



Déclaration des Fédérations de cheminots de 14 pays d'Europe à Bruxelles dans leur appel à l'action du 27 octobre

«La Communauté Européenne semble ne vouloir attribuer aux chemins de fer qu'un rôle relativement limité : celui de mode de transport de la grande vitesse (nous y reviendrons au point suivant), des trains complets de marchandises et du trafic combiné. Par contre, plus jamais elle n'évoque le rôle de service public des sociétés nationales.

Nous voulons réaffirmer ce rôle essentiel à un moment où chaque responsable politique déclare vouloir lutter contre les exclusions sociales.

Le droit au transport et plus généralement le droit à la mobilité doit constituer une préoccupation permanente.

Il faut donc développer au niveau européen une politique dynamique de coopération des réseaux européens de chemins de fer dans le cadre d'une politique intermodale afin de garantir les droits à la mobilité au niveau européen, national et local.

La Grande Vitesse constitue, à coup sûr, un créneau porteur d'espoir pour le rail.

Elle doit constituer impérativement un secteur d'activité à part entière des sociétés nationales de chemin de fer.

Elle doit irriguer l'ensemble de la Communauté Européenne et au-delà l'ensemble de l'Europe.

Elle doit s'accompagner de mesures de sécurité optimales.

Elle ne peut toutefois se développer au détriment ou sur le dos du service public.»

Strasbourg, la Direction fait appel aux CRS pour expulser les cheminots ... un symbole - Sept. 92

Strasbourg, la Direction régionale veut aller nettement au-delà du plan d'entreprise initialement prévu.

Ainsi elle entend fermer au service commercial 13 gares voyageurs supplémentaires, supprimer, de nombreux trains régionaux, des nombreux arrêts de trains sous prétexte d'accélérer les TER (pour parfois gagner une minute), réduire la prestation fret en diffus. Globalement c'est plus de 250 emplois de cheminots qui sont menacés dans l'immédiat.

C'est par voie de presse que les cheminots ont appris ces mesures, la Direction se moquant des procédures prévues au Code du Travail concernant l'information au préalable du CER.

Dès le mois de juin, la CFDT a pris diverses initiatives : lettre ouvertes aux élus locaux, régionaux, tracts massifs aux usagers, pétition contre «la casse du rail» et action de grève des cheminots le 11 septembre.

En signe de protestation les cheminots ont stationné sur le «lieu public» des gares de Rothau et Lingolsheim ce jour là à partir de 3h 30.

Aucun train n'a circulé sur la ligne transvosgienne et l'axe régional Molsheim - Sélestat jusqu'à 13 h.

Alors que les usagers, des élus, des responsables et associations sont venus soutenir les cheminots et leur action de défense du service public, la Direction régionale de la SNCF, a largement démontré sa manière de négocier, en faisant appel aux CRS.

C'est à douze heures que les forces de l'ordre se chargèrent de l'évacuation des manifestants des «lieux publics» de la gare de Lingolsheim, sous les yeux des habitants indignés par tant de présence policière face à des manifestants inoffensifs. Sur la région ce conflit médiatisé par la presse, radio, télé et presse écrite a le mérite d'être maintenant largement popularisé.

Pour la CFDT cela n'est qu'une étape, si la SNCF persiste dans son attitude ... d'autres actions suivront.

*Bruxelles, Strasbourg, ces deux villes
qu'on oppose dans le cadre de l'Europe
capitaliste, sont réunies dans
un même combat.*

*C'est l'Europe des luttes
qui monte. La même
analyse des échecs du système,
les mêmes axes revendicatifs.
Une campagne d'action et
toute la population
interpellée,*

*cheminots nous
construisons
l'avenir !*

Caisse de Prévoyance

Mise en place du 1/3 payant :

Depuis de nombreuses années, la CFDT se bat pour la mise en place du 1/3 payant pharmaceutique mais aussi pour les actes de laboratoires d'analyses médicales. Au Conseil d'Administration du 15/9 la CFDT a demandé la mise en place du 1/3 payant «biologique» au niveau de la Caisse de Prévoyance. En effet, un accord a été signé entre les caisses d'assurance maladie et les laboratoires d'analyses médicales.

Cet accord fixe notamment :

- la dispense de l'avance de frais par l'assuré social pour les actes de laboratoires dès lors que le montant s'élève à 120,00 F et au delà.
Il restera à la charge de l'assuré (donc à payer aux laboratoires) la part non prise en charge par la sécu ou la caisse de prévoyance.

La Caisse de Prévoyance appliquera cet accord et s'engage si les laboratoires d'analyses s'informatisent à la mise en place du 1/3 payant au dessous du seuil de 120,00 F.

1/3 payant pharmaceutique :

Les abonnés au Flash ont reçu le bulletin du militant pour la campagne CFDT. Au conseil d'administration de la caisse de prévoyance il a été annoncé que le département de la Sarthe était sur le point de mettre en oeuvre le 1/3 payant. Par contre pour la région de Rennes, des difficultés existent encore, la CP pense pouvoir les aplanir assez rapidement.

Caisse de Retraite

En juillet 1992, le gouvernement a annoncé la mise en place d'un fonds de solidarité qui transférerait à l'Etat le financement de certaines prestations dites de solidarité nationale. Face à cette annonce la CFDT a déclaré au comité de gérance de la caisse de retraite cheminot :

«Pour répondre aux problèmes de financement de la branche vieillesse du système de protection sociale, le gouvernement entend créer un fonds de solidarité qui consiste à séparer les prestations financées par les cotisations et les prestations non contributives de cotisation.

Cette création nous interpelle, les question qui se posent sont nombreuses :
- Les charges des Caisses de retraite seront-elles effectivement allégées ?
- Le budget de l'Etat supportera-t-il effectivement les dépenses actuelles au titre de la solidarité nationale ?
- Si un financement additionnel était nécessaire, par qui serait-il assuré ?
- Risques de débudgétisation des charges incombant à l'Etat ?
- Risques de fragilisation de certains droits acquis (minimum de pension) ?

Nous tenons à être préalablement informés à toutes décisions et nous resterons très vigilants».

SATRAPE

(Service d'aide aux travailleurs privés d'emploi)

Nouveauté :

Une nouvelle convention concernant l'assurance chômage a été mise en place à compter du 1er août 1992 (accord UNEDIC). La FGTE (Fédération Générale des Transports et de l'Equipement) a estimé que l'accord contenait des dispositions négatives :
- autour de l'indemnisation dégressive qui égalise la situation des chômeurs vers le bas,
- autour de l'indemnisation liée à l'âge et à la durée de cotisation qui pénalise particulièrement les jeunes et les chômeurs qui se trouvaient en emploi précaire.

Ces raisons nous semblent à la FGTE et à la Branche cheminots accélératrices d'exclusions, nous estimons que la nouvelle convention n'est pas bonne.

Conséquence à la SNCF :

De part cette nouvelle convention la consigne régissant les départs volontaires a été modifiée (PS 15 n° 2).

Principes nouveaux :

- Les agents pourront partir à 50 ans au lieu de 52 ans 3 mois.
- Pendant 33 mois les agents toucheront une indemnité correspondant à 57,4% du salaire brut (pendant 20 mois versée par le seul SATRAPE et par un complément versé par la SNCF, voir tableau). Pour des salaires en dessous de 9300 F par mois, le pourcentage varie entre 57,4% et 65%.
- Au delà de 33 mois il y aura réduction de l'indemnité de 8% tous les 4 mois (pour un agent partant à 52 ans et 3 mois il y a versement au taux plein jusqu'à 55 ans).

Principes restant :

- Les cotisations maladie mais avec des taux différents 1,4% sur l'indemnité du SATRAPE et 5,5% sur le complément SNCF.
- Les agents partant à l'âge de 50 ans au moins (48 ans et 5 mois pour les agents de conduite) bénéficient pendant la durée de versement de l'allocation, des facilités de circulation qui leur seront attribuées pendant leur retraite, s'ils comptent au moins 15 ans de service.
- L'indemnité forfaitaire de départ.
- La procédure de demande de départ volontaire.

Tableau récapitulatif

Ce tableau concerne un agent partant en départ volontaire à 50 ans et percevant un salaire de 11 500 F bruts par mois

Age	Allocation SATRAPE (arrondie)	Complément SNCF	Total qui sera versé à l'agent
50 ans	6450 F (57,4%)	-	6450 F
50+20 mois	6450 F	-	6450 F
50+21 mois	5600 F	800 F	6400 F
50+25 mois	4750 F	1600 F	6350 F
50+29 mois	4050 F	2300 F	6350 F
50+33 mois	4050 F	2300 F	6350 F
50+34 mois	3470 F	2380 F	5850 F
50+38 mois	3470 F	2130 F	5600 F
50+42 mois	3470 F	1630 F	5100 F
50+46 mois	3470 F	1230 F	4700 F
50+50 mois	3470 F	830 F	4300 F
50+54 mois	3470 F	530 F	4000 F
50+58 mois	3470 F	230 F	3700 F
50+60 mois		Retraite	

Les sommes sont indiquées en net.

Commentaires CFDT :

La CFDT a pris acte des nouvelles propositions de la direction car il n'y a pas eu sur ce sujet de réunion.

Extrait du courrier envoyé à la direction début septembre :

«Monsieur le Directeur du Personnel,
...De par cet accord UNEDIC, le SATRAPE a été amené à différer certains départs volontaires afin de rechercher comment l'accord UNEDIC devait s'appliquer à la SNCF. Il semble maintenant acquis que des mesures nouvelles vont être proposées aux agents désirant effectuer un départ volontaire.

Ces mesures auraient mérité selon la Fédération des Cheminots CFDT, une réunion des partenaires sociaux afin de mieux appréhender et affiner les mesures découlant de l'accord UNEDIC et les mesures d'accompagnement.

Au delà de cet aspect de lien entre le SATRAPE et les accords interprofessionnels nous vous réitérons notre demande de mettre en place au niveau du SATRAPE un comité ou conseil de surveillance. Nous sommes prêts à étudier avec vous le rôle et les fonctions de ce comité ou conseil...»

Droit au Logement (communiqué)

De nouvelles expulsions aggravent régulièrement les situations et cet été, d'autres familles ont été contraintes d'aménager des abris de fortune dans le rue ou de chercher refuge dans des lieux publics ou voués au culte, à Montreuil, à la Courmeuve et à Paris.

Au-delà de ces problèmes de tous et qui, pour certains, sont en voie de règlement, des milliers d'autres familles sont privées de toit notamment en Ile de France.

Cette situation, qui concerne des familles entières, pères, mères et leurs enfants souvent en très bas âge, est choquante scandaleuse, inacceptable.

En toute première urgence, se pose la question de leur relogement. L'arrivée prochaine de l'automne avec ses intempéries risque d'aggraver de façon très préoccupante les conditions de survie déjà précaires que connaissent ces familles.

Médecins du Monde, la fondation Abbé Pierre, Droit au Logement et la Ligue des Droits de l'Homme Fédération de Paris demandent avec la plus grande insistance qu'une stratégie

Depuis bientôt quatre
mois, le problème posé
par les familles sans
logement et mal logées
actuellement établies sur
l'esplanade du Château de
Vincennes illustre la crise
grave du logement que
nous traversons dans
certaines régions.

de relogement soit clairement définie et mise en oeuvre de façon immédiate. L'urgence de cette situation impose :
- qu'un inventaire des logements inoccupés appartenant à des collectivités publiques soit établi de façon complète,
- que ces logements soient sur le champ mis à disposition des sans logis,
- que la création de logements sociaux et la procédure du bail à réhabilitation soient renforcées pour faire face à l'ampleur des besoins,
- que des mesures incitatives à la location des logements privés vacants soient renforcées en particulier par une taxe sur les logements dans les régions en crise.

Signataires

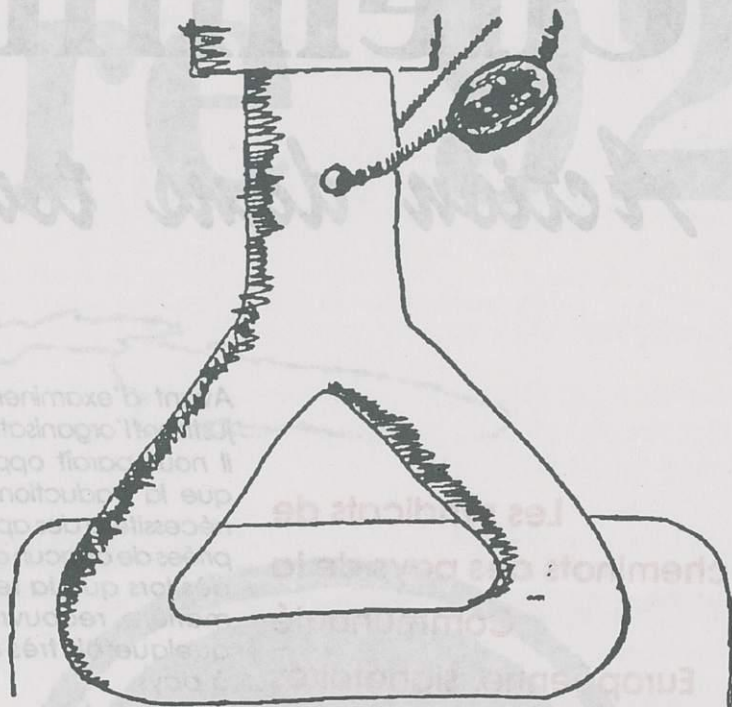
Professeur G. BRUCKER
Abbé Pierre

Jean-Baptiste EYRAUD
Christian DUCHE

Président de Médecins du Monde
Fondation Abbé Pierre pour le
logement des défavorisés
Président de Droit au Logement
Ligue des Droits de l'Homme
Fédération de Paris

27 octobre dans toute l'Europe

Les cheminots tirent le signal d'alarme !



Signal d'alarme

Depuis les années 70, les cheminots n'ont cessé de résister aux attaques répétées de la Direction et des gouvernements. Ces actions n'ont pas été inutiles, elles ont limité les dégâts, parfois même permis des avancées.

Contre la détérioration des conditions de travail, les suppressions d'emplois, pour le maintien du pouvoir d'achat et le refus de l'individualisation, du «mérite».

Plus difficiles sont les actions contre les fermetures de gares pour la défense du service public, le droit au transport pour tous, dans toutes les régions. La lutte contre ces coupes massives d'effectifs nécessiterait un rapport de force et un soutien des populations qu'il faut encore construire.

Réussissant à créer le rapport de force dans des actions locales ou catégorielles pour avancer sur des points précis nous devons les poursuivre.

Mais dans le même temps il nous faut construire un mouvement plus large, au

niveau où se posent les problèmes.

Or chacun sait que, si ce n'est pas Bruxelles qui décide de tout, les politiques de nos gouvernements, de nos directions sont toutes dans le même sens. La convergence d'analyse des fédérations de cheminots est spectaculaire.

Partout le service public, le droit au transport sont mis à mal, le chômage aggravé par une politique économique oumise au catéchisme libéral. La politique du transport terrestre se fait au plan continental.

A ce niveau là, les fédérations syndicales de cheminots sont en train de construire une stratégie commune. Elles vous appellent à participer tous et toutes à ce 27 octobre, ce jour là les cheminots de tout le continent tirent le signal d'alarme !

Ce jour là, au nom de tous les cheminots grévistes, la Direction SNCF, le gouvernement et les instances européennes seront interpellés.

Attention si tout abus est puni il y a des limites à tout, et quand trop c'est trop, n'hésitez pas à user de ce signal.

Ce jour là les usagers de toute l'Europe verront que la coupe est pleine.

Ce jour là pour vos conditions de travail, de vie, pour l'emploi de vos enfants, vos copains, pour le droit de vivre au pays.

Ce jour là, cheminots, tirez le signal avec nous !

Unitaires !

L'appel des fédérations syndicales, de tous les pays en Europe est l'aboutissement d'une volonté commune de dépasser nos situations spécifiques, nos différences de positions parfois.

Cette journée est, depuis les mouvements du 1er mai du début du siècle, la première, à unifier des organisations ouvrières sur des revendications communes, à cette échelle.

Six fédérations en France (CFDT, CGT, CFTC, FO, CGC, FMC), s'associent pour réussir l'action, c'est dire que chacune souhaite la réussite.

La CFDT n'a négligé aucun effort pour cette initiative. Invitant au travail commun, faisant le lien avec les fédérations étrangères, avec lesquelles nous sommes organisés, dans la CES (Confédération Européenne des Syndicats), proposant textes et initiatives unitaires.

Nous nous félicitons d'avoir trouvé des partenaires ouverts à cette même démarche.

En cela aussi le 27 doit être un début, que les cheminots sont appelés à encourager en y participant.

Janvier 93 a déjà commencé

Janvier 93 c'est la date de la mise en concurrence de tous les modes de transport, la date de la création de sociétés filiales, ou totalement privées, qui se lanceront à la conquête des tranches de marché ferroviaire les plus juteuses, laissant au secteur public et aux collectivités le reste.

La Direction SNCF se prépare déjà à remettre en cause un peu plus les acquis sociaux. Après le développement de la route, des emplois hors statut, la filialisation, la sous traitance, elle va jouer l'air de la concurrence internationale.

«La mise en concurrence des cheminots à statut différents entraînerait une baisse généralisée des conditions sociales dans tous les réseaux» constatent les fédérations de cheminots.

C'est d'ailleurs l'expérience des trafics internationaux existants déjà, qui permet de le dire. Le phénomène encore minime est appelé à s'étendre.

Les cheminots, doivent rapidement placer des verrous sur la sécurité, les conditions de travail, les coûts sociaux pour empêcher les directions de jouer ce petit jeu.

Cheminots

Action dans toute l'Europe le 27 octobre

Les syndicats de cheminots des pays de la Communauté Européenne, signataires de la présente plateforme, ainsi que les syndicats de cheminots d'Autriche et de Suisse ont convenu d'organiser le 27 octobre 1992 une action de sensibilisation à la politique des transports menée en Europe et principalement quant au sort réservé aux sociétés nationales de chemin de fer et ses conséquences sur les cheminots. Cette action prendra la forme tantôt d'un arrêt de travail de 1h, tantôt de pétitionnement, tantôt de rassemblement/meetings, tantôt de conférences de presse régionale / nationale / européenne.

Elle sera accompagnée d'une demande de rencontre avec le Commissaire européen chargé des transports Karel Van Miert.

Avant d'examiner les éléments qui justifient l'organisation de cette action, il nous paraît opportun de préciser que la traduction de ces éléments nécessitera des appréciations appropriées de chacun des pays concernés dès lors que la terminologie, en la matière, recouvre des différences quelquefois très sensibles de pays à pays.

1. Les chemins de fer constituent, au propre comme au figuré, un maillon important de la construction européenne.

Rien qu'à ce titre, ils méritent davantage d'attention positive de la part de la Communauté Européenne et du Conseil des Ministres.

2. Les actions en matière d'harmonisation des conditions de concurrence entre les différents modes de transport restent trop timides, voire au stade de vœux pieux.

Le vide qui subsiste dans le domaine de l'imputation des coûts aux différents modes de transport et l'harmonisation des conditions de travail constitue la parfaite illustration de cette politique et témoigne de la difficulté pour les sociétés de chemin de fer d'occuper une position concurrentielle favorable sur le marché du transport.

3. Les chemins de fer ont souffert pendant de nombreuses années de l'absence de programme sérieux d'investissements et ont dû, en outre, au nom de la rigueur budgétaire, mener des politiques de désengagement de personnel, mettant quelquefois en péril leur fonctionnement et leur sécurité. Le retard accusé en modernisation dans la majorité des réseaux est dès lors considérable.

Les projets de transport développés ou soutenus par la Communauté devraient être évalués selon les critères qui favorisent les modes de transport les moins défavorables à l'environnement.

4. La Communauté Européenne semble ne vouloir attribuer aux chemins de fer qu'un rôle relativement limité : celui de mode de transport de la grande vitesse (nous y reviendrons au point suivant), des trains complets de marchandises et du trafic combiné. Par contre, plus jamais elle n'évoque le rôle de service public des sociétés nationales.

Nous voulons réaffirmer ce rôle essentiel à un moment où chaque responsable politique déclare vouloir lutter contre les exclusions sociales.

Le droit au transport et plus généralement le droit à la mobilité doit constituer une préoccupation permanente.

Il faut donc développer au niveau européen une politique dynamique de coopération des réseaux européens de chemins de fer dans le cadre d'une politique intermodale afin de garantir les droits à la mobilité au niveau européen, national et local.

5. La Grande Vitesse constitue, à coup sûr, un créneau porteur d'espoir pour le rail.

Elle doit constituer impérativement un secteur d'activité à part entière des sociétés nationales de chemin de fer. Elle doit irriguer l'ensemble de la Communauté Européenne et au-delà l'ensemble de l'Europe.

Elle doit s'accompagner de mesures de sécurité optimales.

Elle ne peut toutefois se développer au détriment d'autres modes de service public.

6. La directive 440 de 1991 a, si l'on peut dire, légitimé le recours à la privatisation dans les chemins de fer.

Les politiques volontaristes qu'elle postule - la séparation entre l'exploitation et l'infrastructure et la libéralisation de l'accès aux réseaux - constitueront, à coup sûr, un attrait pour tous ceux qui rêvent de dépecer les chemins de fer.

a) Séparation de la gestion de l'infrastructure et de l'exploitation

La séparation dont il est question ci-dessus risquerait, si elle avait un caractère physique, d'entraîner des situations conflictuelles entre les tenants de l'infrastructure et de l'exploitation, de mettre en question le niveau de sécurité, de détériorer les conditions de travail, de favoriser le recours à la privatisation avec tout ce que cela suppose de dumping social. La séparation comptable est acceptable dans la mesure où l'objectif poursuivi, au travers de la clarification des comptes, est une certaine harmonisation entre les différents modes de transport.

b) Libéralisation de l'accès aux réseaux de chemin de fer

La séparation physique de l'infrastructure et de l'exploitation a un corollaire inéluctable : l'accès d'opérateurs privés aux réseaux. Si l'on n'y prend garde, demain des sociétés « charters » écumeront le trafic ferroviaire avec tout ce que cela suppose en terme de sécurité, de conditions de travail et de conséquences financières désastreuses pour les sociétés nationales.

On peut déjà annoncer, sans risque d'erreur, que le service public serait à court terme réduit à sa plus simple expression.

7. La directive 440 abordait une autre question, plus positive celle-là, pour les

chemins de fer : la reprise des dettes historiques des chemins de fer.

Si dans certains pays, il y a bien eu des ébauches de solution, le mal reste endémique pour toute l'Europe.

Les charges d'intérêt constituent pour les entreprises un carcan insoutenable réduisant les possibilités de modernisation et les désavantagent sur le plan concurrentiel.

La Communauté doit avoir, en cette matière, une action plus incitative vis à vis des États sans quoi la concurrence, ce souci majeur de la Commission, ne pourra s'exercer dans des conditions loyales.

8. Les avantages du rail en matière d'économie d'énergie, de respect de l'environnement et de sécurité de l'exploitation sont universellement reconnus.

Ces caractéristiques doivent lui assurer une meilleure écoute de la part des décideurs politiques de la Communauté.

9. L'utilisation abusive de l'évolution de la technologie, les pressions quelquefois anarchiques pour augmenter la productivité, les réductions aveugles d'effectifs, entraînent partout en Europe une détérioration des conditions de travail des cheminots et contribuent à l'augmentation du chômage.

L'intégration européenne, la privatisation, le libre accès aux réseaux peuvent, si nous n'y prenons garde, favoriser le dumping social, la dérégulation sociale.

Les signataires s'engagent à combattre ces déviations par tous les moyens.

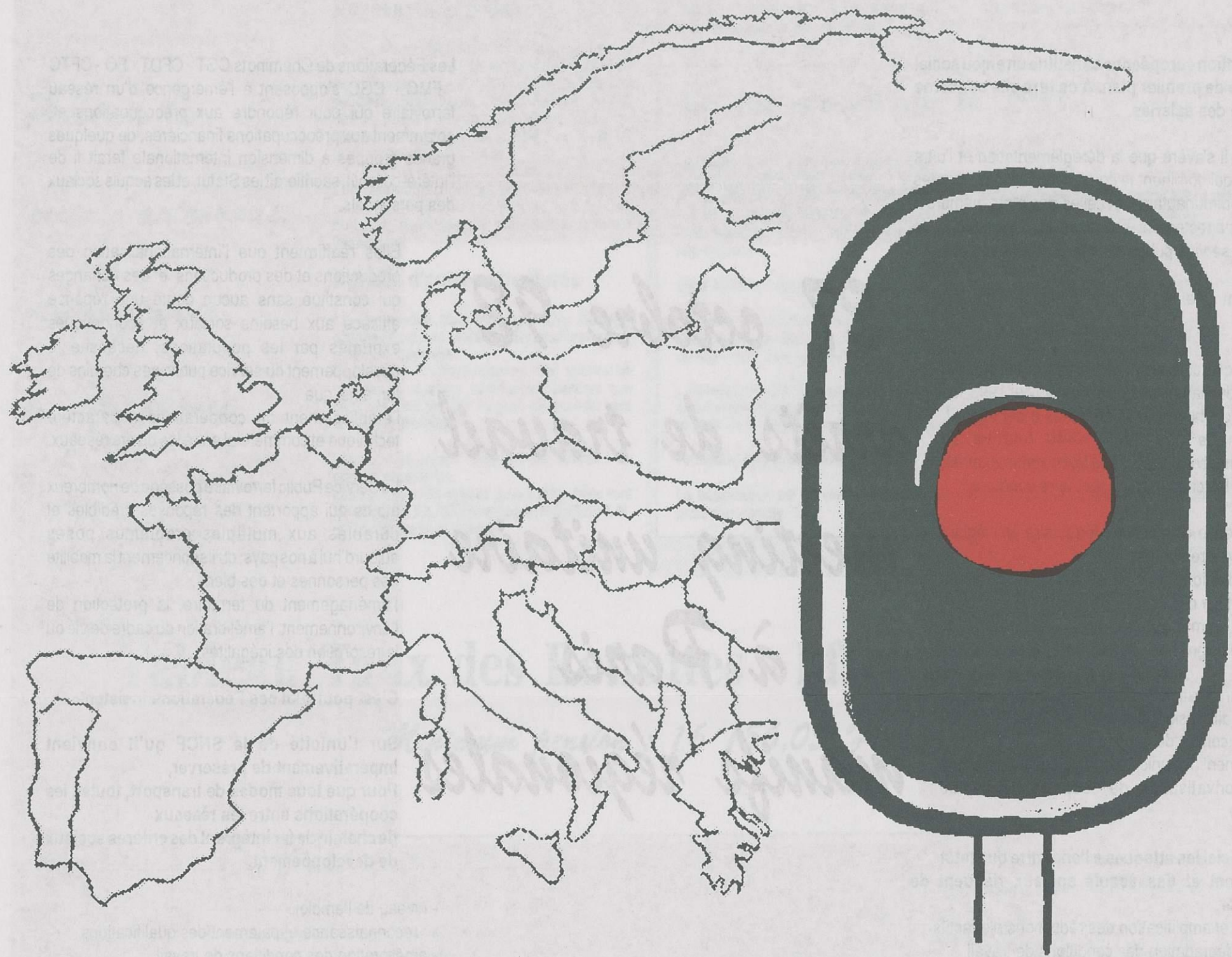
10. La constitution du grand marché européen, se fait manifestement en l'absence d'un grand débat social.

L'action que les syndicats de cheminots mèneront le 27 octobre se veut aussi un signal d'avertissement aux instances européennes, aux États et aux réseaux sur le malaise et le mécontentement que génère l'absence de véritables concertation avec les organisations syndicales représentatives des différentes branches.

Les cheminots doivent davantage être entendus sur toutes les matières qui les concernent.

Les fédérations des cheminots en : Allemagne, Autriche, Belgique, Danemark, Espagne, Grande Bretagne, Grèce, Irlande, Italie, Luxembourg, Pays-Bas, Portugal, Suisse, France (CFDT, CGT, CFTC, FO, CGC, FMC).

27 octobre 92



Journée d'action des cheminots

Les fédérations des cheminots en : Allemagne, Autriche, Belgique, Danemark, Espagne, Grande Bretagne, Grèce, Irlande, Italie, Luxembourg, Pays-Bas, Portugal, Suisse, France (CFDT, CGT, CFTC, FO, CGC, FMC).

Pour la défense du service public et des revendications en France et en Europe

La construction européenne constitue un enjeu social et politique de premier plan. A ce titre elle concerne l'ensemble des salariés.

Aujourd'hui il s'avère que la déréglementation et l'ultra libéralisme qui dominent la construction retenue par les autorités communautaires et celles des états membres:

- remettent directement en cause la dimension et le contenu du service public dans la plupart des pays européens,
- entraînent une régression sociale de grande envergure

Pour ce qui concerne le transport ferroviaire, l'ouverture du marché unique au 1er janvier 1993, les directives communautaires adoptées à cet effet et, notamment la directive 91/440 relative au développement des chemins de fer communautaires, peuvent, si les cheminots laissent faire, conduire :

- à l'émergence d'un réseau ferroviaire privilégiant les seuls axes rentables,
- à l'introduction de critères de gestion basés uniquement sur des notions de rentabilité financière entraînant inévitablement la fermeture de nombreuses lignes et gares, une sélectivité des activités,
- à la marginalisation du service public ferroviaire en limitant sa dimension aux seuls services ayant fait l'objet d'un contrat de service public,
- à l'éclatement de l'unicité de la SNCF, ultime étape avant la privatisation de secteurs entiers de l'Entreprise.

Au plan social les attaques à l'encontre du statut de cheminot et des acquis sociaux risquent de s'accroître.

- poursuite et amplification des réductions d'effectifs
- nouvelle dégradation des conditions de travail
- tentatives de remise en cause du système de protection sociale, du régime des retraites, des facilités de circulation
- pressions supplémentaires sur les salaires et les pensions

Des écrits récents émanant de la Direction de la SNCF ne font que conforter une telle analyse.

Ainsi, la Direction juridique de notre Entreprise relève (1) que les modifications apportées règlement du Conseil sur les obligations de service public conduisent à ne limiter ces obligations qu'aux seuls services ayant fait l'objet de contrat de service public conclus entre les autorités compétentes «d'un Etat membre» et l'entreprise concernée.

De même cette dernière met l'accent sur l'institution de règles sociales moins favorables aux travailleurs que ne le sont actuellement celles applicables aux personnels de la SNCF.

La mise en concurrence des cheminots à statuts différents entraînerait une baisse généralisée des conditions sociales dans tous les réseaux et notamment à la SNCF.

Les Fédérations de Cheminots CGT - CFDT - FO - CFTC - FMC - CGC s'opposent à l'émergence d'un réseau ferroviaire qui pour répondre aux préoccupations et, notamment aux préoccupations financières, de quelques grands groupes à dimension internationale ferait fi de l'intérêt collectif, sacrifierait les Statut, et les acquis sociaux des personnels.

Elles réaffirment que l'internationalisation des productions et des échanges qui constitue sans aucun doute une réponse efficace aux besoins sociaux et économiques exprimés par les populations, nécessite le développement du service public des chemins de fer, ainsi que l'établissement de coopérations à caractère technique et commercial entre les divers réseaux.

Le Service Public ferroviaire possède de nombreux atouts qui apportent des réponses crédibles et durables aux multiples problèmes posés aujourd'hui à nos pays; qu'ils concernent la mobilité des personnes et des biens, l'aménagement du territoire, la protection de l'environnement. l'amélioration du cadre de vie ou la résorption des inégalités...

C'est pourquoi ces Fédérations insistent:

Sur l'unicité de la SNCF qu'il convient impérativement de préserver, Pour que tous modes de transport, toutes les coopérations entre les réseaux de chemin de fer intègrent des critères sociaux de développement,

- niveau de l'emploi
- reconnaissance et paiement des qualifications
- amélioration des conditions de travail
- réduction de la durée du travail
- renforcement des garanties statutaires et collectives dans chaque pays

Pour que des critères d'amélioration de la qualité du service et de la sécurité des circulations et des personnes priment dans les objectifs de gestion.

Les Fédérations CGT - CFDT - FO - CFTC - FMC - CGC ont contribué à la définition d'une action commune de cheminots au plan européen.

Elles engagent l'ensemble des personnels de la SNCF à agir sans tarder pour faire obstacle aux orientations négatives que tentent d'imposer les autorités de Bruxelles, les Etats, les directions de Chemins de Fer.

Dans ce cadre, elles appellent les cheminots à débattre des conditions de réussite de l'arrêt de travail, d'au moins 1 heure le 27 octobre. Avec l'ensemble de leurs collègues européens, cette journée constituera un moment fort de l'action pour la défense du service public ferroviaire, pour la satisfaction de leurs revendications.

27 octobre 92
arrêts de travail
meeting unitaire
à Paris
manifs régionales

C.G.T - C.F.D.T - F.O
C.F.T.C - F.M.C - C.G.C

(1) J informe n° 7 199

Qu'est-ce que la dépendance ?

C'est un état transitoire ou définitif de perte d'autonomie qui n'est pas obligatoirement lié à l'âge. On peut être dépendant après un accident, depuis la naissance ou à la suite d'une maladie. Par contre, toute personne âgée n'est pas forcément handicapée ou dépendante.

Ampleur du problème :

Qui ne connaît pas dans son entourage, une ou plusieurs personnes plus ou moins dépendantes ? Actuellement, il y aurait en France 450 000 personnes ayant perdu toute autonomie ; de 700 000 à 1 500 000 qui ont besoin d'assistance. Un accroissement de ces nombres est à prévoir dans les prochaines années.

Tout handicap ou invalidité, autrefois assuré par la solidarité familiale ou de voisinage, entraîne des surcoûts, dépenses supplémentaires souvent importantes.

Appel à d'autres structures

La dépendance nécessite aujourd'hui l'appel à d'autres structures présentement insuffisantes par rapport aux besoins. On constate le développement d'un secteur de services à caractère commercial, pendant que ceux qui n'ont pas les moyens d'y accéder sont laissés à l'abandon.

Les pouvoirs publics semblent commencer à en prendre conscience.

Les deux derniers rapports qui ont été publiés sont : le rapport BOULARD et le rapport SCHOEPHLIN, du commissariat au plan.

Le dépôt d'un projet de loi est annoncé pour la session parlementaire de printemps...

Quel en sera le contenu ? Ira-t-on vraiment vers une solidarité nationale ?

Ce que revendique la CFDT

. Création d'une allocation dépendance :

- Unique, prestation légale versée à la personne, sur prescription, selon des critères médicaux et sociaux décidés par une commission ad hoc, qui, éventuellement, pourrait en contrôler l'utilisation.
- Graduée, selon le handicap et le degré de perte d'autonomie, jusqu'à la dépendance.
- Révisable, en fonction des besoins, depuis le début de la perte d'autonomie jusqu'à la grande dépendance.

Cette allocation devrait être financée par la sécurité sociale à partir des cotisations et de la CSG.

. **Création de structures légères permettant la réalisation de services de proximité et excluant toute recherche de profit ; par exemple :** soutien ou soins à domicile, aide ménagère, réservation de logements, portage de repas...

. **Développer des hébergements collectifs**, sans but lucratif, avec secteur de cure médicale. Simultanément, réhabiliter et adapter des logements construits au cœur de la ville afin de permettre le choix de rester chez soi ou aller en maison collective.

. **Prévenir l'apparition et retarder l'évolution de la dépendance.**

La dépendance est un véritable état de maladie ; comme toute maladie, elle doit relever de la protection sociale.

Prévenir la
perte d'autonomie,
Accompagner
la dépendance

Tableau Taux des Retraites - Effet du 1/12/92

Minimum pension : 16 156,05 Francs

Ancien.	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	37,5
Position														
2													16542	16765
3												16494	16953	17182
4												16744	17209	17442
5											16279	17253	17732	17971
6											16773	17267	17760	18253
7											17267	17760	18253	18500
8											17332	17841	18351	18861
9											17902	18428	18955	19481
10											18228	18781	19333	19885
11											18899	19565	20140	20716
12											20296	20893	21490	22087
13											20446	21066	21685	22305
14											21078	21717	22355	22994
15											21726	22384	23042	23701
16											22367	23045	23722	24400
17											23046	23744	24442	25141
18											23786	24507	25228	25948
19											24555	25297	25938	26679
20											25559	26334	27108	27883
21											26800	27612	28424	29237
22											28146	28999	29851	30704
23											29365	30255	31145	32034
24											30733	31664	32596	33527
25											31748	32710	33672	34634
26											32453	33436	34419	35403
27											34382	35424	36466	37508
28											36073	37167	38260	39353
29											37504	38640	39777	40913
30											38998	40180	41362	42543
31											40689	41922	43155	44388
32											42640	43932	45224	46516
33											44430	45776	47122	48469
34											46121	47519	48916	50314
35											47425	48862	50299	51736
											48771	50249	51727	53205
													54682	55421

Tous les agents situés dans cette zone sont au minimum pension

Ce tableau concerne les agents codes prime 1 et 2.

Pour calculer la pension nette, il faut retenir 4,5% pour la Caisse de Prévoyance et 1,1% de CSG (Contribution Sociale Généralisée) pour les pensionnés payant des impôts sur le revenu. A noter que le tableau ci-contre se lit en années pleines.

Sommaire

- ☐ Action Européenne p. 1/3/4/5/6
- ☐ Protection Sociale p. 2
- ☐ Retraités p. 7
- ☐ Matériel p. 8

Le Cheminot de France
Dir. de la publication
Y. Tasserie
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

Depuis mai 1991, nous discutons de la filière Matériel et ce n'est pas encore fini, plusieurs réunions sont encore prévues d'ici fin 1992.

On pourrait donc croire qu'avec autant de rencontres, c'est d'ailleurs ce que se prévaut la direction, nous avons obtenu des résultats à la hauteur des espérances des cheminots du Matériel.
Hélas nous sommes loin du compte !

Plusieurs raisons expliquent ce constat très en demi teinte, voir négatif à plus d'un titre :
1°/Le blocage rencontré sur plusieurs de nos demandes.

2°/ L'imposition à la hussarde de mesures d'organisation et de notation à partir des métiers.

Des blocages

La revalorisation des chefs d'équipes.

Nous avons depuis le début demandé que l'ensemble des CEO/CEVR soit requalifié sur E. La Direction s'est abritée derrière le lien existant entre les coefficients des agents de conduite et les chefs d'équipes. Elle a eu pour elle la FGAAC qui revendiquait le maintien de l'alignement tout en exigeant une grille roulant spécifique, mais aussi plusieurs autres organisations qui nous ont laissé isolés sur notre position.

Résultat : transposition à D des CEO/CEVR avec la création d'un TEN maîtrise qui dans certains cas les «grille» lors de leur nomination. Bel exemple d'incohérence.
Pour essayer de rattraper médiocrement le coup, la Direction décide une demi mesure : le passage à D2 d'ici le 1/1/95 de tous les CEO ayant été nommés avant le 1/1/89.

3°/ La mise en place de la nouvelle grille avec les franchissements de qualification sans examen

4°/ L'application maladroite voir incohérente dans les établissements des mesures décidées nationalement.

Pourquoi en est on arrivé là ?

D'abord par la construction de la nouvelle

filrière, la Direction a décidé de regrouper 6 anciennes filières en 1 seule :

- o Visite
- o Matériel, atelier magasin-équipement,
- o Service Intérieur, manutention,
- o Administratif «Magasin»
- o Dessin, études
- o Contrôle, inspection

Elle ne garde que 5 spécialités ; la visite est fusionnée avec la maintenance matériel.

La CFDT s'est opposée à cette mesure. La visite est un métier spécifique et est un maillon indispensable à la chaîne de sécurité. Il n'est donc pas acceptable de la noyer, avec l'entretien du matériel à moins que l'on veuille encore accroître la polyvalence.

Concernant les approvisionnements nous avons dénoncé le fait d'opposer gestion et technique : les deux sont complémentaires.

Le fait d'obtenir une consultation peut être une avancée encore faut-il donner aux cheminots concernés l'ensemble des éclairages sur leur avenir. Malgré nos demandes réitérées, c'est difficile

Filière Matériel

...un goût amer

L'accès à E

Etant embourbée avec la revalorisation des chefs d'équipes la Direction du Matériel impose l'accès à E à partir de D. A force de demander l'ouverture à partir de B2 (ex niveau 3), le matériel accepte enfin que l'on discute «de l'élargissement» au-delà de D en fin 1994, c'est-à-dire au-delà de 2 examens.
Pour la petite histoire, le contenu de l'examen d'accès à E n'est pas encore définitivement arrêté au 1er octobre 1992.

Un minimum purement des maistrançables

Pour la CFDT l'ensemble des CEO/CEVR ayant les 4 test doivent suivre le cycle de maistrance actuel, la mise en place de l'examen ne doit intervenir qu'après. A cet effet, le directeur a décidé de prolonger les sessions 1992 au début 1993.

Les titulaires d'examen (TEN/CEO)

Nous avons exigé qu'avant de nouvelles nominations tous ceux qui ont passé un examen soient nommés. A ce jour des cas restent en suspens.

La mis en place de TEN Maîtrise

Pour la CFDT ce nouveau grade correspond à l'évolution de nos métiers et des avancées technologiques. Il doit donc être mis en place comme lorsque le grade d'E4 devenu TEN a été créé. La direction nationale a décidé d'en mettre 356 en place et de «laisser» aux établissements le soin de voir s'il fallait en mettre de nouveaux en 1993 tout en disant il faut «souffler».
Nous disons il faut continuer l'extension du nombre de postes de TEN Maîtrise sans le limiter à quelques spécialités comme actuellement.

Les métiers

La Direction nationale a imposé la notation par métier malgré notre désaccord. Nous sommes favorables à une formation au métier. Nous sommes pour que les établissements fassent l'inventaire de leurs métiers à partir des réalités de travail mais nous estimons idiot d'imposer un cadre national totalement inadapté sur le terrain.

Le résultat c'est : des chefs d'établissement ont obéi à la lettre avec les problèmes que ça pose alors que d'autres n'ont pas contesté la direction M et ont fait comme ils l'entendaient.

Le calendrier

Malgré les recommandations faites dans les régions et les établissements, il reste encore des endroits où aucune proposition ou nomination n'ont été effectuées alors qu'à quelques kilomètres une bonne partie est réalisée. Ces écarts sont mal vécus à juste titre. Y a-t-il deux vitesses au Matériel ?

Dernière Minute

La suppression de la note «a»

Avec la nouvelle grille il y aura au 1/1/93 une prime par position.

La CFDT a demandé que personne ne perde de l'argent et que l'on remonte les plus bas.

La Direction ne met rien au pot.

Résultats sur 3 ans ce seront les plus hautes primes qui donneront au plus basses primes.

La Direction profitera des changements de qualification, de niveau, de position pour aligner sur la prime prévue à la grille.

«Les excédents» dégagés permettront de relever les plus bas.

C'est donc nous qui nous payons la suppression de la note «a» de prime. Nous avons refusé cette proposition et demandé que de nouvelles dispositions soient prises, plus favorables.

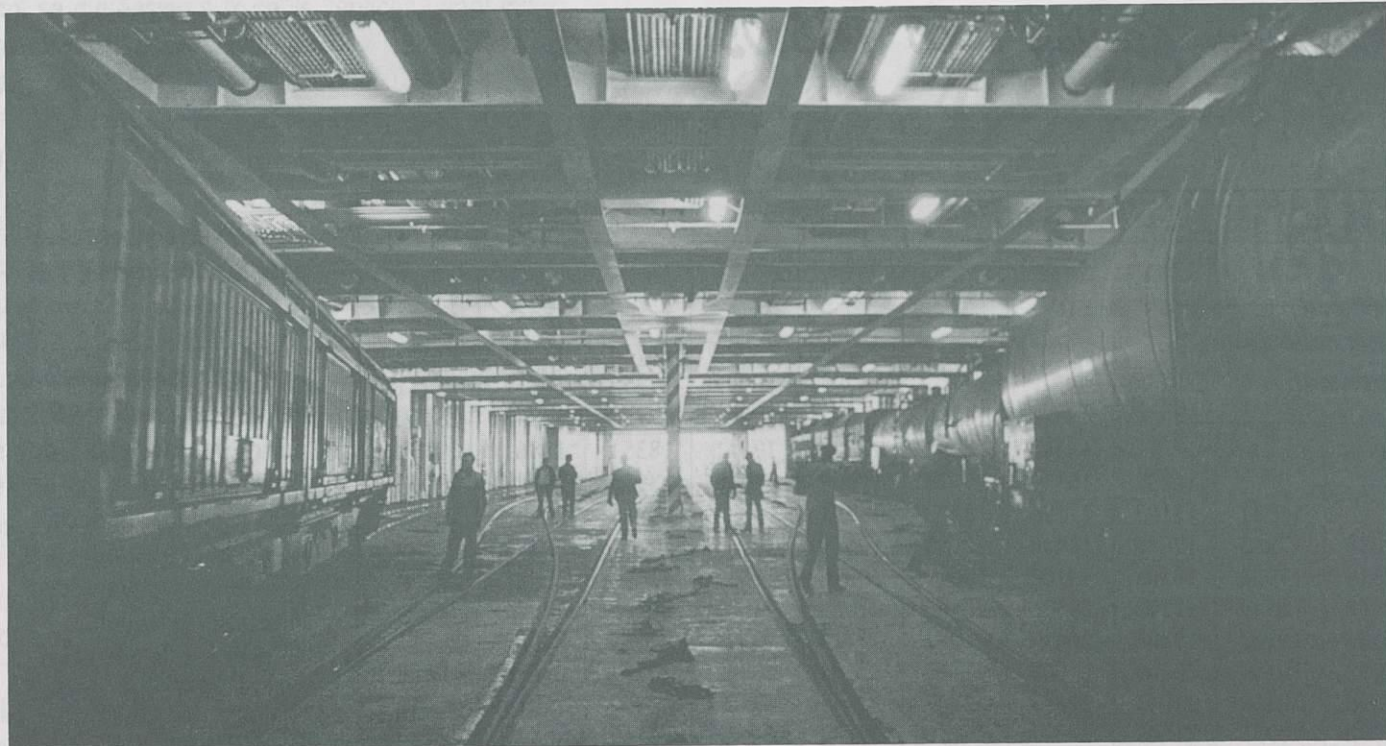
En conclusion

De maigres avancées liées à des moyens très insuffisants.

Des applications mal faites et bureaucratiques. Une nouvelle fois la Direction est passée à côté d'un rendez-vous et a rendu une mauvaise copie.

Où est la revalorisation du métier, la prise en compte des évolutions techniques, technologiques ?

Mécontentement, amertume, désillusions vont croître. La CFDT s'emploiera pour sa part à ce que notre travail soit plus justement rémunéré et que les revendications soient satisfaites.



SALGADO - CCE

La Direction revoit son organisation

La direction a décidé de proposer aux établissements 3 formes d'organisation : traditionnelle, Périgieux et création d'unités ; chaque établissement peut avoir les 3 types qui cohabitent.

La CFDT n'a pas de schéma préétabli concernant l'organisation, aussi nous sommes ouverts à toute amélioration de la situation actuelle.
Aussi la création d'unité n'était pas pour nous à rejeter à priori

Où le bât blesse c'est la méthode utilisée nationalement et la façon de faire sur le terrain. La Direction a fait le chantage suivant : vous aurez des dirigeants d'unités (qualif E) si vous créez des unités et j'en ai 285 au pot.

Résultat les dirigeants d'établissements ont fait des propositions sans aucune consultation des gens concernés.

Malgré nos nombreuses demandes aucun débat n'a eu lieu entre les équipes incluses dans les regroupements afin de regarder s'ils étaient judicieux.

La technocratie a encore du bon temps !

Aujourd'hui les nouvelles formes d'organisation fleurissent et se multiplient espérons qu'elles ne finiront pas comme Périgieux qui était présenté comme un modèle et qu'aucun établissement n'a choisi

Le franchissement de qualification

Avec la mise en place de la grille la Direction a décidé de supprimer les examens entre B/C et C/D. Depuis longtemps nous demandions au vu du travail effectué par les OK/OKP/TEN la suppression de l'examen de TEN et la mise en place d'une formation réelle permettant d'accéder à ce niveau.

Dès l'annonce de la suppression des examens la CFDT a demandé que nous débattions des modalités de franchissement de qualification. Nous avons fait des propositions liant niveau de départ, plan de formation, expérience acquise.

La Direction les a enterrées et a préféré fournir des grilles d'appréciation anti statutaires à ses établissements.

Nos dirigeants n'ayant plus le parapluie de l'examen en ont profité ici ou là pour jouer aux revanchards. Les mêmes qui consultent régulièrement les tableaux d'aptitude et poussent pour passer à leur tour se sont crus obligés de procéder à des super choix.

Exemple le 246e de QB à QC.

Ces notations ont amené des réactions assez vives dans certains établissements plus globalement elles entraînent un plus de démotivation et d'amertume.