

LE CHEMINOT

cfdt fgte
de France

N° 817 - 74ème année - Bimestriel - Mars 93 - ISSN 0245 - 7318 - Prix 10 F
Cheminots CFDT/FGTE - 22 rue Pajol - 75018 PARIS.

SOCRATE, le gâchis !

Déclaration CFDT au CCE du 03 mars 1993

La situation budgétaire délicate que connaît l'entreprise (et dont une part de responsabilité importante revient aux Pouvoirs Publics) ne risque pas de s'améliorer avec la politique de mise en oeuvre de SOCRATE par la Direction «Grandes Lignes».

Ces dernières semaines laissent en effet le goût amer d'un énorme gâchis dont la Direction doit, seule, assumer la responsabilité.

La SNCF s'était donné comme un des principaux objectifs du Contrat de Plan de réussir la réalisation d'un «grand projet d'entreprise» permettant de répondre à l'augmentation de la demande de réservation: SOCRATE

Suite à une série d'erreurs, l'image, la crédibilité de l'entreprise, s'en trouvent au contraire sérieusement dégradées. Il faut souligner la nature de ces erreurs qui ont conduit à la situation d'aujourd'hui et préciser quelles réponses rapides, la Direction de l'entreprise doit apporter.

Les erreurs

Trois erreurs graves de communication externe

Première erreur : en ciblant sa campagne marketing sur le «titre unique» de transport: (voyagez plus léger) ... et en faisant dériver la communication sur les finalités de SOCRATE lors d'une conférence de presse, Grandes Lignes a amorcé ce mécontentement des usagers.

Deuxième erreur : en situant les augmentations tarifaires au 1er février, la Direction a aggravé la confusion autour de SOCRATE;

Troisième erreur en présentant SOCRATE comme un outil de simplification des transactions entre vendeurs et voyageurs, tout en mettant en service un outil ne remplissant pas correctement ses fonctions, elle a réussi le tour de force de mécontenter usagers et cheminots.

Deux erreurs stratégiques

Première erreur : dès sa présentation aux cheminots, la CFDT et d'autres s'étaient interrogés sur le bien fondé stratégique du "Yield Management" pour une entreprise publique. Les vrais débats autour de la déperdition tarifaire et de «l'optimisation commerciale» ont alors été posés. Encore dernièrement, lors de la présentation du budget 1993, la CFDT a demandé s'il était pertinent de persister dans une logique qui avait amené à un effacement financier des compagnies aériennes aux Etats Unis... en période de hausse de la demande... alors que nous étions dans une période marquée par la baisse de la consommation des ménages.

Ces remarques n'ayant pas été prises en compte en leur temps, comment s'étonner que les associations d'usagers nous rejoignent sur la critique de fond ?

Deuxième erreur (stratégique) : au delà du désaccord de fond, l'entreprise a voulu réussir à tout prix la mise en oeuvre de SOCRATE dans les délais prévus.

Fait exceptionnel : Dans l'entreprise, le facteur humain a été à priori pris en compte puisque Grandes Lignes a créé une cellule «Management Humain SOCRATE». Les cheminots se sont impliqués directement dans le projet (Exécution et Encadrement) en faveur des «groupes témoins» et ont fait remonter leurs observations. Les organisations syndicales, toutes, malgré le désaccord de fond déjà exprimé sur les finalités du projet, se sont directement impliquées dans la «démarche concertée du projet SOCRATE» avec l'ANACT afin d'aider à la conception d'un outil qui permette aux cheminots d'exercer leur métier dans de meilleures conditions et avec une meilleure qualification. Nous insistons: ce fait est sans précédent dans l'entreprise. Les organisations syndicales, toutes, que l'on présente comme critiquant systématiquement et ne proposant rien, ont joué le jeu jusqu'au bout pour éviter l'irréparable. Alors, où est cette deuxième erreur stratégique ?

La Direction Grandes Lignes, au travers de son équipe de projet, a bien pris en compte les

«remontées», mais les comptes rendus, les audits, les procès verbaux de réunion, se sont empilés, peu à peu, avec leur lot de critiques, d'observations, de propositions ... Si quelques unes ont été directement intégrées, la plupart, faute de temps, de moyens ou de décisions, sont restées dans les placards... pour plus tard !

C'est dans ces conditions que s'est mise en place la phase 2.3 de SOCRATE (dite MULTIVISION et nous disons qu'il y a, là, faute grave de l'entreprise.

Faute grave car, y compris dans sa phase terminale (sites pilotes et premiers basculements), la Direction n'a pas pris la responsabilité d'arrêter «la machine» alors que les difficultés prévisibles s'accumulaient. Faute grave parce que se faisant, elle a démobilisé les agents les plus attachés à leur outil de travail, déstabilisé les meilleurs professionnels et la majeure partie de l'encadrement commercial des gares.

La Direction est coupable elle doit payer !

La Direction a maintenant le devoir de répondre rapidement à l'inquiétude des cheminots autrement que par la menace de sanctions.

1. Un calendrier précis de résolution des anomalies et des modifications du logiciel doit être clairement établi, sans optimisme béat et tenant compte du fait que les futures phases (contingents et SOC) peuvent elles aussi entraîner des difficultés.

2. En donnant des gages tangibles vis-à-vis des vendeurs, montrant qu'elle a pris en compte l'effort que les cheminots doivent faire pour «colmater» les erreurs de la Direction:

- Préconisant l'instauration de pauses sous forme de crédit d'heures à disposition des agents sur la base de 6H=8H

- Décidant d'une révision à la hausse du budget formation pour permettre de réaliser des formations adaptées.

- Remettant du personnel là où il en faut (réouverture des BIR, accueil, guichets)

3. En annonçant des mesures durables pour les vendeurs en leur assurant immédiatement une revalorisation des qualifications et de l'indemnité de saisie sur la base de 500 F mensuels forfaitisés.

4. En annonçant l'ouverture de négociations sur tous les autres points avancés par les agents.

Attention, malgré les «concessions» faites par la Direction du Personnel sur les facilités de circulation ... (4 fichets de dispense de supplément par an !), les cheminots ont pris l'habitude de mettre la main au porte-feuille pour prendre le train - SOCRATE ça craint !

Dernière minute, dernière erreur de la Direction.

La Direction de la SNCF se paye sur «notre» budget une pleine page de publicité dans tous les journaux nationaux et régionaux.

Cette «communication de crise» n'a pas du tout rassuré les usagers quant aux cheminots dans l'action, ils apprécieront de savoir où va l'argent qui manque pour satisfaire leurs revendications, ils apprécieront aussi les incitations publiques à monter dans les trains sans réservation au moment où la Direction menace les cheminots qui mènent l'action «Billet ouvert».

Sommaire

o Socrate : le gâchis	P 1
o Cadre de vie	P 2
o Retraités	P 3
o La loi du fric	P 4
o Les notations en niveau	
o Espagne	P 5
o Matériel	P 5
o Service aux adhérents	P 6
o Accidents Gare de Lyon - Gare de l'Est	
o Elections au Conseil d'Administration	P 7
o Le nouveau Secrétaire Général	
o Cauterets : L' AG des cheminots	P 8

Le Cheminot de France
Dir. de la publication : B. Dalberto
N° Cion paritaire 77D73
Imprimerie ECG
22, rue d'Annam - 75020 Paris
Tél. : 46 36 89 09
Rédaction administrative :
22, rue Pajol - 75018 Paris
Abonnement 50 F

Cadre de vie

LOGEMENT SOCIAL : des possibilités nouvelles d'intervention dans les SA HLM SNCF

La particularité de la SNCF fait que de nombreux cheminots sont encore aujourd'hui locataires de leur employeur.

Soit directement, soit par l'intermédiaire de sa filiale SICF (société immobilière des chemins de fer) la SNCF dispose d'un parc logement de 94 000.

Cette situation engendrée par l'histoire des cheminots a fait que de tout temps, le logement a été un domaine d'intervention de la CFDT Cheminots.

Les problèmes de confort, d'environnement, de localisation, d'éloignement par rapport au lieu de travail, du coût des loyers, charges, des expulsions... sont

autant d'aspects que nous devons prendre en charge tant ces problèmes ont des répercussions sur les conditions de vie et de travail des cheminots.

La Loi d'Orientation pour la Ville (1) offre aujourd'hui des possibilités d'intervention pour les locataires, qui seront désormais représentés au Conseil d'Administration des SA HLM et membres des commissions d'attribution de logement.

Afin que cette démocratisation soit un plus pour les cheminots et leurs familles, la CFDT a décidé de travailler en collaboration avec une association des consommateurs l'ASSECO CFDT.

Cette action s'est traduite dans un premier temps, par la présentation de candidats CFDT sous le sigle ASSECO, aux élections de représentants des locataires au conseil d'administration des sociétés anonymes HLM SNCF.

Le résultat de ces élections (janvier 93) a démontré, que l'action conjuguée de la CFDT et l'appui d'une association de consommateurs pourraient être gage de succès.

Avec quatre administrateurs élus sur dix, l'ASSECO fait jeu égal avec la CNL (Confédération Nationale du Logement).

Nous serons représentés dans

quatre CA sur cinq (HLM Sablière, HLM Atlantique, HLM Nord Est, HLM Sud Est).

Les locataires par leur vote (45% de participation) ont manifesté leur souhait de voir pris en charge leurs problèmes d'habitat.

Ces résultats démontrent qu'au delà de l'entreprise, l'action, les propositions de la CFDT cheminots sont reconnues.

La coopération mise en place entre la CFDT et l'ASSECO, va se poursuivre dans un deuxième temps par une formation des administrateurs représentant les locataires afin de traiter notamment des rapports entre représentants des locataires

(ASSECO CFDT) et élus CE/CCE pour agir plus efficacement sur l'utilisation du 0,45% logement (128,5 MF pour 1993).

Mettre en place informations et permanences au niveau des administrateurs.

La perspective étant par la suite, d'élaborer une charte logement en partant des besoins exprimés par les locataires, qui devrait permettre aux élus et militants d'être force de proposition pour combattre les inégalités face aux logements.

(1) Loi du 13 juillet 1991, décret du 28 juillet 1992

(2) ASSECO/CFDT Association d'Etudes et de Consommation

Foch c'est quoi :

Le centre médico-chirurgical Foch est géré par la SNCF depuis maintenant plusieurs décennies.

Ce centre privé participe dans le cadre de ses compétences au service public de la santé d'Ile de France et tout particulièrement du département des Hauts de Seine.

Foch et les cheminots :

Ce centre privé permet aussi aux cheminots de se faire soigner sans avance de frais pour toute consultation, comme cela se fait aussi couramment dans les hôpitaux publics pour les actes d'hospitalisation.

Pour l'ensemble de l'année 92 sur

la totalité des hospitalisations les cheminots et les ayants-droits (retraités, femmes, enfants) représentent 5% des 215000 journées d'hospitalisation et environ 15% de l'ensemble des consultations.

Foch et son financement :

Depuis maintenant plusieurs années des difficultés financières sont apparues et tout particulièrement suite aux différentes réformes hospitalières.

En 1992 la situation était tellement grave que le conseil d'administration de Foch qui est le même

que celui de la caisse de prévoyance et où siège 1 représentant de la CFDT (4 CGT, 1

Hôpital Foch

FO et 2 d'une amicale retraités, FGRCF) a avisé les Pouvoirs Publics, Etat, ministère de la Santé, préfet des Hauts de Seine que le centre ne pouvait plus fonctionner avec les ressources qui lui étaient attribuées.

A ce titre la CFDT déclarait en octobre qu'après avoir voté contre

le budget 1992 elle n'approuvait pas l'attitude des pouvoirs publics à l'égard de Foch :

en décembre la CFDT souhaitait connaître si la DDASS (Direction Départementale de l'Action Sanitaire et Sociale) avait accordé la budgétisation des postes demandés.

La CFDT approuvait aussi une délibération du CA mettant en responsabilité les Pouvoirs Publics face au financement de Foch,

en janvier 1993 la CFDT exprimait son opposition à toute mesure de réduction des services ou de prestations effectués par Foch, en Février 1993 la CFDT devant

la vacance du poste de directeur de Foch (pour maladie) s'abstenant sur la proposition de la direction de Foch et de la SNCF de faire appel à un directeur hors du creuset cheminot.

Devant cette situation difficile pour l'hôpital certaines organisations syndicales s'en servent pour critiquer la position de la CFDT.

Pour la CFDT l'essentiel n'est pas le nom du directeur cheminot ou pas mais que les prestations et services effectués par Foch soient de qualité maximale pour les malades. Bien évidemment les salariés de Foch doivent aussi avoir de bonnes conditions de travail et de rémunération.

Facilités de circulation

Direction et Organisations Syndicales se sont rencontrées le 5 février lors d'une table ronde concernant les conditions d'emprunt du TGV Nord-Europe et d'accès au service international assuré par Eurostar.

En préalable la CFDT a rappelé ses revendications en matière de facilités de circulation. La Direction n'a pas voulu élargir l'ordre du jour et en est restée sur une simple information. C'est pourquoi au sortir de la réunion, la CFDT a écrit à la Direction Générale pour demander l'ouverture de négociations sur l'ensemble du dossier facilités de circulation (voir lettre du 8/03).

I - Concernant l'emprunt du TGV Nord, la direction nous a donné l'assurance qu'il n'y aurait pas contingentement du moins pour la 1ère année.

Les conditions d'admission accordées aux cheminots sont les mêmes que pour les TGV Atlantique et Sud Est, à savoir :

- 4 niveaux pour chaque classe,
- réduction de 50% pour les agents concernant les TGV des niveaux 1 à 4,
- 50% pour les ayants-droit pour les TGV des niveaux 1 et 2,
- en cas de surclassement ou de l'utilisation de la réduction à 90%, le prix du billet sera calculé sur la base de la distance kilométrique.

En réaction à ces informations, la CFDT a :

- rappelé sa position de fond sur la gratuité et la libre circulation sur tous les trains y compris le TGV,
- demandé de porter à 8 le nombre de cases dispensant du paiement du supplément pour les actifs, retraités, ayants-droits, contractuel et personnel CE/CCE,
- demandé la gratuité du transport

domicile/lieu de travail ou école. Pour cette dernière demande, la direction renvoie à des négociations régionales.

II - Conditions d'emprunt d'EUROSTAR (tunnel sous la Manche)

Les discussions entre SNCF/SNCB/BR et FIP ne sont pas terminées mais la direction nous a fait part des premières grandes lignes :

- utilisation des facilités de circulation du réseau français pour les relations TGV France/Angleterre,
- droit de passage du tunnel sans réduction,
- restauration obligatoire en 1ère classe,
- mise en place d'une tarification unique quelle que soit la distance,
- 2 niveaux quelle que soit la classe (période de pointe ou hors pointe).

La CFDT a demandé l'application pour tous, sur la totalité du parcours, des dispositions applicables à l'ensemble du réseau.

TGV NORD EUROPE

Tarification applicable au personnel SNCF et assimilés

1ère classe

	Agents	Ayant-droits	
		gratuits	10%
N4	96F	192F	216F
N3	24F	48F	72F
N2	64F	64F	88F
N1	24F	24F	48F

2ème classe

	Agents	Ayant-droits	
		gratuits	10%
N4	64F	128F	144F
N3	48F	96F	112F
N2	18F	18F	34F
N1	18F	18F	34F

Salarié aujourd'hui ... Retraité demain

La retraite n'est pas une fin. C'est une nouvelle vie qui commence.

Les contraintes connues pendant l'activité salariée: c'est fini ! Place à la détente et aux loisirs: bricolage, jardinage, activités artistiques, voyages, associations culturelles, ...

Mais il ne faut pas oublier que les retraités ont des droits acquis, bien souvent, après d'âpres luttes; il faut les conserver et pouvoir les améliorer. Pour cela, le syndicat continue avec la Branche des Retraités FGTE CFDT.

Individuellement, nous ne pouvons rien !

Ensemble nous représentons une force dont les décideurs sont obligés de tenir compte.

Des militants retraités - tous bénévoles - sont présents dans de nombreux organismes: CODERPA, comités d'entreprise, administration de HLM, de maisons de retraite, ... Ils participent, également, aux négociations salariales, à des réunions sur des problèmes spécifiques et auprès de la Caisse de Prévoyance et de Retraite.

C'est pourquoi, quand vous partez en retraite, ne quittez pas la CFDT: aujourd'hui comme hier, rien n'est acquis sans moyen de pression (citons en vrac: indexation des pensions et retraites sur

les salaires, revalorisation des basses retraites et des pensions de réversion, une meilleure prise en compte des maladies et handicaps, sans oublier le tiers payant qu'il faut généraliser sur l'ensemble de la France, la reconnaissance de la dépendance des personnes âgées, le maintien à domicile (aides ménagères, ...), secours et prêts, ...

La CFDT a déjà prouvé le sens des valeurs qu'elle défend - et défendra toujours -: solidarité, partage, défense des plus démunis, liens inter-générationnels, ...

Lors de votre départ en retraite, rejoignez les Retraités FGTE/CFDT

Facilités de circulation ... suite

Lettre du 8 mars 93

A la Direction générale

La CFDT vous rappelle à cette occasion ses revendications prioritaires:

- L'accès gratuit à tous les trains sans paiement du supplément, y compris pour les contractuels
- L'augmentation du nombre de cases gratuites de 4 à 8 avec extension aux ayants droit, retraités, contractuels, personnels CE/CCE.
- Réduction de 50 % sur toutes les réservations quel que soit le niveau
- Meilleures conditions d'accès aux trains auto-couchettes
- Suppression du paiement du quart tarif pour l'accès des trains couchettes en direction des stations de sport d'hiver
- Gratuité du transport domicile/lieu de travail/école
- Attribution de la carte 1ère classe à partir de la qualification E1
- Simplification de la reconnaissance de la vie maritale
- Enfin, la CFDT vous réaffirme son opposition à toute forme de contingentement et à la tarification différenciée selon les réseaux grande vitesse.

Nous avons bien entendu d'autres propositions que nous formulerons en table ronde.

Par ailleurs, veuillez trouver ci-joint la pétition à l'initiative des cheminots CFDT Retraités portant sur le maintien des facilités de circulation des contractuels au moment de la retraite.

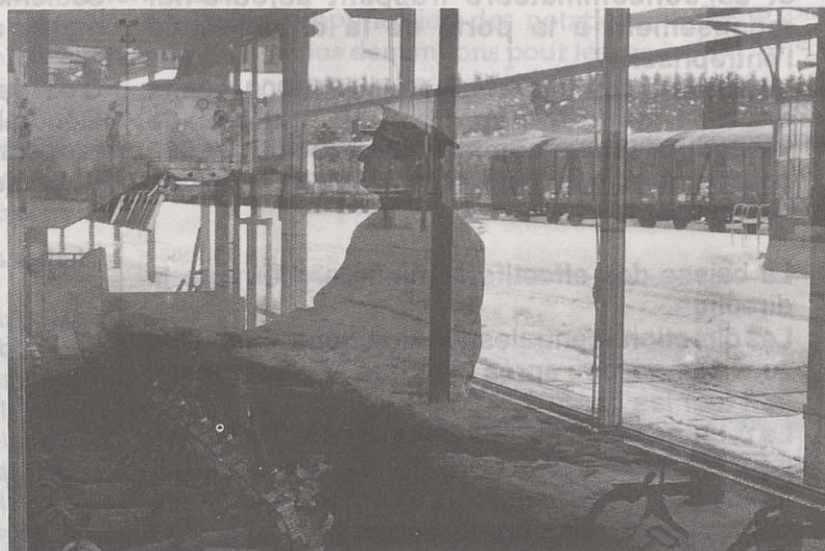


PHOTO SALGADO CCE

— L'Europe des retraités —

L'Europe des retraités s'organise. La Fédération Européenne des retraités et personnes âgées (FERPA) forte de 9 millions d'adhérents regroupés dans 32 organisations syndicales de retraités, a tenu une conférence à Bruxelles en juin 92. L'UCR CFDT y participait.

Cette conférence a décidé l'élaboration d'une charte européenne des retraités et personnes âgées et d'un programme d'action. Elle a marqué sa volonté de faire prendre

en compte par les gouvernements respectifs représentés, sa charte et ses revendications.

La France a une avance certaine dans beaucoup de domaines sur les autres pays membres, sauf pour les dépenses de santé.

En effet, la France enregistre le plus important accroissement de ces dépenses et le plus faible niveau de remboursement et aussi l'un des plus forts taux de cotisation pesant sur les salariés.

Caisse de Retraites

. Lors du décès de l'agent pendant la période de **départ volontaire** la veuve perçoit-elle la pension de réversion et les indemnités d'obsèques ?

Oui, dès le décès, à la veuve il est attribué la pension de réversion et, des indemnités d'obsèques correspondant à celles versées au régime général soit 120 fois le gain journalier. Cette mesure est plus avantageuse qu'au régime SNCF.

. Désormais les établissements proposeront d'office le rachat des annuités de la période des congés de disponibilité pour congé parental. Ils le rappelleront lors de la reprise de service de chaque agent concerné.

. Comme il n'y a pas eu d'augmentation salariale le tableau des retraites paru dans Le Cheminot de France d'octobre 1992 est toujours valable (il suffit de s'y reporter).

Caisse de Prévoyance

Au conseil d'administration du 17 février, la CP nous a informé qu'un excédent de 25 millions de francs a été réalisé en 1992.

La CFDT a rappelé que l'excédent était largement dû :

- aux mesures concernant les cotisations des retraités,
- à l'augmentation des ressources essentiellement apportées par les cotisations des cheminots actifs, en déclinant pour une grande part de l'effet grille.

Par ailleurs, cette situation de 1992 ne doit pas cacher le déficit cumulé de la CP se situant autour de 70 millions de francs et l'augmentation des dépenses hospitalières de l'ordre de 8% sur 1 an.

1/3 payant

La CFDT a demandé qu'une information particulière, par exemple via l'info aux retraités, soit envoyée pour expliciter la mise en place du 1/3 payant «biologique».

La direction étudie cette possibilité (à titre de rappel dès que la facture dépasse 120 F il y a application du 1/3 payant dans les laboratoires d'analyses).

Concernant le 1/3 payant pharmaceutique et suite à un courrier de la CFDT, la CP écrit aux présidents des syndicats de pharmaciens de Meurthe et Moselle, Meuse, Moselle, Nièvre, Bas-Rhin, Haut Rhin, Vosges pour leur signifier que la CP est prête à mettre en place le 1/3 payant généralisé selon des modalités compatibles avec l'outil informatique de la CP ou par l'intermédiaire du minitel.

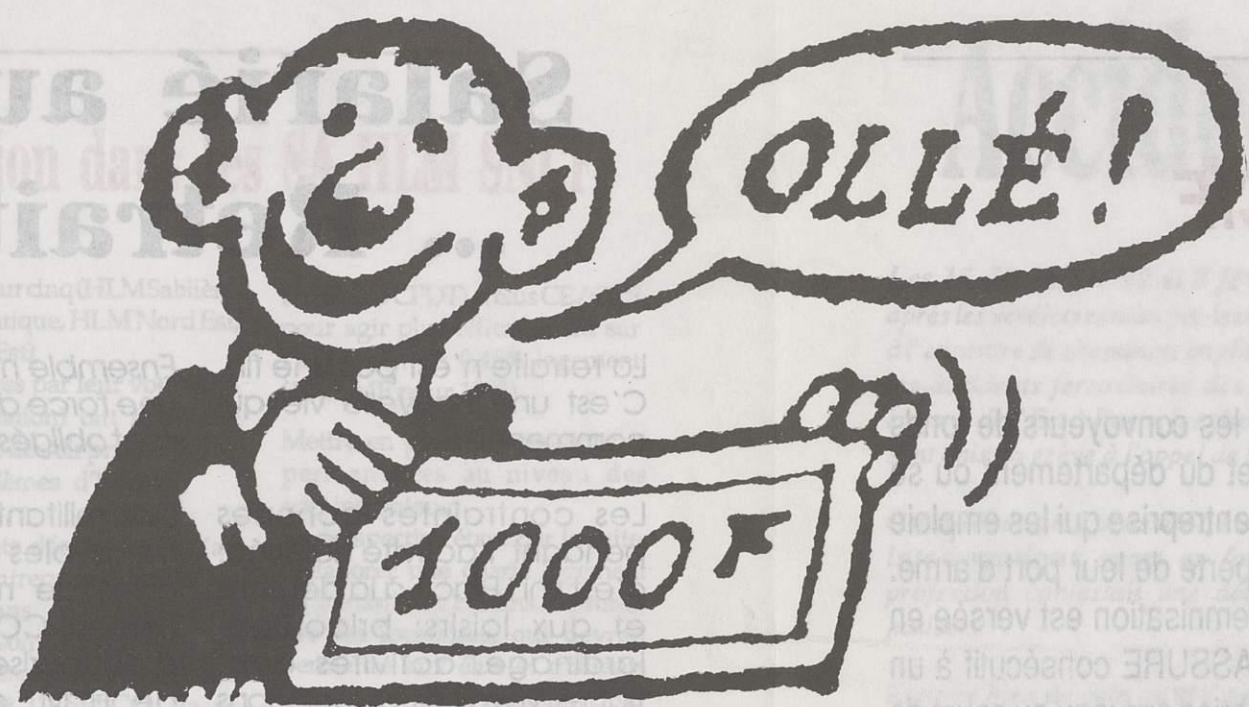
Pour les départements ci-dessus ou tout autre n'hésitez pas à contacter la Branche. Ne l'oublions pas, cette campagne sur le 1/3 payant est le moyen pour que les cheminots et leurs familles n'avancent plus d'argent auprès du pharmacien.

Prochain Conseil d'Administration en avril.

Depuis plusieurs années, les politiques budgétaires et salariales des différents gouvernements ont, plus ou moins, contribué à réduire les moyens de fonctionnement des administrations et des entreprises de service public, à compromettre la bonne réalisation de l'ensemble de leurs missions, à réduire le pouvoir d'achat des agents qui y travaillent.

La SNCF n'a pas échappé à cette règle ; plongée dans un système concurrentiel des plus sauvage, laissée seule face à une modernisation nécessaire, c'est tout «naturellement» qu'elle s'est retournée :

- Vers le bas de la laine que représente le patrimoine immobilier : quelques opérations juteuses de vente viennent alléger sa dette financière de 100 millions de francs.
- Vers des «économies» : p'tites gares, p'tites lignes et le fret sont sacrifiés sur l'autel de la rentabilité financière.
- Vers les usagers -devenus clients- : les



LA LOI DU FRIC !

banlieusards voient le prix du transport ferroviaire régulièrement augmenter deux fois plus vite que l'inflation et leurs salaires.

Socrate permet toutes les opérations de racket possible, à tel point que 19 associations d'usagers et de consommateurs frappent aujourd'hui rageusement à la porte de la direction de l'entreprise.

- Vers les cheminots : nous étions 248 000 agents en 1981 pour transporter 712 millions de voyageurs ; nous sommes aujourd'hui 190 000 pour assurer le transport en 1993 de 837 millions de voyageurs.

La baisse des effectifs continuera, murmure la direction.

Les directions centrales, les directions régionales sont menacées : après avoir tué les moutons, il faut tuer les bergers !

Le retour de cette productivité accrue ? Bien peu pour les salariés de la SNCF !! Certes, un retour timide de l'embauche, mais ô combien déficitaire par rapport au nombre de départs.

Certes, un effort dans la formation professionnelle dans le collège exécution... mais on parlait de tellement bas puisque la priorité avait été donnée aux GIP !

Certes, un effort dans le paiement de la qualification... mais de toute façon, l'ancienne grille des salaires généraux tellement d'injustices, de contradictions, de disparités dans les déroulements de carrière que l'on était au bord de l'explosion. La nouvelle grille a apporté des corrections, mais a laissé des milliers de cheminots et retraités sur le carreau.

Les conditions de travail se sont -elles-mêmes particulièrement dégradées : dérogations à la réglementation du travail, temps partiel, p'tites ou grandes coupures imposées, travail de nuit banalisé, congés refusés, repos en retard... Ceci se paye -mal- au point que les «EVS» (éléments variables de solde) auraient augmenté de 200 millions de francs en 92 par rapport à ceux de 91.

Stop ! Casse-cou ! Halte à une politique dangereuse ! On ne modernise pas une entreprise contre ses salariés !

La CFTD réclame un juste retour de la productivité vers les cheminots :

- Par une politique salariale qui s'inscrive hors du cadrage gouvernemental, qui acte une priorité aux

bas salaires, qui permet d'accroître le pouvoir d'achat, qui réduise les inégalités.

□ Par une politique d'emploi positive ; la réduction du temps de travail, l'octroi de 5 jours de congés supplémentaires pour tous, permettrait non seulement de sauvegarder les emplois actuels mais d'en créer d'autres !

C'est dans ce sens que la CFTD a écrit au Directeur Général à propos des négociations salariales 93, rappelant ainsi ses revendications prioritaires qu'elle est -hélas- seule à porter.

Lettre au Directeur Général :

«Monsieur le Directeur Général, La Fédération des Cheminots CFTD réitère sa demande d'ouverture de négociations salariales pour l'année 93 et tient à porter à votre connaissance les points sur lesquels elle attend des réponses positives :

- un salaire minimum mensuel net porté à 6800 F,
- l'instauration d'un mécanisme d'augmentation de salaire basé sur l'attribution de sommes uniformes et non uniquement en pourcentage,
- l'attribution d'une somme uniforme mensuelle de 600 F au titre du rattrapage des pertes de pouvoir d'achat accumulées depuis 1982,
- une revalorisation des retraites en particulier pour un relèvement du minimum de pension ainsi que par l'incorporation des points de l'indemnité de résidence dans le traitement,
- une nouvelle étape de resserrement des zones de salaires sur la zone 1, s'inscrivant dans une perspective programmée de la réduction du nombre de ces zones,
- la revalorisation des primes, indemnités et allocations (l'aide financière aux agents des DOM/TOM, l'allocation frais spéciaux) en particulier celles liées à la pénibilité du travail et à la non hiérarchisation de ces allocations dès lors qu'elles ne sont pas liées à la qualification,
- l'octroi de 5 jours de congés payés supplémentaires pour tous les salariés de l'entreprise,
- l'attribution de façon permanente des jours de congés supplémentaires attribués au titre des médailles du travail.

Par ailleurs, dans le cadre de ces négociations salariales, nous vous demandons de mettre en oeuvre les déclinaisons de l'accord sur la revalorisation des retraites complémentaires des personnels hors statut signé le 11/2/93 ainsi que la mise en place à la SNCF d'un système de prévoyance collective pour ces mêmes personnels».

s'effectue sans inscription à un tableau d'aptitude sur la première position du deuxième niveau, sauf objection motivée du service.

Si des agents atteignant les 14 ans d'ancienneté dans l'année figurent au tableau d'aptitude, le nombre de promotions à réaliser doit être augmenté d'autant.

La notation pour l'avancement en niveau sera effectuée au 1er avril de chaque année.

Les promotions en niveau supérieur dans chaque qualification sont prononcées, le premier jour de chaque trimestre civil (1er avril, 1er juillet, 1er octobre, 1er janvier), par quart de contingent fixé.

2. La notation 93

Préalablement à l'examen des contingents 93, la CFTD interpella la Direction sur le non respect de l'engagement de la SNCF de faire un bilan à l'issue d'un an d'exercice.

La CFTD remémora, à la SNCF son désaccord de fond tant sur la création d'une notation supplémentaire totalement au choix, que sur la subordination du nombre aux aléas des résultats de l'entreprise dont les cheminots ne sont pas responsables.

Les notations en niveau

3. Nos revendications CFTD portent sur :

- la création d'un mécanisme identique aux ex-indices ou positions soit :
 - . un pourcentage fixe (25% pour le collège exécution par exemple) appliqué à l'effectif du 1er niveau de la qualification pour le nombre de promotions,
 - . 50% du nombre de promotions à l'ancienneté, 50% au choix auxquels s'ajoute le déclenchement hors contingent pour les 14 ans et plus,
 - . un délai de séjour maxi sur le 1er niveau de 9 ans.

La CFTD exige donc :

- une présentation systématique du contingentement national, régional, établissements, tous les ans avec remise de documents, préalablement, en cascade (national/régional/filière et spécialités/établissements).
- une règle du quart de notation comportant en cas de reliquat l'application au plus fort reste.

Dans le cadre de la simplification des notations, nous demandons pour les cas d'agents promus cessant leur service pour retraite, démission, réforme... la même procédure de redistribution que pour les positions.

La CFTD dénonce l'absence de précision, malgré l'avancée de juin 92, sur l'étalement dans le temps pour atteindre la réduction des disparités ainsi que la non prise en compte des situations particulières (rattrapage ou dépassement pour les qualification D par d'autres agents ayant un examen et plusieurs années de présence dans les ex niveaux 5 par exemple : CEO, CSRMV, ACM. La Direction a botté en touche en refusant d'aborder ces sujets.

4. Le bilan 92

La CFTD constate, à partir du bilan 92, une réalisation en dessous des prévisions, l'allongement des disparités régionales, l'accumulation de certains temps moyens de séjour (QF, QG, QH).

La Direction reconduit le même mécanisme pour 1993 mais souhaite que les notateurs fassent passer sur le deuxième niveau de rémunération les agents des plus hautes positions du 1er niveau, pour éviter des promotions à court terme trop chères comme en 1992 (remise en cause du mérite ?).

En 1993 il y aura 8899 changements dont 885 au titre des 14 ans, soit moins 40,19% par rapport à 1992. Aie !

Alors la grille !

Même si c'est limité, certaines catégories -spécialités voire fonctions- ont ressenti les avancées de la grille à ce jour, d'autres non. Il en découle une difficulté d'avoir un discours un peu «globalisant» de bilan sur ce sujet.

Cela ne doit pas entraîner la conclusion que la nouvelle grille «c'est tout mauvais» en raison de la limitation des moyens financiers mis au pot par l'entreprise.

Là où des actions locales, régionales se déroulent, les cheminots ont obtenu des avancées supplémentaires.

La SNCF invoque, aujourd'hui, le coût exorbitant de la grille pour refuser toute avancée sociale.

Ceci démontre que la CFTD avait raison de dénoncer le carcan financier (+2,40% de la masse salariale). Cela prouve aussi que l'action syndicale paie puisque la direction annonce (+6,10%) de hausse de la masse salariale en 1992 dûs à la grille...

La conjugaison du rôle des délégués du personnel et de la mobilisation des cheminots dans les établissements doit se poursuivre autour des requalifications, des dépassements...

Espagne

Espagne : accord sur le droit de grève

Les syndicats espagnols sont parvenus le 9 novembre à un accord avec leur gouvernement à propos du conflit de longue date sur le droit de grève.

Les deux grandes confédérations syndicales, l'UGT (Union Générale de Trabajadores) et la CC.OO (Comisiones Obreras), dont les fédérations de transport sont toutes deux affiliées à l'ITF, ont lancé un mot d'ordre de grève générale contre le double coup de la diminution de la couverture sociale et de l'introduction de la loi le 28 mai. La législation proposée menaçait de limiter sévèrement le droit de grève des travailleurs espagnols (voir ITF News, avril 92).

Selon la proposition initiale du gouvernement, les services minimaux et essentiels à maintenir pendant une grève étaient fixés arbitrairement et couvraient un vaste éventail de secteurs, dont les transports et la distribution. Les individus et les syndicats

que les tribunaux auront trouvé coupables de faire grève illégalement ou de n'avoir pas maintenu les services minimaux seront passibles de graves pénalités.

Le texte adopté en novembre marque un changement d'orientation significatif et prévoit un accord mutuel sur les services minimaux dans 17 secteurs essentiels. En cas d'échec de l'accord, les conflits seront réglés par des comités d'arbitrage régionaux et nationaux désignés par le gouvernement. Les syndicats seront invités à recommander des participants aux comités d'arbitrages.

Les services à maintenir dans les secteurs de la santé et des transports seront déterminés en commun par priorité. La longue liste de pénalités individuelles ou collectives a disparu et les clauses qui auraient entraîné la mise à pied des grévistes n'assurant pas des services minimaux ont été abandonnées.

Matériel : où nous mène le pilote ?

Au fil du temps l'inquiétude grandit dans les établissements du matériel.

Entre les réductions de charges, les transferts au privé, les filialisations, les fermetures, tout concourt à instaurer ce climat.

Aussi à plusieurs reprises nous avons demandé des éclairages à notre direction. Hélas les réponses sont restées soit très générales soit évasives.

A titre d'exemple : «nous vous avons donné toutes les informations jusqu'en fin 1994... - «l'activité est à intégrer dans le contexte global des charges de maintenance, lesquelles sont en régression»... - «c'est un problème local»...

Pourtant sur le terrain les évolutions continuent et même des décisions tombent. La preuve, ce sont les annonces de fermetures de TARBES, CLERMONT...

Pourtant en commission fonctionnelle matériel le directeur avait

affirmé que l'ensemble des restructurations étaient connues tant nationalement que localement.

Alors quel crédit accorder aux déclarations de notre direction. Ce n'est pas ainsi qu'elle gagne en crédibilité.

Par ailleurs elle s'abrite derrière les procédures légales (consultation de CE) pour masquer sa politique et ses orientations, ce n'est pas acceptable.

Autant nous sommes pour que les projets économiques et sociaux soient débattus en CE, autant nous refusons la méthode actuelle employée dans les régions. Car lorsque le directeur présente une étude elle est ficelée et quels que soient nos contre-propositions, nos arguments, rien ne change.

C'est donc une fausse consultation qui peut aussi déboucher sur une entrave au fonctionnement du CE.

Nous pensons que masquer aux

cheminots ce que sera le matériel demain est une erreur. D'autant que des fuites sont «par hasard» distillées exemple : moins 200 emplois suite à l'audit EUREQUIPE à la direction du matériel. Ce n'est pas ainsi que la motivation et la sécurité reviendront.

Il faut prendre les cheminots du matériel pour des adultes.

Saurons-nous à partir des évolutions de l'entreprise la place du matériel ?

Le langage de vérité va-t-il prendre le pas sur la langue de bois de la direction ? La question est posée. Mais aussi va-t-on prendre en compte nos propositions sur la politique d'entretien concernant l'amélioration de la régularité, de la sécurité, du confort...

Est-ce qu'un jour la direction du matériel va enfin entendre et écouter les représentants des cheminots. Si elle persiste à nous ignorer, il ne faudra pas qu'elle s'étonne des réactions à venir.

Service aux adhérents

La FGTE - CFDT en association avec la MACIF GARANTIT aux ADHERENTS de la CFDT

LA DEFENSE PENALE (ASSISTANCE JURIDIQUE)

Tout adhérent de la Fédération Générale des Transports et de l'Equipe CFDT

Tout adhérent d'une autre Fédération CFDT ayant passé une convention avec la FGTE et à jour de ses cotisations syndicales.

La FGTE-CFDT s'engage à pourvoir à ses frais à leur représentation devant les juridictions compétentes dans le cadre de la défense du permis de conduire. SAUF en cas d'infractions:

- commises en état d'ivresse ou d'ébriété (sauf en cas de contestation de l'adhérent),
- relatives aux règles de stationnement (sauf en cas de contestation de l'adhérent, assortie d'éléments objectifs indiscutables (constat d'huissier, témoignage...))

Le paiement des amendes est exclu.

Les frais de justice sont pris en charge à concurrence de 300 F.

Oui, que l'événement se soit produit lors d'un déplacement professionnel ou privé.

Partout en EUROPE, sauf en URSS et en Albanie. Elle s'exerce également dans les pays suivants: Algérie, Tunisie, Maroc, Egypte, Libye, Jordanie, Liban, Syrie et Israël.

□ entrer immédiatement en contact avec la FGTE-CFDT (Service Juridique) au 47-49, avenue Simon Bolivar 75950 PARIS Cedex 19 - Tél. (16.1) 42 02 48 88 pour l'aviser - **AU PLUS TARD DANS LES CINQ JOURS** de tout sinistre de nature à entraîner les garanties du contrat d'assistance juridique.

□ Faire parvenir à la Fédération dans les plus brefs délais, les originaux de tout avis, convocation, assignation, acte extra-judiciaire et pièce de procédure qui lui seraient adressés, remis ou signifiés.

EN CAS D'URGENCE SEULEMENT:

Appeler le numéro de permanence 24 h/24 h: (16.1) 42 06 81 80

L'ASSURANCE PERTE DE SALAIRE

I - Quel est son objet ?

La MACIF garantit en complément de l'assistance juridique à tout adhérent (ou à ses ayants droit) de la FGTE ou de toute autre Fédération ayant souscrit les garanties d'assistance juridique, une indemnisation

a) d'incapacité temporaire à la conduite à la suite de la suspension ou de l'annulation de son permis de conduire, ayant fait l'objet d'une prise en charge au titre de l'assistance juridique et entraînant une perte

b) de mise à pied, de reclassement temporaire ou définitif, de licenciement ou de rupture du contrat

de travail subis par les convoyeurs de fonds agréés par le Préfet du département où se trouve le siège de l'entreprise qui les emploie et consécutifs à la perte de leur port d'arme. c) en outre une indemnisation est versée en cas de décès de l'ASSURE consécutif à un accident de la circulation survenu au cours de ses activités professionnelles et impliquant le véhicule qu'il utilise dans l'exercice des dites activités.

II - Quelles sont les indemnités versées ?

1 - En cas de suspension du contrat de travail ou de reclassement dans l'entreprise dans un emploi entraînant une baisse de salaire, versement pendant 6 mois maximum d'une indemnité égale à 80 % de la perte de salaire net imposable.

2 - En cas de rupture de contrat de travail, la MACIF intervient à 3 niveaux :

- Aide à la famille,
- Aide à la reconversion,
- Aide en cas de décès

aussi que des indemnisations particulières en cas d'incapacité à la conduite suite à l'invalidation du permis de conduire et en cas de stage de récupération de points.

Attention il existe des exclusions de la garantie (ivresse, non soumission à visite médicale ...) voir votre syndicat pour plus d'information.

TARIFS 1993

Adhésion normale : 85 F pour les adhérents de la FGTE
115 F pour ceux des autres fédérations.

Tarif préférentiel. Nouvelle adhésion en cours d'année. Personnes adhérant es après le 1er septembre de l'année en cours, jusqu'au 31 décembre de l'année suivante):

**125 F pour les adhérents de la FGTE
155 F pour ceux des autres fédérations**

Important

□ Que faire en cas de suspension du permis de conduire ou de décès

- 1 - Aviser la fédération (nom, prénom, adresse, carte syndicale à jour) au plus tard dans les 8 jours.
- 2 - Lui transmettre rapidement tous les justificatifs.

Accidents : Gare de Lyon - Gare de l'Est

Les 15 décembre 92 et 8 février 93, après les verdicts rendus par les tribunaux à l'encontre de cheminots impliqués dans les accidents ferroviaires des gares de Lyon et de l'Est à Paris, les cheminots se sont mis en grève à l'appel de la CFDT.

Cette réaction a, aussitôt, suscité des interrogations quant au fait qu'une profession contestait une décision de justice...

Etait-ce bien de cela qu'il s'agissait ? Le laisser croire n'aboutit, une fois de plus qu'à masquer les vrais problèmes que cette série de catastrophes pose ? Et le vrai reproche à l'encontre de l'institution judiciaire que formulent les

cheminots en grève, est justement que cette dernière ait seulement condamnée les lampistes retenant ainsi la faute humaine en refusant de rechercher les causes profondes et réelles de ces catastrophes qui atteignent la corporation dans ce qui fondent son histoire sa reconnaissance: la sécurité le travail accompli en toutes circonstances.

Les cheminots connaissent dans la période actuelle un bouleversement important dû à la modernisation à marche forcée, à une place du chemin de fer contestée, à l'arrivée de technologies nouvelles entraînant des réductions massives d'effectifs, des problèmes de qualifications, de conditions de travail et

de vie difficiles. Ils sont en proie au doute aux interrogations que la grande grève de l'hiver 86/87 a révélé aux yeux de l'opinion publique.

Condamner à des peines de prison les lampistes sans que ceux à l'origine de la politique qui fait qu'un cheminot voit sa vie privée et professionnelle perturbée (travail de jour de nuit en horaires décalés les dimanches et fêtes, fréquence des trains et vitesses accrues, avenir incertain...) soient seuls assis au banc des accusés: NON !

Cela a été ressenti comme une injustice rendant encore plus inacceptable les verdicts.

Ces grèves expriment en fait, la solidarité des travailleurs envers ceux qu'elle estime injustement condamnés. L'exigence d'une réelle justice recherchant toutes les causes et sanctionnant (si nécessaire) tous les responsables à n'importe quel niveau qu'ils soient demande une réflexion approfondie sur les problèmes de sécurité et la mise en oeuvre de réponses concrètes avec les moyens humains et financiers nécessaires pour éviter la répétition de telles catastrophes.

Certains parmi ceux qui crient au scandale, feraient bien de s'inspirer de notre exemple dans les affaires en tous genres qui défrayent la chronique politique ces dernières années...

Elections des représentants des salariés au Conseil d'Administration du 2/02/93

La progression CFDT de 2,22% sur l'ensemble des collèges porte notre représentativité à 28,24% sur l'ensemble du groupe SNCF

Un autre point de satisfaction pour la CFDT : la progression de 8,96% dans les filiales, ce qui nous place 1ère organisation syndicale.

		Volants		Valables		CGT		CFDT		FO		CFTC		CGC		FMC	
	Inscrits	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
ENSEMBLE SNCF																	
Cadres	19579	14617	74,66	14338	73,23	1719	11,99	2467	17,21	425	2,96	811	5,66	1254	8,75	7662	53,44
Autres salariés	182645	132653	72,63	127840	69,99	63162	49,41	37394	29,25	8808	6,89	8242	6,45	1101	0,86	9133	7,14
Total SNCF	202224	147270	72,83	142178	70,31	64881	45,63	39861	28,04	9233	6,49	9053	6,37	2355	1,66	16795	11,81
Dif. 88/93	-28786	-25983	-2,16	-25350	-2,21	-15823	-2,54	-3837	+1,96	-3464	-1,08	-945	+0,41	-706	-0,16	-574	+1,45
FILIALES																	
Cadres	1134	683	60,23	626	55,20	25	3,99	96	15,34	52	8,31	47	7,51	280	44,73	126	20,13
Autres salariés	9627	5804	60,29	5165	53,65	1554	30,09	1828	35,39	840	16,26	439	8,50	268	5,19	236	4,57
Sous Total	10761	6487	60,28	5791	53,81	1579	27,27	1924	33,22	892	15,40	486	8,39	548	9,46	362	6,25
Dif. 88/93	-2432	-567	+6,81	-671	+4,84	-437	-4,04	+357	+8,96	-542	-5,25	+46	+1,58	-155	-1,42	+38	+0,06
TOTAL SNCF + FILIALES																	
Cadres	20713	15300	73,87	14964	72,24	1744	11,65	2563	17,13	477	3,19	858	5,73	1534	10,25	7788	52,04
Autres salariés	192272	138457	72,01	133005	69,18	64716	48,66	39222	29,49	9648	7,25	8681	6,53	1369	1,03	9369	7,04
TOTAL GENERAL	212985	153757	72,19	147969	69,47	66460	44,91	41785	28,24	10125	6,84	9539	6,45	2903	1,96	17157	11,59
Dif. 88/93	-31218	26550	-1,64	-26019	-1,78	-16260	-2,63	-3481	+2,22	-3906	-1,22	-899	+0,45	-861	-0,20	-612	+1,38

CA du 23 février 1993

Il s'agissait du CA de mise en place avec l'élection du Président.

M. Fournier a été reconduit dans ses fonctions par 12 voix «pour», 2 abstentions (CFDT) et 3 non participation au scrutin. La composition du nouveau CA est donc la suivante :

1. Représentants élus par les salariés

M. Andouard (Marcel), Lecanu (Lucien), Lahouse (Jean-paul), Mme Fontaine (Monique), M. Tasserie (Yves), en qualité de représentants des salariés, et M. Mallet (Jacques), en qualité de représentant des cadres.

2. Autres membres nommés par décret du 19/02/93

En qualité de représentant de l'Etat: M. Fournier (Jacques). Sur proposition du ministre chargé des transports: M. Brossier (Christian) et M. Remy (Pierre-Louis).

Sur proposition du ministre chargé de l'économie et des finances: M. Noyer (Christian).

Sur proposition du ministre chargé du budget: Mme Bouillot (Isabelle).

Sur proposition du secrétaire d'Etat chargé de l'aménagement du territoire: M. Duport (Jean-Pierre).

Sur proposition du ministre chargé de l'industrie: M. Falque-Pierrotin (Jean-Pierre).

En qualité de membres choisis en raison de leur compétence:

M. Bergounhou (Régis), représentant des voyageurs

M. Chapon (Jean), représentant des chargés;

M. Besson (Louis) et M. Fourcade (Jean-Pierre), détenteurs d'un mandat électoral local, en raison de leur connaissance des aspects régionaux, départementaux et locaux des questions ferroviaires.

M. Chazalon (Jean), en raison de ses compétences personnelles dans le domaine des transports.

Bruno Dalberto nouveau Secrétaire Général des Cheminots CFDT

Il remplace Yves Tasserie, élu au Conseil d'Administration SNCF.

Comme vous le savez, la CFDT avec votre participation active, vient de gagner les élections au Conseil d'Administration. Cette progression CFDT a permis de certifier avec encore plus de poids l'élection des deux administrateurs présentés par notre organisation.

Cette élection entraîne donc une évolution dans les responsabilités de l'animation de la Branche Cheminots, en effet le Secrétaire Général doit pouvoir conduire et assumer toutes les responsabilités de la fonction, telles que : conduire la négociation salariale, les délégations dans l'action... cela n'est plus possible avec la responsabilité d'élus CA en application de la loi DSP...

L'Equipe de Branche réunie le 9 février 1993 à l'unanimité, a élu Bruno Dalberto comme Secrétaire Général. Cette élection s'inscrit pleinement dans le cadre de notre politique des responsables. Bruno était candidat à cette responsabilité lors de notre prochaine Assemblée Générale statutaire fin mai.

Les adhérents CFDT, les cheminots peuvent en être sûrs, avec Bruno, l'action de la CFDT s'inscrira dans la continuité et l'efficacité, à vous et à nous tous, bon courage.

CAUTERETS: l'eau à la bouche

Les syndicats CFDT des cheminots se sont fixés rendez-vous, du 24 au 28 mai prochain, dans une ville d'eaux... plus précisément à Cauterets, pour participer aux travaux du VI congrès de la FGTE et de l'Assemblée Générale Statutaire des cheminots CFDT.

De l'eau, il en est coulé sous le pont depuis le congrès de Port Leucate, en 1989. Le débat sur le Rapport d'Activité permettra d'apprécier sur cette période la justesse des positions défendues, les pratiques mises en oeuvre, les résultats des actions, l'avancée de nos revendications, la syndicalisation, l'audience de la CFDT à la SNCF.

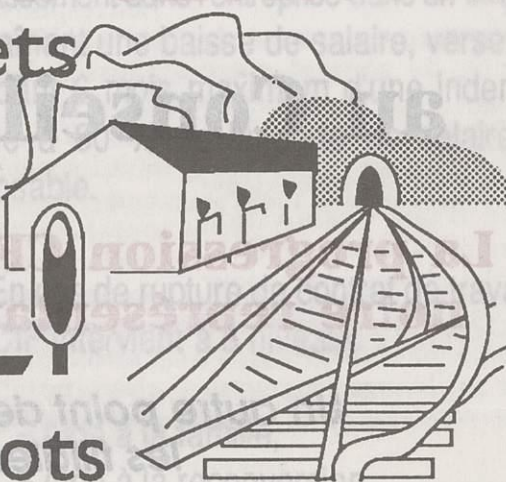
De l'eau au moulin, les syndicats ne manqueront pas d'en apporter lorsqu'il faudra débattre de la Résolution Générale, axée essentiellement et prioritairement sur un cahier revendicatif rénové.

CFDT, débattus par le biais du Rapport d'Orientation, autant de réponses devront être apportées aux défis qui se posent et se poseront.

Cauterets

Assemblée Générale
les 27 et 28 mai 1993

CFDT
Cheminots



L'Equipe de Branche et les UPR ont déjà engagés, depuis quelques semaines, une réflexion plus poussée sur 6 thèmes :

- . Lieux de pouvoirs et stratégie CFDT.
- . Evolution des métiers.
- . L'emploi et le statut.
- . Activités sociales.
- . Politiques syndicales.
- . Activité de l'entreprise SNCF.

- . Définir ensemble des revendications qui sont à la fois crédibles et mobilisatrices, s'appuyant sur les exigences des salariés.
- . Définir ensemble des revendications qui sont en cohérence et qui s'inscrivent dans une perspective de transformation de la société.

Clairs et limpides "comme de l'eau de roche" devront être les grands axes de travail et de fonctionnement de la

Eau calme par l'action de la prochaine Equipe Animatrice puisque la politique des responsables se fera dans la continuité. La diversité d'opinion, la diversité des sensibilités, la diversité d'horizon reste une richesse et un stimulant pour une équipe. Le tout sera peut être arrosé de quelques motions d'actualité.

En tout cas, tous les adhérents sont invités à se rapprocher de leur syndicat pour préparer ce temps fort dans une organisation démocratique.

Alors eau boulot, eau revoir et à bientôt.



L'Equipe de branche