

LE CHEMINOT

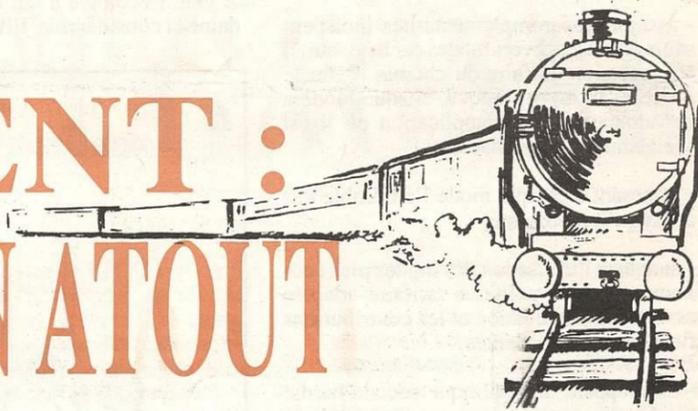
cfdt - fgte

de France



N° 798 - 71° ANNÉE - BIMESTRIEL - AOUT 89 - ISSN en cours - PRIX : 10 F

ENVIRONNEMENT : LE CHEMIN DE FER ... UN ATOUT



Selon F. Mitterrand, l'écologie a fait "une intrusion soudaine et considérable". De son côté le sommet des sept pays les plus industrialisés, à Paris en juillet, consacre plus du tiers de sa déclaration finale à l'environnement. Doit-on se féliciter de voir les responsables des sept pays les plus pollueurs parler enfin des risques qu'encourt la planète Terre ? Sans doute, mais au-delà des discours il faudra des actes concrets pour convaincre de leur sincérité. Il en est ainsi du gouvernement français qui jusque là, à part se gargariser d'initiatives internationales, ne témoigne pas d'une volonté farouche en matière de pollution, d'environnement, d'écologie. Un exemple : la politique des transports pour laquelle la politique d'hier, d'aujourd'hui ou de demain tourne le dos aux intentions affichées, aux proclamations spectaculaires

UN SECTEUR TEST

Pollution (agence pour la qualité de l'air)

Sur la planète 1/3 des émissions polluantes sont dues aux transports	
Monoxyde de carbone	6 400 000 T
	70% pour l'automobile
Hydrocarbures	2 100 000 T
	38% pour l'automobile
Oxyde d'Azote	1 700 000 T
	60% pour l'automobile
Plomb	8 000 T
	90% pour l'automobile

Un tiers des émissions polluantes, les transports sont donc un secteur test. Parmi les divers modes de transports, certains polluent nettement moins. En France, comme dans le monde, les évolutions du transport consacrent une part de plus en plus grande, hélas, à celui qui consomme et pollue le plus, : la route

Consommation par mode de transport

Marchandises (en GEP par T/K)	
Route	58
SNCF	4
Voie d'eau	10
Voyageurs (en GEP par V/K)	
Voiture (campagne)	23
Voiture (ville)	57
Autocars	13 à 2
Fer	4 à 5
Air	80

(rapport Frybourg - Ministère des transports)
GEP : gramme équivalent pétrole

Cette progression du secteur routier dans la dernière décennie (+42,6% véhicules en 12 ans) n'est pas due essentiellement à l'aug-

mentation du volume à transporter, non elle est le résultat de choix économiques et politiques qui, depuis des années, accordent la priorité à ce mode de transport, avec notamment l'automobile.

Des choix économiques car certains secteurs tels que la construction automobile, les hydrocarbures ou les travaux publics au regard des intérêts du capitalisme, pèsent d'un poids plus important dans l'économie française (44,3 véhicules pour 100 habitants) ... Profits obligent ! L'automobile par ailleurs entraîne des comportements sociaux, une mentalité, plus conformes au libéralisme en vogue. Enfin, le secteur routier est constitué d'une myriade des petites entreprises, souvent familiales, où le syndicalisme est très peu implanté et permet une exploitation accrue des salariés, quant au lobby des travaux publics point n'est besoin de rappeler sa force ni le gigantisme des projets autoroutiers. Ces choix économiques se traduisent au plan budgétaire par des financements accrus pour la route en faveur d'un programme routier et autoroutier en développement, par des détaxes importantes sur le carburant et une taxe à l'essieu inchangée depuis des années pour les transports routiers. Les régions économiques emboîtent le pas de l'Etat et consacrent une part importante de leurs budgets à la route

ROUTE : DES DEGATS

Mais au-delà de la pollution atmosphérique et du gaspillage énergétique que représentent ces orientations, il faut ajouter au tableau d'autres conséquences toutes aussi néfastes et coûteuses pour la collectivité et l'environnement.

Accidents (nombre / coûts) revue "sécurité sociale"

En 1988	
Accidents	175 887
Tués	10 548
Blessés	244 042

Le coût : 86 Milliards de francs par an

En 1986	
Un tué à coûté	1,6 MF
Un blessé grave	140 000 F
Un blessé léger	9 500 F
Un handicapé à vie	1,2 à 2 MF

Par ménage cela représente 1500 F par an

La route, c'est chaque année un nombre d'accidents impressionnant avec des morts, des blessés, des handicapés à vie. La vie humaine ne mérite pas un tel gaspillage. Mais en plus cette hécatombe représente un

coût financier énorme pour la collectivité et la Sécurité Sociale : heures de travail perdues, hospitalisation, pensions/rentes prestations en nature ou en espèces, assurances, etc...

La route, c'est chaque année, chaque jour, des embouteillages de circulations qui représentent du temps perdu, de l'énergie gaspillée. En région parisienne, le temps perdu est évalué à 1 Milliard d'heures par an.

La route, c'est un bruit, dans bien des cas, au-delà des normes qui entraîne l'obligation d'isoler l'habitat. Le coût a été estimé à 40 Milliards de francs en 1977.

La route, notamment l'autoroute, c'est de l'espace gaspillé, dégradé. Une autoroute coûte 10 fois plus d'espace qu'une voie ferrée pour un même trafic.

Le mode routier a certes des atouts, mais sur le plan de l'environnement et du coût social les faits parlent, même s'ils ne sont pas aujourd'hui comptabilisés.

ILS POURSUIVENT

L'évidence est là. Pour améliorer l'environnement, d'autres choix, d'autres priorités s'imposent dans les transports. Ces nouvelles orientations, si elles étaient décidées, permettraient de diminuer notablement la pollution par une réduction importante de l'énergie consommée. De plus, la facture énergétique serait réduite (une réduction de 30 à 40% de la consommation du secteur transport économise 10 Milliards de francs environ), dégageant ainsi des moyens financiers pour d'autres utilisations. Sans compter la diminution du coût social à en attendre, ce qui contribuerait sensiblement à assainir la situation de la Sécurité Sociale.

Est-ce possible ? Aujourd'hui pour demain, sans doute plus difficile qu'il n'y paraît. Mais des opportunités existent pour inverser la tendance : le contrat de plan SNCF - Etat, la préparation du budget de l'Etat 1990, notamment celui du transport. Une occasion immédiate pour le gouvernement et les élus de tous poils d'accorder les violons. Le chemin pris semble-t-il, n'est pas celui là (voir "Cheminot de France N° 797 de juin 89).

Les discussions entamées entre la direction SNCF et l'Etat, pour ce qu'on en sait, indiquent une volonté de poursuivre la politique engagée depuis NORA, GUILLAUMAT et consort. L'avenir de la SNCF s'annonce clair : d'un côté, un réseau ferré noyau dit "grande vitesse" avec ça et là quelques lignes régionales si les régions économiques payent ; de l'autre, un réseau routier SNCF via les filiales ; sachant qu'aujourd'hui on

brade tout ce que la SNCF juge non intéressant pour la maison mère ou le groupe.

L'Etat, le gouvernement sont responsables car beaucoup de décisions leur incombent, décisions qu'ils refusent de prendre. Mais pour autant, la direction SNCF n'est pas dédouanée, car elle est loin de mener le combat qu'il faudrait face aux ministères. Les orientations qu'elle préconise avec le plan d'entreprise pour la SNCF ne diffèrent pas ; dommage, car les cheminots auraient pu trouver des points d'accord avec une direction utilisant les atouts du chemin de fer pour mener une nouvelle bataille du rail.

UN AUTRE CHOIX

La CFDT quant à elle poursuivra son combat. Dès juillet 71, elle s'opposait aux orientations de l'époque. Aujourd'hui, les arguments prennent une ampleur nouvelle avec la sensibilisation aux problèmes de l'environnement. Une raison supplémentaire pour la CFDT cheminote de persévérer dans la voie que son dernier congrès a tracée : Pour l'avenir du chemin de fer et de son personnel, mobiliser et agir en lien avec les usagers.

La CFDT suggère pour le transport où des progrès potentiels et immédiats non néglig-

(Suite page 2)

SOMMAIRE

Environnement	P.1
Infos Pratiques	P.2
Elections C.E. du 10 octobre	P.3 à P.6
Matériel	P.7
Contractuels	P.7
Agents de Trains	P.8
International	P.8

LE CHEMINOT DE FRANCE

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

ENVIRONNEMENT : LE CHEMIN DE FER UN ATOUT (SUITE)

geables sont possibles que le budget 1990 du Ministère des transports et le contrat de plan SNCF-Etat fassent la priorité au chemin de fer en :

- accordant à la SNCF les moyens financiers et humains indispensables à son développement,

- garantissant le service public qu'elle représente,

- assurant les complémentarités indispensables entre les divers modes car il ne saurait être question de faire du chemin de fer le mode de transport unique, chaque mode a ses atouts ses cas d'application où il est socialement mieux placé,

- imposant à chaque mode l'ensemble des coûts qu'il représente,

- incitant à l'utilisation des modes plus économiques par une politique tarifaire adaptée assurant la péréquation et les contributions financières équivalentes,

- développant une politique sociale hardie car le pari ne peut être gagné qu'avec le personnel moteur.

- les personnels assurant un tel service en nombre suffisant, qualifiés, rémunérés en conséquence et bénéficiant de conditions de travail en lien avec les impératifs de sécurité qu'exige le transport.

Il s'agit là, de la part de la CFDT, d'axes prioritaires qui constituent un préalable à prendre en compte dans les discussions

entre l'Etat et la SNCF pour le contrat de plan, lesquels doivent servir de base dans la perspective de l'Europe 93 où les transports sont un enjeu important.

Alors Monsieur le Président, au-delà des festivités, maintenant que le rideau est retombé, allez-vous peser pour que dans tous les domaines et notamment pour le transport, votre gouvernement arrête des choix qui aillent dans le sens de vos paroles ... Oui, l'écologie a fait une intrusion soudaine et considérable. Elle mérite des actes.



RETRAITE ...MENACES DANS L'AIR

Dans la loi du 10 juillet 1989 concernant le Xe Plan, il est dit : "L'adaptation progressive de nos régimes de retraite doit se faire dans le cadre d'une programmation..." et plus loin "Prenant en compte l'ensemble du système français de retraites, elle devrait s'appliquer aux différents régimes de base obligatoires (régime général, régimes spéciaux, régimes des non salariés) et prévoir dans le cadre d'une politique unique et harmonisée, ce qui impose notamment un rapprochement des âges minima de départ en retraite, des solutions appropriées pour chacun d'eux ..."

Dans le Plan d'entreprise, il n'y a pas de chapitre sur la protection sociale ... bizarre, bizarre, tiens comme c'est bizarre !!!

Quel que soit le régime, la couleur de l'étiquette, quelques uns songent toujours à remettre en cause l'âge de la retraite. Seule la manière ou la méthode change. Tous oublient l'opposition farouche des salariés à une telle perspective. S'il s'agit du nouveau remède miracle contre le chômage, l'exclusion, il y a comme de la provocation dans l'air !

Pour la CFDT il y a nécessité de garantir un haut niveau de protection sociale (retraites/santé). L'Etat doit assurer les charges qui lui incombent en matière de retraites et en conséquence, réduire la part imputée sur la masse salariale de la SNCF

CAISSE DE PREVOYANCE

Le rapport annuel 1988 était à l'ordre du jour du Conseil d'Administration de la Caisse de Prévoyance du 20 juin.

L'exercice 1988 se solde par un bénéfice de 41 MF qui ramène le "trou de la CP" à -77 MF à fin décembre 1988.

Les dépenses totales augmentent de 3%, les ressources de 6%.

Une nouvelle fois ce sont les salariés eux seuls qui ont payé pour remonter la CP.

Des informations ont été données quant au 1/3 payant pharmaceutique dans les départements à savoir :

Loire :
Mise en place de la convention limitée aux exonérés du ticket modérateur le 1er juillet.
Alpes maritimes et Creuse :
Le 1/3 payant généralisé pourrait être mis en

place à la fin de l'année avec les pharmaciens qui opèrent pour l'informatisation.

Savoie :
Ca avance doucement.

Haute Savoie :
Problèmes techniques de bandes magnétiques.

Antennes Caisse de Prévoyance :
La SNCF étudie. Elle pense qu'en cas de fusion des régions Metz et Nancy, une antenne CP pourrait être ouverte dans cette région. Ceci afin aussi, de reclasser du personnel administratif.

La CFDT se réjouit de ces avancées mais il y a encore du chemin à parcourir pour satisfaire nos revendications en la matière.

INFOS PRATIQUES

Suite à l'augmentation du taux horaire du SMIC, les taux minimum et maxima des prestations versées en cas de décès augmentent.

Un tableau complet paraîtra dans le prochain "Cheminot de France".

LES PRETS IMMOBILIERS DE LA SOCRIF

La société de Crédit Immobilier des chemins de fer (SOCRIF) est spécialement habilitée à consentir des prêts immobiliers aux agents de la SNCF.

Organisme sans but lucratif, sa vocation initiale était d'aider les familles modestes à se loger en distribuant des prêts aidés par l'Etat.

Au cours des dernières années, la volonté de s'ouvrir à une clientèle plus large, en particulier à tous les cheminots, a conduit la SOCRIF à rechercher de nouvelles sources de financements afin de pouvoir proposer une gamme de prêts immobiliers répondant à tous les besoins des candidats à l'accession à la propriété, qu'il s'agisse de résidence principale ou secondaire, et de ceux qui souhaitent améliorer cette résidence.

C'est ainsi qu'elle est en mesure de proposer aux cheminots les prêts suivants :

Prêts PAP (aidés par l'Etat), réservés à la résidence principale : Ils sont soumis à des plafonds de ressources. Leur montant est en fonction de la composition de la famille, du niveau des ressources et de la zone de construction.

Des prêts complémentaires à PAP peuvent être accordés pour compléter le financement.

Prêts conventionnés, réservés également à la résidence principale, mais non soumis à des plafonds de ressources, le prix du logement ne devant pas dépasser des prix plafonds. Ils peuvent couvrir 90% du coût de l'opération.

Prêts immobiliers, permettant l'achat d'un logement neuf ou ancien, à titre de résidence principale ou secondaire, avec ou sans travaux, ou encore l'achat d'un terrain à bâtir.

Prêt "employeur", à taux très faible (3%), accordé en complément d'un prêt PAP ou d'un prêt conventionné. Il doit être demandé directement à la SOCRIF si celle-ci a délivré le prêt principal, ou au bureau administratif de l'établissement si le prêt principal n'a pas été accordé par la SOCRIF.

Prêts travaux, accordés aux agents en activité ainsi qu'aux retraités, pour financer tous travaux de réparation, amélioration ou agrandissement de la résidence principale ou secondaire. Ils peuvent couvrir 90% du coût des travaux.

Suivant la nature et l'importance des travaux, il existe 2 sortes de prêts, dont les montants et les taux sont différents.

En matière d'accession à la propriété, la SOCRIF est pour les cheminots le conseiller financier impartial qui permet au candidat acquéreur de savoir sur quoi et jusqu'où il peut s'engager, et d'avoir en face de lui un interlocuteur unique pour l'ensemble des prêts dont il a besoin.

Avec ses 15 directions régionales, la SOCRIF a constitué une équipe de véritables professionnels de l'immobilier. Les bureaux administratifs des établissements sont en mesure d'indiquer aux agents le bureau SOCRIF le plus proche.

Il est conseillé à ces derniers de consulter la SOCRIF dès qu'ils ont un projet immobilier et avant de signer le moindre engagement auprès d'un vendeur ou d'un promoteur.

ENFANTS : Mesures spécifiques à certains départements

Les dépenses maladies des enfants de moins de 1 an résidant dans les départements où la mortalité infantile est supérieure de plus de 10% à la moyenne nationale sont remboursées à 100%.

Au 1/07/89, ces départements sont :
-06, 13, 25, 31, 33, 34, 37, 51, 54, 63, 64, 67, 69, 75, 76, 80, 87, 94.

PUBLICITE MENSONGERE

Par arrêtés des 12 avril et 2 mai 1989, est interdite la publicité pour des objets, des appareils ou des méthodes présentés comme bénéfiques pour la santé, dont il n'est pas établi qu'ils possèdent les propriétés annoncées.

Sont concernées les sociétés :

- Internationale DMD, à Paris (amaigrissement)
- Centre du Vernet, à Vincennes (amaigrissement)
- Centre de propagande santé, à Paris (amaigrissement)
- Slender You France (table de massage), à Nice (amaigrissement)
- Centre national d'application médicale et esthétique, à Bordeaux (rhumatismes...)
- Rhumatisme Trapp (natte de lit Ku 180 Novotherme), à Brumath (rhumatisme)
- Seca (appareil de massage Unilefe) à Igny (douleurs...)
- Servit (masseur électronique Schondas), à Haguenau (rhumatismes, gynécologie...)
- Dietetic Grimaud, à Nantes ("régénération du sang")
- Mediatronic (appareil Magis pulse X), à Levallois (rhumatismes)
- LPG système (appareil Cellu M6), à Valence (cellulite)
- Sert (appareil d'électrothérapie), à Aix en Provence (rhumatismes)
- Jetform Ema (ioniseurs à essences), à Gondecourt (pour tout...)
- Laboratoires Viadex (appareils Acutex, Ionizer, Stiller V), à Paris (pour le reste...)
- Davidson Distribution Francillon (ioniseurs), à Crest (pour plus encore !)

Bien entendu, les possibilités de remboursement par les Caisses sont à la hauteur des résultats obtenus, c'est à dire nulles.

SECURITE SOCIALE :

Le plafond des cotisations a été porté à 10540 F au 01/07/89.

ALLOCATIONS FAMILIALES

Le salaire mensuel d'appoint limite de l'enfant travailleur, étudiant ou apprenti à charge pour ouvrir droit aux allocations familiales est fixé à 55% du SMIC mensuel (soit 2780,13 F)

SMIC :

29,91 F l'heure à compter du 01/07/89 soit +1,9% donnant 5054,79 F pour 169 H de travail mensuel.

Il faut déduire de ce taux les retenues maladie, vieillesse et chômage.

ASSISTANTE MATERNELLE :

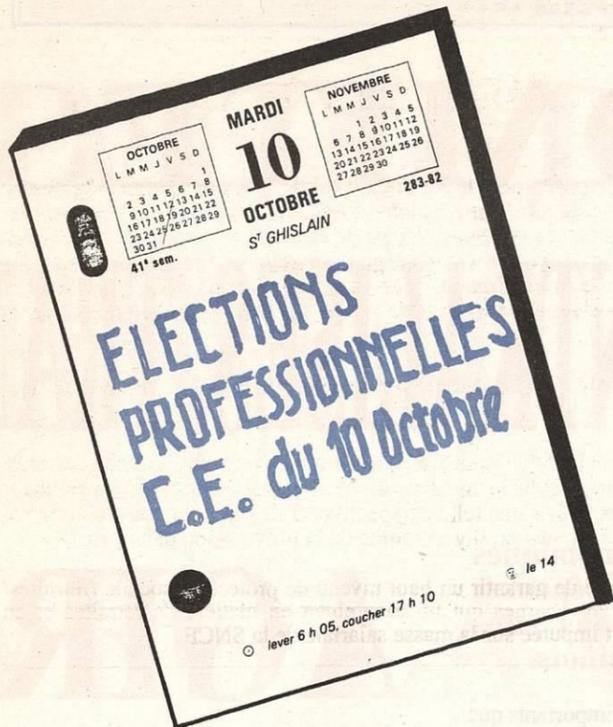
La rémunération de ces personnels ne peut être inférieure à 2 fois le SMIC (soit 59,82 F) par enfant et par jour pour une durée de garde égale ou supérieure à 8 heures.

SOUTIEN DE FAMILLE ET OBLIGATIONS MILITAIRES :

Dispense du service national actif.
Pour la reconnaissance de la qualité de soutien de famille, il est tenu compte de la situation familiale des jeunes et de la moyenne mensuelle de ressources du foyer divisée par le nombre de parts correspondant aux personnes dont l'intéressé à la charge effective, plus une. Ce quotient est ensuite comparé à un salaire de base égal à 200 fois le SMIC en vigueur (soit au 1er juillet 89, 29,91 x 200 = 5982 F)

EXONERATION DE L'IMPOT SUR LE REVENU :

Pour les revenus 1988 l'exonération est effective en dessous de 36700 F nets de frais professionnels ou 40 000 F si les contribuables sont âgés de plus de 65 ans.



REVENDIQUER AGIR ET GAGNER

Les dernières années ont été l'occasion de vérifier une fois de plus la combativité des cheminotes et cheminots.

Cela ne peut être que de bonne augure au vu des échéances qui nous attendent.

Les actions n'ont pas manqué dans cette période et ce n'est pas sans raison. En effet la direction a continué et même accéléré son processus de démantèlement. Arriver fin 89 à l'équilibre financier, voilà son but. Ce en quoi elle a réussi à en juger par les chiffres (-6149 MF en 1984; -550 MF en 1988) mais à quel prix ?

Chacun de nous est à même de le constater, dans son établissement, chantier ou bureau : - les conditions de travail se dégradent par manque d'effectifs, l'emploi précaire se développe, l'exemple des contrats à durée déterminée est significatif passant de 884 en 1986 à 1730 en 1988.

Les licenciements se sont accentués, les mesures de fermetures de points d'arrêts gérés (PAG) en 88 ont entraîné 66 licenciements de gérants, tandis que 295 gardes barrières disparaissaient.

Globalement ce sont 41000 cheminots en moins en 4 ans dont 9048 en 1988 avec toutes les conséquences inévitables sur les aspects sécurité, sur le déroulement de carrière, les promotions.

La réforme des filières, entreprise par la direction ne vise qu'à accroître de façon plus importante la flexibilité et la mobilité des cheminots au détriment d'un véritable déroulement de carrière.

La baisse du pouvoir d'achat se confirme.

Supprimer tout ce qui n'est pas rentable tout de suite est l'objectif essentiel de la Direction.

Après la vente des terrains de Tolbiac, la vente de la STEF, la cession d'actifs d'Air Inter, la direction passe début 88 un cran au dessus. Pour remplir son contrat (équilibre financier) elle met les bouchées doubles : baisse des effectifs, du pouvoir d'achat, réduction de l'offre commerciale (fermetures de gares et suppressions de points de distribution marchandises), réforme des bagages accompagnés, fusion de régions...

C'est dans les faits, l'application des orientations définies par le rapport Guillaumat, qui avait entraîné une réaction unanime de tous les cheminots.

La CFDT proposera face à cette casse du service public, plusieurs initiatives :

- Débats avec les cheminots,
- Rencontres intersyndicales

pour rechercher les moyens d'agir de façon unitaire face à la direction (seule la CGT n'a jamais participé),

- Initiatives en direction des usagers et de leurs associations,

- Interventions auprès des élus politiques et collectivités locales, régionales.

Été 1988 les limites de l'intolérable sont dépassées. La répétition des accidents (gare de Lyon, Paris Est, AY) venant à la suite de ceux de 1985 démontrera comme le pense la CFDT qu'il ne s'agit pas de fatalité.

L'analyse cas par cas mettra en évidence les problèmes liés aux baisses draconiennes d'effectifs aux insuffisances en matière de formation, de conditions de travail, à une réglementation inadaptée.

Pour la CFDT la sécurité du service public ferroviaire doit être optimale, tant pour les cheminots que pour les usagers. Cela passe par des effectifs supplémentaires, par la nécessité de revoir les charges de travail tant physiques que psychologiques, l'organisation et l'amélioration des conditions de travail, la formation professionnelle qui trop souvent dispensée à la va vite n'est pas gage d'efficacité.

Il est nécessaire de revoir également la conception des matériels ainsi que les délais d'entretien.

Enfin cela passe pour la CFDT par un financement des infrastructures de sécurité par l'Etat actionnaire. L'Etat a à sa charge les coûts sécurité sur les routes (gendarmerie, équipement, etc). Ne doit-il pas avoir également ceux du service ferroviaire ?

La balle est dans le camp de la direction, réponse dans le prochain contrat de plan.

Face au démantèlement qui s'accélère, à la dégradation continue des conditions sociales, les cheminots sont dans l'action les 20 et 21 octobre 88, à l'appel de la CFDT: Pour les salaires, l'emploi et les conditions de travail.

Pour s'opposer au budget SNCF 89 et à son lot de réductions d'effectifs et de restructurations.

Pour un service public de qualité et de sécurité.

L'action permettra l'ouverture de véritables négociations salariales. En clair le conflit de 86/87, les diverses actions à tous les niveaux, donc celles des 20 et 21 octobre ont démontré que le syndicalisme d'action paye.

Certes toutes les revendications mises en avant par la CFDT n'ont pas été atteintes, des avancées ont tout de même eu lieu par rapport aux précédentes années, la direction a reculé en plus des 2,2% pour l'ensemble des cheminots, attribution, de points de grille, engagement de la direction pour porter le salaire minimum brut à 6000 F le 1/7/90, revalorisation de +20% de la gratification d'exploitation.

Tout en prenant acte de certaines avancées, les contentieux accumulés au fil des ans n'étant pas réglés (perte du pouvoir d'achat, prélèvement sociaux supplémentaires, 1% vieillesse, 0,4% solidarité, bas salaires, situation de l'entreprise...) les syndicats CFDT réunis en assemblée générale le 21 décembre, décidèrent de ne pas signer l'accord salarial 89.

Avril - Mai 89, à l'initiative de la CFDT, les agents de trains sont dans l'action

Pour l'amélioration de leur déroulement de carrière, leurs conditions de travail, leurs conditions d'exercice du métier.

Dans le même temps surviendra une série d'agressions dont seront victimes des agents de trains (Paris Nord, Paris Est). La semaine du 21 mai verra l'ensemble de la région Ile de France paralysée par la grève.

C'est la conséquence d'une politique d'abandon du service public qui s'est traduite par une accélération de la désertification des gares et des trains (fermetures de points d'arrêts gérés, fermetures des gares banlieues après 21 heures, réduction importante du nombre d'agents de trains...) favorisant ainsi ce climat permanent d'insécurité dont sont victimes cheminots et usagers.

Face à l'ampleur du mouvement, la direction a été amenée à négocier.

Des résultats ont été obtenus, même si cela est encore insuffisant, l'action a permis de faire bouger les choses. D'ores et déjà des effectifs supplémentaires ont été acquis chez les agents de trains.

Des gares seront maintenues ouvertes après 21 heures avec du personnel en plus.

Des investissements techniques de sécurité vont être réalisés.

Il n'en demeure pas moins que pour répondre réellement au problème soulevé par l'insécurité, il faut que la direction aille au delà de ces propositions.

L'action des cheminots ces dernières années a démontré que des avancées étaient possibles.

La CFDT continuera de rechercher les conditions d'action, dans l'unité la plus large, seul moyen d'obtenir satisfaction..



Ensemble pour que chacun gagne

POUR DES COMITES D'ETABLISSEMENTS

DES ANNEES DECISIVES POUR L'AVENIR

Au delà du bicentenaire et de ses flons-flons, 1989 marquera pour les cheminots et cheminotes une échéance décisive pour l'avenir :

Contrat de Plan 90/94 ; Plan d'Entreprise et son volet social.

Le contenu de ces discussions déterminera soit une politique de développement économique et social de la SNCF, soit une politique de repli, de désengagement du service public, où la politique sociale est asservie à la politique économique.

Au vu des premiers éléments et discussions, nous pouvons dire clairement que les objectifs de la direction s'inscrivent dans une stratégie de repli de l'activité ferroviaire, tournant le dos aux intérêts des cheminots.

VOYAGEURS

C'est une politique de contraction du réseau, sur les segments de marché les plus "rentables" qu'engage la SNCF pour les années à venir.

- Développement du réseau grande vitesse (TGV) dans le cadre de l'intégration européenne.
- Poursuite de la politique de partenariat SNCF / Régions pour les transports régionaux (TER). Nous avons des craintes sur ce sujet, en effet plusieurs régions semblent être plus préoccupées de recevoir le TGV (prestige) et souhaitent donc participer à son financement au détriment des lignes régionales.

Concernant les transversales et radiales classiques, les risques de réduction du réseau existent, d'autant que la SCETA par l'intermédiaire de sa filiale routière (CARIANE) a reçu carte blanche de la direction de l'entreprise pour préparer de grandes liaisons routières sur autoroutes.

En ce qui concerne la tarification : flexibilité et sélectivité des tarifs, voilà ce que veut la direction, ce qui implique entre autres, des variations de prix selon le train, le jour.

Pour la CFDT, face à la logique de profit qui s'accroît, nous proposons une logique de développement centrée sur les besoins de la collectivité, un développement des missions de service public.

Certes, le TGV est un atout indéniable en matière de transport de voyageurs, encore faut-il ne pas réduire le chemin de fer à la grande vitesse. L'articulation grande vitesse, rapides et express, omnibus, banlieue, est capitale. La SNCF ne pourra se développer qu'en utilisant l'ensemble de ces composantes.

Cela nécessite :

- la mise en place d'effectifs dans les services tels que accueil : information, guichets, plutôt que des machines deshumanisantes.
- un redéploiement de la présence commerciale (accroissement des points de vente...).

Enfin l'Etat doit jouer son rôle notamment par sa participation au financement des infrastructures grande vitesse, car il décide des projets.

FRET

On développe également les secteurs rentables, le reste est bradé, on filialise, li-même logique qu'en voyageurs s'applique, c'est clair.

On massifie le flux de trafic chaque fois que cela est possible. Le trafic diffus restant doit être assuré par wagon au moindre coût avec notamment la suppression des triages. Pour les messageries la direction invite les filiales telles que CALBERSON à se développer sur le marché européen, tandis que le SERNAM est en train de régresser par la volonté de la direction.

A l'horizon de l'an 2000, la SNCF ne transportera ce que les autres modes de transports ne pourront pas techniquement transporter. Seul un investissement technique comparable à celui consenti pour l'activité voyageurs, par le biais de la grande vitesse, peut permettre de regagner des parts de marché.

Or, rien de tout cela à l'aube des années 90/94 n'apparaît dans les orientations de l'entreprise.

Pour la CFDT, la situation du fret n'est pas irrémédiable :

- Développer le trafic diffus, s'adapter aux besoins des entreprises est possible, cela suppose de meilleures formations, qualifications, forces de vente.
- Développer la logistique avec des emplois à statut.
- Développer le transport combiné. Faire du groupe SNCF un outil au service du développement de l'entreprise.

Des solutions de développement existent, faut-il encore que la direction le souhaite, nous en doutons.

Globalement les perspectives d'avenir, vues par nos dirigeants, vont vers une continuation de la politique de démantèlement. Elles se traduisent tant au niveau consistence du réseau (fermeture de gares, transfert sur route, réduction du nombre de km/trains...) qu'au niveau Matériel. Il est d'ores et déjà envisagé de fermer les ateliers de Oullins voitures, et de Bordeaux. Quant à l'Equipement sous prétexte de modernisation, la direction supprime des sections, licencie des gardes barrières, réduit le nombre de km à renouveler, etc...

Et cela se poursuit malgré tous les risques que cela peut entraîner en terme de sécurité, pour les usagers et les cheminots.

LA PLACE DES CHEMINOTS

Une politique qui privilégie l'aspect comptable, à l'aspect service public, ne peut avoir que des répercussions néfastes sur la vie des cheminots.

Les objectifs de la direction en matière sociale sont plus des mesures d'accompagnement.

DECENTRALISES, TRANSPARENTS, DEMOCRATIQUES

AGIR AVEC LA CFDT

ment de choix économiques que de véritables réponses aux revendications des cheminotes et cheminots.

Concernant des points aussi importants que l'emploi, la réduction du temps de travail et les conditions de travail :

- pas d'engagement formel sur la réduction du temps de travail, or c'est une des réponses essentielles à l'amélioration des conditions de vie, de travail et d'emploi.
- pas d'engagement formel sur la titularisation des auxiliaires, contractuels, rien sur la réduction du recours aux emplois précaires et à l'intérim.

Par contre concernant l'emploi, la direction annonce 20 à 30 000 suppressions d'emplois durant la période du contrat de plan avec accélération de la mobilité et de la flexibilité.

SALAIRES ET PENSIONS

Rien n'apparaît sur les bas salaires et petites pensions. Rien sur la réduction des inégalités sociales et sur la suppression de la hiérarchisation de certaines allocations (déplacement, allocations familiales). Par contre la direction envisage un nouveau système de rémunération (pour la CFDT les acquis statutaires doivent être maintenus).

PROTECTION SOCIALE

C'est le grand vide.

L'intéressement est mis en avant par la direction. Pour la CFDT la meilleure façon de motiver le personnel c'est d'abord de satisfaire les besoins essentiels en matière de conditions de travail, de réduction du temps de travail, de pouvoir d'achat, de bas salaires, retraites et déroulement de carrière.

C'est pour cela que la fédération des Cheminots CFDT avec ses élus, ses militants oeuvrera à créer une mobilisation massive et unitaire de l'ensemble des cheminots pour imposer les changements économiques et sociaux indispensables pour aller vers un développement de notre outil de travail et du service public.



UN SYNDICAT QUI AGIT

est indispensable car il est illusoire de croire que tout peut se régler autour d'une table de négociations, ou lors de réunions CE ou DP. Pour gagner sur les revendications, pour faire modifier les projets de la Direction, tant au niveau local que national, la mobilisation, l'action des cheminots, des travailleurs est plus que nécessaire.

Pour la CFDT il ne s'agit pas de faire de l'agitation pour de l'agitation et de s'en satisfaire.

Les cheminots l'ont bien compris par leurs réticences devant des grèves de 24 heures à répétition et sans lendemain. Pour la CFDT, ce type d'action ne peut se concevoir que si une telle grève est une étape qui permet de passer à une action de plus grande ampleur. Cela nécessite de rechercher coûte que coûte l'unité d'action syndicale la plus large, seule garantie d'efficacité.

Pour être le plus efficace possible il faut que les cheminots soient partie prenante de l'élaboration des revendications et jugent des moyens à mettre en oeuvre pour obtenir satisfaction.

Plus nombreux seront les élus CFDT lors des prochaines élections professionnelles - Comité d'Etablissement 10 octobre ; Délégués du Personnel 7 décembre - plus les cheminots pourront peser sur leurs conditions de travail et de vie.

Pour la CFDT, les adhérents, les cheminots doivent être au coeur de l'action syndicale. L'action de l'hiver 86/87 a démontré que la CFDT était un syndicat qui agissait de façon démocratique, tenant compte de l'avis des cheminots.

Nous vous proposons de continuer sur cette voie, pour qu'ensemble chacun gagne.

ACTIVITES SOCIALES OU EN SOMMES NOUS ?

Au terme de quatre années de gestion des activités sociales par les CE et CCE, un bilan s'impose. Les deux dernières années ont été marquées par des difficultés dans de nombreux CE.

- Difficultés dues à la responsabilité de la direction qui refuse toujours les moyens de fonctionner aux CE. Il s'agit d'entraves au fonctionnement, de manques de moyens financiers (aides occultes non transférées par exemple).

- D'autre part l'attitude de la CGT qui trop souvent considère les activités sociales comme sa propriété exclusive n'assure pas une gestion toujours évidente.

De nombreux CE ont, pour cause notamment de problèmes financiers, été amenés à fermer nombre d'installations et à licencier des personnels des CE, par exemple dans les CE du Nord et de l'Ouest. A cela s'ajoute dans certains cas, heureusement rares, des licenciements de délégués et des libertés syndicales bafouées, ce que la CFDT ne saurait cautionner.

D'autres CE (Metz, Dijon) ont malgré quelques difficultés, maintenu le niveau de l'emploi et parfois même créé de nouvelles activités, ce qui tend à prouver que rien n'est impossible.

Malgré les difficultés soulevées plus haut, des évolutions positives ont eu lieu.

DANS LE DOMAINE DES VACANCES ENFANTS

72 centres de vacances, plus des réservations de places dans différents organismes, permettent d'accueillir durant juillet et août près de 20 000 enfants. Ces dernières années ont vu se mettre en place sur proposition de la CFDT de nouvelles orientations.

C'est en particulier :

- Le développement de la mixité des centres.
- Le développement des séjours linguistiques (Allemagne, Angleterre, Italie...)
- Des séjours à l'étranger (Espagne, Italie, Grèce, Turquie...)
- Création de séjours de 14 et 21 jours pour l'ensemble des tranches d'âges, en plus des 28 jours.
- Mise en place de choix d'activités pour les tranches d'âges 12/17 ans (canoë, équitation, voile, tennis, etc...)
- Une tarification basée sur les revenus et la composition de la famille et non sur le salaire de l'agent.

Ces évolutions ne sont pas une fin en soi, elles doivent être encore améliorées pour permettre de mieux répondre aux besoins des jeunes.

C'est ce que la CFDT s'emploie à faire tant dans les CE qu'au CCE.

VACANCES ADULTES :

(maisons familiales et organismes extérieurs)

Au contraire des vacances enfants, le gros problème est bien l'insuffisance d'installations donc de places pour accueillir les familles : 14 maisons familiales (6 en bordure de mer). C'est notamment insuffisant au regard de la population cheminote concernée par les activités sociales (1,3 millions de bénéficiaires potentiels, actifs, retraités, enfants, ayants droits).

Devant cette situation, les CE et le CCE ont été amenés à réfléchir sur le problème du patrimoine. Dès 1986 a été lancé Sigean (camping), en 88 c'est le centre d'Haicabia réservé jusqu'alors aux retraités et enfants, qui a été rénové pour en faire un centre de vacances pour familles.

Aujourd'hui des études sont en cours pour l'amélioration du centre du "Verdon", pour en augmenter la capacité. Le problème du patrimoine est bien la priorité pour les prochaines années (vu l'état de certaines installations).

C'est dans ce sens qu'agit la CFDT mais l'élargissement des choix et le développement du nombre de places doit passer également par une politique plus active, auprès des associations de tourisme social et par la recherche d'accord avec des partenaires extérieurs (CE, municipalités...)

A SAVOIR

Le patrimoine, du fait du statut de l'entreprise EPIC, n'appartient pas aux comités d'établissements. C'est la SNCF qui en est propriétaire. Les CE et CCE n'en sont que les utilisateurs.

Capacité d'accueil :

- En maison familiale de vacances :
- Pension complète : 1639 lits
- En gîte : 513 lits

Actuellement le CCE gère jusqu'en 1990, par délégation de pouvoir des comités d'établissement :

- Soit un total de 2152 lits.
- En centre de vacances : 72 centres

72 centres de vacances
13 maisons familiales, plus le camping de Sigean et les gîtes de Cerbère

Participants aux activités (chiffres 88)

Quant aux CE ils gèrent globalement :

- Vacances jeunes : 20 008 enfants en CVE
- 3335 enfants en séjours neige
- 539 jeunes cheminots, activités de vacances proposées aux cheminots 18/25 ans.

133 cantines
290 bibliothèques
92 CLSH (centre de loisirs sans hébergement)
plus quelques jardins d'enfants, bases de loisirs, salles de sport...

- Vacances adultes : Maisons familiales : 24 063 personnes.



LES OBJECTIFS CFDT

Décentralisation : rapprocher les activités au plus près des cheminots

Solidarité : entre cheminots et autres travailleurs

Transparence : dans la gestion des CE / CCE

Faire des cheminots des acteurs de leurs activités sociales, leur permettre de participer et d'avoir leur mot à dire sur les activités et les choix : tel est notre objectif. Cela doit passer par des délégations de pouvoir au niveau d'activités décentralisées par site.

Ouvrir également l'accès de nos activités à l'extérieur (se renfermer sur nous-même ne peut que péjorer l'avenir des

activités, la fréquentation des CLSH et jardins d'enfants...)

- Nécessité donc de rechercher les conditions de partenariat avec municipalités, autres CE, club, associations.

- Mise en place d'inter-CE SNCF, notamment en région parisienne.

- Rechercher également les conditions du partenariat avec les associations de cheminots.

Enfin, cela doit passer par une réelle transparence en terme de gestion des CE et CCE, par des moyens de contrôle indépendants du CE (commissaire aux comptes), par des comptes rendus réguliers de gestion aux élus et cheminots.

Dès 1990 va être renégocié l'accord inter syndical de 1986 prévoyant la gestion des activités sociales nationales par le CCE (par délégation de pouvoir des CE). Après 4 ans de gestion par le

CCE, certaines activités actuellement gérées par le CCE doivent être décentralisées.

Notamment celles qui ne se déroulent pas dans les installations des CE et CCE SNCF, c'est à dire :

- les séjours enfants "étrangers et linguistiques",
- les séjours 16/17 ans France et étranger,
- les séjours cheminots 18/25 ans,
- les budgets livres des bibliothèques actuellement centralisés au CCE,
- les règles d'attribution des indemnités de frais d'étude et indemnité de frais de vacances,
- les subventions aux sociétés d'agents.

Faire que les CE puissent avoir les moyens de mettre en oeuvre des orientations, des choix en matière d'activités "jeunesse" qui correspondent le mieux aux désirs des jeunes, des cheminots, tel est notre objectif.

LES REVENDICATIONS CFDT

EMPLOIS

Pour développer et améliorer l'activité de l'entreprise,
Pour assurer une sécurité optimale,
Il faut stopper toute réduction des effectifs
Il faut titulariser les contractuels / Auxiliaires,
Il faut embaucher les TUC actuellement sous contrat dans l'entreprise,
Il faut vivre et travailler au pays.

REDUCTION DU TEMPS DE TRAVAIL

Conditions de travail
- La flexibilité, non.
- La priorité est les 35 H sans perte de salaires pour tous.
- Rediscussion de l'application des 35 H à ceux qui en bénéficient par l'octroi notamment de repos supplémentaires.

- Amélioration du PS4.
- Compensation de toutes les pénibilités en temps sur la base du 6 = 8

FORMATION

. Formation générale avec priorité au 1er collègue

- Formation sur temps de travail pour toute préparation d'examens ou concours.
- Toute formation doit être reconnue en terme de qualification donc permettre une revalorisation de la rémunération.

SALAIRES

- Salaire d'embauche 6000 F nets.(*)
- Augmentation mensuelle de 500 F pour tous.(*)
- Indemnités et allocations revalorisées et non hiérarchisées.
- Déroulement de carrière sur 3 niveaux sans examen.

PROTECTION SOCIALE

Garantir un haut niveau de protection sociale lié :
- Au maintien de la Caisse de Prévoyance et Caisse de Retraite,

Au libre choix du médecin, sans restrictions.

Au paiement par l'état des charges qui lui incombent.

AVENIR de l'entreprise

- Moratoire sur tous les projets de fermetures de gares, de lignes et de suppressions d'effectifs.

- Développement du service public.
Développement d'une politique de groupe cohérente au service de l'entreprise.

**ENSEMBLE
POUR QUE
CHACUN
GAGNE**

**CHEMINOTS
CFDT**



* Les cheminots CFDT réactualisent ces chiffres en septembre de chaque année.

LES CHEMINOTS : DES ACTEURS INCONTOURNABLES D'UN ENTRETIEN DE QUALITE

Les 10, 11 et 12 octobre la direction du Matériel se réunit en congrès à La Rochelle avec pour thème la qualité.

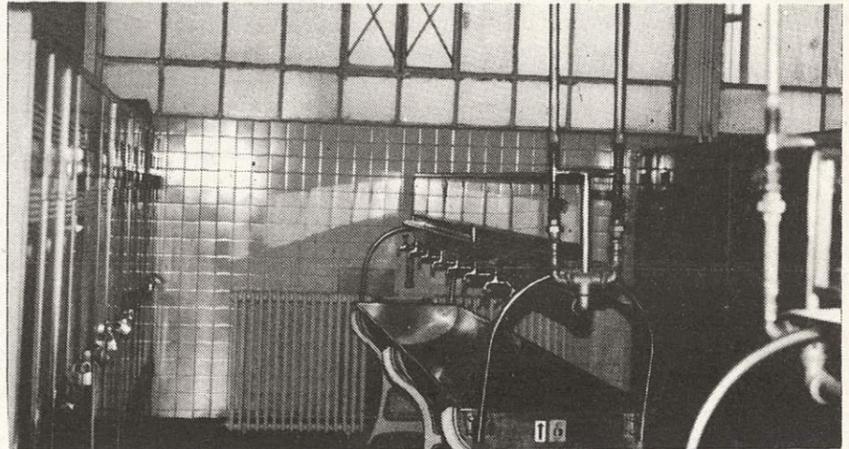
Pour de nombreuses raisons, la CFDT ne peut laisser faire ce "show" sans réagir :

1. Au niveau du vécu quotidien

- notre fonction est sinistrée : -900 cheminots en 5 ans,
- des établissements ferment dans la plupart des régions (ateliers, entretiens, dépôts) avec tous les problèmes sociaux que ça engendre,
- le déroulement de carrière est bloqué (les délais moyens de passage d'un niveau à l'autre s'allongent),
- les salaires sont bas : plus de 45% gagnent moins de 6500 francs nets,
- la démotivation et l'inquiétude grandissent dans tous les chantiers.

2. Au niveau de la politique d'entretien

- le curatif a pris le pas sur le préventif (des révisions sont allégées, de nombreux travaux ne peuvent plus être faits faute de personnel ou faute de pièces,
- la réduction de la visite avec les régimes de confiance (frontières) et le développement de la RAT mettent en cause la sécurité des circulations (de nombreux incidents ou accidents le prouvent),
- les travaux différés sont en augmentation (voir les carnets de bord).



Social, les cheminots vont attendre longtemps (douches communes, vestiaires de 50 ans...)

Technique pas de problème, les investissements ont suivi



A la CFDT nous disons ça suffit Le point de non retour est atteint !

Assez de discours culpabilisateurs sur les coûts. La qualité du matériel nous savons la faire, donc la maintenir, l'améliorer c'est possible ! Mais ça passe obligatoirement par des moyens donc par :

- la satisfaction de nos revendications (salaires, effectifs, déroulement de carrière, conditions de travail ...),
- la reconnaissance du rôle indispensable et nécessaire des cheminots du Matériel (la RATP s'en est aperçue lors de la grève de ses agents d'entretien en 1989) en chiffrant notamment les économies

d'incidents et d'accidents,

- une politique d'entretien préventive liée au rôle de service public que nous devons assurer en matière de confort, de régularité, de fiabilité et de sécurité

ALORS LA QUALITE OUI. MAIS, AVEC LES MOYENS INDISPENSABLES, QUI MANQUENT AUJOURD'HUI

Pour les obtenir, la CFDT appelle tous les cheminots du matériel à faire pression, fin septembre auprès des chefs d'établissement et à manifester début octobre nationalement le plus largement possible.

TOUT PROGRES ECONOMIQUE NE PEUT ETRE EFFECTIF QU'AVEC UN VERITABLE PROGRES SOCIAL

DROITS	Temps Complet	+32h -39h	-32H +19h30 (2882 Agents) -19h30 (2042 Agents)
	5209 Agents	789 Agents	
Facilités de temps si licenciement	OUI	OUI(1)	OUI(1)
Retenues pour grève	.1/30 comme CP	.1/30 comme CP	Retrait du Temps non travaillé
Gratification d'exploitation	OUI	NON(2)	NON(2)
Gratification de vacances	OUI	NON(3)	NON
Art 61 congé sans solde -21 ans	OUI	OUI	NON
Remplacement jour maladie par jour congé (2 par an)	OUI	OUI	NON
Congés supplémentaires soins à famille	OUI	OUI	NON
Délais de route liés à congés supplémentaires	OUI	OUI	NON
Maternité: autorisation d'absence pour enfant -2ans	OUI	OUI	NON
Grossesse: temps hebdomadaire	OUI	OUI	NON
Maternité: temps pour visite médicale enfant -2ans	OUI	OUI	NON
Possibilité pension similaire à la réforme	OUI	OUI	NON
Allocation temporaire de retraite	OUI	OUI	NON
Allocation familiale supplémentaire	OUI	NON	NON
PFA	OUI(4)	OUI(4)	OUI(4)

- 1)- Seulement sur les journées de travail de +6h
- 2)- Sauf Gardes Barrières
- 3)- Sauf ancien AUX régime particulier
- 4)- Pour les emplois figurant au dictionnaire des filières

La SNCF ne se démarque pas de la politique patronale actuelle. Les statistiques nationales montrent que la croissance économique est en hausse mais cela génère beaucoup d'emplois précaires. A la SNCF les contractuel (le) s le plus nombreux sont ceux et celles dont le statut est le plus précaire.

En effet il y a plusieurs types de contractuel (les), ceux et celles qui sont:

- à temps complet,
- assimilés temps complet, c'est-à-dire plus de 32 heures hebdomadaires et moins de 39 heures,
- sans toutefois avoir les mêmes droits que les agents du cadre permanent bénéficient d'un statut un peu plus avantageux que les travailleurs régis par le seul code du travail.

Par contre les contractuel (le) s qui effectuent moins de 32 heures ou moins de 19 H 30 -et ils (elles) représentaient 4924 personnes au 31/12/88- n'ont pratiquement rien de plus que les salariés du privé. Les tableaux en donnent la démonstration.

La CFDT Cheminots s'inscrit complètement dans la campagne de rentrée de la FGTE : LUTTER contre la PRECARITE dont le point fort se situera le 19 septembre au matin.

PRECARITES : DES INEGALITES LA CFDT REVENDIQUE DES DROITS EGAUX

Bénéficiaires	Facilités de Circulation	Personnel contractuel			
		+32h -39h	+19h 30 -32 h	+3h -19h 30	
agent	carte de circulation gratuite	carte 2A	16 trajets	6 trajets	2 trajets +2 à 75%
conjoint	carte de réduction 75/90% + 16 trajets	carte 2A	12 trajets	4 trajets	2 à 75%
Enfant célibataire de moins 21 ans	carte de réduction 75/90% + 16 trajets	carte 2A	12 trajets	4 trajets	2 à 75%
Filles célibataires plus 21 ans	idem		non	non	non
Militaire + de 21 ans	2 trajets tous les 2 mois		1 trajet /6 mois	non	non
Parents/Grands parents	1 permis AR/an		non	non	non
Beaux enfants célibataires moins 21 ans	carte de réduction 75/90% + 16 trajets	carte 2A	12 trajets	non	non
Belle fille + 21 ans	1 permis AR/an				
Beau fils militaire + 21 ans	2 trajets tous les 2 mois		2 trajets /6 mois	non	non
Beaux parents	1 permis AR/an		non	non	non
Enfant célibataires recueillis	cas par cas		non	non	non

L'EUROPE APRES MADRID

La construction européenne trouve son souffle dans la volonté de briser les frontières sur lesquelles plusieurs boucheries ont opposé des peuples pourtant si proches.

Mais concrètement c'est uniquement sur le plan financier, monétaire qu'elle avance. Un choix a été fait, et il sera lourd de conséquences : "c'est la loi du marché qui conduira à l'harmonisation sociale". Au nom de ce postulat 93 ne sera que la libération des mouvements de capitaux, du commerce : le "grand marché unique". Au nom de ce postulat aucune norme d'harmonisation sociale n'est fixée, on en reste, dans le domaine, à des déclarations générales (qui d'ailleurs ne sont pas adoptées...).

De plus en plus nombreux sont ceux qui aujourd'hui s'inquiètent : le libéralisme domine déjà l'économie de chaque pays, les conséquences sociales sont désastreuses, alors si 93 était encore un coup d'accélérateur dans ce sens ?

Soyons euroinformés disions-nous, la série se poursuit donc avec un interview de la Fédération des Finances CFDT. Douaniers, services des impôts, banque de France, autant de professionnels au coeur de la tourmente actuelle. Ce qui a amené la fédération à produire un important travail de réflexion et d'analyse sur la construction européenne.

Cet interview fait suite à la tenue d'une session à laquelle participaient, notamment, la région Basse Normandie, les UD 94, Rhône, le SGEN 75.

Ces structures entendent poursuivre cette démarche de réflexion.

Le Cheminot :

Ce sommet de Madrid était celui du passage de relais de la présidence de l'Espagne à la France.

Que s'est-il passé, on a parlé harmonisation sociale et monnaie unique, qu'en est-il ?

Fédération Finances :

Une bonne illustration de ce qui s'est passé au sommet de Madrid nous est donnée par le commentaire qu'en fait le lendemain le journal économique "Les Echos", je cite :

"N'en déplaise à F. Mitterand, une certaine idée de l'Europe, libérale avant tout, vient de marquer des points au sommet de Madrid (...). Au sein de la communauté les partisans du "marché intérieur", mais rien que le marché intérieur, sont en train d'arriver à leurs fins". Les analyses de l'Expansion sont du même tonneau. Plus on avance et plus nous avons l'impression de ne pas nous être trompés dans nos analyses. Ce qui se construit c'est une Europe ultra-libérale.

Revenons à l'enjeu de Madrid, chacun aura noté qu'on n'y parlait plus de social à la fin. Quant à la politique monétaire, l'enjeu n'était pas vraiment la monnaie unique, mais l'harmonisation des politiques monétaires.

En fait, les socialistes poussaient pour un plan en plusieurs étapes. Ce plan, élaboré par des gouverneurs de banques centrales dans un comité présidé par Delors fixait trois étapes :

- la première devait démarrer au 01/07/90 avec l'entrée de toutes les monnaies dans le système monétaire européen (SME),
- la deuxième prévoyait la création d'une banque centrale,
- la troisième des taux de changes fixes.

En quoi une politique monétaire a-t-elle des conséquences pour les salariés, les populations ?

L'enjeu essentiel c'est la fixation des taux d'intérêts, selon la décision on favorise les placements spéculatifs (taux d'intérêts élevés), ou industriels (quand ça rapporte plus que la spéculation). Si on n'harmonise pas il y a concurrence entre les états pour s'attirer les capitaux.

Les politiques sociales démocrates visent à créer une autorité bancaire pour éviter les concurrences sauvages entre états, mais l'erreur serait de croire que cela règle le problème. En effet

une banque centrale libérale, qui n'aurait pas de compte à rendre aux élus politiques, pourrait organiser la concurrence la plus sauvage pour les salariés, voire même la spéculation au détriment de la production.

Que s'est-il décidé finalement ?

Alors que le projet de déclaration disait que le rapport Delors était la base à suivre, le texte final lui donne quitus de ses travaux sans prendre aucun engagement précis sur l'avenir.

Autrement dit, la seule chose qui se fasse c'est la libération des capitaux, des règles de concurrence, pour le reste c'est le point mort.

Mme Thatcher qui entrevoit un risque de réglementation européenne derrière cette affaire d'harmonisation des monnaies bloque toute évolution.

L'intégration de quelques monnaies de plus dans le calcul de l'Ecu n'a pas grande conséquence.

Ca peut toutefois stabiliser un peu les monnaies les unes par rapport aux autres ?

Oui et c'est effectivement une mesure un peu anti-libérale ou plutôt de nature à limiter les côtés les plus déstabilisants de la politique libérale.

Quelles sont, à vos yeux, les conséquences concrètes les plus palpables par les salariés de cette construction européenne toute centrée sur la monnaie, la concurrence ?

D'évidence c'est autour de la fiscalité que les conséquences des politiques vont être les plus spectaculaires.

Nous allons tout droit vers une "Europe Bahamas", à moins que le Luxembourg et quelques autres n'acceptent d'installer chez eux une fiscalité des revenus financiers. L'expérience récente de la RFA est éclairante : lorsque le gouvernement a décidé d'instaurer au 1er janvier 89 un prélèvement de 10% sur les revenus des obligations, 100 milliards de deutschmarks ont quitté le pays pour le Luxembourg où il n'y a pas d'impôts sur ce type de revenus boursiers... La RFA a annulé son projet d'impôts.

En matière de budget, la TVA représente en France une part importante des recettes fiscales. L'effondrement de cet impôt injuste sous les coups de la concurren-

rence entrainera des coupes sombres dans le budget de l'état.

Mais la TVA est un impôt que nous combattons !

Loin de nous l'idée de défendre cet impôt où les petits revenus paient autant que les hauts, mais quand on totalise :

- la quasi disparition d'impôts sur les revenus des capitaux,
- ceux de la TVA

on constate que les services publics (santé, postes, éducation nationale...) n'auront plus les moyens d'un fonctionnement correct et dans le même temps que seuls les revenus salariaux continueront d'être contrôlés et imposés.

Quand nous la CFDT proposons de prélever sur tous les revenus (et pas seulement les salariaux) pour financer la protection sociale, n'oublions pas que l'Europe qui se construit empêchera pratiquement toute connaissance des revenus spéculatifs et du capital.

En fait, le rôle de redistributeur social que jouait l'Etat à travers l'impôt sur le revenu et les services publics se voit réduit très fortement avec la construction européenne.

SYNDICALISME : 650 morts, le tribut payé aux libertés, aux droits élémentaires...

Etre syndicaliste, c'est paraît-il selon certaines bonnes âmes, de tout repos et bien payé. Certes, en France, nous ne risquons pas notre vie même si la répression syndicale se traduit souvent par des licenciements. Mais dans de nombreux pays, la peau d'un syndicaliste ne vaut pas cher. C'est ainsi que 650 d'entre eux ont été tués et 6500 autres emprisonnés pour l'année 1988. Ces chiffres sont ceux du rapport annuel publié à Genève par la CISL. En 1988, dans 79 pays, les droits syndicaux ont été bafoués et en un an le nombre de morts a doublé. Les pays où règne la dictature, le fascisme, ne sont pas en reste. Et demain en France avec un Le Pen triomphant qu'en serait-il ?

Que ceux qui quotidiennement enterrent le syndicalisme pèsent le poids des faits et s'interrogent sur les raisons qui poussent des millions de travailleurs à poursuivre leur effort d'organisation, de lutte et de résistance avec cet outil qu'est le syndicalisme.

REUNION DU COMITE PARITAIRE DES CHEMINS DE FER A BRUXELLES LE 6/07/1989

Depuis 1988 se développent les réflexions et propositions de la Commission des Communautés Européennes pour les chemins de fer européens, dans le cadre de 1992 date de libéralisation du marché intérieur.

La CFDT doit poursuivre ses interventions pour que cette libéralisation des transports ne se fasse pas sur le dos des usagers, des cheminots en maintenant et développant la notion du service public dans l'ensemble des chemins de fer européens.

Pour la CFDT quatre grands dossiers sont prioritaires dans la période pour assurer le devenir des chemins de fer :

1. Que les états assurent complètement leurs responsabilités financières en tant que propriétaires ou actionnaires des entreprises ferroviaires. Dans ce chapitre nous trouvons notamment :
 - la recapitalisation des entreprises ferroviaires ainsi que l'apurement de leurs dettes,
 - le financement de l'infrastructure et ses coûts d'entretien pour que les entreprises ferroviaires ne paient que leur part à égalité des autres modes de transport.

2. Que les réseaux ferroviaires conservent la maîtrise technique de l'infrastructure ainsi que celle de l'utilisation des réseaux.

3. Que les états compensent les charges afférentes à toutes les sujétions du service public et prennent en compte plus globalement le coût social de chacun des modes de transport.

4. Pour les réglementations sociales et techniques que celles-ci apportent un plus tant dans le domaine des avancées sociales collectives que dans l'évolution positive des règles techniques harmonisant les règles de concurrence entre différents modes de transports.

Fin 1989 sera une étape importante pour le devenir des chemins de fer. En effet la commission de Bruxelles doit faire adopter en décembre 89 un ensemble de directives traitant "la libéralisation des transports".

La CFDT doit se faire entendre, une première étape de mobilisation est décidée, il s'agit de participer au rassemblement de Bruxelles du 18 octobre 89 décidé par la CES (confédération européenne des syndicats).

Ensemble, nombreux le 18 octobre 1989 à Bruxelles, défendons, construisons l'Europe sociale.

Non à l'Europe des profits et du libéralisme, Oui à l'Europe sociale et des droits de l'homme.

LA GREVE DE LA PINCE ...



c'est n'est pas du pipeau !

A maintes reprises la CFDT a souhaité un réveil social de la filière partant du principe que seul un mouvement unitaire et massif de l'ensemble de la filière permettrait et permettra d'avancer pour la satisfaction des revendications.

LES AGENTS PRENNENT EN MAIN LEUR LUTTE : La grève "de la pince" représentait selon les agents, un moyen populaire de réaliser la mobilisation nationale entraînant la satisfaction de leurs revendications sur les effectifs, le déroulement de carrière, le paiement des sujétions du métier du roulant.

A l'initiative des ACT, ACTP, CBOR, la généralisation de ce type d'action, en quelques jours, à une grande partie des CT, conféra à cela la dénomination d'action nationale. Dès lors et selon la volonté des agents le rapport de force ne pouvait se résumer qu'à cette échelle.

D'autre part, dès le début, la CFDT a dit clairement que ce type de mouvement n'était pas gratuit ... Aucun ne l'est d'ailleurs. Tout dépend des revendications et de la hauteur de l'affrontement face à la direction.

L'attitude irresponsable de la direction nationale lors de la "négociation", sa volonté de pourrissement, sa répression ébranlèrent le mouvement spontané ... entraînant un phénomène de retour à un travail normal. Il ressort de l'amertume et de la rancœur. Pour légitime qu'il soit, sachons dépasser ce stade et discuter avec nos collègues des autres régions et l'ensemble des cheminots.

Il ne faut pas que la Direction considère cette suspension comme une victoire. Bien au contraire, les problèmes demeurent. Au lendemain de l'audit social et après la grande messe de Blois et la grève de 86/87 la DCV n'a tiré aucun enseignement ... nous avons été de dégradation en dégradation, de provocation en provocation ... et la mobilisation va grandissante.

Ni roulants, ni sédentaires dans une entreprise ni publique, ni commerciale, la clarification inévitable devra tôt ou tard avoir lieu afin que les agents commerciaux trains ne soient plus les bâtardeaux de la SNCF. C'est un message qu'ils n'ont pas réussi à inculquer ... mais trouve-t-on plus sourd que celui qui ne veut pas entendre ?

La direction va devoir maintenant assurer les conséquences non de son erreur, mais de sa faute, sa méthode sait gagner des batailles, pas une guerre.

IL FAUT LE DIRE... les agents commerciaux sont appelés à appliquer une tarification burelesque où l'augmentation de 2,3% des prix fait passer l'indemnité forfaitaire de 52 à 75F. Il n'est plus concevable qu'à l'avenir ces agents éprouvent les pires difficultés à appliquer les règlements fantaisistes de technocrates incompétents, qu'ils aillent eux-mêmes taxer un billet-enfant à 115F.