

le cheminot cfdt

de france

FEDERATION GENERALE DES TRANSPORTS ET DE L'EQUIPEMENT (F.G.T.E.-C.F.D.T.)

BRANCHE CHEMINOTS

LIBRE CHOIX DU MÉDECIN : 1984



Le libre choix du médecin à l'horizon 1984 fait poser de nombreuses questions aux cheminots et la C.F.D.T. apporte ses réponses.

A la suite de la publication des résultats de la S.N.C.F. en 1982 puis du rapport de la cour des comptes, les attaques se sont multipliées contre la S.N.C.F. et les cheminots.

Il convient que l'ensemble des adhérents de la C.F.D.T. rectifie les erreurs et s'oppose aux malveillances vis-à-vis de cette situation. Les arguments ne manquent pas pour la C.F.D.T.

Mais d'autres problèmes, et en priorité l'emploi nécessitent vigilance et une pression des cheminots.

Situation S.N.C.F. : les cheminots sont visés

A la suite de la publication des résultats de l'entreprise en 1982. La cour des comptes, enfourchant ses grands chevaux, dresse un tableau de la S.N.C.F. qui nous rappelle les heures sombres du Rapport Guillau-mat. Profitant de cela, et bien orchestrées par la presse de droite, les attaques se sont multipliées contre la S.N.C.F. et surtout contre les cheminots parlant des avantages « exorbitants » qui seraient les nôtres. L'offensive porte essentiellement sur :

- l'âge de départ en retraite et les facilités de circulation dont bénéficient les cheminots ;
- les projets trop ambitieux de la S.N.C.F. (exemple le T.G.V. atlantique) ;
- et sur la situation financière de l'entreprise.

Voyons ces trois points pour démythifier à nouveau les analyses « orientées » et destinées à culpabiliser les cheminots qui ne sont pas responsables de cette situation.

LES RETRAITÉS - LES FACILITÉS DE CIRCULATION

La presse de droite colporte que la retraite des cheminots entraîne des charges considérables. C'est faux !

Certes l'Etat verse une contribution à la S.N.C.F. pour les retraités en 1982, 10 milliards de francs mais c'est pour la mettre à égalité de charges avec une entreprise ordinaire car la S.N.C.F. paie l'intégralité des pensions de ses retraités alors qu'une entreprise ordinaire ne verse qu'une cotisation sur les salaires payés. Aussi l'Etat compense à la S.N.C.F. ce qu'elle **verse en plus** par rapport aux autres pour les retraites des cheminots à **égalité de montant de retraite** (retraite Sécurité sociale et régime complémentaire obligatoire) et à **condition d'âge équivalente** (60 ans maintenant).

La caisse de retraites S.N.C.F. conserve à sa charge le reste. Ainsi même si les cheminots s'en allaient en retraite à 60 ans et avec un montant de retraite égal à celui de la Sécurité sociale l'Etat devrait toujours octroyer à la S.N.C.F. pour 1982, les 10 milliards de francs.

S.N.C.F. : signal d'alarme

Extrait du « Parisien Libéré » du 30 juin 83

C'est un véritable signal d'alarme que tire la Cour des comptes à propos de la S.N.C.F., dont la situation financière se détériore rapidement et nécessite, selon la Cour, des mesures de redressement urgentes, telles que : élévation de l'âge de la retraite, remise en cause du T.G.V. Atlantique, fiscalité moins favorable au transport routier.

Le déficit de la S.N.C.F. s'est élevé à 6,1 milliards en 1982 et atteindra peut-être 7,5 milliards en 1983, estime la Cour des comptes.

Elle dénonce les charges « considérables » entraînées par le départ à la retraite des agents de conduite à cinquante ans et des autres agents à cinquante-cinq ans. Cet avantage s'expliquait pour les agents de conduite par une perte du travail depuis longtemps.

Outre cet argument, il reste à la charge de la S.N.C.F. et des cheminots une cotisation égale à 43 % de la rémunération des actifs alors que dans les autres entreprises cela représente 23 %. Cette anomalie a d'ailleurs été reconnue par le gouvernement qui, logiquement, devrait y remédier au travers des dispositifs financiers (cahier des charges, contrat de plan). D'autre part ce que font rarement remarquer les médias c'est que notre caisse de retraites ne compte plus que 253 000 cotisants (les actifs) pour plus de 400 000 retraités. La baisse continue des effectifs depuis 1945 (450 000 agents) accompagnée d'un accroissement de trafic a permis une augmentation considérable de la productivité des cheminots mais elle a détérioré notre régime de retraite (depuis quelques années des mesures de compensation tentent de normaliser ce déséquilibre démographique).

L'âge de la retraite des cheminots n'est donc pas en cause dans cette situation et représente peu de chose par rapport au reste. Nous pouvons faire remarquer aux « envieux » qui attaquent la retraite à 50 ans des agents de conduite que si la conduite des machines modernes apparaît moins pénible physiquement qu'au temps de la vapeur, elle est devenue beaucoup plus astreignante nerveusement par suite de la multiplication des signalisations, de la diversité des engins à conduire, des

que l'avenir de la S.N.C.F. soit compromis par le maintien d'avantages sociaux exorbitants ».

Tout en reconnaissant que le T.G.V. est une réalisation qui fait honneur à la technique française, la Cour émet cependant des réserves sur « la nécessité du T.G.V. Atlantique, dont la rentabilité n'est pas aussi évidente que dans du T.G.V.-Sud-Est ».

que celle où la si Ainsi, un voya let aller-re' acquitte ' voyag Lyc

"Des tay à la tête"

La S.N.C.F. la Cour des Comptes

horaires décalés et de la conduite à agent seul sur la plupart des engins.

Pour la C.F.D.T., il est nécessaire de maintenir la retraite à l'âge actuel pour tous les cheminots. Comment peut-on concevoir, en cette période de chômage intense, de prendre des mesures qui réduiraient les possibilités d'embauche !

La C.F.D.T. considère que la bataille de l'emploi est toujours l'objectif prioritaire. La C.F.D.T. demande au contraire à la direction d'inciter les agents à partir à l'âge normal, pour laisser la place aux jeunes.

Quant aux facilités de circulation dont bénéficient les cheminots cela fait sourire ! Quelques dizaines de cheminots de plus ou de moins dans un train ne coûtent rien à l'entreprise.

De plus pour voyager, il n'y a pas que le prix du voyage ; c'est surtout le reste qui coûte cher.

Quand on sait qu'il y a encore des cheminots qui gagnent moins de 3 700 F par mois, que 65 % des cheminots gagnent moins de 6 000 F les propos « d'avantages exorbitants » se couvrent de ridicule. Pour la C.F.D.T. la priorité aux bas salaires c'est aussi un objectif principal.

Les cheminots qui prennent le plus le train sont souvent ceux que la S.N.C.F. a transplanté pour les besoins de son service et qui cherchent à retourner le plus souvent au pays.

Durant ces attaques soyons vigilants, ne nous laissons pas abuser par ceux (ils sont nombreux) qui, profitant de cette période de crise entendent laminer les avancées sociales et faire payer encore plus les travailleurs.

(Suite page 3)

LES PROJETS « TROP AMBITIEUX » LE T.G.V. ATLANTIQUE

Le chemin de fer de demain remis en cause par qui ? Voilà bien une question intéressante à se poser. Ceux qui veulent la remise en cause du T.G.V. Atlantique ne sont pas animés de bonnes intentions pour les travailleurs. Le T.G.V. atlantique répond à des besoins nombreux à satisfaire :

— améliorer la desserte de la banlieue Sud-Ouest de Paris jusqu'à Orléans et Tours pour des meilleures conditions de vie et de transport de 120 000 travailleurs (ses) qui se rendent chaque jour au boulot.

— Il est temps aussi d'aménager l'Ouest de la France et de réaliser un meilleur équilibre du territoire. Le T.G.V. pourra desservir toute la façade atlantique dans les meilleures conditions de vitesse et de confort.

— L'amélioration des déplacements par T.G.V. favorisera le développement du trafic ferroviaire comme cela s'est réalisé sur la ligne nouvelle S.E. L'exemple du T.G.V. Sud Est le montre : pour 500 millions de francs de dépenses d'exploitation près de 1 milliard de recettes pour la première année de fonctionnement. C'est important et cela doit également profiter aux cheminots.

La C.F.D.T. soutient que le projet de T.G.V. atlantique sera bénéfique pour l'emploi : des travailleurs de la métallurgie, du bâtiment et des travaux publics auront du travail pour plusieurs années et n'iront pas grossir le cortège des sans emploi.

Le T.G.V. devra bien sûr s'accompagner de plans de transport régionaux favorisant le transport collectif omnibus par fer pour un bon maillage des régions traversées.

Mais les cheminots ne veulent pas que cela se passe comme pour l'opération T.G.V. Sud-Est qui a été entièrement financée sur le budget S.N.C.F. donc par les cheminots. Car ce sont eux qui ont payé l'addition. Pour trouver l'argent du T.G.V. Sud-Est, les gros chargeurs, l'Etat et la S.N.C.F. ont supprimé des emplois de cheminots en grand nombre, fermant des gares et des lignes, refusant de satisfaire les revendications salariales ou autres.

Les dix milliards de francs du projet de T.G.V. atlantique n'ont pas à être payé par les cheminots. Comme d'autres entreprises publiques l'Etat qui est le propriétaire à 100 % de la S.N.C.F. a donc la charge de prévoir sur son budget cet argent comme il le fait, par ailleurs, pour la construction de routes, d'autoroutes, de canaux sans que cela ne contrarie personne. Le T.G.V. atlantique est utile et il doit se faire. Le lobby routier (patrons de la construction automobile, patrons routiers...) qui est sans doute derrière le discours de remise en cause de ce projet n'a qu'une idée en tête c'est de récupérer ces dix milliards pour les utiliser à son profit. Il ne vise pas à investir 10 milliards pour créer des emplois, satisfaire les besoins des travailleurs en allant dans le sens de la complémentarité des transports, des économies d'énergie, de la diminution du coût social des accidents de la route...

La C.F.D.T. pense qu'il faut prendre les moyens de développer l'entreprise, qu'il est possible de créer des emplois avec 35 heures pour tous, d'améliorer le déplacement des travailleurs, de permettre de développer le transport collectif.

LA SITUATION FINANCIÈRE DE LA S.N.C.F.

Les cheminots ne sont pas responsables de cette situation. Nous subissons l'héritage de dizaines d'années où la droite s'est servie de la S.N.C.F. pour transférer vers les grosses sociétés multinationales la richesse dégagée par les cheminots.

— Une sous-tarification marchandise maintenant reconnue qui nous coûte des milliards par an.

— Une politique axée sur le transport lourd (les gros trusts) délaissant et pénalisant le transport isolé.

— Des transferts financiers par le biais de bonifications et d'allocations diverses.

L'héritage de la droite c'est aussi un désengagement continu de l'Etat depuis la création de la S.N.C.F.

— Le refus de l'Etat, principal actionnaire, de doter en capital la S.N.C.F. (il était de 14 millions en 1937, il était toujours de 14 millions en 1981, il a été augmenté de 4 milliards depuis l'arrivée de la gauche) ce qui obligea l'entreprise

à emprunter pour payer ses investissements. De plus dès 1975 l'Etat oblige la S.N.C.F. à emprunter à l'étranger et notamment aux U.S.A. Lorsque l'on connaît l'augmentation des taux d'intérêt et du cours du dollar cela nous amène à des charges financières énormes.

— Des conditions de concurrence scandaleuses. La S.N.C.F. (les cheminots) paie ses voies, l'Etat paie les routes. Les patrons routiers continuent d'exploiter de manière éhontée les travailleurs de la route, etc.

Les inégalités de concurrence coûtent à la S.N.C.F. environ 3 milliards de francs par an.

— Une politique d'abandon du service public, la suppression de milliers de kilomètres de voies ferrées, de fermeture d'établissements, de suppression acharnée des effectifs. Tout cela réduisant les moyens de l'entreprise, sa dynamique commerciale.

Toute cette politique s'est faite sur le dos des cheminots par augmentation de leur productivité (les cheminots français sont, de loin, les plus productifs d'Europe) et en refusant les avancées sociales.

En fonction de toutes ces données, aujourd'hui la facture est lourde (plus de 5 milliards de frais financiers, un endettement important : plus de 40 milliards à long terme) alors que la S.N.C.F. est une entreprise très saine, le chemin de fer français est un outil très performant, c'est un outil d'avenir.

Ne nous laissons donc pas abuser par les arguments d'une direction qui n'a pas changé et qui tente de continuer à appliquer les méthodes anciennes.

Dans notre gare, notre atelier, notre chantier, notre bureau agissons avec la C.F.D.T. pour des avancées, pour la satisfaction de nos revendications. Cela passe aussi par une dynamique commerciale basée sur les cheminots et qui nécessite :

— *Une véritable politique d'emploi et une amélioration de la formation ;*

— *L'amélioration des conditions de vie et de travail (35 h, 6 = 8) ;*

— *Le juste paiement du métier de cheminot avec priorité aux bas salaires ;*

— *La libre expression des travailleurs et des possibilités de contrôle sur l'entreprise à tous les niveaux.*

LIBRE CHOIX DU MÉDECIN :

Des discussions ont eu lieu entre la direction S.N.C.F. et les syndicats sur le libre choix du médecin. Cette revendication des cheminots portée essentiellement par la C.F.D.T. nécessite des modifications en profondeur du système médical à la S.N.C.F. Pour faire le point et pour répondre aux nombreuses questions posées par les cheminots notamment lors des heures d'information syndicale, nous avons interrogé Georges Caignaert et Jean Henriot, délégués C.F.D.T. au conseil d'administration de la caisse de prévoyance et Jacky Tremel, délégué C.F.D.T. à la commission nationale d'hygiène et sécurité.

DES AVANCÉES INSUFFISANTES

Question : A partir de quelle date les cheminots auront-ils le libre choix du médecin et dans quelles conditions ?

Des discussions ont lieu actuellement avec la direction et tout n'est pas encore réglé. C'est à partir du 1^{er} janvier 1984 que les cheminots (tes) doivent avoir le libre choix du médecin, mais la direction a décidé que les cheminots devraient consulter en dehors des heures de service et payer leur consultation ou leur visite qui ne serait remboursée qu'à 80 %. Bien sûr, les cheminots qui le désirent pourraient continuer à utiliser les médecins S.N.C.F. dans les conditions actuelles.

Pour la C.F.D.T., la proposition patronale va dans le sens revendiqué (libre choix) mais elle est assortie de conditions inacceptables : laisser à charge des cheminots 20 % ce qui est une remise en cause de la gratuité actuelle.

Question : Les cheminots avaient déjà le libre choix du médecin spécialiste. Comment faut-il procéder en réalité ? Qui est spécialiste ? Est-ce valable aussi pour un kinésithérapeute, pour un homéopathe ?

Le libre choix s'applique aux soins dentaires, à l'hospitalisation, en gynécologie et maternité sans condition, de même qu'en accident de travail. Pour les spécialistes, le libre choix peut être accordé avec autorisation du médecin S.N.C.F. et après avoir vu le spécialiste S.N.C.F. s'il y en a un. Pour l'ho-

méopathie c'est considéré actuellement comme médecine générale, il n'y a donc pas de choix, mais avec l'avis du médecin S.N.C.F. il peut y avoir prise en compte des médicaments. Pour les soins de kynésithérapie, il y a le choix quand les actes sont prescrits par un médecin S.N.C.F. de même que pour toutes les interventions d'auxiliaires médicaux. En acupuncture les actes classés « K » peuvent être pris en charge mais pas les consultations.

La direction envisage qu'à partir de janvier 1984 il puisse y avoir le remboursement à 80 % des consultations pour l'acupuncture et l'homéopathie.

Question : Un médecin non S.N.C.F. peut-il signer un arrêt de maladie ?

Actuellement, c'est dans le cas (week-end par exemple) où le médecin S.N.C.F. n'est pas là qu'un médecin non S.N.C.F. peut prescrire un arrêt de maladie qui doit être ensuite contresigné par le médecin S.N.C.F.

A partir du 1^{er} janvier 1984 il ne devrait pas y avoir de difficultés, mais la direction considère que c'est un problème à régler avant mise en application et elle étudie actuellement la mise en place de médecins de contrôle à la Caisse de Prévoyance.

Question : Qu'est-ce que la médecine de contrôle ?

Dans le régime général (la Sécurité sociale) c'est le contrôle de la prestation des médecins pour éviter des abus de la part du corps médical.

Question : Pourquoi la direction a-t-elle tant attendu pour accorder le libre choix du médecin ? Qu'a fait la C.F.D.T. pour l'obtenir ?

La direction tient à son service médical qu'elle considère comme l'instrument d'une médecine de qualité. C'est sous la pression des cheminots que la S.N.C.F. a assoupli quelque peu la réglementation, mais il existe beaucoup de lourdeur administrative dans les cas d'améliorations apportées (contrôle par service administratif, délais de remboursement plus long). La C.F.D.T. a toujours été l'organisation à la pointe sur les revendications du libre choix de médecin et se trouve souvent seule face à la direction.

Sur les améliorations apportées (exemple libre choix du gynécologue) c'est une action C.F.D.T. qui a été à l'origine de l'avancée.

Mais s'il y a des avancées aujourd'hui, c'est parce que le libre choix du médecin est revendiqué par la majorité des cheminots et depuis des mois et des mois la C.F.D.T. a recueilli des dizaines de milliers de signatures.

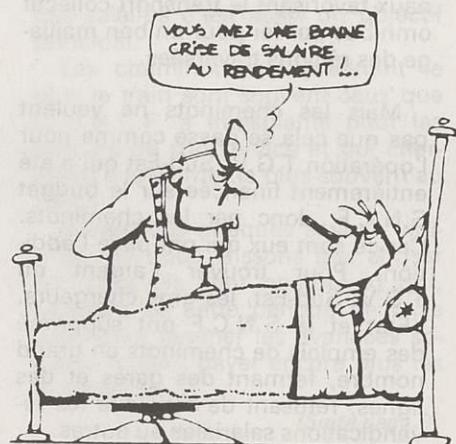
D'autre part, la C.F.D.T., en 1982 et 1983, est intervenue à plusieurs reprises auprès des ministères de la Santé, des Transports et du Président de la S.N.C.F., ainsi qu'au Conseil de la Caisse de Prévoyance.

Question : Pourrait-on savoir combien la S.N.C.F. paie une consultation à un médecin S.N.C.F. ? Combien coûte un médecin S.N.C.F. ? Qui le met en place ? Sur quel budget est-il pris en charge ?

Les médecins S.N.C.F. intervenant dans les cabinets médicaux sont payés à la vacation, c'est-à-dire au temps théorique qu'ils passent pour exercer la médecine de soins, de travail ou les deux à la fois. Les médecins S.N.C.F. utilisés à plein temps sont assimilés au rang de fonctionnaires supérieurs pour la paie. Pour les visites à domicile le médecin est payé à 65 % environ du tarif homologué. C'est la S.N.C.F. qui « embauche » les médecins sur acte de candidature après enquête et entretien exercés par le médecin chef de zone médicale.

Le budget du service médical est, pour partie, inclus dans le budget exploitation S.N.C.F. ; il est de l'ordre de 390 millions de francs en 1982.

(Suite page 5)



Répondre aux questions des cheminots

Question : La C.F.D.T. en demandant le libre choix du médecin a-t-elle mesuré les conséquences sur l'avenir des infirmières et des cabinets médicaux ?

Bien sûr et il devrait y avoir augmentation du nombre des infirmières.

En effet, en matière de médecine du travail, la C.F.D.T. en demande le développement dans le cadre des dispositions prévues par la loi pour son organisation et son fonctionnement ce qui conduirait à augmenter le nombre de médecins du travail et d'infirmières rien que pour la médecine du travail (de l'ordre d'un tiers en plus). Le médecin du travail doit travailler en liaison avec les C.H.S.C.T. (qui sont encore à mettre en place à la S.N.C.F.) et les C.E.

Pour les cabinets médicaux, la C.F.D.T. demande leur ouverture à l'extérieur en matière de médecine de soins dispensée gratuitement aux auxiliaires, contractuels, aux retraités et aux familles. En un mot, nous demandons leur transformation en centres de soins, c'est-à-dire une extension de leur activité donc une augmentation du nombre d'infirmières.

Lors de la réunion du 19 juillet, la direction a accepté la mise en place de gynécologues dans les cabinets médicaux où existe une forte concentration de personnel féminin. Par contre, elle continue à refuser l'ouverture des cabinets médicaux aux auxiliaires, contractuels, retraités et familles de cheminots.

Question : Mais alors cette gratuité pour les ayants droit, ça va coûter combien par an à la caisse de prévoyance ? Quelles seraient les conséquences sur les cotisations des cheminots ? Et d'ailleurs quelles sont les différences entre cotisations à la Sécurité sociale et cotisations à la caisse de prévoyance ?

Tout d'abord les cotisations : les cheminots actifs paient 4,70 % et dans le régime général c'est 5,5 %. Par contre, la part patronale S.N.C.F. est de 7,3 % mais à la Sécurité sociale, c'est 13,45 % jusqu'au plafond de 7 410 F du salaire et 8 % pour la partie supérieure.

Si le cheminot verse un peu moins pendant sa vie active que l'assuré au régime général, par contre il paie 3,9 % sur la totalité de sa retraite alors qu'à la Sécurité sociale, la cotisation est de 1 % sur la retraite du régime général et 2 % sur la retraite complémentaire.

La S.N.C.F. paie en part patronale nettement moins que les patrons et se justifie en disant qu'elle assure la paie pendant la maladie et entretient son propre service médical.

Si l'on regarde le budget de la caisse de prévoyance, au niveau des cheminots actifs, les ressources (cotisations) sont en 1982 de 2,5 milliards de francs et les dépenses (les prestations aux assurés) de 1,5 milliards de francs : la marge est donc importante.

Enfin, il faut souligner également que l'accès des familles et retraités aux cabinets médicaux pourrait être source d'économie pour la C.P. si on garde le principe de médecins payés à la vacation, cela serait donc sans conséquences sur les cotisations.

Question : Quelle est la position de la C.F.D.T. par rapport au forfait hospitalier ? par rapport aux retenues sur salaires en cas d'hospitalisation ?

La C.F.D.T. s'est prononcée contre le forfait hospitalier qui pénalise surtout les bas revenus. De même pour les retenues de salaire aux célibataires, veufs, divorcés sans personne à charge. Une avancée a été réalisée récemment en réduisant à 1/8 au lieu de 1/4 la retenue de traitement en cas d'hospitalisation. C'est insuffisant, la C.F.D.T. maintient sa revendication de suppression de cette retenue.

DES TRANSFORMATIONS DE LA MÉDECINE A LA S.N.C.F.

Question : Pourquoi la C.F.D.T. demande la séparation des médecines de soins et de travail à la S.N.C.F. ?

La médecine du travail a toujours été sous gestion patronale. Elle est certes prévue au service des travail-

leurs mais sous responsabilité du chef d'entreprise. C'est une médecine collective de prévention avec un contrôle des représentants des travailleurs. La médecine de soins est individuelle, libérale et de réparation. Seule la S.N.C.F. a un régime à part qui dans les faits ne donne pas droit au libre choix du médecin, mais c'est en train de bouger.

Question : Le 19 octobre 1983, les cheminots, dans leur majorité, ne voteront pas pour l'élection des représentants des salariés au conseil d'administration de la Sécurité sociale pourquoi ? finalement quels sont les cheminots qui voteront ?

C'est vrai, seule une minorité de cheminots actifs voteront localement pour la Sécu ; il s'agit des auxiliaires, contractuels, apprentis et élèves (ceux cotisant directement à la Sécu) recensés dans l'entreprise au 31 mars 1983. Finalement, c'est parce que les cheminots ne sont pas affiliés individuellement qu'ils ne votent pas à la Sécu. Par contre, ils voteront pour les représentants dans les caisses d'allocations familiales.

Question : Que demande la C.F.D.T. lorsqu'elle dit « gestion de la C.P. à dominante ouvrière » ?

La C.F.D.T. demande effectivement que la gestion de la caisse de prévoyance soit assurée par un Conseil d'administration à majorité de travailleurs à l'image de ce qui se fera pour le régime général et nous sommes en droit de le demander maintenant avec une plus grande vigueur puisque nous ne participerons pas aux élections de la Sécu. Nous poursuivons donc notre action syndicale pour la transformation de la caisse de prévoyance.

Cette formule de questions/réponses intéresse-t-elle des lecteurs du cheminot de France ? Faut-il la renouveler et sur quels sujets ?

L'heure d'information syndicale devrait progressivement permettre une plus grande participation des adhérents et sympathisants dans la vie syndicale.

LA RÉDUCTION DU TEMPS DE TRAVAIL A 35 HEURES

La direction a suspendu en juin les discussions sur les 35 heures pour les travaux continus. Engagées depuis le début 1983 les discussions reprendront le 15 septembre 1983.

Où en sommes-nous ?

A l'issue de nombreuses réunions et de plusieurs reculs la direction propose actuellement :

— **Champ d'application.** Seraien concernés, environ 30 000 cheminots : les 3 x 8 continus et permanents, les 3 x 8 avec figeage de 2 périodes de travail, les 2 x 8 avec nuit sous réserve de l'accord du ministère.

Rien pour les autres cheminots.

— **L'application de ces 35 heures** pour la direction entraînerait un régime de 1 594 heures de travail par an alors que l'application de l'article du PS 4 donne logiquement 1 568 heures, mais la direction ne veut pas en convenir.

Modalités d'application

En premier lieu la direction fera des études d'organisation pour adapter les plans transports, aménager les tableaux de service, les horaires, regrouper des postes, fermer des gares ou lignes à certaines périodes, différer des tâches, etc. ; pour appliquer les 35 heures sans création d'emploi sur la base de la réduction journalière avec 7 h 20 de durée journalière de travail.

En second lieu et dans les cas où la S.N.C.F. ne trouve pas d'autres solutions ; des emplois seront créés. Les agents appelés « coupeurs » ne seront pas soumis aux 35 heures et ils assureront donc une durée journalière de 8 heures (39 heures hebdo). L'estimation de la S.N.C.F. est de l'ordre de 1 800 agents nécessaires.

Sur les acquis la direction :

- Maintient les 110 repos avec les 7 h 20 ;
- Maintient les acquis locaux sur les roulements 4 x 2 avec 121 journées non prévues en y incorporant désormais les repos fêtes.
- Supprime les repos compensateurs de nuit.

La C.F.D.T. est en désaccord avec les propositions insuffisantes de la direction qui globalement ne crée pas d'emplois en effet.

● Les 1 800 emplois « supplémentaires » devront être pris sur les autres fonctions, en particulier l'équipement, les bureaux, le matériel. Par exemple, le budget collectif de la fonction matérielle, prévu au 31 décembre 1983, prévoit une diminution de 800 agents par rapport au 31 décembre 1982. C'est l'application concrète de la décision du conseil d'administration de suppression de 1 500 emplois à la S.N.C.F. en 1983 et en lien avec le transfert des effectifs entre fonctions pour financer l'application des 35 heures aux travaux postés.

La réduction journalière pour les travaux postés pénibles de nuit, pour les roulants, n'entraîne pas de création d'emplois.

La C.F.D.T. revendique d'ailleurs des repos supplémentaires intégrés dans une grille de roulements au tableau de service permettant des améliorations importantes des conditions de travail et de vie.

En clair la C.F.D.T. revendique :

- 35 heures par attribution de 136 repos à tous les cheminots ;
- 35 heures et le 6 = 8 par l'attribution de 145 repos périodiques aux agents postés et de réserve ;

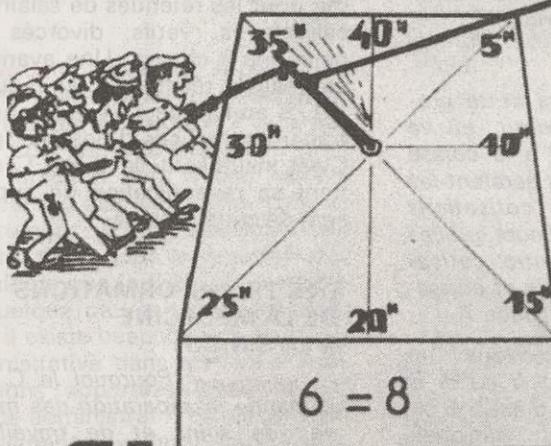
— 35 heures par des roulements 4 x 2 avec 122 repos et une durée journalière de travail de 7 h 30 pour les roulants, ainsi que la compensation du travail de nuit sur la base du 6 = 8. Ces réductions du temps de travail doivent être réalisées avec un relèvement substantiel des primes de travail et indemnités de nuit sur la base d'un taux unique.

La C.F.D.T. ne peut pas accepter des propositions S.N.C.F. qui se traduiront par une dégradation des conditions de travail (augmentation de l'amplitude, modification des horaires, etc.), une recherche de productivité optimale, une réduction volontaire des possibilités du développement ferroviaire et du service client.

Dans l'état actuel des discussions la C.F.D.T. a refusé d'accorder une dérogation à la S.N.C.F. sur la date d'application de l'ordonnance des 35 heures prévue au plus tard le 31 décembre 1983. La S.N.C.F. souhaite deux étapes étaillées jusqu'au milieu de 1984.

Dès septembre la C.F.D.T. propose de nouvelles initiatives aux cheminots pour peser sur les discussions. C'est ensemble que nous avancerons.

REDUCTION DU TEMPS DE TRAVAIL



cfdt

cfdt

DERNIÈRE MINUTE

Le chapitre IX du statut sur les nouvelles dispositions concernant les sanctions disciplinaires vient d'être homologué. Par lettre du 18 juillet 1983 la Direction générale de la S.N.C.F. vient de décider :

- Les retenues sur prime de fin d'année décidées après le 1^{er} novembre 1982 ne seront pas effectuées ;
- Les retenues sur prime de travail décidées après le 1^{er} novembre 1982 seront remboursées.

CONGÉS INDIVIDUELS DE FORMATION

Un nouveau droit se met en place, il vient d'être négocié : se met en place l'association pour la gestion des congés individuels de formation du personnel de la S.N.C.F. (A.G.E.C.I.F.).

Son but : gérer 0,10 de la masse salariale soit environ 23 millions de francs actuels pour le congé individuel de formation.

pour la C.F.D.T. cette association à gestion paritaire (organisations syndicales/S.N.C.F.) doit permettre de donner maintenant satisfaction aux demandes de congés individuels de formation qui n'ont pas forcément de lien direct avec l'activité professionnelle de l'agent ou de l'entreprise.

C'est une revendication C.F.D.T. qui a aboutit... S'ouvrir plus largement à la culture et à la vie sociale.

L'association traitera également des congés individuels de formation pour permettre :

- D'accéder à un niveau supérieur de qualification ;
- de se perfectionner professionnellement ;
- De changer d'activité ou de profession.

Les cheminots (tes) utiliseront cette avancée sociale.

DROIT D'EXPRESSION DES CHEMINOTS

● Applicable à compter du 1^{er} juillet 1983, à raison de 6 heures l'année et réparti par trimestre (3 h en 1983).

● Tous les cheminots quel que soit le contrat de travail sont concernés, mais pour 1983 en bénéfieront seulement les salariés qui sont en régimes de travail avec 2 repos prévus samedi dimanche ou dimanche lundi (article 25, § 12, du PS 4).

L'expression pour quoi faire ?

Ce nouveau droit permet à tous de s'exprimer *directement*, de proposer des améliorations de travail, d'obtenir une réponse. Lié avec l'évolution des structures de représentation à la S.N.C.F. (comité d'entreprise, C.H.S.C.T.) les adhérents C.F.D.T. prendront en compte l'expression des travailleurs pour faire avancer les revendications mises en avant.

Ce droit d'expression doit aussi permettre de réaliser des cahiers revendicatifs locaux sur le temps de travail.

Comment participer à cette expression ?

Directement dans le groupe :

- En posant des questions précises ;
- En permettant à tous de s'exprimer ;
- En participant à l'animation ;
- En ne déléguant pas son pouvoir d'animation au chef direct qui est présent dans le groupe comme tout le monde et sans avantage particulier.

Collectivement avec le groupe :

- En réalisant des propositions pour modifier les conditions d'organisation et de travail ;
- En faisant avancer les revendications de tous ;
- En fixant la date, le lieu, etc., de la prochaine réunion pour faire le point et proposer de nouvelles avancées. Un bilan sera réalisé fin 1983. Cette expression individuelle et collective doit réussir pour permettre son extension à tous les cheminots et conquérir de nouveaux droits.

HOSPITALISATION : Retenue sur salaires

Retenue du quart du salaire en cas d'hospitalisation des agents célibataires, veufs, divorcés ou séparés judiciairement n'ayant ni enfant ni ascendant à charge.

Depuis longtemps, la C.F.D.T. demande la suppression de cette retenue. En outre l'application du forfait hospitalier aux cheminots (participation de l'agent pour une somme de 20 F par jour d'hospitalisation) a conduit la C.F.D.T. à reposer cette question.

La S.N.C.F. répond le 23 juin 1983 :

— La retenue de salaire en cas d'hospitalisation pour les agents ci-dessus concernés sera modifiée, elle sera ramenée du quart au huitième du salaire.

— Les 20 francs par jour restent applicables à tous.

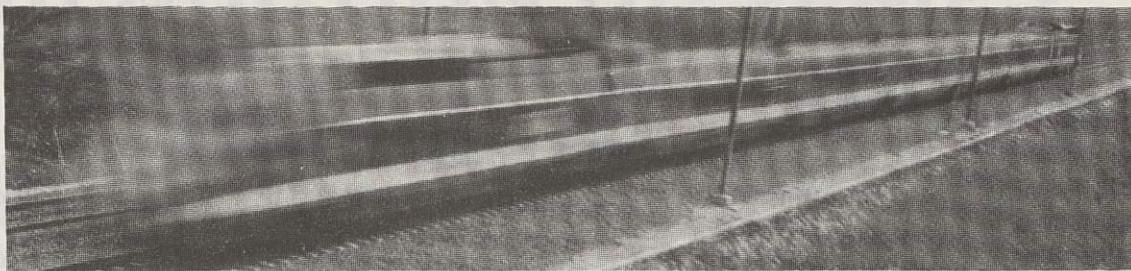
La C.F.D.T. constate que cette proposition S.N.C.F., bien qu'elle réduise de moitié cette retenue sur salaire, n'en continue pas moins de péjorer les bas salaires du fait de l'application du forfait hospitalier égal pour tous.

AIDE AUX VACANCES FAMILIALES

Le montant de la participation pouvant être accordé au titre de « l'aide aux vacances familiales » est porté de 1 050 F à 1 140 F pour 1983.

Par ailleurs, le quotient familial à prendre en considération pour l'ouverture du droit à cette aide, en ce qui concerne le personnel autre que les agents des niveaux 1 et 2 et assimilés, est porté à 10 100 F à 11 500 F.

LA DI FACILITÉS DE CIRCULATION DANS LE T.G.V.



Cette année encore (service d'hiver 1983-1984), les cheminots auront des difficultés à voyager les vendredis, dimanches et lundis à cause de l'interdiction d'utilisation des facilités de circulation dans les T.G.V. à supplément. Ceux qui parlent d'avantages aux cheminots en la matière devraient y regarder à deux fois.

La C.F.D.T. est intervenue à la direction pour obtenir l'exonération du paiement du quart de place.

Ci-après, voici les heures des trains que pourront utiliser les cheminots (et leurs familles) en payant seulement la réservation. Lorsque l'heure est en gras, il faut payer aussi le supplément (mais pas le quart de place).

Mais attention ! Certains jours de fort trafic, il peut y avoir encore quelques modifications non prévisibles aujourd'hui.

PARIS-MARSEILLE

6 h 55 (du lundi au vendredi) ; 7 h 44 (sauf lundi et vendredi) ; 10 h 10, 11 h 42, 12 h 48, **15 h 05** (le vendredi) ; **15 h 10**, 16 h 49 (le samedi) ; 17 h 46 (sauf vendredi et dimanche) ; **18 h 40** (sauf samedi).

MARSEILLE-PARIS

6 h 29 (du lundi au vendredi) ; 7 h 58 (sauf lundi) ; 8 h 45, 11 h 54, 14 heures, 14 h 51 (sauf lundi, vendredi, dimanche) ; **16 h 39** (sauf dimanche) ; 17 h 29 (le samedi) ; **18 h 23** (sauf le samedi).

PARIS-MONTPELLIER

6 h 55 (du lundi au vendredi) ; 7 h 44 (sauf lundi et vendredi) ; 10 h 16, 11 h 42, **15 h 10**, 17 h 46 (sauf vendredi et dimanche) ; **18 h 40** (sauf samedi).

MONTPELLIER-PARIS

6 h 39 (du lundi au vendredi) ; 8 h 02 (sauf lundi) ; 8 h 55, 12 h 04, 14 h 03, **16 h 49** (sauf dimanche) ; **18 h 33** (sauf samedi).

PARIS-LYON (avec une X pour Saint-Etienne)

6 h 15 X (du lundi au vendredi) ; 7 heures X (samedi et dimanche) ; **8 heures** (tous les jours) ; 8 h 30 (samedi) ; 10 heures, 11 heures (du lundi au vendredi) ; 12 heures, 13 heures, **14 heures X**, 15 heures, 15 h 30 (le vendredi) ; **16 heures**, 17 heures (le samedi) ; **18 heures** (sauf vendredi) ; **18 h 28** (vendredi) ; 19 heures X (samedi) ; **20 heures**, 21 heures (sauf samedi) ; 21 h 50 (vendredi et dimanche).

LYON-PARIS (avec une X départ de Saint-Etienne)

5 h 45 (sauf samedi, dimanche) ; 6 h 50 (samedi et dimanche) ; **7 h 50**, 8 h 50 X (sauf dimanche) ; 9 h 50, 10 h 50 (sauf samedi) ; 11 h 50 (samedi, dimanche) ; 13 h 20, 13 h 12 X, 14 h 50, 15 h 50 (sauf samedi) ; 16 h 50 (samedi) ; **17 h 50** (lundi au samedi) ; **18 h 28** (dimanche) ; 18 h 49 X (sauf vendredi).

di et dimanche) ; 19 h 50 (sauf vendredi et dimanche) ; **19 h 58** (dimanche) ; 20 h 50 (sauf samedi).

DIRECT SAINT-ETIENNE-PARIS

6 h 40 (samedi).

PARIS-DIJON (certains trains sont à destination de CHALON, d'autres de BESANÇON)

6 h 27 (lundi au vendredi) ; 7 h 18, 12 h 34 (samedi, dimanche) ; 14 h 26, **16 h 17**, 18 h 08 (samedi) ; **19 h 46**.

DIJON-PARIS

6 h 56 (vendredi, samedi) ; **7 h 54**, 9 h 45 (lundi au vendredi) ; 14 h 43, 16 h 59 (samedi, dimanche) ; 18 h 34 (sauf vendredi) ; 19 h 50 (sauf lundi, vendredi, dimanche).

PARIS-CHAMBÉRY

6 h 44 (lundi au vendredi) ; 10 h 41, 13 h 09 (certains jours suivant la période) ; 16 h 43 (sauf vendredi, samedi).

CHAMBÉRY-PARIS

6 heures (lundi au vendredi) ; 10 h 39 (sauf certains dimanches) ; **17 h 04**.

PARIS-ANNECY

7 h 34 (samedi, dimanche) ; 13 h 09 (certains jours) ; **19 h 13**.

ANNECY-PARIS

7 h 07 (samedi, dimanche) ; 11 h 57, 19 h 29 (sauf dimanche).

PARIS-GENÈVE (valable BELLEGARDE et au-delà)

7 h 34 (tous les jours) ; 10 h 41, 13 h 09 (certains jours) ; 14 h 32, **19 h 13**.

GENÈVE-PARIS (valable pour BELLEGARDE et en-deçà)

7 h 10, 11 h 59, **16 h 46**, 19 h 31 (sauf le dimanche).