

LE CHEMINOT

cfdt fgte de france

N°825 - 75EME ANNÉE - BIMESTRIEL - JUILLET 94 ISSN0245/7318 - PRIX 10 F

CHEMINOTS CFDT/FGTE 22, RUE PAJOL - 75018 PARIS

Osons riposter !

Mai et juin ont été émaillés par de multiples actions locales et régionales, souvent à l'initiative de la CFDT, seule, ou avec d'autres organisations syndicales, ces différentes mobilisations marquent le refus des cheminots de faire les frais d'opérations de productivité.

Alors qu'ils attendent une réorientation de la politique des transports qui valorise les atouts du service public et reconnaît leur métier, la majorité parlementaire publie un rapport préconisant l'éclatement de l'entreprise et du statut, tout droit inspiré par les doctrines libérales de Bruxelles (cf p. 3)

Gouvernement et direction SNCF, mesurant la pression et l'exacerbation des cheminots, se sont empressés de prendre quelques distances avec les recommandations des députés. Rendez-vous après les élections présidentielles répond «courageusement» le Ministre Bosson. Rendez-vous à la rentrée, dit quant à lui le Président de la SNCF.

Or, chacun sait que l'avenir de la SNCF, du service public et celui des cheminots n'est pas à mettre en toutes les mains.

Ne pas se retrouver à la remorque suppose de prendre l'initiative pour peser sur les événements, faire prendre en compte les revendications et positions CFDT. Alors osons !

Osons

exiger publiquement un moratoire total sur les suppressions de postes et les restructurations à la SNCF.

Osons

revendiquer les 35 heures pour tous, 30 heures pour les postés sans perte de salaire, avec repos compensateurs et embauches correspondantes au cadre permanent.

Osons

revendiquer des droits nouveaux s'accompagnant à chaque fois de l'exacte contrepartie en création d'emplois.

Osons

enfin, une forme d'action qui renoue avec les traditions auto-gestionnaires, inventives et démocratiques de la CFDT. Dès la rentrée, mobilisons militants, adhérents, cheminots et usagers, en s'adressant dans la première quinzaine d'octobre aux pouvoirs publics et à la direction pour poser clairement l'alternative au «tout route» par le développement du service public dans le cadre de l'aménagement du territoire.

L'avenir de la SNCF et des cheminots est bien un enjeu de société !

Préparons de vastes rassemblements inter régionaux qui puissent, par leur détermination, influer directement sur les choix et fixons nous pour tâche d'obtenir des résultats !

NOUS NE LACHERONS PAS PRISE !



LE CHEMINOT DE FRANCE

DIRECTION DE LA PUBLICATION

B. DALBERTO

N° CION PARITAIRE 77D73

IMPRIMERIE EXPRESSIONS

9, CITÉ BEAUMARNAIS

75011 PARIS TÉL : 43 70 80 96

RÉDACTION ADMINISTRATIVE

**22, RUE PAJOL - 75018
PARIS**

TÉL : 46 07 15 19

ABONNEMENT 50 F

Commission d'enquête de l'Assemblée SNCF démantèlement programmé !

Ce que le gouvernement ne peut pas dire ...

L'an dernier, à la même époque, les sénateurs rendaient public un rapport sur la SNCF ... dans l'indifférence la plus totale puisque ce volumineux rapport se contentait de fournir une photographie de l'entreprise. Voté à l'unanimité (RPR, UDF, PS, PC), les sénateurs-prudents-concluaient en s'interrogeant sur les relations État/SNCF/Régions ... ce qui provoqua, quelques temps après, la «mission Haenel».

Contrat de plan en préparation, polémique à propos des causes du déficit de la SNCF, changement de président, directives de Bruxelles ... quelques députés ont exprimé ce que le Sénat n'avait pas osé écrire, ce que le gouvernement ne peut pas dire (à-cause-des-présidentielles!).

1. Graves et dangereuses solutions ..

«Du passé faisons table rase» : l'impasse totale est faite sur le désengagement financier de l'actionnaire unique (l'État) et sur l'absence d'une politique coordonnée des transports terrestres. Dans ces conditions, il n'est pas surprenant de ne voir aucune recommandation concernant l'endettement de la SNCF (150 Milliards de francs soit l'équivalent du programme de constructions autoroutier financé par l'État) ni sur les charges financières qu'il génère (8 Milliards de francs soit l'équivalent du déficit SNCF de 93).

En fait, il est demandé à la SNCF «de mobiliser des ressources nouvelles» grâce à des

efforts de productivité, la cession d'actifs et de patrimoine.

2. De fausses et dangereuses solutions à de vrais problèmes :

s'appuyant sur l'insatisfaction des usagers ou sur le coût des infrastructures, les députés préconisent une séparation de la gestion des infrastructures et de chacune des activités ferroviaires (voyageurs, fret, services régionaux). De plus, pour les services régionaux de voyageurs, ils proposent de confier la gestion de l'exploitation et de l'infrastructure aux seules régions politiques, qui décideraient également de leur politique tarifaire - ces mêmes régions étant incitées à mettre en concurrence la SNCF avec d'autres entreprises de transport.

3. De fausses et dangereuses solutions à de faux problèmes :

le statut et la réglementation du travail à la SNCF apparaissent comme des remparts contre la flexibilité ; il convient donc - selon les libéraux - de les contourner ou de les éclater. - D'où les recommandations visant à introduire plus de flexibilité en repoussant les limites réglementaires actuelles ou bien en permettant l'embauche de «cheminots» hors statut, mieux payés mais précaires, avec «d'autres» conditions de travail.

Ayant peur d'essuyer les plâtres, les législateurs laissent le soin à la direction «d'engager une réflexion sereine sur la question des retraites et les conséquences qui résulteraient d'un éventuel réaménagement du système».

Morceaux choisis

Les patrons SNCF ont déclaré :

G. Pepy (direction stratégique et plan) : «*le statut donne des garanties déjà réellement importantes qu'il est difficile de trouver un nouveau point d'application du progrès social ; en outre, l'existence des taquets renchérit de façon anormale les coûts d'exploitation... ces règles sont tellement contraignantes qu'elles pèsent sur l'économie générale du chemin de fer.*

- à propos du groupe «la SNCF a tout intérêt à vendre la quasi totalité au plus vite».

A. Poinssot (directeur fret) «*s'agissant du wagon isolé, si nous ne nous préoccupons que de bonne gestion de l'entreprise, nous devons fermer. Si, au contraire, nous prenons en considération notamment l'aménagement du territoire et l'environnement, il faut se replier sur des positions constituant un noyau dur (...)*» ?

M. Feve (SCETA) : «*Il est impossible, dans le marché tel qu'il est, de survivre en appliquant la réglementation à la perfection*».

Y. Moreau (directeur ressources humaines) : «*Il faut réussir à expliquer au personnel que, même sans décision d'augmentation générale des salaires, ces derniers augmentent malgré tout*» à propos du dernier accord salarial : «*en réalité -même si ce n'est pas ainsi qu'il a été présenté aux organisations syndicales- c'est une sorte d'accord 93/94 valable pour 2 ans.*

J. Peter (directeur Sernam) : «*j'avais déjà dit, dès 1986, que la filialisation du Sernam était souhaitable parce qu'elle donnerait plus de souplesse à l'entreprise*».

- «*pour les grèves, contrairement à la SNCF où les cadres ne peuvent remplacer les agents, ceux du Sernam remplacent les manutentionnaires*».

J. Bergougnoux (président SNCF) «*Il y aurait intérêt à favoriser la concurrence en introduisant davantage de sous traitance, notamment dans les tâches de service, voire même du personnel non statutaire, ce serait certainement bénéfique pour l'entreprise*»

J.F. Besnard (directeur général)

«*Je suis convaincu qu'une négociation sur la réglementation du travail et notamment sur la suppression des taquets pourrait aboutir à une redistribution dont le gain économique profiterait aussi bien aux cheminots qu'à l'entreprise.*

Wagon isolé : ne laissons pas gouvernement et direction le laisser aux patrons routiers

Le plan d'entreprise 89/94 affichait des objectifs plus que modestes. On y lisait page 29 : «sur le marché du trafic diffus où la route a une position dominante, la SNCF focalisera ses efforts sur les relations où elle sera en mesure de proposer une gamme de prestations complètes, équivalentes à celles de ses concurrents en termes de prix, délais et qualité. Elle évitera de gaspiller en des lieux et sur des trafics où la technique ferroviaire n'a manifestement plus d'espoir de se maintenir face à des mutations économiques inéluctables, qui la placent hors du marché et l'entraînent hors de son véritable domaine de compétence».

... avec une telle ambition, on ne doute pas du résultat même si le plan écartait deux scénarios.

(1) «celui d'un repli «subi» du trafic diffus, au rythme des pertes naturelles des parts de marché

(2) celui d'un abandon pur et simple du lotissement qui, outre ses conséquences sociales, ne tient pas compte de l'utilité collective du transport ferroviaire de fret en termes de sécurité, de capacité et de protection de l'environnement».

Il se fixait comme objectif majeur :

«Sur la période couverte par le plan d'entreprise, les économies d'exploitation seront largement supérieures aux pertes de recettes».

Il s'agissait donc bien d'agir avant tout sur les coûts ...

comme chacun le sait, cet objectif a été largement atteint puisque, dès 93, avec un an d'avance sur les objectifs du plan, la direction du fret avait réduit de 40% les dessertes terminales, opéré la fermeture de dizaines de triages, réduit massivement les kilomètres/trains et supprimé plusieurs milliers de postes 35 heures (déjà peu nombreux à la SNCF !).

Pendant quatre ans, la politique de la SNCF fut de mettre systématiquement ses clients à la porte ...

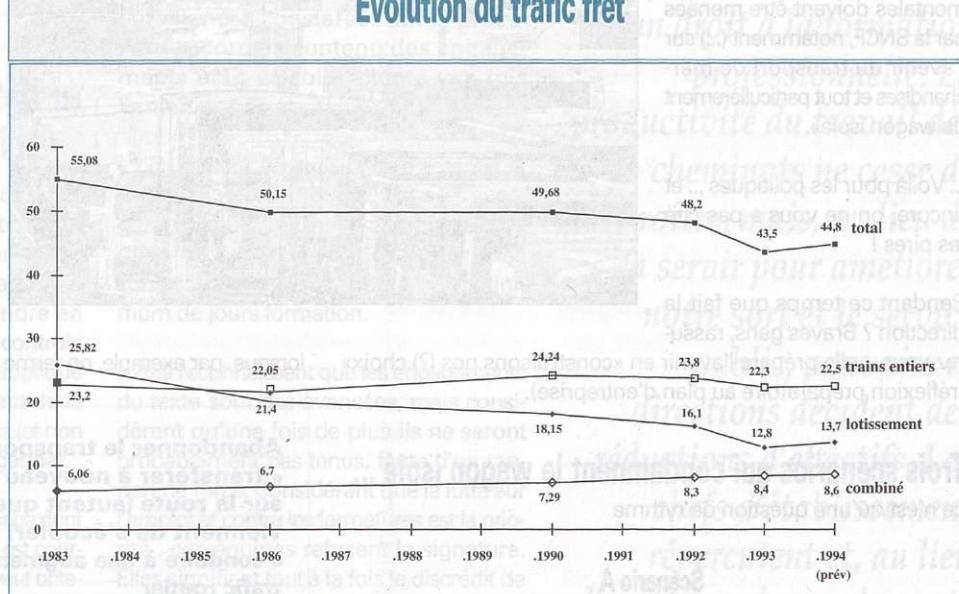
qu'on se comprenne bien, il ne s'agit pas d'une «erreur stratégique» du type Socrate en voyageurs, mais bien d'une poli-

tique sciemment élaborée ayant des effets structurants à long terme pour l'avenir du chemin de fer en France ! Les résultats sont d'ailleurs à la hauteur des ambitions affichées

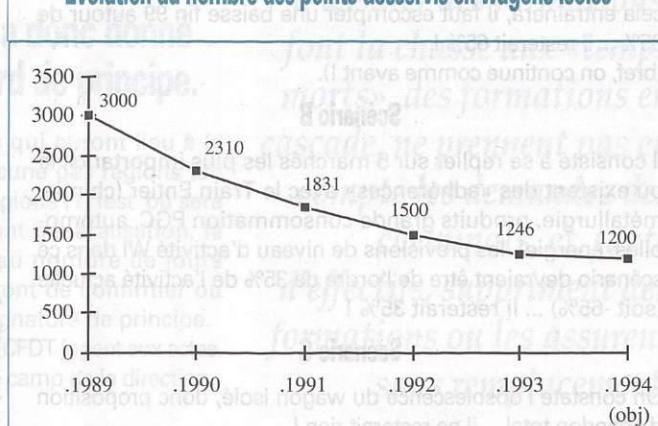
De 1983 à 1993 le trafic du wagon isolé a chuté de plus de 50% transférant ainsi près de 13 milliards de TK sur route !

Ces graphiques communiqués par la direction du fret se passent de commentaires ...

Évolution du trafic fret



Évolution du nombre des points desservis en wagons isolés



Reste maintenant à connaître l'avenir que nous concoctent nos dirigeants pour le wagon isolé ... qui, après s'être écroulé du fait des mesures terribles prises à son égard se stabilise et progresse même en 1994. **En gros commentachever la bête dans les années qui viennent ?**

Quelle est la stratégie du gouvernement et celle de la direction ?

Dès juin 1993 les sénateurs abattaient leurs cartes : «le lotissement se révèle mal adapté à l'évolution des activités économiques et, plus particulièrement, à la généralisation de la gestion en «flux tendus» et des livraisons «juste à temps» et ne peut égaler, en ce domaine, la souplesse du transport routier. «Le moment paraît donc venu de s'interroger sur l'avenir même du transport de marchandises par wagon isolé, qui paraît être engagé dans une phase de déclin difficilement réversible».

(P. 158 du rapport de la commission d'enquête sénatoriale). Après les sénateurs, les députés, c'est à Bosson le fringant Ministre des Transports d'expliquer l'enjeu dans «Le Monde» du 10/06/94 : aux journalistes qui lui demandent pourquoi il souhaite reporter d'un an la signature du prochain contrat de plan, il répond laconiquement : «des réflexions fondamentales doivent être menées par la SNCF, notamment (...) sur l'avenir du transport de marchandises et tout particulièrement du wagon isolé».

... Voilà pour les politiques ... et encore, on ne vous a pas cité les pires !

Pendant ce temps que fait la direction ? Braves gens, rassurez-vous ... elle prépare l'avenir en «construisons nos (?) choix» (réflexion préparatoire au plan d'entreprise).

Trois scénarios qui condamnent le wagon isolé ...

ce n'est qu'une question de rythme

Scénario A

Il consiste à projeter sur l'an 2000 le potentiel prévisible : la baisse «au fil de l'eau» devant être autour de 25%, compte tenu de la réorganisation des dessertes terminales et des GPF que cela entraînera, il faut escompter une baisse fin 99 autour de 35% ... il resterait 65% !

(bref, on continue comme avant !).

Scénario B

Il consiste à se replier sur 5 marchés les plus importants, là où existent des «adhérences» avec le Train Entier (chimie, métallurgie, produits grande consommation PGC, automobiles, énergie), les prévisions de niveau d'activité WI dans ce scénario devraient être de l'ordre de 35% de l'activité actuelle (soit -65%) ... Il resterait 35% !

Scénario C

On constate l'obsolescence du wagon isolé, donc proposition d'abandon total ... il ne resterait rien !

C'est bien sûr le scénario B que met en avant la direction du fret agrémenté de quelques variantes autour de filialisations possibles pour «améliorer la productivité du train entier».

Ainsi toutes les réflexions en cours jouent à la baisse ou à la suppression d'avenir du wagon isolé. La direction du fret n'a étudié aucun scénario de reconquête.

Nouvelles menaces sur les triages

Pour faire bonne mesure, la direction annonce pour 1994 le passage en 2x8 de Lille Délivrance, la quasi fermeture d'Hausbergen (-60 emplois), le passage en 2x8 de Venissieux et la suppression de 10 000 kilomètres/trains par semaine ! (94 aura déjà vu la fermeture de Nîmes, Rennes, Nantes, Ambérieu, Châlons-sur Marne et Metz Sablons (-250 emplois !)..

Soyons clairs :

Le wagon isolé représente un maillon indispensable à l'alternative du tout routier car la distance moyenne sur route n'est que de 80 km. De plus, 3/4 du tonnage transporté en France ne l'est que sur des distances inférieures à 150 km (le transport combiné ne peut être une réponse systématique sur de si courtes distances. Nous y reviendrons dans le prochain cheminot).

Il est possible et nécessaire d'envisager la réouverture de dessertes terminales afin que les départementales, certaines nationales (et pas simplement les grands axes congestionnés !) retrouvent une certaine tranquillité.

Il est du devoir des élus d'informer sur les coûts d'infrastructures routières à la charge quasi exclusive du contribuable

lorsque, par exemple, on ferme une gare au transport de grumes.



Abandonner le transport par wagon isolé, c'est

- transférer à nouveau 12 à 13 milliards de TK sur la route (autant que pendant les 10 ans qui viennent de s'écouler)
- conduire à une augmentation de plus de 15% du trafic routier
- abandonner plus de 50% du chiffre d'affaires de l'activité fret
- mettre en péril l'emploi de 20 000 cheminots ADC, agents du matériel, de la voie, agents des triages, commerciaux
- c'est fragiliser l'ensemble du système public ferroviaire en reportant les charges d'infrastructures sur les seules activités voyageurs (GL et SRV)

Na laissons pas faire !

Il faut préparer une action de masse, directement adressée aux pouvoirs publics, aux usagers de la route, aux élus locaux (et à leurs électeurs !), à la direction de la SNCF, pour que ces scénarios ne puissent se réaliser. Il s'agit d'un véritable enjeu de société.

La formation un droit pour tous

Une lutte complémentaire aux autres

La lutte prioritaire à la SNCF c'est de stopper les baisses d'effectifs et les fermetures de services. La CFDT le rappelle systématiquement, même si la mobilisation n'est pas toujours facile. Cette lutte essentielle nous la poursuivons, parfois dans l'unité, en rappelant à nos partenaires syndicaux sa nécessité, parfois seuls en soutenant les chômeurs en lutte. Et nous rappelons aussi qu'il ne faut pas opposer la lutte pour l'emploi, celle pour les salaires et celle pour la formation professionnelle. Nous avons animé près de 220 actions en 1993 à la SNCF et, seul depuis 83, refusé de signer un accord salarial qui n'allait pas dans le sens demandé par les cheminots.

Une brèche est enfin ouverte dans le mur de la direction en 1990

En 1990 nous avons obtenu un accord de la direction, pour reconnaître le droit à la formation générale payée dans le plan de formation (notamment pour les niveaux 1), le droit des cheminots à faire prendre en compte leurs demandes (avec un contrôle des délégués pour que cela soit appliqué réellement), l'utilisation de l'argent de la formation pour de vraies formations (et non pas des GIP ou séances de propagande).

Nous avons, alors, sauvé l'apprentissage dont la suppression était programmée. On est pourtant loin du compte puisque la CFDT veut obtenir 25% du temps de travail en formation. Mais ces acquis sont loin d'être négligeables puisque tous les syndicats se sont battus pour l'application de notre accord, (y compris la CGT qui le dénonçait dans ses tracts et en demandait l'application en délégation ...)

En 1994 il faut passer au concret ,sur le terrain , la CFDT pose ses conditions

Nous venons d'obtenir de la direction, après des dizaines d'actions locales et des mois de négociations :

- une augmentation des moyens consacrés à la formation,
- la poursuite de la formation «300 000 H»

pour permettre aux qualif A de passer sur B.

- 500 000 H créées pour que les tuteurs aient vraiment le temps d'aider les agents en formation.
- le maintien du nombre d'apprentis formés et embauchés au statut,
- l'obligation pour chaque établissement de proposer quelque chose à tous les cheminots qui n'ont pas eu de formation depuis 5 ans.

Dans ce contexte de baisse dramatique des effectifs et de blocage de l'embauche, ces acquis là limitent les dégâts.

Les syndicats CFDT en ont pris acte.

• 36% ont déclaré que, malgré les défaillances constatées sur le précédent accord, le contenu des engagements était valable, encore une fois l'enjeu est de les faire appliquer

• 27% se sont déclarés prêts à accepter le texte de l'accord à condition que les engagements qu'il contient soient véritablement mis en œuvre et le droit pour tous concrétisé par l'accès au nombre minimum de jours formation.

• 25% reconnaissent que les engagements du texte sont des avancées, mais considèrent qu'une fois de plus ils ne seront probablement pas tenus, faute d'un rapport de force. Considérant que la lutte sur l'emploi et contre les fermetures est la priorité, ces équipes refusent la signature. Elles signifient tout à la fois le désredit de la direction SNCF et la volonté de ne pas disperser les efforts de mobilisation.

La CFDT n'a donc donné qu'un accord de principe.

Les négociations qui auront lieu à la rentrée dans chacune des régions (en particulier les 4 régions (1) test où sera expérimenté, avant généralisation, le droit pour tous au nombre de jours garanti) permettront de confirmer ou d'annuler cette signature de principe. Les cheminots et la CFDT jugent aux actes. La balle est dans le camp de la direction.

(1) Lyon, Metz/Nancy, Paris-Est, Toulouse

La formation professionnelle doit devenir un droit pour tous.

Modernisation, évolutions techniques, développement de nouveaux services aux usagers, maintien des connaissances, évolution de carrière, nombreuses sont les raisons qui justifient la revendication d'un droit à la formation professionnelle. La productivité du travail des cheminots ne cesse de croître, mais, au lieu de s'en servir pour améliorer notre sort et le service public, pouvoirs et directions décident des réductions d'effectifs. Les chefs d'établissement répercument et, au lieu d'améliorer les roulements et horaires de travail ou d'assurer des formations, font la chasse aux «temps morts», des formations en cascade, ne prennent pas en compte les demandes des cheminots, et, faute d'effectifs, suppriment des formations ou les assurent sans remplacement.

Nouvelle stratégie de la direction du transport ça passe ou ça casse !

Deux études, sorties récemment, sont extrêmement révélatrices pour notre avenir.

- le transit de Clerval
- l'Etude TGV

1. Le transit de Clerval :

«Cette étude a pour but d'examiner l'évolution des missions et de la charge de conduite des différentes résidences traction participant à la conduite des trains échangés entre l'Alsace et le Sud-Est» (dixit la SNCF).

Elle aboutit à une économie de 64 journées de travail, sur 289 traitées, soit une augmentation de la productivité, excusez du peu, de l'ordre de 23% !

Certes, ce genre d'étude n'est pas une nouveauté en soi, elle ne fait que suivre celles du Transit Languedocien, Thermique Centre etc ..., toutes aussi réductrices de charge de travail, donc de suppressions d'emplois, en vouant à une mort lente mais sûre certains établissements.

En appliquant la stratégie du «diviser pour régner» la SNCF joue sur du velours, car, en faisant en même temps disparaître certains dépôts, elle en confirme d'autres sur leur avenir (ne vous leurrez pas, ce n'est que temporaire, votre tour viendra tôt ou tard !). Elle joue peu ou prou avec nos divisions idiotes entre établissements.

Toute cette technique est mise à profit pour empêcher une mobilisation massive des ADC, seule capable de faire échec à ces projets !

Autre point de cette étude : en signifiant des «missions» très pointues à chaque UP sous prétexte de sécurité (ex.: tel rou-

lement fera uniquement du service régional sur telle ligne et tel roulement fera uniquement du fret entre le triage X et le triage Y .etc ..) la SNCF fait d'une pierre deux coups :

Elle nous spécialise : donc nous rentabilise au plus près du service à assurer sur telle ou telle ligne, Elle nous divise en plusieurs catégories : conducteur voyageurs régional, conducteur voyageurs national, conducteur fret, etc ... et toujours sur des lignes bien spécifiques.

La conséquence de cette opération sera de faire de nous des conducteurs spéci-

alisés en nous «attachant» à un service et une ligne comme des ouvriers spécialisés de l'industrie nous serons condamnés au même travail répétitif, à faire toujours les mêmes trains, toujours les mêmes arrêts, fréquenter toujours les mêmes foyers, etc ... Bonjour la monotonie !

Par contre, que d'économies pour la SNCF : avec des roulements réduits en nombre de journées, elle n'aura qu'une formation rapide et spécialisée pour chaque train ou presque à réaliser.

2. L'étude TGV :

«cette étude a pour but d'examiner l'évolution des missions et de la charge de conduite TGV, tenant compte :

- de l'augmentation du service liée aux nouvelles circulations TGV «jonction»
- de la nouvelle desserte Paris Midi Méditerranée,
- de la nécessité de garantir la qualité optimale de ce service.



UN NOUVEAU PDG A LA SNCF...
UN GRAND CHANGEMENT EN PERSPECTIVE...



Crédit dessin Patrick ADVILLE

Elle permet de déterminer quelles seront les résidences nouvelles susceptibles d'assurer du service TGV à l'horizon de l'image à terme (1) dessinée par l'activité Grandes Lignes, ainsi que l'évolution des missions des résidences actuelles» (dixit la SNCF).

LE RÉSULTAT DE CETTE ÉTUDE CONDUIT D'UNE PART:

- A l'autorisation aux TGV dans des nouveaux établissements (avec Paris pour terminus commun) :

- pour le Nord Est : Dunkerque et Valenciennes
- pour l'Atlantique : Hendaye (Irun/Paris) et Le Mans
- pour le Sud-Est : Avignon, Besançon, Grenoble et Nice

- Et, surtout, pour ceux qui sont déjà autorisés aux TGV, un formidable allongement des parcours(2).

Mais c'est contradictoire, pourriez vous dire avec l'étude précédente ? Eh bien non ! En fait, le maître-mot «rentabilité» est l'inspiration commune à ces deux études. Quand la SNCF prévoit de faire effectuer 6 h 40 de conduite sans arrêt à un conducteur entre Nice et Paris (elle étudie même la possibilité d'un arrêt «confort» de quelques minutes à Valence pour les besoins naturels du mécano) elle se moque éperdument de la pénibilité engendrée par cette conduite, sans parler de «la sécurité» !

Le seul objectif de la SNCF étant encore et toujours la réduction massive de cheminots (qu'ils soient conducteurs ou autres) le plus rapidement possible.

Certes la CFDT se félicite que l'autorisation aux TGV se démocratise, il n'en reste

pas moins vrai que vivre et travailler au pays reste plus que jamais d'actualité.

La SNCF nous la joue belle ! Elle s'amuse comme une folle ! Sous prétexte d'études, toujours données l'une après l'autre, en nous disant «mangez celle-là en guise d'entrée, après celle-là en plat de résistance et, si vous êtes sages, celle-là en dessert», comme ça pas d'action concertée et encore moins unifiée seule capable de vraiment la faire reculer, tous ses projets se réalisent, tous ses objectifs sont atteints !

Les nouvelles études à venir s'appelleront «Rhône-Alpes» et «Paris/Lyon/Marseille». Elles ne nous seront données que lorsque nous aurons digérées celles en cours.

Conclusion :

Si le changement de service de mai n'a pas eu de conséquences significatives sur la charge de travail et les roulements dans les établissements, il n'en sera pas de même fin septembre puisque la direction du transport annonce la suppression de trains dans certains dépôts, des restructurations, des délocalisations, l'évolution de l'organisation et du management de la traction

Les prochaines semaines s'annoncent décisives pour l'action. La CFDT fait tout pour que l'unité se réalise afin d'engager des actions efficaces et réussies capables de faire avancer nos revendications et reculer la direction.

GTN / ADC

POUR LA CFDT TROIS AXES ESSENTIELS DOIVENT FAIRE L'OBJET D'UN LARGE CONSENSUS.

LES CONDITIONS DE TRAVAIL, DANS UN P4 DE PROGRES, AVEC ENTRE AUTRES :

- 30 heures maximum par Grande Période de Travail et 122 repos annuels, le tout sans perte de salaire, en supprimant les GPT de 2 et 6 jours,
- maximum 6 heures de travail pour toute journée comportant tout ou partie de la période de nuit de 0 h à 6 h,
- 5 heures maximum du temps de conduite sur le même train avec un kilométrage limité par journée de service.

LA RÉVISION DU CALCUL DE PRIMES DE TRACTION AVEC ENTRE AUTRE:

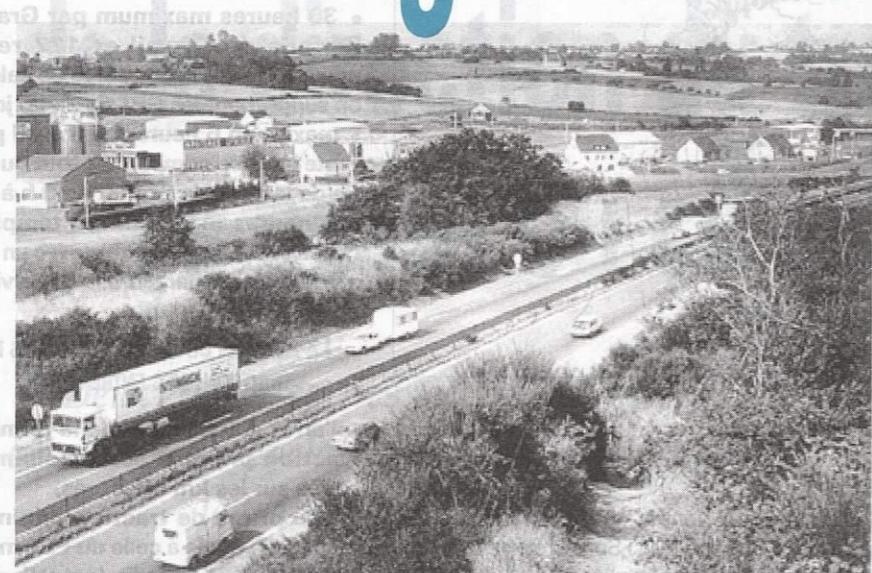
- l'arrêt du paiement de la prime de traction presque essentiellement basée sur les km effectués,
- une prime de traction minimum mensuelle égale à celle du PS2 même en cas d'arrêt maladie (actuellement la prime du PS2 est égale à 1492 F pour les TA, 2911 F pour les CRREL et 3639 F pour CRL et CRLP).

UN RÉEL DÉROULEMENT DE CARRIERE ET DE SALAIRE, AVEC ENTRE AUTRES :

- un changement de position tous les trois ans maximum et la garantie de finir en 20 ans (depuis l'examen) à la position 18 pour les TB
- du travail pour tous, équitablement réparti dans les résidences actuelles.

(1) Le terme «d'image à terme» recouvre en fait les prévisions des circulations TGV jusqu'en 1997. Cette date n'est pas fortuite, puisque à partir de 1998 on devrait voir l'ouverture de LN 5, c'est-à-dire la liaison de Valence à Marseille ou Montpellier. A noter toutefois qu'un certain nombre de lignes nouvelles devrait aussi voir le jour vers cette période suite à la réunion des Douze Ministres de l'économie à Athènes le 8 avril 1994 (dans le programme des Grands Travaux Européens), il s'agit de Barcelone/Perpignan, du TGV Est jusqu'à Berlin, de Lyon/Turin et du PBKA (Paris/Bruxelles/Köln (Cologne)/Amsterdam) avec la liaison Londres via le tunnel sous la Manche. Tout cela devrait se confirmer au mois de juin 1994 au conseil européen de Corfou (Grèce), d'autant plus que dans ce schéma on ne voit apparaître nulle part la liaison par ligne nouvelle de Perpignan/Montpellier. Affaire à suivre...

(2) Montpellier Arène va devenir la future résidence des ex TéGéVistes de Nîmes. Ce déplacement est prévu dès l'été 1994 alors que Montpellier Arène ne possède aucun local susceptible de recevoir cette UP (ALGÉCO a vraiment de l'avenir avec la SNCF), la SNCF obligeant les conducteurs à un déplacement de près de 100 km en voiture (aller/retour) pour ceux qui voudront rester aux TGV (même si la SNCF laisse un roulement 100 à Nîmes pendant un certain temps, cela ne durera pas éternellement!).



Sur fond de crise et de compétitions internationales, l'aménagement du territoire fait un retour en force dans les préoccupations gouvernementales. Charles Pasqua nous avait promis un plan révolutionnaire, novateur, concret. Le résultat est vague, il a un avant goût de rêve et un arrière goût douteux.

1. Paradoxe

Le jeu économique se joue plus que jamais au niveau mondial alors même que notre vie quotidienne, l'espace de la famille et des liens sociaux, demeurent attachés à un territoire étroit, d'où un sentiment d'insécurité qui renforce encore la montée du chômage.

En relançant l'aménagement du territoire, Charles Pasqua ne fait qu'étendre le champ de son discours sécuritaire, il veut nous inviter à lui faire confiance face à l'insécurité imposée par la compétition mondiale comme nous devrions lui faire confiance en matière de délinquance ou d'immigration clandestine.

2. Le contexte actuel

La période socialiste a été placée sous le signe de la décentralisation et de la crise. En fait, l'État est resté actif notamment à travers les contrats de plan État/Région. Alors que l'investissement privé

bénéficiait d'installations industrielles utilisant un personnel peu qualifié.

Puis la crise est venue, les usines à répartir se sont faites plus rares. Les limites de cette stratégie sont apparues, face à l'État central incapable d'assurer le « plein emploi », les collectivités locales vont être contraintes de répondre à une forte « demande » d'intervention de la part de la population. cela débouche sur des politiques de développement local et des réflexions, entamée un peu tard, sur les conditions d'une croissance n'attendant pas tout de l'extérieur, ces actions ne pouvaient évidemment pas faire de miracles.

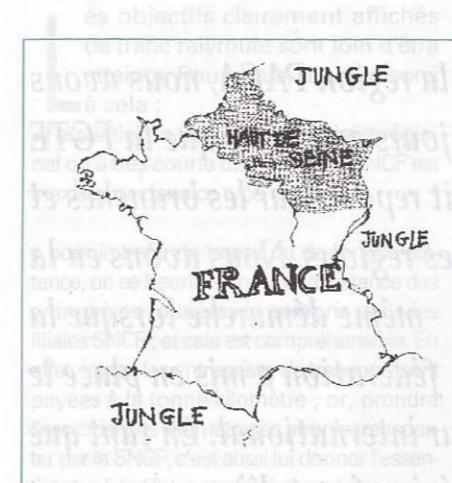
De plus, on aurait aussi tort de mettre les effets territoriaux de la crise, dans les banlieues ou en province, sur le dos de l'absence de politique d'aménagement du territoire.

3. L'originalité de Charles Pasqua a un mérite

La fonction de la politique Pasqua est d'abord de rendre le territoire plus performant et, dans la mesure du possible, assurer un développement équilibré, deux objectifs tout autant prioritaires dans la France d'aujourd'hui.

Cette volonté de rendre le territoire plus performant rejoint les nouveaux discours en matière de politique industrielle : les politiques sectorielles, ça ne marche pas, mais ce n'est pas une raison pour ne plus le faire. L'avantage concurrentiel se traduit, notamment par une politique d'environnement adaptée : transports et télécom, éducation et recherche ...

La politique modernisée d'aménagement du territoire, c'est donc d'abord une politique de défense du territoire français sans la compétition moderne.



4. La désertification rurale ne pourra être arrêtée que si on parvient à sauver les villes intermédiaires.

Or l'enjeu rural n'est plus la question prioritaire, la population française est aujourd'hui en grande majorité urbaine ou périurbaine. La ville est le lieu d'emploi et de la socialisation. Aménager le territoire et équilibrer l'activité, c'est d'abord assurer la survie du tissu urbain décentralisé dont nous disposons : en gros toutes les villes de 30 000 à 150 000 habitants.

L'intérêt de la localisation dans les villes moyennes a disparu : les campagnes ne sont plus un réservoir de main d'œuvre, l'évolution des besoins de qualification et les transformations sectorielles de l'économie rendent moins attrayante la main d'œuvre rurale, en outre, seules les plus grandes villes offrent aux entreprises la flexibilité qu'elles recherchent : un large marché du travail qui facilite l'embauche temporaire, partielle ce qui rend moins dououreux les licenciements en période de conjoncture incertaine, la proximité des sous-traitants et des entreprises de ser-

Le mérite de Pasqua est de s'opposer à tous ceux qui, face à la modernisation de l'économie, affirment que défendre la France aujourd'hui, c'est d'abord défendre Paris et sa région dans la compétition qui l'oppose aux autres métropoles européennes.

C'est vrai : la compétition pour obtenir l'implantation des états-majors des firmes ne se fait pas entre Paris et Périgueux mais entre Paris, Londres, Francfort ... mais ce constat ne doit pas conduire à abandonner toute velléité d'agir pour une meilleure répartition.



5. Il faut à la fois définir des moyens d'action et choisir le bon niveau de décision.

Le niveau national est incontournable pour mettre en œuvre les grands choix d'infrastructure ou une péréquation fiscale, mais on se tromperait en attendant la solution d'un retour de l'État.

Celui-ci finira toujours, à la fin des fins, par rendre des arbitrages qui ne pénalisent pas la coalition des régions riches, les régions gagnantes qui concentrent population, richesse, pouvoir

Dans un contexte budgétaire difficile, toute redistribution énergétique est forcément douloureuse et se heurte à l'hostilité de la moitié des élus locaux. Le Ministre Pasqua, dont la mémoire est

vives, la qualité de la main d'œuvre ... tout cela profite aux régions les plus denses en dépit de leurs inconvénients (surcoût foncier, salaires plus élevés ...). Conclusion : si le refus de fermer les écoles ou les bureaux de poste de campagne répond à un souci louable, légitime, le véritable enjeu est de sauver les villes moyennes, d'autant plus menacées que la désindustrialisation s'accompagne d'un déclin de leurs fonctions administratives, sanitaires ... du fait de la désertification croissante de leur environnement rural. Or cette désertification rurale ne pourra précisément être arrêtée que si on parvient à sauver les villes intermédiaires qui offrent un environnement urbain aux populations qui demeurent «en campagne».

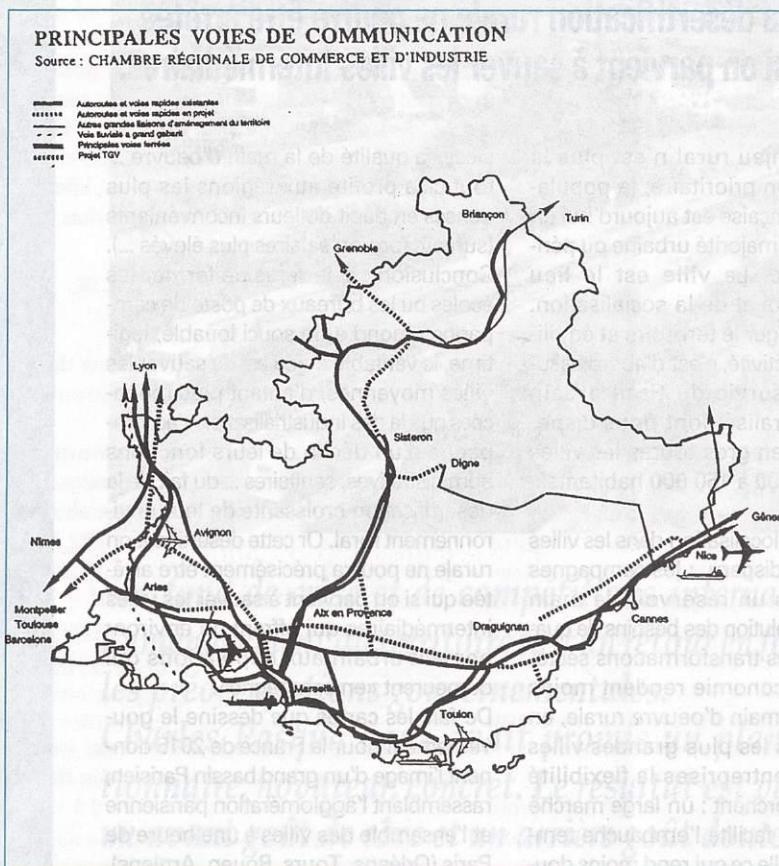
De fait, les cartes que dessine le gouvernement pour la France de 2015 donnent l'image d'un grand bassin Parisien, rassemblant l'agglomération parisienne et l'ensemble des villes à une heure de Paris (Orléans, Tours, Rouen, Amiens), et d'autre part, quelques grands pôles de province autour des plus grandes villes, entre ces pôles, point de salut.

6. En conclusion

Un projet de loi, comportant des mesures, sera présenté en juillet au parlement, le débat promet d'être vif ... notamment sur la répartition des pouvoirs (État, Région, Département). Dans le prochain numéro nous reviendrons sur les décisions.

Bernard BONDU

L'international en PACA



Notre premier contact s'est fait avec les cheminots puisque c'est un milieu que nous connaissons bien. De plus la relation était facile, la CISL était présente à Vintimille et le responsable parlait français. Il a fallu quelques rencontres pour se connaître et pour parler de nos différentes organisations syndicales. Mais très vite est apparue la nécessité de parler de nos milieux de travail

Côté français

Nous étions préoccupés

- par la mise en service du triage de la ROYA
- par l'avenir de la ligne de BREIL et par l'interénétration pour les roulants.

Côté italien

Les «COBAS» se développaient et faisaient leur apparition dans le milieu des ADC. C'est également par le biais de l'interprofessionnel que nous avons participé aux réunions entre français et italiens sur le choix de percement d'un tunnel : soit sous le Montgenèvre, soit sous le Mercantour. Nos collègues italiens, de la province de CUNEO, étaient plus favorables à la route qu'au fer. Il a fallu confronter nos points de vue, expliquer pourquoi nous étions favorables au Montgenèvre.

Sur la région PACA, nous avons toujours considéré que la FGTE devait reposer sur les branches et sur les régions. Nous avons eu la même démarche lorsque la fédération a mis en place le secteur international. En tant que région frontalière nous avons recherché le contact avec les italiens de la Ligurie

Les délégations se rencontraient tantôt en Italie (Vintimille - Gênes), tantôt en France (Nice - Marseille - Miramas).

La dernière rencontre a eu lieu les 4 et 5 novembre 1993 à Marseille entre les agents du TC et les ADC.

Deux journées de travail constructives qui ont débouché après un échange de vue sur nos pratiques syndicales, nos conditions de travail, nos revendications- sur l'élaboration d'une motion commune.

Cette motion a été adressée à la presse, au conseil Régional, aux élus politiques, à la SNCF et à la FS. Elle s'inscrit pleinement dans la bataille pour une Europe sociale:

- maintien de l'unicité de l'entreprise,
- arrêt des suppressions d'emplois
- reconnaissance du fer comme mode de transport d'avenir

et y figurent aussi des points particuliers à nos lignes frontalières.

D'une manière générale, nous avons mis à profit les réunions du CSI pour apporter notre point de vue sur l'ensemble du transport, certes, mais aussi pour faire avancer l'idée d'une nécessité de développer nos chemins de fer pour relier l'Espagne à l'Italie en passant par Marseille.

Nous avons été également les premiers organisateurs de la toute première rencontre du «grand sud» (italiens, espagnols, français). D'autres rencontres avec nos amis italiens sont programmées, elles nous permettront d'être constructifs en matière de transport européen et d'aménagement du territoire.

Le trafic fret SNCF sur la région PACA

Les objectifs clairement affichés de trafic rail/route sont loin d'être atteints. Pour nous, deux raisons à cela :

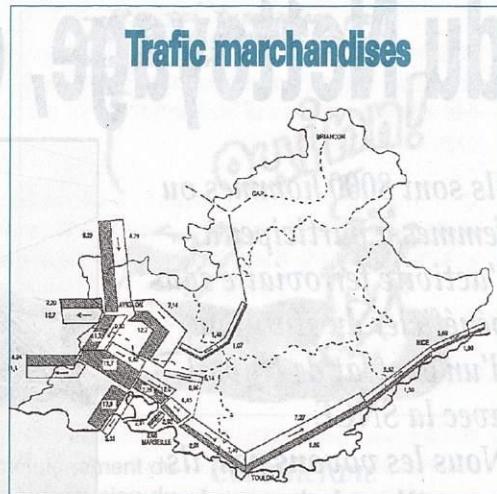
- l'essentiel du trafic routier est inter régional ou à très courte distance et la SNCF est inexiste dans ce type de trafic.

• pour le trafic de transit ou de longue distance, on se heurte à une vive résistance des entreprises routières (y compris dans les filiales SNCF), et cela est compréhensible. En effet, toutes les entreprises de transport sont payées à la tonne/kilomètre ; or, prendre l'essentiel des kilométrages pour le transporter par la SNCF, c'est aussi lui donner l'essentiel des bénéfices et en laisser très peu aux entreprises routières. Donc, sans volonté politique et une législation rigoureuse, ce trafic n'aura pas tendance à se développer plus que ce qu'il est actuellement.

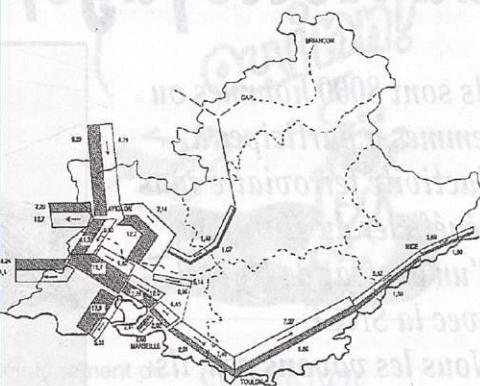
Le trafic de conteneurs devrait avoir de l'avenir. Mais il se heurte à un problème de gabarit. Les grands conteneurs maritimes arrivent dans le Golfe de FOS (FOS Graveleau) et à Marseille, et ce n'est que la

ligne vers Cerbère à l'Ouest et vers Lyon au Nord qui sont adaptées à leur transport. La ligne entre Marseille et Vintimille ne permet pas ce type de trafic, sinon par wagons spécialisés très chers et en nombre restreint.

Pour conclure, le trafic fret ferroviaire sur notre région (comme en France d'ailleurs), subit de plein fouet la crise économique. La SNCF en abandonnant presque tout le trafic inférieur à 500 km a laissé des marchés entiers à la concurrence routière. Concurrence déloyale par ses coûts presque exclusivement payés par la collectivité (routes, autoroutes, accidents, etc ...). L'avenir du fret ferroviaire passera soit par une spécialisation sur des marchés précis type «trains entiers» et dans ce cas les suppressions de cheminots se feront en masse, soit par un «ras le bol des citoyens» par rapport aux nuisances de



Trafic marchandises

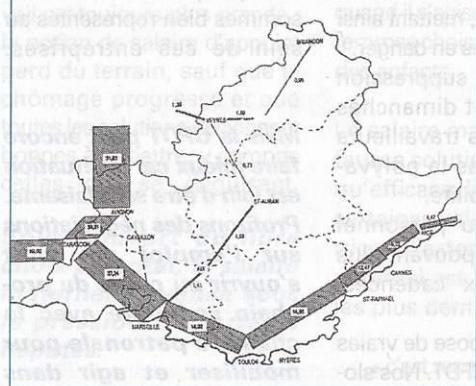


Essentiellement situé dans le Golfe de FOS (environ 85%), le trafic fret est, dans sa masse, un trafic situé à l'exportation vers les autres régions de France.

la route et une législation très restrictive pour trafics routiers (comme en Suisse et en Autriche).

Le transport voyageurs SNCF sur la région

Trafic Voyageurs



véritable casse tête. A quoi bon mettre 3 h 50 pour faire Avignon/Paris si l'on ne peut pas prendre ce train ? Certes les grandes villes de la région ont bien amélioré le temps de parcours sur Paris, mais, dans le même temps, tout le trafic intervalles s'est détérioré ! et c'est bien là que se situe la grande masse de voyageurs. A titre d'exemple une étude récente démontre que dans la vallée du Rhône le parcours moyen d'un automobiliste est de 50 km par jour !

D'autre part, le train est devenu compliqué à prendre. Les gares ne sont pas d'un accès facile, les horaires sont d'un compliqué (il faut être un expert pour comprendre l'indicateur horaire SNCF), et, qui plus est, le train est devenu cher !

Par contre, depuis le conventionnement, les transports de la vie quotidienne ont progressé. Tout n'est pas parfait, loin de là mais ce trafic est en constante augmentation sur

notre région. A noter quand même que la Côte d'Azur est la 2ème banlieue de France ! Ce trafic fait vivre une bonne partie des cheminots de notre région.

Il nous faut faire revivre la SNCF au quotidien. C'est pour cela que la CFDT PACA a élaboré une étude pour un projet de desserte horaires cadencées dans la Vallée du Rhône (un train par heure, dans chaque sens, avec des arrêts dans les gares principales).

Le trafic banlieue doit être encore amélioré, avec plus de trains et un meilleur confort des usagers. Pour faire revenir les usagers vers le rail les slogans ne suffisent pas. Il faut des trains qui correspondent à leurs besoins et un respect des horaires affichés.

Il faut des cheminots dans toutes les gares et couvrir en personnel tous les arrêts des trains de voyageurs. La SNCF est capable d'être à la pointe de la technique ferroviaire grâce aux TGV. Sera-t-elle aussi capable de permettre au plus grand nombre d'utiliser un moyen de transport collectif d'intérêt public ?

Depuis la mise en place des TGV les technocrates de la SNCF ont les yeux rivés sur tout le trafic vers Paris. Les temps de parcours ont plus d'importance que les voyageurs. Conséquences : les trains grandes lignes ne s'arrêtent plus, les correspondances sont devenues un

Travailleurs de la Manutention et du Nettoyage, où en sommes-nous ?

Ils sont 8000 hommes ou femmes à participer à l'activité ferroviaire sans bénéficier du statut ou d'un contrat de travail avec la SNCF.

Nous les voyons peu, ils travaillent le jour et la nuit au nettoyage des trains, des locaux et à la manutention principalement au Sernam. Leur statut de droit privé les expose à toutes les attitudes arbitraires patronales.

Mais contrairement à ce que l'on pourrait penser les patrons de ces entreprises ne sont pas les seuls responsables de cette situation. En effet la direction SNCF a clairement annoncé qu'elle ferait «participer» ces entreprises aux efforts de productivité décidés en haut lieu.

Pour ces entreprises de main d'œuvre, où la mécanisation a plutôt tendance à dégrader la situation des salariés, les conséquences sont dramatiques.

La précarité, la polyvalence ainsi que la chasse aux délégués deviennent de plus en plus monnaie courante : quelques exemples :

- utilisation excessive de la charge constante diminution des effectifs à durée déterminée,
- développement de l'intérim en particulier à la manutention,

amplitude de 6h 30 par jour et ceci 6 jours de suite avec un seul repos.

• 30% de l'effectif à statut précaire pour soit disant faire face aux variations de charge.

Cette situation a bien entendu d'autres facettes qui confirment cette stratégie patronale visant à faire de la main-d'œuvre un simple moyen de production participant à l'aug-

mentation des profits pour quelques uns. Et comme la précarité n'est pas suffisante pour atteindre cet objectif

d'autres moyens y sont ajoutés comme par exemple :

• augmentations des cadences

• utilisation excessives de la charge, ou à la charge constante diminution des effectifs quand même,

• augmentation de la polyvalence, de la mobilité dans les

chantiers sous la contrainte du chantage à l'emploi, seul repos.

• mesures de sécurité non appliquées pour commencer le chantier plus tôt, mettant ainsi la vie des salariés en danger,

• chantage à la suppression d'autres samedis et dimanches travaillés si les travailleurs n'acceptent pas la polyvalence et la mobilité,

• exclusion du personnel vieillissant, ne pouvant plus faire face aux cadences.

Cette situation pose de vraies questions à la CFDT. Nos slogans font souvent référence à l'emploi et à la solidarité, mais qu'en est-il dans la réalité ?

Au niveau national, notre volonté d'assurer l'organisation et la défense de ces travailleurs est confirmée par le congrès de Cauterets.

Un membre de l'Équipe Animatrice de Branche avec plusieurs militants a en charge l'ensemble des activités d'animation, de négociation et de coordination des actions des équipes militantes CFDT dans ces entreprises.

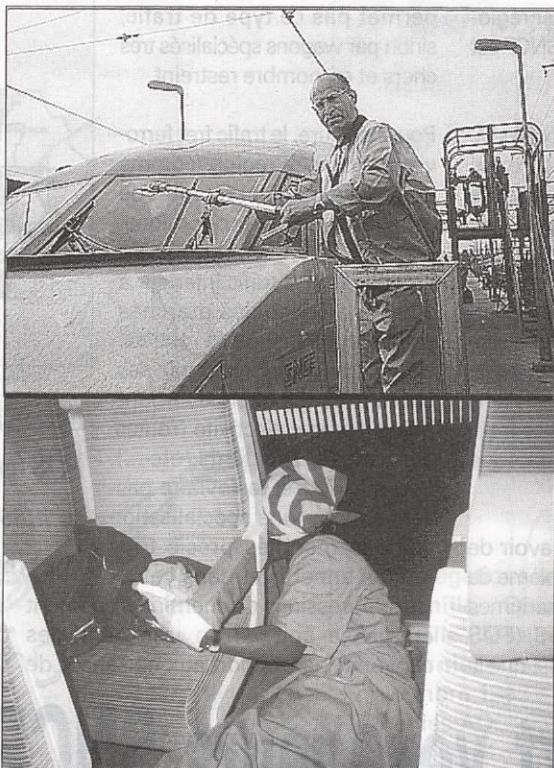
Il faut noter que seule la CFDT est structurée de cette façon, les autres organisations étant organisées fédéralement par type d'activité.

Mais cette volonté politique ne pourra être pleinement efficace que si elle trouve réellement sa déclinaison au niveau des équipes régionales et locales CFDT. Au-delà des structures chaque adhérant sur le terrain qui a l'occasion de constater des situations anormales doit agir en alertant sa section syndicale et son syndicat.

L'organisation collective des travailleurs donne du sens aux slogans, forge l'identité et l'image de la CFDT. Ce n'est pas par hasard si nous sommes bien représentés au sein de ces entreprises.

Mais la CFDT peut encore faire mieux car la situation est loin d'être satisfaisante. Profitons des négociations sur l'emploi qui vont s'ouvrir au cours du prochain semestre avec la chambre patronale pour mobiliser et agir dans toutes les entreprises de manutention et de nettoyage. A intérêts communs, action commune ! C'est le moment de donner du sens au mot solidarité !

Francis BOURDON



Le retour au foyer

La maternité est une des occasions de sortir du cercle du travail quand celui-ci est vécu comme une contrainte, un enfermement, et sous-payé, le congé parental est le domaine quasi réservé des femmes.

En réalité, si la question de l'équilibre entre vie professionnelle et familiale est souvent posée par les hommes, la réponse est essentiellement donnée par les femmes.

Dans le contexte économique que nous connaissons il n'y a pas la place de choisir comme voudraient le faire croire les partisans de l'allocation parentale. Mettre à égalité les femmes et les hommes devant ce genre de choix est un trompe l'oeil.

Derrière c'est l'absence de promotion, le non accès aux postes de responsabilité comme pour le temps partiel. Le congé parental, comme le temps partiel, pénalise celui qui choisit sa famille plutôt que son entreprise. La place des femmes dans le monde du travail est toujours plus grande ; la notion de salaire d'appoint perd du terrain, sauf que le chômage progresse et que toutes les solutions deviennent bonnes à débattre, y compris celles qui se déguisent.

Sous couvert du libre choix parental, le salaire maternel s'avance sous la pression de certains députés.

Il y a bien là les tenant d'une vision traditionaliste de la famille du côté de ceux qui revendent cette allocation.

Que les arguments soient natalistes et racistes : « il faut faire des enfants du nord face aux

enfant du sud », misogynes ou anti crise, c'est toujours une certaine idée de la morale qui anime le retour de la femme au foyer. Tous les arguments sont bons, il se déclinent de cette manière :

- **Premièrement** : « elles pourraient faire plus d'enfants c'est bon pour la nation »,

- **deuxièmement** : « elles pourraient à nouveau surveiller leur éducation, s'en occuper, au lieu de les laisser traîner dans la rue où tout le monde se drogue (l'échec scolaire, la drogue, mal de notre société, c'est la faute des femmes) » ; il fallait un coupable !

- **Troisièmement** : « en ces temps de chômage, le travail est une affaire trop sérieuse, les femmes n'ont pas leur place sur ce marché »

On cherchait un coupable à la crise, on a trouvé la victime, tout cela au nom de la liberté. Les mêmes qui prônent la liberté de choisir pour chaque individu l'avaient un peu oublié quand il s'agissait de laisser les femmes choisir d'avoir ou pas des enfants.

Le salaire maternel est une fausse solution plus morale qu'efficace, lié au retour de certaines valeurs conservatrices ; l'extension du congé parental est un piège pour les plus démunis :

- c'est renoncer à son autonomie financière ; comment vit-on avec 2999 F par mois ?
- quel statut pour sa retraite ?

Nous avons constaté que la plupart de femmes qui ont choisi un congé parental ne

retrouvent pas leur poste à leur retour. En trois ans, l'entreprise subit des mutations, les postes sont supprimés, on ne trouve que des postes de remplacement avec éloignement du domicile, d'où démission du poste de travail,

- Quelle entreprise est prête à investir dans la formation lorsqu'il y a risque d'absence de trois ans ?

Nous disons que d'autres choix sont possibles plutôt qu'une loi sur la famille. La CFDT demande depuis fort longtemps :

- une réduction du temps de travail pour toutes et tous sans perte de salaire,
- un développement des structures d'accueil de la petite enfance,
- un véritable partage des tâches.

Il faudra répondre à une vraie question : veut-on l'équilibre de la vie professionnelle et la vie familiale ?

Un syndicat se doit de sauvegarder les intérêts de tous quel que soit leur sexe et pour cette raison il faut lutter contre toutes les formes de discrimination plus ou moins consciente. Cette discrimination pénalise les femmes.

**Groupe Mixité
Suzanne BAILLY**

Femmes à Contre-Emploi

...Et pi, toi, tu réussiras pas dans la vie, parce que t'es pas des chaussures bleus, renoncera!



Concilier vie professionnelle et vie familiale, temps de travail et temps de loisirs, le débat est perturbé par l'ampleur du chômage.

Les députés ont trouvé le remède miracle pour développer l'emploi. C'est le grand retour du salaire maternel : limiter le travail féminin en période de crise est une tentative vieille comme Hérode. Pourquoi nous disons salaire maternel et non allocation parentale d'éducation ?

Nous avons des exemples qui nous l'expliquent. Le temps partiel choisi, ouvert sans discrimination aux hommes et aux femmes, est dans 95% des cas celui des femmes.

Droits des veuves

A. Une veuve, sans activité professionnelle, affiliée à la Caisse de Prévoyance depuis au moins trois ans au titre de sa pension SNCF de réversion, reste affiliée à la C.P., lors de la liquidation de sa pension personnelle, sauf demande expresse de sa part.

Un conjoint à qui est attribué, à 60 ou 65 ans, un avantage personnel vieillesse sera affilié obligatoirement à la couverture maladie qui en découle, quelle que soit la durée d'affiliation (un trimestre suffit).

B. Une veuve bénéficiant de sa pension de réversion depuis moins de trois ans, lors de la liquidation de sa pension personnelle, est obligatoirement affiliée au régime qui lui sert ce dernier avantage.

C. Une veuve affiliée à un régime obligatoire de sécurité sociale du fait de son activité professionnelle, lors de la liquidation de sa pension personnelle ne peut demander son rattachement au régime SNCF au titre de sa pension de réversion (les règles antérieures de priorité doivent lui être appliquées).

Audience au Département de l'action sociale

Le 30 mai 1994, les retraités cheminots CFDT ont été reçus, à leur demande par les responsables de l'Action Sociale à la SNCF. La délégation était composée de Anne-Marie Piot, Michel Dabauvalle et Jean Henriot pour les retraités, et de Marcel Philippe pour les actifs

Les questions débattues portaient sur :

- le manque d'information des retraités en matière sociale
- la réservation des lits
- l'aide ménagère

Sur chacun de ces points, les responsables de l'entreprise ont voulu se montrer rassurants et suivent ces problèmes de près, y compris avec d'autres régimes et sur différentes régions.

Marseille

Michel Testut et Jean Henriot, profitant de leur participation à l'Assemblée Générale des retraités «Transport de la PACA», se sont rendus à la Caisse de Prévoyance.

Divers problèmes y ont été abordés avec les responsables des différents services plus spécialement :

- le futur «Guide du Retraité» (sortie prévue dans deux ans environ), pour lequel les retraités CFDT ont fait des propositions
- le tiers payant, notamment les difficultés rencontrées en Rhône-Alpes,
- les dossiers particuliers de nos adhérents,
- la nouvelle information aux retraités, beaucoup plus attrayante et compréhensible, a été présentée.

Le service des retraités a été réaménagé, il comprend trois espaces : «Portefeuille par agent», «Droits divers», «Coordination».

Retraité ayant travaillé après son départ en retraite

Le retraité qui, lors de la liquidation d'une pension non SNCF acquise du fait de l'exercice d'une activité professionnelle (après la retraite), relevant depuis au moins trois ans du régime obligatoire de sécurité sociale débiteur de cette pension, continue à relever de ce dernier régime après avoir cessé son activité. Toutefois, il a également la possibilité, sur sa demande expresse, d'être assujetti au régime qui lui sert sa pension, prioritaire au regard des textes antérieurs. Donc, dans la plupart de cas, il a possibilité d'être à nouveau affilié à la Caisse de Prévoyance.

Les retraités remettent

Grâce à la compréhension et l'aide des cheminots actifs CFDT, tous les adhérents cheminots retraités recevront désormais le «Cheminots de France».

Nous tenons à remercier très vivement l'équipe de la branche cheminots

Le lien fixe Transmanche : une application concrète de la directive 91/440

Le 6 mai a eu lieu l'inauguration du tunnel sous La Manche. Au-delà de l'incontestable prouesse technique, il convient de se pencher d'un peu plus près sur les conséquences liées à la mise en service du tunnel.

Alors que le choix d'un double tunnel ferroviaire représentait une opportunité pour le développement du service public ferroviaire en Europe, les gouvernements et compagnies ferroviaires en ont fait, de par leur politique ultra libérale, un outil de dérégulation et d'accentuation de la concurrence à des fins financières.

Le 27 octobre 1992, en réaffirmant que l'internationalisation des productions et des échanges constituait sans aucun doute une réponse efficace aux besoins sociaux sociaux et économiques exprimés par les populations, en précisant que celle-ci nécessitait le développement du service public du chemin de fer dans chacun des pays, les cheminots européens s'étaient prononcés pour :

- la réalisation des maillons permettant une interconnexion efficace de leurs réseaux tels le transmanche,

- l'établissement de coopérations à caractère technique et commercial,
- le maintien de l'unicité de leur entreprise, de leurs statuts et de leurs acquis.

Les politiques ont fait un autre choix en appliquant la directive 91/440 et ses deux directives en découlant :

- l'octroi des licences aux entreprises ferroviaires,
- la répartition des capacités d'infrastructures et la perception des redevances d'utilisation.

Bien que nos dirigeants ne veuillent pas le reconnaître, aujourd'hui, la CFDT dit que l'exploitation du lien transmanche est bien une application concrète de ces directives, il nous suffit de regarder qui gère et qui exploite ce lien transmanche.

SOMMAIRE

<i>Edito</i>	P. 1
<i>SNCF démantèlement programmé !</i>	P. 2
<i>Wagon isolé</i>	P. 3/4
<i>La formation un droit pour tous</i>	P. 5
<i>Nouvelle stratégie de la Direction Transport</i>	P. 6/7
<i>Dossier : aménagement du territoire</i>	P. 8/9
<i>Dossier régions : PACA</i>	P. 10/11
<i>Manutention et Nettoyage</i>	P. 12
<i>Retour au foyer</i>	P. 13
<i>Retraités</i>	P. 14
<i>International</i>	P. 15/16

La société Eurotunnel

C'est une société du droit privé anglais qui gère l'ensemble du site du tunnel avec les terminaux Fréthou (côté français) et Cheriton (côte anglais) et qui exploite le service des navettes «Shuttle». Conformément à la directive 91/440 elle est reconnue en tant qu'entreprise ferroviaire au même titre que les autres réseaux, elle gère une infrastructure, elle fait payer une redevance d'utilisation, elle accorde ou refuse des sillons de passage, elle a sa propre réglementation. Les 2600 employés dépendent d'une convention collective basée sur la flexibilité et la déréglementation.

La Société EPS (European Passengers Services)

Filiale de la British Railways, société privée, chargée d'assurer l'acheminement et la commercialisation de l'offre voyageurs sur l'axe transmanche (EUROSTAR). Un peu plus de la moitié des conducteurs

d'EUROSTAR appartient à EPS. Comme nous le verrons plus loin, la législation du travail et le statut d'EPS sont loin d'offrir les mêmes garanties que ceux des réseaux français ou belge.

Là encore, c'est bien une application concrète de la directive 91/440, pour la première fois, une entreprise ferroviaire privée pourra utiliser les infrastructures des réseaux d'état en Europe. Aujourd'hui cette société assure les liaisons TGV entre Londres et Paris/Bruxelles, demain rien ne lui interdira d'assurer les liaisons sur Turin, Barcelone, Berlin etc ... et à des coûts défiant toute concurrence. Si nous ne réagissons pas que restera-t-il à exploiter sur nos propres réseaux ? Pour éviter cette concurrence déloyale, nous devons nous battre pour imposer et obtenir que ces sociétés privées intègrent des critères sociaux de développement :

- au niveau de l'emploi,
- de la reconnaissance et du juste paiement des qualifications,
- de l'harmonisation des conditions de travail par un alignement sur le niveau le plus élevé,
- de renforcement de garanties statutaires.

Les compagnies ferroviaires nationales (SNCF, SNCB) utilisatrices du lien fixe ne sont pas en reste, elles y voient une opportunité pour essayer de s'affranchir des statuts et mettre en oeuvre une politique de déréglementation et de libéralisation dans le secteur ferroviaire avec la bénédiction de la commission européenne et des gouvernements.

Les réseaux nationaux ont conclu entre eux des accords concernant l'utilisation du personnel d'interpénétration sans aucune concertation avec les partenaires sociaux, la direction SNCF se bornant à convier les OS à une table ronde d'information le 26 mai.

A cet occasion, la CFDT a dénoncé cette pratique, elle aurait souhaité une réunion avec tous les acteurs (SNCF, SNCB, Eurotunnel, EPS, OS) avant toute tractation entre réseaux afin de ne pas se retrouver devant le fait accompli ; de plus elle ne pouvait accepter qu'une seule réunion d'information face aux nombreux problèmes soulevés. La direction acceptant finalement plusieurs rencontres, quelques points furent abordés le 26 mai, le 6 juin. A ce jour les discussions se poursuivent.

Accord sur le temps de travail

La législation européenne étant absolument vide à ce sujet, la SNCF a dû se contenter d'un accord plus ou moins imposé par EPS. A ce jour, bien que la direction nous garantissonne que ses propres agents seront régis par le P4, cette clause ne figure toujours pas dans l'accord (dixit la direction, les anglais ne veulent pas et pour cause). La délégation CFDT a demandé à ce que la référence au P4 soit bien mentionnée sinon c'est la porte ouverte à toute déréglementation ; sur ce sujet la CFDT restera ferme et vigilante, surtout au vu de cet accord.

Amplitude et durée journalière du travail

ACCORD SNCF / EPS

Une journée de travail ne devra pas comporter plus de deux parcours Londres/Paris ou Londres/Bruxelles.

ACCORD SNCF/SNCB

9 heures de travail dans une amplitude de 11 heures

Répartition du travail

- pas plus de 6 jours consécutifs de travail
- 11 heures minimum de repos journalier
- repos périodique de 24 heures minimum

Le nombre de repos tant pour le personnel d'Eurotunnel que d'EPS reste une inconnue. Qui pourra contrôler que les agents pénétrant sur le réseau français le font dans des bonnes conditions ? Personne, chaque réseau gérant son personnel à sa façon. Pour la CFDT, la notion de sécurité des personnels et des circulations est étroitement liée aux conditions de travail.

L'utilisation du personnel

Là encore tout s'est négocié en l'absence des partenaires sociaux. La CFDT s'est opposé à l'utilisation du deuxième conducteur comme agent commercial, c'est un non respect du dictionnaire des filières, il existe à la SNCF des agents commerciaux c'est à eux qu'incombent ces tâches.

Formalités à accomplir en cas d'accident de travail

La CFDT a demandé l'intervention des délégués CHSCT en cas d'accident en territoire étranger. Là encore les anglais ne connaissent pas Après insistance de notre part, la direction a pris l'engagement qu'un délégué CHSCT accompagnerait le responsable chargé de l'enquête.

Assistance juridique des agents à l'étranger

La SNCF a passé un accord avec un cabinet d'avocats à Londres assurant une permanence 24h/24 pour assurer la défense de ses agents. La CFDT a souhaité le libre choix éventuel d'un avocat, la direction étudie.

Beaucoup de points restent en suspens, tel le rapatriement des agents en cas d'accident, leurs conditions d'accueil et de vie à Londres. Les discussions se poursuivent ...

Aujourd'hui, les cheminots avec leurs organisations syndicales doivent rester vigilants et prêts à agir pour faire obstacle aux finalités que tentent d'imposer les entreprises ferroviaires avec l'appui des gouvernements et de la CEE. Aujourd'hui c'est EPS qui exploite à plus de 50% le lien, demain ce sera peut être une entreprise privée de même conception qui exploitera le TGV Est et ce bien dans l'esprit de la directive 91/440.

Jean-Pierre BINETRUY