurrence qui est fait au détriment du service public et de la coopération entre les réseaux ferrés.**

**Paquet ferroviaire**  
Ce terme désigne un regroupement de directives concernant les Chemins de Fer européens. Présentées par la commission de Bruxelles au parlement de Strasbourg par "paquets", elles fixent les conditions et dates de mise en oeuvre de la libéralisation du rail.

Pour les libéraux de Bruxelles, le premier objectif consiste à fragmenter ou à privatiser les entreprises publiques ferroviaires existantes afin de les affaiblir et de permettre l'émergence d'opérateurs privés. Ce choix de la concurrence est purement idéologique, sa pertinence n'a jamais été démontrée. Au contraire !

Les directives européennes prévoient à compter du 15 mars 2003 l'attribution des licences d'exploitation pour de nouvelles Entreprises ferroviaires (ES), l'ouverture du marché du fret international aux entreprises européennes et une séparation comptable de l'activité fret. La distinction entre les activités de transport ferroviaire et celles qui gèrent l'infrastructure doit permettre l'accès non discriminatoire au réseau à d'autres opérateurs. La répartition des sillons doit être indépendante pour favoriser la concurrence entre entreprises ferroviaires.

Avant même que puissent être évaluées les conséquences du premier paquet ferroviaire, un second paquet envisage l'ouverture du trafic fret national (le cabotage). Une agence de sécurité et d'interopérabilité ferroviaire devrait être créée pour s'occuper de la formation des conducteurs,

## Les conséquences possibles

Nous ne savons toujours pas quel sera l'organisme qui, en France, va attribuer (ou vendre) les sillons. RFF fait pression pour obtenir cette prérogative malgré l'opposition ferme de la CFDT et les réticences affichées de la direction de la SNCF qui souhaite garder les horairistes.

La séparation comptable du fret va fragiliser l'unicité de la SNCF et

peut renforcer le risque de filialisation ou de privatisation de cette activité. D'autre part, cela va affaiblir le système de péréquation financière avec GL sur l'ensemble du réseau ferré.

La certification des ateliers de maintenance peut conduire au dumping social lors d'appels d'offre pour l'entretien de matériel roulant entre les différents pays membres de l'Union européenne qui, aujourd'hui, n'ont pas le même coût social. Ce risque s'aggrava avec l'élargissement en 2004 à la Pologne, la Hongrie... La volonté d'uniformiser la formation des conducteurs ne doit pas entraîner un dumping social supplémentaire.

## Quelles garanties sociales ?

À ce jour, en France ou à l'échelle de toute l'Europe, il n'existe toujours pas de statut social, ni de règles de sécurité ou de critères applicables à toute entreprise ferroviaire. Rien qui fixerait les normes des aptitudes physiques, psychologiques et professionnelles pour les salariés de ces entreprises ferroviaires, autres que les opérateurs historiques. Tant du côté du ministère des transports que de la SNCF, c'est le silence radio ! À l'inverse, dans le secteur de l'énergie électrique et gazière, le statut social d'EDF est devenu la référence imposée par la loi française à toute entreprise qui voudrait, à l'avenir, s'installer en France pour concurrencer EDF.

Enfin, dans les textes européens, les partenaires sociaux ont souvent un rôle de consultants et très rarement d'acteurs à part entière. L'élaboration des lois à Bruxelles se fait en tenant à bonne distance notre organisation syndicale européenne unique, la fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) au sein de laquelle se retrouvent les principales organisations syndicales françaises.

C'est aux cheminots de la CFDT de relever les défis et d'être les moteurs dans l'action syndicale contre la libéralisation du système ferroviaire. Il faut cerner les éléments que nous considérons comme fondamentaux et d'où nous puiserons nos axes revendicatifs.

## Des principes à rappeler

Le ferroviaire est un mode de transport guidé qui n'est en rien com-



parable à l'aérien, au transport routier ou au réseau des télécommunications. Le réseau intégré demeure toujours pertinent, seule garantie d'un transport ferroviaire de qualité et de sécurité.

Les opérateurs historiques n'ont pas à supporter les conséquences des choix politiques qui ont favorisé la route sans investir dans l'infrastructure ferroviaire.

Les monopoles publics sont les garants d'un aménagement équilibré et durable du territoire avec une infrastructure lourde, qui ne peut dégager de profits à court terme. Ils permettent de disposer d'un personnel qualifié et formé aux règles de sécurité, de mettre en œuvre une coopération entre les réseaux basée sur des relations de confiance et non intéressées.

C'est un service public qui a fait ses preuves, où le dialogue social a sa place. Il fait partie de l'histoire des chemins de fer et lui a permis d'évoluer et de s'adapter. C'est encore le cas aujourd'hui avec les discussions au

niveau européen entre les employeurs, regroupés au sein de la Communauté des chemins de fer européens (CCFE) et ETF sur la mise en œuvre de l'interopérabilité transfrontalière. C'est aussi le garant d'une évolution homogène de toutes les catégories du personnel à l'opposé de ce qui se passe en Grande Bretagne, où la concurrence entre compagnies a permis à certains ADC de négocier de meilleurs salaires en contre partie d'une dégradation de leurs conditions de travail et en laissant sur le bas coté les autres cheminots.

## Des objectifs à se fixer

La CFDT cheminots agit nationalement et sur le plan européen avec plusieurs objectifs : le maintien des réseaux intégrés, la suppression de la dette, des moyens financiers à la hauteur des enjeux pour investir dans l'infrastructure, des règles de sécurité maximales, le maintien et l'élargissement du statut des cheminots, l'impossibilité d'utiliser le dumping social.

La CFDT défend la coopération

**26 mars 2002**

A Bruxelles, les cheminots CFDT avaient rejoints leurs collègues belges, allemands, luxembourgeois, espagnols et italiens ....

**Pour faire avancer les idées de la CFDT, la reconnaissance à part entière du syndicalisme européen par l'Union Européenne est indispensable.**

## Le livre blanc

Le dernier livre blanc de l'Union Européenne ne comporte pas que des éléments négatifs. Mais la CFDT a noté que les mesures de libéralisation, dont la mise en œuvre ne coûte pas cher, sont toujours rapidement réalisées.

A l'inverse, tout ce qui touche à la modernisation et à la construction de nouvelles infrastructures (comme la suppression des goulets d'étran-

gements existant sur les infrastructures de certaines régions) sont rarement réalisés. Pourtant, le doublement du trafic voulu par les pouvoirs publics ne peut se faire avec des péages très élevés, difficiles à payer du fait du poids de la dette du système ferroviaire et sans investissements massifs.

C'est pourtant à cela que l'Europe doit se consacrer prioritairement !

# Quelle est l'attitude de la SNCF ?

**L**a SNCF a un comportement ambigu. Elle tient un discours public très anti-libéralisation, et insiste pour préserver le maximum de prérogatives au sein de l'entreprise. Ses actes, par contre, sont plutôt conformes aux préceptes du libéralisme, notamment au sein de SNCF-Participation, la holding financière de la SNCF.

Keolis (filiale de la branche voyageurs de la SNCF) est un opérateur ferroviaire dans plusieurs pays, dont la Grande Bretagne où un investissement dans l'infrastructure est même réalisé pour suppléer à la déficience de Railtrack, le gestionnaire d'infrastructure (GI) britannique privatisé en 1996. Autre exemple, VFLI, filiale à 100% de la SNCF, qui s'occupe des dessertes terminales, vient de prendre la concession des chemins de fer des Houillères de Lorraine et répond à la place de la SNCF à l'appel d'offre concernant la reprise des Chemins de Fer de Provence aux CFTA (Vivendi).

VFLI se présente déjà comme une entreprise ferroviaire à moindre coût, prête à répondre à l'ouverture de la concurrence dès qu'elle se présentera. Le Président Gallois, quant à lui, est prêt à faire une offre pour acheter l'activité fret des PKP (les chemins de fer polonais). On a vu l'attitude des dirigeants de Grandes Lignes voulant modifier le statut d'Eurostar pour gérer directement la production et le personnel afin d'être plus concurrentiel.

Quant à connaître la stratégie de l'entreprise, notamment pour ce qui concerne l'ave-



nir des cheminots, c'est le brouillard le plus épais. La seule chose qui est sûre, c'est que si la logique financière prend le pas sur l'unicité de l'entreprise et de son statut, la SNCF sera concurrencée demain sur son "coeur de métier" par ses propres filiales avec un personnel hors statut et au nom d'un prétexte cynique : *"il vaut mieux que ce soit le groupe SNCF, plutôt que la concurrence qui emporte les marchés"*. La CFDT ne sera jamais dupe de ce patriotisme d'entreprise où le seul bénéfice va aux actionnaires du groupe. L'exemple du Sernam montre dans quelles impasses sociales cette hypocrisie de la direction peut nous conduire.

## ... Et du côté du ministère des transports



**L**a aussi, il y a souvent eu un comportement plutôt ambivalent, voire un double langage. Le discours s'est toujours voulu rassurant et très anti-libéral. La réaction du ministère contre la promulgation par la Commission Européenne du deuxième "paquet ferroviaire" a été très vindicative, et, notons le, aussi très isolée en Europe. La réalité est pourtant moins brillante. RFF et la dette existent toujours. RFF, entreprise publique, a scissionné l'organisation patronale européenne - la CCFE - et a créé une autre association patronale avec d'autre Gestionnaires d'Infrastructures, dont le GI britannique Railtrack, précurseur de la privatisation et de la déchéance du rail britannique.

**Eric THOUZEAU  
Jean Yves PETIT**

## Interopérabilité

**P**our les syndicalistes cheminots européens, l'interopérabilité du réseau trans-européen est un des moyens pour augmenter la rapidité et le volume de l'offre de chemin de fer. L'amélioration et la simplification de la circulation transfrontalière doivent se faire avec des conditions de sécurité et de santé optimales. Les règles sociales doivent être respectées.

Pour permettre la circulation des trains avec toutes les garanties de sécurité nécessaires, ETF souhaite un accord avec les employeurs de la CCFE pour déterminer les conditions d'utilisation du personnel roulant (conducteur ou agent d'accompagnement des trains) effectuant un service d'interopérabilité : repos journalier, repos hebdomadaire ou périodique, temps de conduite maximum, temps de travail journalier, travail de nuit, durée de la période située entre deux repos hebdomadaires ou périodiques, repos journalier hors résidence.

Pour ETF, si accord il y a, il doit être transposable en droit communautaire européen et permettre le maintien ou l'introduction de dispositions nationales plus favorables.

## Incompétence

**L**e troisième paquet ferroviaire propose un système d'échange ou de ventes aux enchères des capacités de wagons.

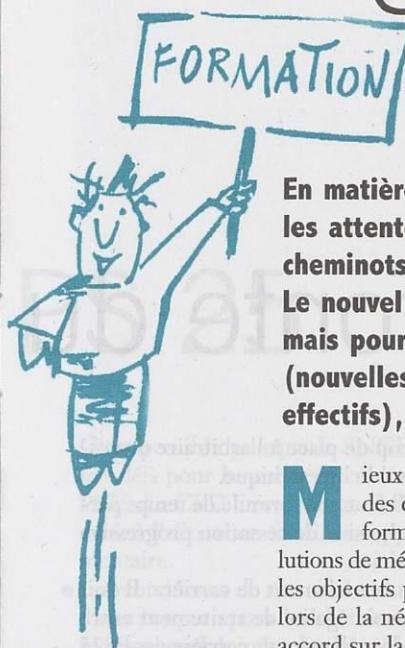
Cet exemple illustre une fois de plus l'incompétence notoire de la commission en matière ferroviaire. S'il est exact qu'une part significative des wagons rentrent à vide, c'est dû à la dissymétrie des flux de trafic. Une part très importante du trafic par fer est constituée par le transport de marchandises en vrac, ce qui interdit le plus souvent l'utilisation d'un même wagon pour charger des marchandises différentes en raison des risques de pollution d'un produit par un autre.

*"D'ailleurs plus de la moitié du trafic est assuré avec des wagons de particuliers, appartenant à quelques grands groupes de taille internationale, pour la plupart privés, implantés dans toute l'Europe : s'ils pouvaient éviter les retours à vide, ils l'auraient fait depuis longtemps"* note à juste titre la SNCF.

## Accord Formation

# Un nouvel accord

## ... pour rompre avec le passé !



**En matière de formation, les besoins sont immenses et les attentes nombreuses, particulièrement chez les jeunes cheminots.**

**Le nouvel accord formation doit permettre des progrès, mais pour qu'il soit à la hauteur des défis actuels (nouvelles technologies, renouvellement massif des effectifs), l'action syndicale est nécessaire.**

Mieux répondre aux aspirations des cheminots en matière de formation, permettre des évolutions de métier et de carrière, ce sont les objectifs poursuivis par la CFDT lors de la négociation du quatrième accord sur la formation.

De plus en plus de cheminots se retrouvent, par exemple, bloqués à la qualif D alors qu'il leur reste encore 15 ou 20 ans avant la retraite. En même temps, d'ici 2010, la moitié des cheminots sera constituée de nouveaux embauchés (dont 80 % de l'Encadrement) dans un contexte de fortes évolutions techniques. L'ensemble de ces paramètres fait de la formation une priorité de l'action syndicale. Le savoir faire des cheminots doit se transmettre aux générations futures dans les meilleures conditions.

### Un enjeu d'avenir

Seule une formation de qualité est de nature à maintenir un haut niveau de sécurité sur le réseau ferré français. Dans un environnement de libéralisation et de développement de la concurrence, la formation est un sujet essentiel face à des opérateurs privés qui peuvent être tentés de rognier sur ce domaine pour augmenter leurs marges financières.

Le nouvel accord réaffirme que la formation est un droit égal pour tous les cheminots, qu'ils soient au statut ou au PS 25, en contrat à durée indéterminée ou déterminée. La CFDT n'admet pas qu'on emploie des salariés en CDD sans qu'ils aient préalablement bénéficié des formations identiques à celles de leurs collègues au statut (par exemple en matière de prévention des agressions).

La CFDT a souhaité le maintien des entretiens individuels de formation que la Direction voulait supprimer. Chaque année, tous les chemi-

nots doivent avoir un entretien pour évaluer leurs besoins de formation. Ce doit être l'occasion de s'exprimer sur ses perspectives d'évolution de carrière, sa volonté de changer de métier ou de filière. Les plans de formation doivent être établis pour satisfaire les demandes des cheminots, et pas seulement pour répondre aux besoins propres de l'entreprise.

### Valider les acquis professionnels

La SNCF doit dégager un budget pour permettre aux cheminots d'accéder à des formations qualifiantes en étendant une démarche de validation des acquis professionnels. Il s'agit "de faire émerger les compétences issues de l'expérience et non du seul savoir".

Certains métiers sont en train d'évoluer ou voient leurs effectifs diminuer, du fait d'évolutions techniques ou d'exploitation (aiguilleurs, CRLO). Des évolutions professionnelles doivent être proposées aux agents concernés dans leur filière ou, s'ils le souhaitent, dans une autre filière.

La CFDT veillera à ce qu'aucun cheminot ne soit empêché d'aller en formation pour des raisons financières. Les directeurs d'établissement doivent avoir les moyens budgétaires de compenser les pertes de rémunération éventuelles. L'entreprise doit avancer les frais lorsqu'elle n'est pas en mesure de proposer un hébergement.

Désormais la fonction de formateur est mieux reconnue. Qu'il soit permanent ou occasionnel, le formateur touchera des indemnités.

Au regard de l'importance des enjeux de la formation, la CFDT exige que s'engage une réelle dynamique autour du nouvel accord, en considérant que le stagiaire est le premier acteur de la formation. C'est à cette condition que pourra changer l'appréciation, jusqu'à présent plutôt négative, des cheminots par rapport à la formation : manque de volonté de la hiérarchie, formations continues régulièrement annulées, demandes individuelles non satisfaites et souvent même pas étudiées.

La CFDT est bien déterminée à faire évoluer les choses dans les comités de suivi régionaux et dans le comité de suivi national. Cela ne sera possible qu'à partir de l'action concrète des délégués de terrain. La CFDT s'y engage car elle a décidé de faire de la formation, une de ses priorités.

Serge VASSET

## L'accès à la qualification E

**A**ucun syndicat ne remet en cause "l'examen de barrage" pour accéder à la qualification "E". Mais doit-il se dérouler dans les mêmes conditions selon qu'on vient d'être embauché ou qu'on a quinze ans d'expérience professionnelle ? En matière de validation des acquis professionnels, les commissions de suivi de l'accord doivent se mettre au travail sans tarder.

L'accord satisfait une revendica-

tion ancienne de la CFDT : le fait de passer des examens en plusieurs fois, par la mise en place d'unités de valeur capitalisables. Mais l'accord ne dit pas sous quelle forme, et renvoie à une des commissions de suivi. La CFDT y sera force de propositions car cette formule pourrait permettre aux cheminots n'ayant pas la possibilité de s'investir dans une formation lourde d'y accéder progressivement.

PS 25

# Contractuels

## Négocier la refonte du PS 25

**La Direction vient enfin d'accéder à une demande ancienne de la CFDT : ouvrir une négociation pour une refonte du PS25. Ce règlement s'apparente à une convention collective qui régit environ 10 000 cheminots contractuels ne bénéficiant pas du statut du cadre permanent, qu'ils soient en contrat à durée indéterminée (CDI) ou en contrat à durée déterminée (CDD).**

**L**e PS25 ne doit pas être un double statut dans l'entreprise. C'est un des premiers enjeux de cette négociation. Pour la CFDT, le principe "à travail égal, salaire égal" doit se décliner plus largement à la SNCF par "à travail égal, conditions sociales égales".

Le statut doit être la règle et les exceptions doivent être encadrées par



Les catégories de contractuels du PS 25

Les cheminots du PS 25 sont rattachés à une "annexe" selon le métier qu'ils exercent à la SNCF.

- Annexe A 1. Personnel utilisé dans les emplois du dictionnaire des filières. Cette annexe comprend 4 classes (classe A : personnel relevant de la qualification A ; classe B : personnel relevant de la qualification B ; classe C : personnel relevant de la qualification C ; classe G : gardes-barrière logés).
- Annexe A 2. Personnel de gérance de passages à niveau ou de point d'arrêt
- Annexe A 3. Personnel médico-social
- Annexe B. Personnel de service (femmes de ménage) et des établissements sociaux autres que ceux repris à l'annexe A 3.
- Annexe C. Personnel autres que ceux repris aux annexes A et B.

se trop de place à l'arbitraire du responsable hiérarchique.

Il faut une formule de temps partiel choisi et de cessation progressive d'activité.

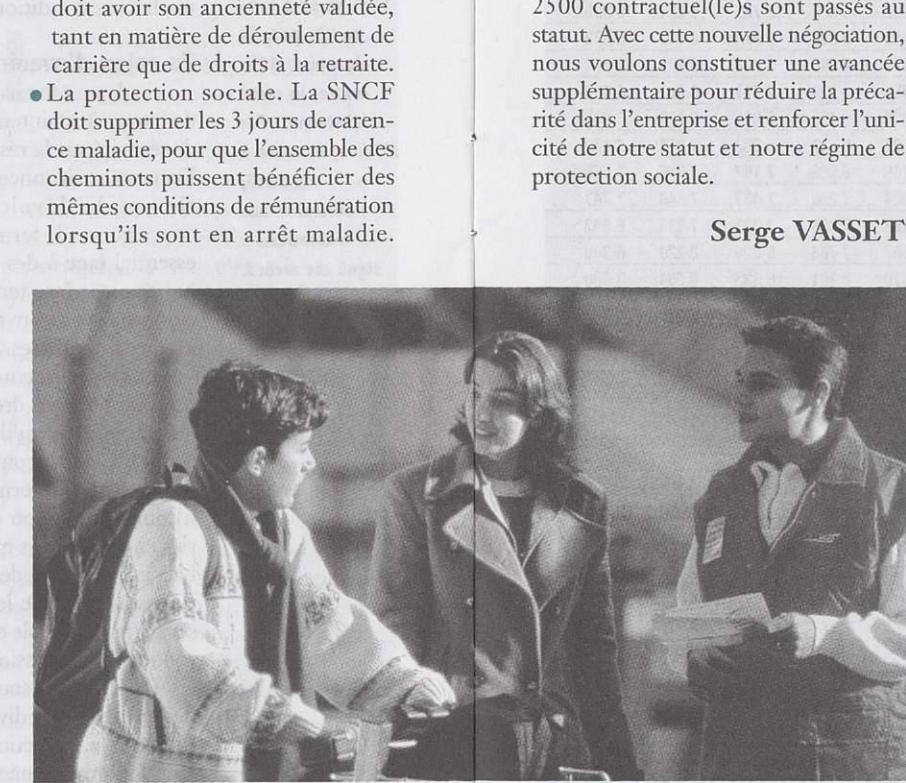
- Le déroulement de carrière. Il doit y avoir égalité de traitement entre le déroulement de carrière des PS25 et celui des cheminots au statut. Les mécanismes de rémunération doivent être analogues. Dans la période des notations, il doit y avoir publication des listings des personnels contractuels, propositions de changement de niveaux (la bonification de 10% prévue au PS25), changement de classe, y compris jusqu'à la classe "D" et au-delà.
- La reconnaissance de l'ancienneté Un cheminot recruté au PS25 et qui passe ultérieurement au statut doit avoir son ancienneté validée, tant en matière de déroulement de carrière que de droits à la retraite.
- La protection sociale. La SNCF doit supprimer les 3 jours de carence maladie, pour que l'ensemble des cheminots puissent bénéficier des mêmes conditions de rémunération lorsqu'ils sont en arrêt maladie.

La CFDT souhaite mettre à profit la négociation qui s'ouvre pour clarifier les textes actuels et pour faire avancer le plus possible l'égalité de traitement en matière de rémunération, de déroulement de carrière, de conditions de travail, de couverture maladie, de facilités de circulation...

● La rédaction générale du PS25 est confuse. Le document passe des CDI aux CDD sans préciser clairement les différences, les obligations... Il faut un texte plus clair, parce que c'est un des moyens pour qu'il soit mieux appliqué, dans l'intérêt des cheminots contractuels.

Pour les contrats à durée déterminée, il y a lieu de mieux préciser les cas de recours et ceux qui sont interdits. Les jeunes en CDD doivent percevoir une rémunération basée, comme le prévoit le code du travail, sur les éléments annuels de la rémunération statutaire correspondante.

L'annexe "C" (contrats dits "de gré à gré") n'est pas assez précise et laisse



## Indemnité de garde



La SNCF peut mieux faire !

### Montant

**Pour les agents touchant avant le 31/12/2001 cette indemnité et jusqu'à ce que leurs enfants atteignent 3 ans :**

**50% des frais engagés dans la limite d'un plafond de 1120 F (en 2001, la moyenne des prestations versées est de 905 F soit 138 euros).**

**A partir du 1er janvier 2002 :**

**Indemnité forfaitaire (révisable selon le temps de travail)**

**Forfait mensuel de 138 euros pour une garde en crèche,**

**Forfait mensuel de 61 euros pour une garde en assistante maternelle**

Serge VASSET

l'Action Sociale. En vertu de notre régime spécial et du rapport Pirot, la SNCF consacre une enveloppe correspondant à 1,275 % de la masse salariale imposable à son action sociale, soit 61 Millions d'euros en 2000. Cette somme permet de financer le coût du personnel (38 Millions d'euros, soit 57%), le reste est consacré aux divers établissements (Maisons de retraite, Maisons de repos, Maisons d'enfants, Centres Médicaux Psycho-Pédagogiques, etc...) et prestations financières pour les actifs et les pensionnés (24,88%).

C'est sur l'insistance de la CFDT demandant l'application de l'égalité femmes/hommes que la Direction a décidé de modifier cette prestation. C'est sous la pression de la CFDT que la Direction a évolué dans ses propositions (montant de l'indemnité multiplié par 3 par rapport à la proposition initiale). C'est sur proposition de la CFDT que l'entreprise a accepté d'utiliser le fonds de réserve des prestations du FASS, ajouté au budget normal, pour financer à la fois le régime d'extinction (pour les femmes agents percevant actuellement la prestation) et le nouveau régime égal hommes/femmes pour tous les nouveaux ouvrant droit au 1er janvier 2002. Pour autant, la CFDT n'a pas été entendue sur tous les sujets puisque la Direction met en place une prestation au rabais ne répondant pas aux réalités nouvelles : embauche massive de jeunes, horaires décalés, familles monoparentales...

Pour la CFDT, il est nécessaire de faire pression sur la Direction pour exiger le relèvement du plafond de ressources retenu et revaloriser le montant de la prestation. Un des moyens : signer la pétition lancée par la CFDT à ce sujet !

Serge MAZATS

# Barême retraites au 1er janvier 2002

## Code prime 1-2

Positions	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	37,5												
2													2 904	2 943												
3													2 897	2 977	3 017											
4													2 881	2 964	3 046	3 087										
5													2 871	2 955	3 040	3 124	3 167									
6													2 860	2 946	3 033	3 120	3 206	3 250								
7													2 849	2 938	3 027	3 116	3 205	3 294	3 339							
8													2 848	2 940	3 031	3 123	3 215	3 307	3 399	3 445						
9													2 886	2 982	3 078	3 175	3 271	3 367	3 463	3 559	3 608					
10													2 910	3 010	3 111	3 211	3 311	3 412	3 512	3 612	3 713	3 763				
11													2 916	3 020	3 124	3 228	3 332	3 437	3 541	3 645	3 749	3 853	3 905			
12													2 935	3 044	3 152	3 261	3 370	3 478	3 587	3 696	3 805	3 913	4 022	4 076		
13													2 900	3 011	3 123	3 234	3 346	3 457	3 569	3 680	3 792	3 903	4 015	4 126	4 182	
14													2 872	2 987	3 102	3 217	3 332	3 446	3 561	3 676	3 791	3 906	4 021	4 136	4 251	4 308
15													2 958	3 076	3 195	3 313	3 431	3 550	3 668	3 786	3 905	4 023	4 141	4 260	4 378	4 437
16													3 048	3 170	3 292	3 414	3 536	3 658	3 780	3 901	4 023	4 145	4 267	4 389	4 511	4 572
17													3 140	3 266	3 391	3 517	3 642	3 768	3 894	4 019	4 145	4 270	4 396	4 522	4 647	4 710
18													3 234	3 363	3 493	3 622	3 751	3 881	4 010	4 140	4 269	4 398	4 528	4 657	4 786	4 851
19													3 382	3 517	3 653	3 788	3 923	4 058	4 194	4 329	4 464	4 600	4 735	4 870	5 005	5 073
20													3 545	3 686	3 828	3 970	4 112	4 253	4 395	4 537	4 679	4 821	4 962	5 104	5 246	5 317
21													3 715	3 863	4 012	4 160	4 309	4 457	4 606	4 755	4 903	5 052	5 200	5 349	5 497	5 572
22													3 887	4 042	4 197	4 353	4 508	4 664	4 819	4 975	5 130	5 286	5 441	5 597	5 752	5 830
23													4 056	4 218	4 380	4 542	4 704	4 867	5 029	5 191	5 353	5 515	5 678	5 840	6 002	6 083
24													4 199	4 367	4 535	4 703	4 871	5 039	5 207	5 375	5 543	5 711	5 879	6 047	6 215	6 299
25													4 348	4 521	4 695	4 869	5 043	5 217	5 391	5 565	5 739	5 913	6 087	6 260	6 434	6 521
26													4 550	4 732	4 914	5 096	5 278	5 460	5 642	5 824	6 006	6 188	6 370	6 552	6 734	6 825
27													4 761	4 951	5 141	5 332	5 522	5 713	5 903	6 284	6 474	6 665	6 855	7 046	7 141	
28													4 962	5 160	5 358	5 557	5 755	5 954	6 152	6 351	6 549	6 748	6 946	7 145	7 343	
29													5 172	5 379	5 586	5 793	6 000	6 206	6 413	6 620	6 827	7 034	7 241	7 448	7 655	7 758
30													5 385	5 600	5 815	6 031	6 246	6 461	6 677	6 892	7 108	7 323	7 538	7 754	7 969	8 077
31													5 627	5 852	6 077	6 302	6 527	6 752	6 977	7 203	7 428	7 653	7 878	8 103	8 328	8 441
32													5 879	6 114	6 349	6 584	6 820	7 055	7 290	7 525	7 760	7 995	8 231	8 466	8 701	8 819
33													6 118	6 362	6 607	6 852	7 096	7 341	7 586	7 830	8 075	8 320	8 565	8 809	9 054	9 176
34													6 301	6 553	6 805	7 057	7 309	7 561	7 813	8 065	8 317	8 569	8 821	9 073	9 325	9 451
35													6 491	6 750	7 010	7 269	7 529	7 789	8 048	8 308	8 567	8 827	9 087	9 346	9 606	9 736

## Code prime 9

Positions	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	37,5												
9													2 829	2 930	3 031	3 132	3 233	3 334	3 435	3 536	3 637	3 738	3 788			
10													2 838	2 943	3 048	3 153	3 258	3 363	3 468	3 573	3 679	3 784	3 889	3 941		
11													2 830	2 939	3 048	3 157	3 266	3 375	3 484	3 592	3 701	3 810	3 919	4 028	4 082	
12													2 931	3 043	3 156	3 269	3 382	3 494	3 607	3 720	3 832	3 945	4 058	4 171	4 227	
13													2 895	3 011	3 127	3 242	3 358	3 474	3 590	3 706	3 821	3 937	4 053	4 169	4 285	4 343
14													2 976	3 095	3 214	3 333	3 452	3 571	3 690	3 809	3 928	4 047	4 166	4 285	4 404	4 464
15													3 059	3 181	3 303	3 426	3 548	3 670	3 793	3 915	4 037	4 160	4 282	4 404	4 527	4 588
19													3 647	3 793	3 939	4 085	4 231	4 376	4 522	4 668	4 814	4 960	5 106	5 252	5 398	5 471
20													3 805	3 957	4 109	4 261	4 413	4 565	4 718	4 870	5 022	5 174	5 326	5 478	5 631	5 707
21													3 976	4 135	4 294	4 453	4 612	4 771	4 930	5 089	5 248	5 407	5 566	5 725	5 884	5 963
22													4 149	4 314	4 480	4 646	4 812	4 978	5 144	5 310	5 476	5 642	5 808	5 974	6 140	6 223
23													4 318	4 491	4 663	4 836	5 009	5 182	5 354	5 527	5 700	5 872	6 045	6 218	6 391	6 477
24													4 452	4 630	4 808	4 986	5 164	5 342	5 520	5 699	5 877	6 055	6 233	6 411	6 589	6 678
25													4 591	4 775	4 958	5 142	5 326	5 509	5 693	5 876	6 060	6 244	6 427	6 611	6 795	6 887
26													4 780	4 971	5 162	5 354	5 545	5 736	5 927	6 118	6 310	6 501	6 692	6 883	7 074	7 170
27													4 977	5 176	5 375	5 574	5 773	5 972	6 171	6 371	6 570	6 769	6 968	7 167	7 366	7 466
28													5 165	5 371	5 578	5 784	5 991	6 197	6 404	6 611	6 817	7 024	7 230	7 437	7 643	7 747
29													5 362	5 576	5 790	6 005	6 219	6 434	6 648	6 863	7 077	7 292	7 506	7 721	7 935	8 042
30													5 560	5 782	6 005	6 227	6 450	6 672	6 894	7 117	7 339	7 562	7 784	8 006	8 229	8 340
31													5 787	6 018	6 249	6 481	6 712	6 944	7 175	7 407	7 638	7 870	8 101	8 333	8 564	8 680
32</td																										

# Code prime 24

Positions	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	37,5
4							2 868	2 960	3 053	3 145	3 238	3 330	3 423	3 469
5							2 840	2 935	3 030	3 124	3 219	3 314	3 408	3 503
6							2 909	3 006	3 103	3 200	3 297	3 394	3 491	3 588
7							2 883	2 983	3 082	3 181	3 281	3 380	3 480	3 579
8							2 864	2 967	3 069	3 171	3 274	3 376	3 478	3 581
9							2 883	2 989	3 096	3 203	3 310	3 416	3 523	3 630
10							2 887	2 998	3 109	3 220	3 331	3 442	3 553	3 664
11							2 873	2 988	3 103	3 218	3 333	3 448	3 563	3 677
12							2 974	3 092	3 211	3 330	3 449	3 568	3 687	3 806
13							3 054	3 176	3 298	3 420	3 543	3 665	3 787	3 909
14							3 137	3 262	3 388	3 513	3 639	3 764	3 890	4 015
15							3 222	3 350	3 479	3 608	3 737	3 866	3 995	4 124
16							3 311	3 443	3 575	3 708	3 840	3 973	4 105	4 237
17							3 402	3 538	3 674	3 810	3 946	4 082	4 218	4 354
18							3 494	3 634	3 774	3 913	4 053	4 193	4 333	4 472

# Code prime 23

Position	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	37,5
16												4 500	4 628	4 757
17												4 496	4 628	4 761
18												4 488	4 624	4 760
19												4 531	4 672	4 955
20												4 577	4 725	4 873
21												4 468	4 622	4 776
22												4 495	4 655	4 816
23												4 506	4 673	4 840
24												4 479	4 651	4 896
25												4 624	4 802	5 157
26												4 637	4 822	5 193
27												4 835	5 028	5 221
28												5 023	5 224	5 425

# Code prime 22

Position	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	37,5
4									2 900	2 991	3 082	3 172	3 263	3 354
5									2 877	2 970	3 063	3 156	3 249	3 342
6									2 852	2 947	3 043	3 138	3 233	3 328
7									2 829	2 926	3 024	3 121	3 219	3 316
8									2 913	3 013	3 114	3 214	3 315	3 515
9									2 832	2 937	3 042	3 147	3 252	3 357
10									2 838	2 947	3 056	3 165	3 274	3 383
11									2 940	3 053	3 166	3 279	3 392	3 505
12									2 927	3 044	3 161	3 278	3 395	3 512
13									3 007	3 127	3 248	3 368	3 488	3 608
14									3 090	3 214	3 337	3 461	3 584	3 708
15									3 175	3 302	3 429	3 556	3 683	3 810
16									3 264	3 395	3 525	3 656	3 786	3 917
17									3 355	3 489	3 623	3 757	3 891	4 025
18									3 448	3 585	3 723	3 861	3 999	4 137

# Code prime 5

Position	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	37,5
2													2 975	3 015
3													2 969	3 051
4													2 953	3 038
5													2 944	3 030
6													2 932	3 021
7													2 922	3 014
8													2 921	3 016
9													2 973	3 072
10													2 995	3 098
11													2 999	3 106
12													2 996	3 107
13													2 966	3 080
14													2 932	3 049
15													3 013	3 134
16													3 099	3 222
17													3 186	3 313
18													3 275	3 406
19													3 416	3 553
20													3 570	3 713
21													3 732	3 881
22													3 895	4 051
23													4 056	4 218

Minimum de pension trimestriel (brut) 2 827,62 euros

## ASSOCIATION

# “Cheminots Amiante”

...interpelle la Direction SNCF

**Le 16 avril 2002, l'association a tenu son assemblée générale à Paris Est.**

**S**on Secrétaire, Pierre BECHINGER a présenté les activités de l'année 2001 : amélioration du délai des dossiers avec la caisse de prévoyance, dossiers individuels traités par l'association, évolution de la position de la SNCF sur la reconnaissance de la faute inexcusable (cf. ci-contre), prise en compte des plaques pleurales pour la retraite anticipée.

Il a aussi évoqué les difficultés rencontrées sur le terrain au niveau de la prévention rappelant que l'amiante continuait de tuer.

Pour 2001, ce sont 5 actifs et 43 retraités qui nous ont quittés, victimes de ce fléau.

Le président Guy AUDOUY a proposé de créer un bulletin en direction des adhérents de l'association pour les informer des actions décidées et de l'évolution des juridictions en faveur des victimes. Un appel au renforcement de l'association a été lancé.

**Par ailleurs, “Cheminots Amiante” a décidé de demander une audience à la Direction dont voici la teneur.**

## Ça bouge !

**L**a SNCF qui refusait, bec et ongle, de reconnaître la faute inexcusable de l'employeur pour les victimes de l'amiante a modifié en fin 2001 sa position pour les cheminots exposés après la parution du décret du 8 août 1977 interdisant l'utilisation de l'amiante.

Plusieurs condamnations et de multiples interventions dont celles de l'administrateur CFDT à la Caisse de prévoyance l'ont fait évolué.

Il lui a semblé que pour l'image de l'entreprise et au vu du montant des indemnités à régler, il valait mieux rechercher des transactions à l'amiable.

Les dossiers en contentieux ont donc été examinés en commission spéciale accidents du travail. Certains ont été présentés à nouveau au service juridique pour réexamen. Et 62 seront présentés en CA de la CP. Tout cheminot actif pensionné, concerné ou intéressé, peut se rapprocher de l'association “cheminots-amianté”

### CHEMINOTS AMIANTE

(association loi 1901)

à Monsieur Flambeau  
Directeur des Affaires médicales et  
sociales-logement  
44, rue de Rome  
75009 Paris

Monsieur le Directeur,

Notre association sollicite une audience afin d'évoquer les points suivants :

**1 - La faute inexcusable de l'employeur suite au jugement de la cour de cassation du 28 février 2002.**

Au vu de cette nouvelle définition, je cite :

*“En vertu du contrat de travail, l'employeur est tenu envers le salarié d'une obligation de sécurité de résultat, notamment en ce qui concerne les maladies professionnelles contractées par l'intéressé du fait des produits fabriqués ou utilisés par l'entreprise. Le manquement à cette obligation a le caractère d'une faute inexcusable, au sens de l'article L. 452-1 du Code de la Sécurité Sociale, lorsque l'employeur avait ou aurait dû avoir conscience du danger et dans lequel était exposé le salarié et qu'il n'a pas pris les mesures nécessaires pour l'en préserver”.* Comment la SNCF s'inscrit elle dans le droit ? Comment compte-t-elle réparer le préjudice subi par les victimes ?

**2 - L'examen du suivi post-professionnel.**

Il semble que les salariés, suite à une exposition dont le début remonte à plus de 20 ans, et qui ont plus de 49 ans, pourront être soumis à un scanner thoracique. Qu'en est-il pour les retraités qui ont un suivi post-professionnel ?

Je vous rappelle que cet examen a été préconisé par la conférence de consensus de janvier 1999 du professeur GOT.

Dans l'attente d'une suite favorable,....

Paris le 7 mai 2002  
Le Président G. AUDOUY

**Association cheminots  
Amiante**

168, rue La Fayette  
75 010 Paris  
Tel. 01 53 30 00 30  
Fax 01 53 00 30 31