



## L'eldorado pour plus tard !

**S**i la générosité de la Direction SNCF, à propos de la grille, est égale à celle qu'elle vient de montrer lors des négociations salariales 90, les cheminots n'ont aucune illusion à se faire : l'eldorado n'est pas pour cette année.

L'année 1989 aura été une parenthèse vite oubliée. L'austérité revient au galop. Avec une augmentation de 2,5 % en niveau et en masse, le tout en pourcentage, le pouvoir d'achat connaîtra une nouvelle ponction. Cette dernière s'alourdira au fil des mois car les prévisions d'augmentation des prix, comme à chaque fois, ne seront pas tenues... l'inflation va plus vite que la musique orchestrée par Rocard et Bérégovoy. La Direction a une excuse : ce sont les directives fermes et incontournables du Premier Ministre... Autrement dit, «on s'en lave les mains», merci pour les cheminots !

Alors, la négociation sur la grille qu'en sortira-t-il : une révision en profondeur afin de moderniser et d'actualiser le système des rémunérations à la SNCF ou une salade niçoise mélangeant le pouvoir d'achat, le déroulement de salaire, les qualifications, assaisonnée de mérite, d'individualisation et d'intéressement ?

L'accord s'étant fait pour en discuter, la CFDT s'assoiera à la table. Mais attention, elle ne jouera pas les faire-valoir d'un dialogue social dédouanant une Direction (même nouvelle) des erreurs du passé. La

CFDT exigera autre chose que des miettes. Par ailleurs, cette négociation constituera un test pour juger de l'autonomie réelle accordée aux entreprises du secteur nationalisé dans les négociations avec les organisations syndicales.

Une telle politique permettrait de dégager des économies qui trouveraient leur utilité dans la satisfaction des revendications du personnel. Pour qu'il en soit ainsi, sont nécessaires : la mobilisation des cheminots qui devra dépasser celle du 31 janvier, l'unité de toutes les organisations



Jusqu'alors les discours la proclame, mais la réalité dément : Plan d'entreprise, salaires 90,... **Le gouvernement et les pouvoirs publics seraient mieux inspirés en faisant preuve de la même fermeté en d'autres domaines : complémentarité, financement du transport le moins coûteux pour la collectivité, harmonisation des conditions sociales, développement du service public.**

syndicales (sans exclusive), et au-delà de l'entreprise, la jonction avec les usagers.

C'est la perspective pour laquelle la CFDT cheminote, depuis des mois et des mois, se bat sans relâche avec l'ensemble de ses militants et responsables. Elle continuera dans cette voie car elle est la seule capable d'apporter des satisfactions revendicatives.

### Sommaire

- Eldorado p. 1
- Infos pratiques p. 2
- 8 mars p. 2
- Activités sociales p. 3
- Internationale p. 3
- Note de lecture p. 3
- Grille salariale p. 4/5
- Environnement p. 6/7
- Internationale p. 8

### LE CHEMINOT DE FRANCE

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

## Comment appeler ça ?

Avez-vous remarqué, à chaque fois qu'un problème social important est posé, à chaque fois qu'on se trouve confronté à un choix de civilisation, à une remise en cause des règles actuelles de ce vieux monde, et bien à chaque fois, il se trouve une occasion, un drame, une provocation ou un démagogue (et parfois l'ensemble) pour nous balancer dans les pattes ce bon vieux truc du patriotisme, du nationalisme, du racisme.

Cette vieille ficelle de l'esprit de clan, de secte, de supériorité, de haine qui pousse les hommes les uns contre les autres au lieu qu'ils s'unissent pour gérer ensemble leur avenir et celui de la planète.

On n'a pas le temps, la place de développer, mais, entre nous comment appeler ça ?

Faudra qu'on prenne le temps de développer, se serait largement plus intéressant que les Renneries qu'on a entendues l'autre week-end.

# Infos pratiques

## Ceinture de sécurité

### . Dispense du port

Le port de la ceinture de sécurité aux places avant des véhicules équipés de ceintures n'est pas obligatoire pour les personnes justifiant d'une contre-indication médicale et munies d'un certificat médical.

Désormais, ce certificat devra être délivré par la commission médicale départementale chargée d'apprécier l'aptitude physique des candidats au permis de conduire et des conducteurs, qui en fixera la validité.

Ce certificat comportera également le symbole d'exemption pour raison médicale. Antérieurement, ce certificat était délivré par un médecin.

Les nouvelles dispositions sont applicables depuis le 30 décembre 89. Il est précisé que les certificats médicaux délivrés avant le 1er janvier 1990 demeurent valables jusqu'au 30 juin 1990.

**Arrêté du 14 décembre 1989**, les autres catégories de personnes

dispensées du port de la ceinture sont :

- les personnes dont la taille est manifestement inadaptée au port de la ceinture,
- les conducteurs de taxis en service,
- les occupants des places avant des véhicules de police, gendarmerie, de lutte contre l'incendie, des ambulances, des véhicules d'intervention d'Electricité de France et de Gaz de France, lorsqu'ils effectuent des missions d'urgence,
- en agglomération seulement, les occupants des places avant des véhicules des services publics contraints par nécessité de service de s'arrêter fréquemment, ainsi que ceux qui effectuent des livraisons de porte à porte.

## Habitation

Un syndicat de co-propriété ne peut, sans l'autorisation expresse de l'assemblée générale des co-propriétaires, conclure un contrat de longue durée.

Un tel contrat doit être annulé si cette procédure n'est pas respectée (cour d'appel de Versailles du 28/6/88).

## Ascenseurs

Les cabines d'ascenseurs non pourvues de grille de sécurité extensible ou de portes doivent être munies au plus tard le 31/12/1990 :

- soit de porte de cabine,
- soit d'un dispositif de protection susceptible d'assurer un niveau de protection équivalent.

Ces dispositifs doivent être organisés par le ministère de l'habitation et de l'industrie.

## Quand faut-il passer par le notaire

Vous trouverez ci-après une liste de quelques actes de la vie courante où l'acte notarial est indispensable ou pas et où en cas de non acte il y a nullité.

. Vous achetez ou vendez un immeuble ou maison l'acte notarial est obligatoire sinon l'acte de vente ou d'achat est nul.

. Vous empruntez et la banque vous demande une hypothèque le recours au notaire est obligatoire.

. Vous faites une donation ou une donation partage, le passage par l'étude du notaire est obligatoire, sinon la donation serait nulle. Par contre vous pouvez faire un "don manuel" remettant une somme ou un objet de la main à la main. Ce don est valable sans acte notarial.

. Vous changez de régime matrimonial là encore l'acte notarial est obligatoire pour établir la convention constatant votre nouveau régime.

. Vous divorcez. Dans le divorce sur requête conjointe, l'état liquidatif doit obligatoirement être

notarié s'il y a des immeubles dans l'actif. Même chose si pendant le cours d'une instance de divorce contentieux, vous décidez à l'amiable de procéder à la liquidation et au partage de vos biens avant que le divorce soit intervenu. Ce sont les seuls cas où l'acte notarial est obligatoire.

. Vous concluez un bail. Qu'il s'agisse d'un bail d'habitation, commercial ou professionnel, il peut être établi sous seing privé sauf dans le cas où ce bail à une durée de plus de 12 ans (notaire oblige).



## 5 - 6 mars : Des femmes à Paris

**Ily a 3 ans, la Confédération avait célébré le 8 mars, la fête des femmes, en organisant "ACTUELLES" un grand rassemblement de militantes et de militants au Cirque d'Hiver à Paris. Elle a renouvelé l'opération cette année. ACTUELLES a eu lieu cette fois-ci à la Mutualité.**

**Lundi après-midi**, ce fut l'intervention -très appréciée- des invitées étrangères.

**Mardi après-midi** Nicole NOTAT a interviewé Michèle ANDRE - secrétaire d'Etat à la Condition Féminine - et Claude EVIN - Ministre de la Santé et des Droits de la Femmes.

Un compte rendu détaillé de ces interventions est paru dans les n° 77 et 78 de Liaison Transports et Equipement.

Le mardi matin des réunions par fédérations étaient organisées. Une soixantaine de militantes et 6 militants ont participé aux débats organisés par la FGTE sur l'égalité professionnelle et la mixité dans les structures. Peut-être pourrait-on, un jour, essayer d'analyser le fait que les 6 hommes présents étaient des cheminots ?

## Egalité professionnelle

Que ce soit à l'Equipement, à la SNCF, aux Aériens, les problèmes rencontrés ne varient pas beaucoup. L'égalité professionnelle n'existe

que dans les textes. Les discriminations envers les femmes sont sournoises. Elles concernent particulièrement le recrutement et ensuite les promotions.

## Recrutement :

A la SNCF, les chefs d'établissements disent que les "sujétions du métier liées à certains postes (3x8, horaires décalés) sont incompatibles avec la vie de famille".

A Air France l'effectif des pilotes de ligne parle de lui-même : 2115 hommes et 15 femmes.

## Promotion :

Partout les femmes sont embauchées majoritairement dans les filières administratives, où le déroulement de carrière est limité. Cela amène de fait une différence de salaire indirecte car, dans les filières techniques, les primes augmentent la paye de façon importante et les femmes y étant absentes...

A la fonction publique, l'accord signé récemment a augmenté les inégalités, car une échelle du bas de la grille n'a été maintenue que pour les administratifs.

A la SNCF, les cadres de haut

niveau proviennent souvent des filières techniques d'où les femmes sont absentes.

**Aux autoroutes**, 4 femmes seulement sont en poste de responsabilité.

**A Air France**, les navigantes sont bloquées car elles ne font que les moyens courriers.

**A l'Equipement** seulement 17% des femmes arrivent au maximum du déroulement de carrière.

Les examens à préparer sur le temps personnel, les formations longues et à l'extérieur sont un handicap.

Même chose à la SNCF.

## Précarité :

A la SNCF plus le travail est précaire, plus le nombre de femmes est élevé (environ 10% du statut mais plus de 80% des contractuel(le)s à temps partiel).

## Parmi les autres sujets abordés :

### Mutations à l'étranger :

A la météorologie nationale une femme a obtenu pour la première fois un poste aux DOM-TOM en 1980. Le premier départ féminin en Terre Australe date de 1989.

Mais à la SNCF, nous ne sommes pas mieux loties. Il n'y a pas si longtemps les offres pour l'étranger mentionnaient "agent de sexe masculin"...

### Temps partiel :

Une cheminote a regretté les conditions d'application au Transport Commercial, du temps partiel choisi.

### Entrée des femmes dans des métiers dits masculins :

Plusieurs militantes sont intervenues sur :

- . la façon d'effectuer le travail (comme les hommes ou différemment ?)
- . les difficultés rencontrées dans le travail (obligation de s'imposer, 3x8, vie familiale...)

### Discriminations

A la SNCF les discriminations franches sont celles concernant les droits afférents à l'enfant, dont l'homme ne bénéficie pas ou peu. Les ex-cheminot(e)s de la Branche Retraités recherchent les inégalités dans les règlements traitant des pensions.

## La mixité dans les structures

Visiblement il y a toujours des problèmes de mixité.

Les thèmes qui reviennent avec le plus de force sont :

- les heures de fin de réunion, trop tardives (SNCF, Equipement)
- la formation des femmes qui prennent des responsabilités,
- le changement de mentalité qui ne se fait pas vite,

- l'éducation des enfants qui a des incidences sur le comportement ultérieur. Le problème existe toujours (manuels scolaires, jeux, cadeaux de Noël) mais l'environnement joue aussi un rôle important.

- la politique volontariste à mettre en place, les quotas n'étant pas la panacée.

## Bilan

**Le bilan est globalement positif. Mais "ACTUELLES" ne doit pas se limiter à une participation ponctuelle à une réunion.**

**Des questionnaires égalité professionnelle et mixité ont été envoyés aux UPR dans une circulaire fédérale avant "ACTUELLES", de même qu'un jeu test concernant le rapport égalité Femmes/Hommes (jeu test qui montre bien que les rapports communiqués par la SNCF aux régions sont mauvais).**

**De plus ces documents seront remis aux participantes (et participants) :**

**à la réunion du groupe Travailleuses le JEUDI 19 AVRIL à Pajol.**

**(réunion demandée par les militantes de plusieurs régions lors de Actuelles).**

**Seule notre**

**participation à la vie syndicale, à tous les niveaux, fera changer les mentalités.**

# Activités sociales CE/CCE

Lors du transfert des activités sociales aux CE en 1986, il avait été conclu que les activités nationales (centres de vacances enfants, maisons familiales...) soient gérées par le CCE. L'échéance arrive à terme fin 90. L'année qui débute va donc être mise à profit dans les CE pour débattre du niveau de gestion des activités entre le local (CE) et le national (CCE).

Après bientôt 5 ans de gestion des activités par les CE et CCE, quel constat peut-on tirer ?

Un des points dominant qui apparait au vu de ces années est bien que les activités sociales telles qu'elles sont aujourd'hui organisées, sont ressenties par les cheminots comme trop centralisées, trop éloignées des lieux de vie, sans possibilité réelle de pouvoir intervenir dans les choix.

Ce constat démontre combien nous avons raison de nous battre pour des CE multifonctionnels par bassin d'emplois.

## Redynamiser les C.E.

Rapprocher les activités des cheminots, permettant ainsi de favoriser les initiatives, le bénévolat, la participation de tous,

permettre l'intervention des cheminots dans le cadre des choix et orientations des CE et CCE, tels sont les objectifs de la CFDT.

Des types d'actions tels que : mise en place de comité d'usagers dans les cantines, mise en place de structures associatives décentralisées pour la gestion des centres de loisirs, avec participation des usagers, comité de lecture... doivent permettre de faire des cheminots des acteurs dans leurs activités sociales.

Cela passe, pour la CFDT, par des centres de décisions au plus proche de la réalité vécue par les cheminots et leur famille, permettant une remontée des besoins et des attentes plus facile.

Pour y parvenir, un des moyens est bien la décentralisation des activités du CE vers les localités et bassins d'emplois.

C'est également la décentralisation de toutes les activités gérées actuellement au national, qui ne permet pas totalement de prendre en compte les aspirations diverses des cheminots d'un CE à l'autre. Les élus des CE doivent être mis en capacité de gérer autre chose que les seuls CLSH, bibliothèques, cantines, jardins d'enfants...

Pour la CFDT, il y a nécessité de revoir la répartition des activités entre local et national et de procéder à des étapes de décentralisation.

Certaines activités peuvent être aujourd'hui gérées, organisées par les CE permettant un lien plus direct entre les bénéficiaires et les élus.

C'est le cas notamment dans les activités en direction des jeunes :

- séjours neige,
- séjours adolescents 16/17 ans,
- séjours étrangers, linguistiques,
- les séjours en direction des jeunes cheminots 18/25 ans.

Il est également nécessaire de doter les CE d'un budget livres, de décentraliser les subventions nationales aux associations de cheminots pour faciliter les coopérations CE/Associations de cheminots, enfin que les règles d'attribution et montants des indemnités de frais d'études et d'indemnités de frais de vacances ne soient plus définies au niveau national.

A travers ces propositions, ces objectifs la CFDT a pour ambition :

- . de redynamiser la vie des CE, ce qui nécessite de supprimer les tutelles qui freinent les initiatives ;
- . de donner la parole aux cheminots ;
- . de faire que les choix et orientations soient débattus et décidés avec vous au niveau local plutôt qu'au national permettant ainsi la transparence nécessaire tant dans les choix qu'en terme financier.

**Pour la CFDT un des moyens d'y parvenir est la décentralisation des activités sociales, l'autre est plus directement lié à l'entreprise: c'est la nécessité de porter la dotation sociale à hauteur de 3% de masse salariale, pour permettre une meilleure prise en compte de vos besoins.**

# Internationale (1ère partie) Prisonniers politiques

YANG DONGJU

BAI DONGPING

Travaille au bureau des chemins de fer de Shenyang.

Arrêté à Dandong (Liaoning) avec QUAN BAOGUI ouvrier à l'usine de pièces détachées automobiles n° 4 de Dandong.

Accusés d'avoir "prononcé des discours provocateurs et répandu des rumeurs dans les rues", d'après des informations données le 22 juin à la radio de Shenyang.

Ils auraient été arrêtés entre le 15 et le 20 juin d'après un film vidéo où on les voyait discourir.

Ils auraient dans leurs allocutions "attaqué de façon vicieuse" des dirigeants du Parti et "dénigré" l'armée populaire de libération qui a écrasé début juin les manifestations estudiantines de Beijing.

白  
东  
平

26 ans, cheminot. Membre de la fédération autonome des travailleurs de Beijing. Arrêté le 17 juin à Chengdu (Sichuan). Accusé d'avoir participé à la "rébellion contre-révolutionnaire" de Beijing.

Il a été probablement ramené dans la capitale pour répondre de l'accusation portée contre lui.

Déjà détenu le 30 mai avec 2 autres membres de la fédération, il avait été remis en liberté le lendemain.



**SOLIDARITÉ AVEC  
LE PEUPLE CHINOIS**

## Les cheminots CFDT exigent leur libération.

### CAMBODGE

#### Un projet de rénovation relevant du défi

Chemins de fer cambodgiens : beaucoup à faire, la CFDT s'y implique

Connu pour ses compétences et ses réalisations d'aide, au travers du métier, l'Institut Belleville (créé par la CFDT en 1984) a accepté une mission d'expertise confiée par la Fondation Danielle Mitterand "France Libertés". Il fallait envoyer au Cambodge deux experts bénévoles pour étudier les chemins de fer cambodgiens en vue d'une rénovation de leur réseau.

Cette aide de professionnels devrait aider ce pays à améliorer et développer la circulation des trains, indispensables aux échanges commerciaux.

Du 8 au 20 décembre 1989, un de nos adhérents, ingénieur SNCF, s'est rendu au Cambodge à la

demande de l'Institut Belleville, avec l'appui de la Branche Cheminots FGTE.

#### Premier contact

L'accueil enthousiaste des dirigeants des chemins de fer a prouvé leur volonté de poursuivre le développement du transport par trains.

Il existe 648 km de voies : deux lignes par voie unique métrique reliant Phnom-Penh à la Thaïlande au nord et vers le sud Phnom-Penh à la mer.

Beaucoup de travaux sont à réaliser : remplacement de rail, et traitement de traverses, reconstruction de ponts détruits par la guerre...

Il faut savoir que ce pays n'a pas connu la paix

depuis 20 ans et que tous les efforts des cheminots cambodgiens sont accaparés par la remise en état du réseau suite à l'état de guerre. Par exemple, la vitesse maximum est de 40 km/h à cause des irrégularités du nivellement mais la vitesse potentielle (avant 1970) était bien plus élevée.

Ce premier contact sera, nous l'espérons, suivi d'opérations plus importantes pour permettre à ce pays de pouvoir moderniser son réseau ferroviaire.

#### Un partenariat pour relever ce défi

L'Institut Belleville est décidé à prendre des initiatives pour permettre les rencontres des partenaires et préparer des actions.

Aider ce pays à rénover son chemin de fer et par la suite assurer d'autres développements économiques, c'est une mission que nous poursuivrons en intégrant le savoir faire et la compétence des adhérents CFDT.

suite page 8

## Note de lecture

OFFICE DE MARS 1990  
HagarDunor

LONGWY 82-88  
Autonomie ouvrière et  
syndicalisme

Une chronique des luttes de ces six dernières années dans ce qui fut le bassin sidérurgique de Longwy. Un débat au jour le jour - et aussi des analyses élaborées avec le recul - entre des militants aux origines différentes, aux opinions parfois contradictoires, mais qui sont porteurs d'une sensibilité qui pose, au fond, les mêmes enjeux au combat ; sans doute parce qu'ils ont été pris et sont intervenus dans une même histoire collective : une histoire de lutte et de solidarité.

Ces débats, ces analyses sont nés par et dans les luttes défensives d'une classe ouvrière traditionnelle face aux restructurations capitalistes et à leurs conséquences en termes de décomposition sociale.

Ils ont été façonnés par le sentiment d'appartenance à une communauté qui tirait sa cohérence de l'usine et des solidarités que les travailleurs y avaient construites, et dont l'existence même se trouvait mise en cause par le démantèlement des installations.

Ils ont été façonnés aussi, dans leur diversité, par les contradictions auxquelles les luttes ont été confrontées, et par la nécessité qu'elles ont mises à jour d'élargir la dynamique hors du secteur de la production, et de mettre en place de nouveaux réseaux sociaux qui permettent aux gens de prendre en main tous les éléments de leur vie.

**Aujourd'hui, Longwy c'est fini ?  
Peut-être...**

Format : 14/21,5. 270 pages  
Prix : 89 francs  
Distribution : DISTIQUE, 5 rue de la  
Taye BP 65, LUCE cedex

## NEGOCIATION DE LA GRILLE

La direction annonce son intention de négocier des réformes de la grille dans les semaines qui viennent. Force est de reconnaître que la grille en vigueur depuis 1972 a subi de telles déformations et se trouve si éloignée des revendications des cheminots qu'il faudra autre chose qu'un cataplasme sur une jambe de bois pour régler la question des rémunérations.

Mais échaudés par les tentatives de Dupuis en 86 nous savons que la direction va encore tenter de mélanger pouvoir d'achat, déroulement de salaire lié aux indices et échelons, celui lié aux qualifications.

Rocard a balisé le parcours, y ajoutant la question de l'intéressement pour aller encore plus loin. La CFDT avertit la direction : si elle dit avoir de l'argent pour l'intéressement, pourquoi ne veut-elle pas mettre cet argent pour de vraies mesures salariales ! Nous n'acceptons pas le chantage, si argent il y a, la grille doit être améliorée ! Négociation, il y aura donc. La CFDT y participera pour mettre fin aux inégalités ac-

tuelles engendrées par la grille et exiger une grille basée sur des principes où le salaire le plus bas permette la satisfaction des besoins, où le déroulement de salaire sur un niveau égal pour tous doit être garanti (équivalent au déroulement de salaire sur trois niveaux revendiqué actuellement), où le déroulement de carrière d'un niveau à l'autre, lié à une réelle formation professionnelle soit accessible à qui le veut, où les rémunérations payent correctement la qualification acquise, où le nombre des niveaux soit en phase avec les réalités des bureaux, des ateliers, des chantiers.

La CFDT revendiquera que la modernisation de la grille bénéficie aux retraités sous la forme de mesures spécifiques.

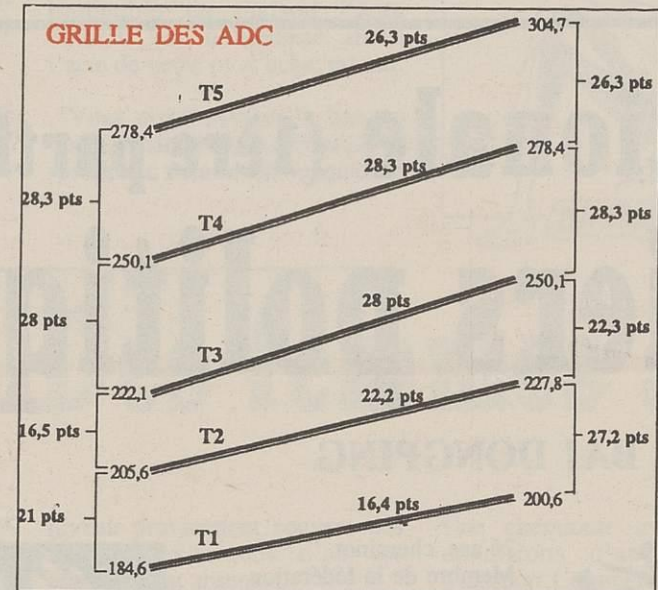
Les tripatouillages qui permettent à la Direction de payer sous forme de primes les techniciens qualifiés que sont les ADC et de situer les TTMV dans le collège maîtrise alors qu'ils ne commandent pas forcément d'équipements mais possèdent une réelle qualification doivent cesser. On doit reconnaître que des techniciens peuvent toucher des salaires équivalents à l'encadrement. La CFDT s'y emploiera, elle compte sur vous.

# Rémunérations SNCF :

# Les Cheminots CFDT veulent

LES AUTRES	
	Coefficients
FS	de 641,7 à 1343,9 points
G2	157,5 et 165,5 points
G1	157,5 et 165,5 points
Contractuels	Autre système

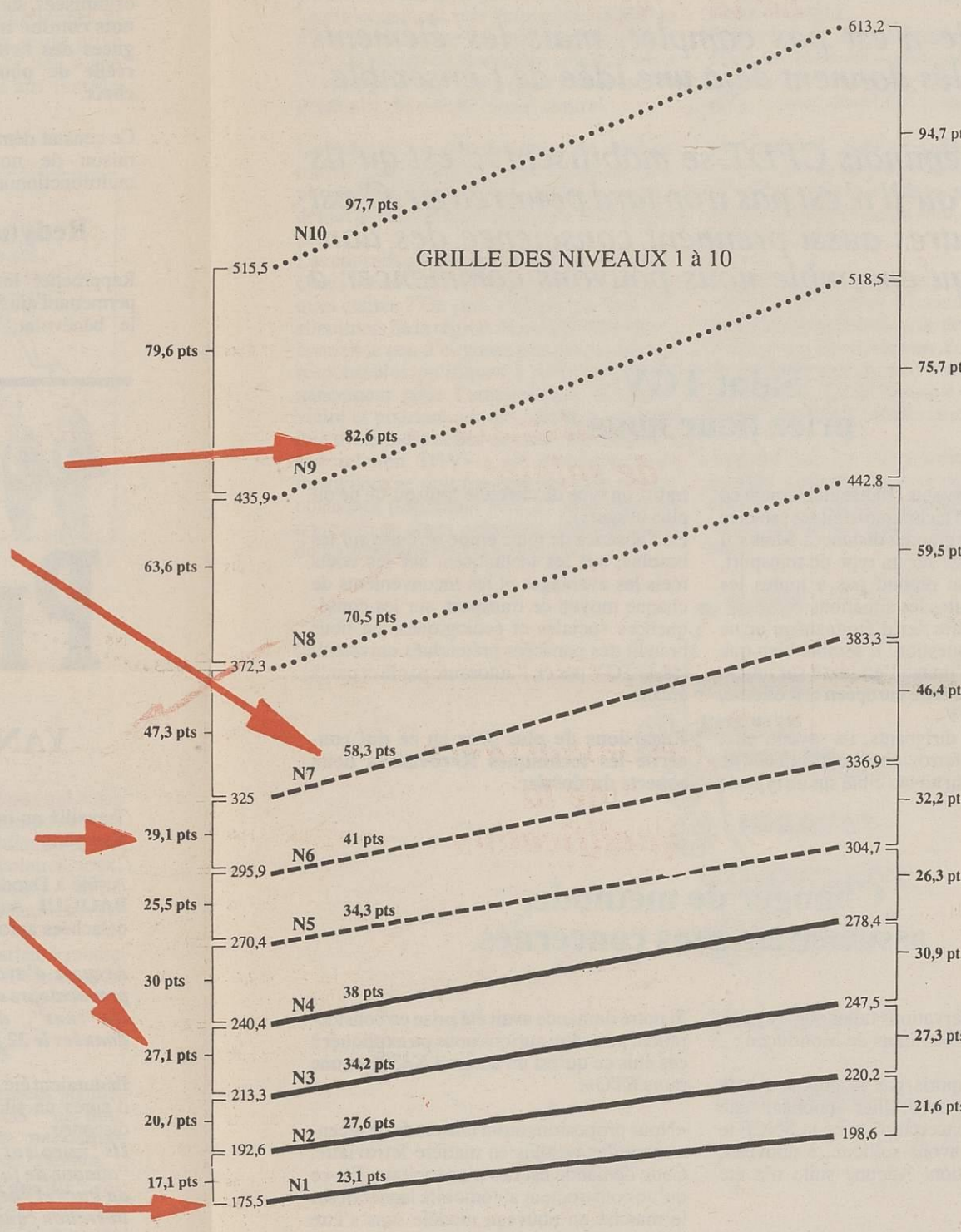
Les grilles actuelles de la SNCF



Déroulement de salaire

Reconnaissance de la qualification

Salaire minimum



## REVALORISER LES QUALIFICATIONS ET LES PAYER DE MANIERE EGALE

Chacun d'entre nous a eu une formation dans le cadre de l'Education Nationale pour acquérir en fonction des choix et des possibilités de chacun des connaissances permettant d'assurer un emploi, d'exercer un métier, d'assumer ou non des responsabilités. Cela détermine des qualifications en corrélation avec les diplômes obtenus.

De plus, certains métiers propres au chemin de fer requièrent une formation spécifique d'entreprise laquelle détermine aussi une qualification.

qu'exigent l'activité de l'entreprise et aussi, en fonction des coefficients hiérarchiques, la rémunération y afférent. A la différence entre les différents niveaux (en début de carrière correspond le paiement de la qualification).

Actuellement, un simple constat montre que :

- des agents situés sur des niveaux différents exécutent un même travail,
- des qualifications définies par la grille ne sont pas en phase avec les évolutions technologiques et sont payées par des primes, pour trouver des volontaires,
- l'acquisition d'une qualification supérieure est payée plus chère lorsqu'on s'élève dans la hiérarchie : 17,1 points entre les niveaux 1 et

2, 79,6 points entre les niveaux 9 et 10, soit 4,65 fois plus.

Autant d'inégalités que la CFDT ne saurait accepter. C'est pourquoi elle demande :

- une rémunération de la qualification intégrant dans le traitement la prime de travail,
- une revalorisation des rémunérations liées aux qualifications prenant en compte les connaissances et responsabilités y compris de sécurité,
- un paiement identique pour le passage d'un niveau à l'autre quelle que soit la position dans la grille,
- un nombre de niveaux moindres correspondant à des qualifications reconnues et une formation permettant d'y accéder.

## UN SALAIRE MINIMUM A 6200 F NETS MENSUEL

Pour un agent situé sur le niveau G2, le salaire d'embauche brut est actuellement de 4864,96 F. C'est le plus bas.

Qui, aujourd'hui, peut vivre avec cela ?

Le moins qualifié des cheminots doit pouvoir satisfaire les besoins conformes à la

vie sociale d'aujourd'hui : alimentation, logement, culture, etc...

La CFDT a fixé le salaire minimum net à 6200 F mensuels. Il constitue la première marche de la grille unique, de ce fait il correspond au coefficient 100. Le prix du point net revendiqué est donc de 62 F.

## UN DEROULEMENT DE SALAIRE EGAL POUR TOUS

Les besoins évoluent au fil du temps. Il est normal qu'au cours d'une vie professionnelle chaque agent bénéficie d'un déroulement de salaire quelle que soit sa place dans la grille qui ne soit pas soumis au bon vouloir de la direction. Les besoins, s'ils sont différents-compte tenu des choix ou des goûts de chacun, ne doivent pas pour autant être sacrifiés lorsqu'on est en bas de l'échelle

et satisfaits si on est en haut. Aujourd'hui, la grille ne remplit pas cette condition puisque plus on monte dans la hiérarchie plus on a un déroulement de salaire important :

- sur un seul niveau, entre l'indice A et E : 23,1 points au niveau 1 et 97,7 points au niveau 10, soit 4 fois plus,
- cette injustice est aggravée par le fait qu'un agent d'exécution dans beaucoup de cas

est limité à un déroulement de salaire sur un seul niveau alors que dans les collèges maîtrise et cadre un agent peut dérouler sans obstacle sur trois niveaux.

La CFDT revendique un déroulement de salaire égal pour tous de manière automatique et prenant en compte l'ancienneté qui se substituerait aux échelons et indices actuels.

## CHANGER LA FORMATION

Tant pour l'entrée dans la vie active que pour l'accès à une meilleure qualification pour qui le désire, la formation scolaire ou professionnelle ne remplit pas les conditions nécessaires. Il existe de nombreuses contraintes sociales qui contribuent à une sélection sans lien réel avec les goûts ou facultés de chacun : origine sociale, argent, conditions de vie ou de travail, etc... Sans compter les contenus, programmes ou rythmes qui sont en déphasage avec les évolutions des technologies, des métiers, de la vie sociale.

C'est pourquoi dans l'entreprise au plan de la formation professionnelle, la CFDT revendique :

- une formation initiale réelle et adaptée,
- la possibilité pour tous d'y accéder selon ses choix et son rythme,
- la reconnaissance de l'acquisition d'une qualification par plusieurs moyens, examens, unités de valeurs, etc... en offrant toutes les garanties de justice (rôle et pouvoir des délégués),
- une formation continue de maintien des connaissances.

## REDUIRE L'EVENTAIL DES SALAIRES

Il est actuellement de 8,53 entre le coefficient hiérarchique le plus bas (niv. 1A) et le plus élevé (échelle M des FS). Cet éventail ressort d'ailleurs de considéra-

tions idéologiques que des réalités inhérentes aux connaissances ou responsabilités dans le travail.

hiérarchique. A la SNCF, elle revendique un rapport de 1 à 6, soit 6200 F nets pour le salaire mini et 37200 F pour le salaire maxi au sein d'une grille unique.

## UNE GRILLE UNIQUE

Environ 85% du personnel est dans la même grille. Les 15% restant relèvent de grilles parallèles (ADC, FS, GB) ou d'un autre système (contractuels). Cette situation permet à la SNCF de maintenir des inégalités en matière de qualifications, de déroulement de carrière ou de salaires ; de laisser dans l'ombre les salaires réels des dirigeants de l'entreprise regroupés sous le label «fonctionnaires supérieurs».

La CFDT revendique une grille unique du manoeuvre au directeur, incluant l'ensemble du personnel pour :

- une harmonisation claire et réelle des qualifications et de leur paiement,
- une logique identique concernant les déroulements de carrière et de salaire,
- une clarté de toutes les rémunérations à partir d'un point 100 commun à tous les cheminots.

## A propos de la grille salariale des fonctionnaires

Pourquoi la FGTE-CFDT a voté contre l'accord signé par notre confédération. Les syndicats de fonctionnaires de la FGTE (Equipement, aériens, météo, marins, environnement...) se sont très majoritairement prononcés contre cette pseudo «grande réforme» (89% contre, 1,3% pour, 9,7% abstention). Engagés dans des actions revendicatives pour obtenir 600 F pour tous (30 points), ils constatent que le salaire minimum sera de 4400 F

nets, que 650000 agents gagneront moins de 7500 F par mois. La grande réforme se traduira concrètement par des mesures étalées sur 7 ans ! Quand le niveau de salaire mensuel moyen augmentera de 73 F celui du haut de la hiérarchie augmentera lui de 2500 F. Chacun peut constater le décalage avec les revendications du personnel et de la CFDT.

# AVENIR DU TRANSPORT FERROVIAIRE DANS LE MASSIF CENTRAL

**A**ucune analyse d'ensemble de la réalité de cette région montagneuse au centre de la France. Aucun projet global des instances politiques à tous les niveaux.

Aucun non plus, donc, du côté de la direction de l'entreprise.

Et pourtant des décisions sont prises, des actes posés, qu'on le veuille ou non une dynamique est en place, mais n'étant débattue nulle part, en tout cas pas officiellement, les populations ne sont pas consultées.

C'est la démocratie version technocrates : ils ont les dossiers et les verrouillent.

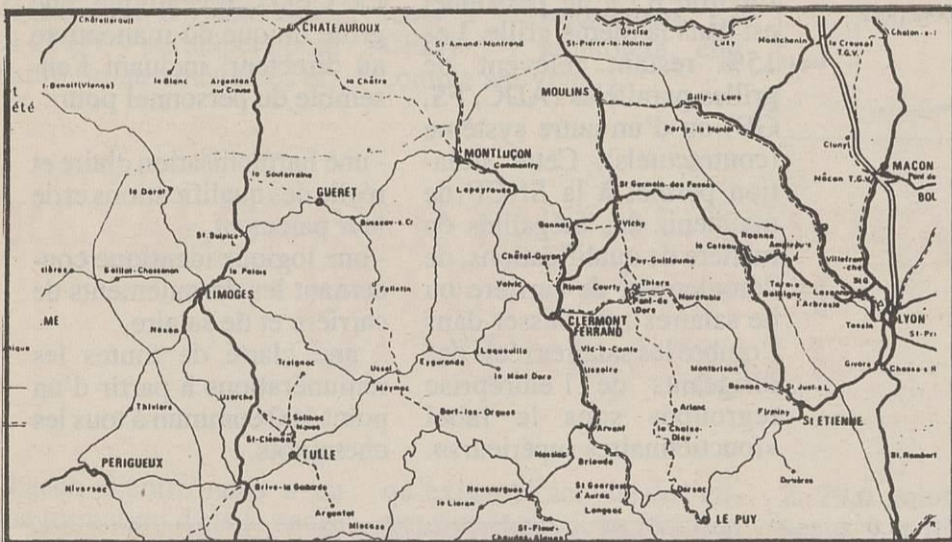
## La desserte locale détériorée

Les exemples abondent révélés par des usagers, dénoncés par les cheminots : les services voyageurs et marchandises sont gravement détériorés par les décisions de fermetures de lignes, de réduction de service, de baisse d'effectifs et l'absence d'investissements d'amélioration.

L'ouverture d'autoroutes à coups de milliards est une décision grave sur le plan de l'environnement, mais également catastrophique pour l'ensemble de la région.

Ces vastes couloirs de communication ne sont là que pour éculser les vagues de vacanciers et de poids lourds qui traversent la France et dégorger l'axe rhodanien, elles ne répondent pas aux besoins des populations et du développement local.

Leur mise en concurrence avec un chemin de fer dans les conditions d'inégalité que l'on connaît, éclaire la volonté de fermer rapidement celui-ci.



## Un voyageur témoin

"Devant me rendre de Lyon à Meymac (Corrèze) j'avais le choix entre le train et la voiture. Le trajet en voiture demande un peu plus de 4 heures, d'abord par autoroute puis par nationale bien aménagée et pas trop fréquentée.

En partant à 8h du matin, je pouvais être de retour pour 20h après avoir passé 4 heures à Meymac, ce qui était suffisant. Il fallait bien sûr cramponner le volant pendant près de 9h avec tous les risques que cela comporte.

Le trajet en train demande au préalable un petit effort de recherche pour trouver les meilleures astuces. La solution optimale était la suivante :

D 6h31	Lyon	A 23h27
A 9h34	Clermont	D 19h21
D 9h46	Clermont	A 19h09
A 12h24	Meymac	D 16h27

On remarquera que les correspondances sont bien établies.

La comparaison des coûts n'est pas dénuée d'intérêt : train (AR 1ère classe) : 572 F ; voiture : 251 francs (ce prix comporte l'autoroute, mais pas l'amortissement qui n'est

pas imputé sur mes crédits, la voiture étant de fonction, à la différence du billet SNCF). Qu'ai-je fait en définitive ? J'ai opté pour une solution mixte. Rail-route en allant chercher le train à Clermont-Ferrand en voiture, ce qui m'a permis de quitter Lyon à 7h pour être de retour à 21h et pour un coût total de 382 F.

Cela m'a également permis d'être bercé par les rugissements d'un X2800 parcourant mollement les sinuosités de la voie Clermont-Ussel et Meymac.

Il se pose plus loin quelques questions

-> Comment se fait-il que la SNCF n'ait pas pu suivre l'évolution de la technologie des moteurs diesel pour mettre en service de véritables autorails modernes et puissants, capables de lutter à armes égales avec les derniers-nés de Renault ou Mercedes ?

- Pourquoi les collectivités locales (notamment départements et régions) investissent-elles massivement dans les routes, de façon luxueuses et inutiles même, et pas dans les voies ferrées ?

Cité par la Vie du Rail.

C'est le choix version libre marché : les règles économiques et sociales sont en place et imposent des orientations techniques et sociales, imposent l'autoroute et les déserts qu'on nous construit dans cette zone.

Le puzzle n'est pas complet, mais les éléments rassemblés donnent déjà une idée de l'ensemble.

Si les cheminots CFDT se mobilisent, c'est qu'ils estiment qu'il n'est pas trop tard pour réagir. C'est que d'autres aussi prennent conscience des dangers et qu'ensemble nous pouvons commencer à peser.

## Saint TGV priez pour nous !

Le TGV c'est l'avenir ! Indiscutablement ce magnifique outil technique a fait ses preuves sur moyennes et grandes distances. Mais s'il a fait ses preuves sur un type de transport, d'évidence il ne répond pas à toutes les demandes, à toutes les situations.

Chez les politiques rien d'étonnant qu'on ne se pose pas la question. Il semble bien que dans le milieu l'image l'emporte sur tout le reste. Alors pour faire européen et moderne, on veut son TGV.

Mais chez nos dirigeants, ils savent, eux, que le transport ferroviaire limité au TGV ne sera qu'un réseau noyau ciblé sur un type de

trafic, un type de clientèle (puisqu'on ne dit plus usagers).

En l'absence de toute étude sérieuse sur les besoins, sur les techniques, sur les coûts réels les avantages et les inconvénients de chaque moyen de transport, sur les conséquences sociales et écologiques, on nous brandit des panacées prétendues universelles, le TGV par ci, l'autoroute par là et par là encore.

Regardons de plus près en ce qui concerne les techniques ferroviaires deux aspects du dossier.

## Changer de méthode, associer les gens concernés

Témoin ces observations faites par le syndicat CFDT des Cheminots de Montluçon :

«Nous avons appris par la presse que le conseil général de l'Allier annonçait une réunion de concertation avec la SNCF le 24/6/89. Nous avons sollicité, à nouveau, notre participation. Aucune suite n'a été donnée.

Aujourd'hui, ces mêmes conseillers généraux s'interrogent sur le bien fondé du financement de la rénovation des autorails X4300.

Si notre demande avait été prise en considération, peut-être aurions nous pu expliquer à ces élus ce qu'est un autorail X4300 et une rame ETG.

«Nous proposons aussi une étude de recensement des besoins en matière ferroviaire. Cette demande est des plus logique. Est-ce qu'un constructeur automobile lancerait sur le marché un nouveau modèle sans s'être assuré préalablement de l'existence d'une clientèle potentielle et de ses désirs ? Pourtant malheureusement c'est ce qui est en train de se faire !»

## Prendre en compte tous les coûts, tous les modes

### Les usagers s'expriment

Extrait du dossier établi par l'association des usagers du transport, Auvergne

La région Auvergne investit 10 fois plus pour les routes que pour les voies ferrées.

Le comble de l'absurde est atteint avec les projets d'autoroute concédés dans le cadre du plan autoroutier Méhaignerie, aggravé par son successeur socialiste. L'exemple de Clermont-Perigueux est un monument en la matière !

Sur un axe peu fréquenté (2500 véhicules/jours), on double l'actuelle RN 89 qui a déjà fait l'objet de considérables améliorations,

par une autoroute à péage qui donc ne pourra au mieux espérer drainer que la moitié du trafic.

Même en tenant compte du trafic induit, le trafic à prévoir sera dérisoire (depuis ces prévisions se vérifient NDLR).

Rappelons que le seuil de rentabilité d'une autoroute (construite en plaine) est voisin de 18000 véhicules/jours. (...) Les mêmes constatations peuvent être faites pour l'A75 Clermont-Béziers.

Et lorsqu'on compare l'état d'extrême vétusté des lignes ferroviaires parallèles à ces deux axes, on comprend facilement que leur avenir est plus que compromis (...)» déclare l'association qui poursuit par des propositions intéressant la région.

## Le TGV Auvergne - Limousin

### Plusieurs projets existent :

Un branchement Montchanin - Cusset - Clermont, un Paris - Limoges via le TGV A, un desservant Bourges - Montluçon - Clermont, prolongé sur Millau, Perpignan - Barcelone, un dernier (pour l'instant) passant de Nozières à Montluçon en électrifiant la ligne Vierzon - Montluçon.

Ca paraît bien fouillis. En fait, pour l'instant la décastration est rapide : «la SNCF ne prévoit pas d'en assumer le financement, ces opérations ne figurant pas parmi les priorités» CE du 29/3/89.

Desservir Limoges - Clermont et Montluçon : des parcours différents qui illustrent plus la volonté de féodalités locales que des études économiques globalisantes. Le prolongement vers Perpignan via Millau n'est pas plus étayé sur une étude économique, technique ou financière solide, mais à l'avantage de pouvoir gagner à sa cause les politiques du sud du massif central.

La desserte des grandes villes du nord du massif. Elle s'inscrit effectivement dans une perspective qui est celle du TGV, mais qui à défaut de cohérence et d'entente n'avancera pas.

Les conseils généraux et chambres commerciales mènent-ils, sur la question, des politiques claires ? On peut s'interroger avec les cheminots de la région Auvergne «quand on connaît le peu d'engouement de ces mêmes responsables politiques à participer au financement pour l'amélioration du ferroviaire et pourtant sur des sommes qui sont loin d'atteindre celles qui sont nécessaires à une relation TGV» ; «le développement ferroviaire ne doit pas être une idée de circonstance (électorale NDLR) mais bien au contraire un souci permanent dans le cadre de l'aménagement du territoire».

La liaison rapide TGV avec des capitales, Paris ou Barcelone, se traduit-elle par un désenclavement pour les villes qui se situent à 1h ou 2, où sont-elles transformées en banlieues dorénavant ? La question mérite d'être posée, les expériences actuelles n'incitant pas à conclure à une dynamique de décentralisation, au contraire.

### La traversée du massif

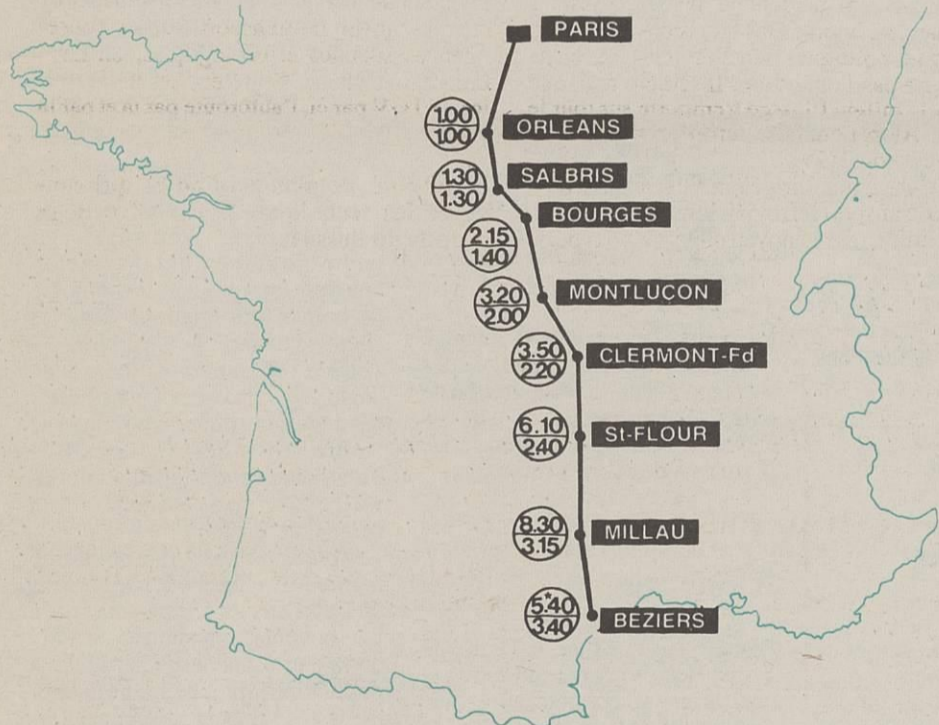
Le prolongement par Millau vers Perpignan est-il destiné à desservir la région ? Le TGV n'est pas un omnibus. Il rapporterait à la région autant qu'une ligne aérienne, un arrêt à Millau ne remplaçant pas les dessertes actuelles et ne répondant pas à leur amélioration nécessaire. Un tel projet n'a donc de sens que s'il s'inscrit dans un contexte plus général d'améliorations du ferroviaire classique.

Pendant que les politiques discutent du TGV, les dessertes se détériorent et se vident en direction des autoroutes et nationales qui elles... sont construites et entretenues.

Quel serait le coût et la faisabilité d'une ligne nouvelle au profil plat et aux courbes allongées dans une région montagneuse ? Les dossiers fournis ne sont, pour l'instant, pas convaincants.

Les cheminots, les usagers des régions concernées mettent donc l'accent sur la nécessité d'améliorer le réseau de dessertes diffus. Seule cette revitalisation de l'outil ferroviaire serait la marque d'une réelle volonté politique, serait de nature à redonner confiance dans l'outil ferroviaire.

Aujourd'hui, on fait miroiter le TGV et pendant ce temps là le réseau classique se détériore, les usagers quittent le chemin de fer (et la région), les réveils risquent d'être durs.



X Temps moyen de parcours actuel au départ de Paris

Y Temps de parcours futur au départ de Paris par la ligne nouvelle proposée

\* Temps de liaison par T.G.V. Sud-Est

## Utopie ou miroir aux alouettes ?

Le projet de TGV trans massif central développé par la chambre de commerce de Montluçon suscite beaucoup d'espérances. Ainsi la revue CDR qui rappelant la phrase de Victor Hugo «l'utopie c'est la réalité de demain» reprend les informations de la chambre de commerce.

### Quelques extraits du dossier.

#### Objectifs

«Une ligne ferroviaire à grande vitesse centre-Auvergne-catalogne trans-massif central a, incontestablement, un intérêt européen et national.

Le gain de temps dans la traversée nord-sud (Europe du Nord, Péninsule Ibérique) (...)

représente un intérêt économique évident». (objectif donc : désengorger le couloir rhodanien NDLR).

Au niveau régional le projet entend «assurer aux régions traversées une desserte enfin équivalente à celle du reste du territoire». Localement Montluçon vise ainsi à être reliée à «Paris centre des affaires (qui) reste un point de convergence obligé des flux économiques», ceci assurerait un «désenclavement» permettant un développement. Le document reste cependant court sur la question, fournissant juste des données chiffrées en établissant un parallèle avec Orléans «desserte qui draine chaque jour plus de 2000 orléannais vers Paris et 500 parisiens vers Orléans».

## Extraits des propositions des cheminots CFDT de Montluçon

### Axe Montluçon - Paris :

Il y a encore peu d'années, les relations Paris-Le Mont-Dore s'effectuaient par Montluçon. Lors de la régionalisation en 1972, une des premières études a fait supprimer cette desserte au profit d'une autre via Clermont-Ferrand, allongeant le parcours et par conséquent, le prix du billet.

La diminution de ces temps passe tout d'abord par une augmentation de la vitesse de la ligne. Celle-ci est actuellement, sur la plus grande partie, à 110 km/h entre Montluçon et Pont-Vert (Bourges) et entre 140 et 200 km/h sur les autres sections (Pont-Vert - Vierzon - Paris). Nous pouvons envisager un relèvement à 160 km/h après travaux d'infrastructures.

Ne pas utiliser d'engins à vitesse-limite inférieure à la vitesse limite de la ligne. Amélioration des infrastructures de la gare de St Amand pour permettre un passage sur toute l'étendue de la gare à au moins 60 voir 90 km/h au lieu des 30 km/h. Train 4610 : matériel voyageurs confortable et direct. Mise en circulation d'un train de milieu de journée. Mettre en service du matériel corail et direct au train 4602. La SNCF n'hésite pas à utiliser des remorques de la série XR8000 d'un confort dou-

teux.

Remédier à l'inexistence de relations entre Montluçon et Paris du samedi 16h53 au dimanche 6h07.

### Axe Montluçon - Clermont Ferrand : via Gannat et Volvic

Remédier à l'arrivée tardive à Montluçon le matin 8h15.

Mettre du matériel de type TER au lieu des remorques d'autorail (série XR8000) datant d'une autre époque. Une relation le dimanche doit être assurée dans l'horaire «approximatif» Montluçon (19h15) - Clermont (20h45).

### Axe Montluçon - Moulin :

Réouverture de la section de ligne au service «voyageurs».

Relation rapide Lisbonne-Bordeaux-Montluçon-Moulin-Dijon-Strasbourg-Europe du Nord serait économiquement souhaitable.

### Axe Montluçon - Eygurande - Ussel :

La faible fréquentation des trains «omnibus» provient d'horaires inadaptés. En assurant des correspondances aux trains «de» et «pour» Paris ainsi que sur Lyon et Bordeaux le potentiel de voyageurs transporté ne peut qu'augmenter.

## Extraits des propositions de l'association d'usagers :

### 1 - Val d'Allier

- prolonger l'électrification de Clermont-Brioude (71 km), renouvellement de la voie, quelques rectifications voie directe à Brioude,

- affecter à la région de Clermont un parc d'automotrices Z2 pour services régionaux, - créer des dessertes : Clermont - Brioude Issoire - Clermont - St Germain, première étape vers la mise en place d'un service cadencé type RGR (comme à Grenoble).

2 - Acquisition de rames pendulaires diesels (comme celles commandées par le DB aux italiens pour les dessertes de la région de Bayreuth-Hof) afin d'accélérer substantiellement des relations express du type Clermont-Nîmes, Clermont-Brive-Bordeaux, Clermont St Etienne - Lyon, Lyon - Bordeaux via Montluçon Limoges, Clermont-Montluçon, Le Puy-St Etienne TGV Aurillac-Brive...

Les pendolins électriques pourraient être utilisés sur Neussargues-Béziers, Limoges-Toulouse, etc...

3 - Modernisation de l'axe Clermont - Thiers - St-Etienne afin de réduire les temps de parcours de 1h35 sur St-Etienne, 2h15 sur Lyon.

5 - Création d'un train direct Clermont-Paris du lundi au vendredi avec un seul arrêt à Riom (Clermont nord) en 3h05 : 5h10 dans l'horaire : Clermont 6h -> 21h05 Paris 9h51/10 -> 18h Ce train pourra être amorcé à Brioude (3 ou 4 voitures)

7 - Réouverture de la ligne Le Puy Langogne

afin d'assurer les relations de la Haute Loire avec le Midi et de désenclaver la Lozère.

Lyon-Toulouse toute l'année en rame pendulaire réversible.

8 - Réorganisation des services routiers en rabattement sur le réseau SNCF : carte orange SNCF - T2C, autocars. Aménagement d'une halte routière à proximité de la gare SNCF de Clermont, correspondance de qualité.

9 - Guide horaire multimodal pour la région Auvergne comme cela existe en Midi Pyrénées, Bretagne, Nord/Pas de Calais.

### A plus long terme :

1 - Le TER Metrauvergne cadencé à l'heure (demi-heure en pointe) sur deux axes : NS St Germain Brioude EO Durtol - Thiers

### 2 - Un TGV transversal.

Le réseau TGV en cours de gestation reproduit le schéma classique des radiales convergeant toutes vers Paris. L'interconnexion est, certes un progrès, mais c'est seulement une concession pour faire avaler la pilule du réseau centralisé. Sauf pour Strasbourg-Nantes ou Lille-Marseille, on ne fait pas une vraie transversale en connectant deux radiales.

Créer un sillon transversal par le milieu de la France serait un véritable acte d'aménagement du territoire : en reliant direction Rhône Alpes, l'Est de l'Europe à l'Atlantique et en évitant de créer un désert ferroviaire dans le triangle TGV SE/ TGV A / TGV Grand Sud.

### Pour ce qui est des infrastructures

Le document affirme qu'elles «permettraient une circulation à 300 km/h avec des courbes supérieures à 4000 m et des déclivités maximales de 35% à 40%, 34900 m de tunnels, 6650 de viaducs». (ces données techniques demanderaient, à elles seules, un dossier plus étayé que leur simple affirmation).

### Les coûts

Aucun détail, ils se monteraient à 19 milliards de francs (88).

Le dossier publié ne permet pas, pour l'instant, de discuter à courte échéance, il semble tenir plus du souhait que de l'étude. Les

cheminots CFDT n'entendent pas se laisser hypnotiser.

Il faut des idées, mais celles-ci ne deviennent des utopies capables de faire avancer l'histoire que quand elles cherchent la cohérence et s'appuient sur une dynamique.

Nous sommes ouverts à toutes les discussions et prêts à communiquer les dossiers en notre possession, pour poursuivre cette discussion.

Les faiblesses de ces projets résident quand même essentiellement sur leur absence de lien avec le réseau de dessertes classiques et marchandises.

(suite sur le millavois dans le prochain n°)

# ROUMANIE : Deuxième retour

Séjour du 28/01 au 2/02/1990

## Les missions

Dans le cadre d'une mission d'aide humanitaire à l'initiative de cheminots CFDT de Tours auxquels se sont joints des toulousains, un représentant national des cheminots CFDT s'est rendu en Roumanie pour, suite à leur appel, examiner avec les responsables de l'hôpital des chemins de fer roumains de Bucarest, les possibilités concrètes et prioritaires d'une aide médicale.

La mission s'est traduite par :

- un convoi ferroviaire de 48 wagons (médicaments, alimentation, vêtements) dont une partie pour la région d'Arad, l'autre pour la région de Brashov,
- une rencontre de travail avec la direction de l'hôpital de Bucarest, la remise de livres au Groupe pour le Dialogue Social de Bucarest (sur les questions sociales, économiques et pédagogiques),

- de nombreux contacts avec des autorités, des responsables de village, des associations, des habitants et la remise d'une documentation sur le syndicalisme cheminot CFDT et la confédération paysanne.

## Le séjour

### Région d'Arad

La vérification de l'arrivée du train à la gare frontière de Curtici, sa réception au triage d'Arad et la répartition de la partie Arad entre divers villages auront été autant d'occasions de rencontres, de contacts tant avec des responsables qu'avec des habitants, ce qui a permis de nouer des liens d'amitié

Plus précisément nous avons :

- rencontré les responsables du comité régional du Front de

Salut National assurant de fait le pouvoir et l'autorité,

- rencontré les responsables locaux des chemins de fer et la Romtrans (organisme d'état gérant le transport international),
- eu de nombreux contacts amicaux avec le maire de Curtici, les responsables de la coopérative agricole du même village et le responsable de l'agriculture de la région d'Arad,
- visité des écoles, la coopérative, l'usine de construction de matériel ferroviaire d'Arad.



Une queue, encore ! oui mais cette fois c'est pour acheter les journaux, s'informer, débattre

### Région de Brashov

Pour et au cours de la distribution de l'aide humanitaire, là aussi, de nombreux contacts ont été noués avec des autorités de villages, des responsables d'écoles, des enseignants et étudiants.

C'est ainsi que nous avons :

- rencontré le directeur du lycée industriel des chemins de fer roumains, formant des apprentis,
- rencontré les responsables des écoles sportives de Brashov, numéro 1 de Zarnesti, générale de Presmer, n° 9 et n° 23 de Brashov, de Resnov,
- travaillé pour l'aide humanitaire avec de nombreux étudiants et le chef de gare de Brashov,
- visité l'usine de tracteurs, des hôpitaux.

En cours, des projets d'échange pour des séjours enfants, des correspondants, la récupération de livres scolaires, l'envoi par des élèves français de lettres ou cartes postales à des élèves roumains.

### A Bucarest

Avec le Groupe pour le Dialogue Social, les livres ont été remis et une large discussion avec un responsable et un conseiller du groupe.

Avec l'hôpital des chemins de fer :

- rencontre avec l'adjoint du Ministre des Transports et deux responsables du service médical,
- pilotage assuré par le responsable aux relations internationales,
- une réunion de travail avec le directeur de l'hôpital et les chefs des différents services (tous médecins).

Enfin, lors de notre séjour dans la capitale :

- visite du dépôt locomotives de Bucarest-nord,
- rencontre avec la direction du dépôt et le président du premier syndicat libre et indépendant de la traction regroupant les conducteurs et les agents de l'entretien du matériel roulant.

(1) La situation est très fluctuante, le développement d'antagonismes tant politiques que sociaux ou "ethniques" pouvant s'opérer ou ressurgir.



Rencontre au dépôt de Bucarest

## Bruxelles : Comité Paritaire des Chemins de fer

Les 15 et 16 février 1990, les représentants des salariés des chemins européens (pour la France CFDT, FO, FMC) ont rencontré les directions des chemins de fer.

Cette réunion importante a permis de réactiver les travaux paritaires face aux prochaines échéances relatives au développement des chemins de fer de la communauté.

Les délégations des salariés ont vivement insisté pour que l'ensemble des travaux en cours prennent en compte les aspects sociaux pour une mise en oeuvre concrète de la charte communautaire des droits sociaux fondamentaux des travailleurs.

De plus, les travaux actuels de la commission européenne qui selon la CFDT accentue le libéralisme, nécessitent de la part des représentants des salariés de nouvelles propositions et avis tant économiques que sociaux. Dans ce cadre il est décidé de tenir le groupe de travail paritaire sur la politique des transports dès le début avril. Ce groupe devra notamment prendre en compte les

aspects sociaux, ceux des usagers ainsi que les problèmes d'aménagement du territoire et d'environnement...

D'autre part dans le deuxième trimestre se réunira un second groupe pour traiter des trains à grande vitesse en lien avec les nouvelles technologies et les aspects sociaux qui s'y rattachent.

Concernant le TGV il sera proposé, par la commission, une décision au conseil européen "relative à la mise en oeuvre d'un réseau européen de trains à grande vitesse" et ceci au plus tard le 31 décembre 1990 sur deux points :

- le schéma du réseau d'avenir des TGV,
- le calendrier de la réalisation des axes prioritaires pour les quinze prochaines années.

Quelques points prioritaires qui seront défendus par la CFDT :

- L'unicité de l'entreprise ferroviaire avec son exploitation (la CFDT s'opposera à toute notion de libre accès des infrastructures à des exploitants privés agréés ainsi qu'à la séparation de la

gestion des infrastructures et de l'exploitation ferroviaire.

- Le développement du service public prenant en compte les besoins des populations associant les nécessités d'aménagement du territoire et d'environnement.

- La définition des coûts réels de chaque mode de transport en particulier par la prise en compte de tous les coûts collectifs, économiques et sociaux.

- Les droits des usagers aux transports ainsi que les avancées sociales collectives des salariés des transports.

### Un enjeu d'avenir

Face au développement du libéralisme mis en oeuvre par des gouvernements d'Europe, les salariés avec leurs représentants doivent agir ensemble.

Agir ensemble pour conquérir de nouveaux droits sociaux, mais aussi pour préserver ceux existants dans le cadre de l'élimination des barrières à la libre circulation des biens et des personnes.