

# LE CHEMINOT

cfdt - fgte

de France



N° 796 - 72ème ANNÉE - BIMESTRIEL - AVRIL 1989 - ISSN 0245-7318 - PRIX : 10 F

# AGIR



L'avenir de la SNCF, de son personnel pour la période 90 - 94 est entrée dans sa phase préparatoire. Cette année 1989 sera un moment important. Les premières réflexions de la Direction sont connues et elles permettent d'affirmer qu'agir s'imposera. Une autre politique économique pour le chemin de fer et social pour les cheminots est à ce prix. Chacun doit en être convaincu : cheminots, usagers et élus des populations. La Direction affirme sans ambiguïtés sa volonté de poursuivre la politique mise en oeuvre depuis des années et qui, concrètement chaque jour, prouve sa nocivité pour le service public.

Le social qu'elle met en avant, sert d'alibi pour sa stratégie économique de déclin, avec quelques "pincées" de social pour ceux qui auront la chance de demeurer cheminots demain...

Côté pouvoirs publics, rien de précis, pas de propositions chiffrées alors qu'un des aspects essentiels pour l'avenir de l'entreprise et des cheminots, c'est combien et comment l'Etat compte investir dans nos activités et pour l'apurement de la dette dont-il est responsable.

La CFDT cheminote ne restera pas les bras croisés.

Au plan de l'entreprise, l'avenir c'est le développement de l'outil ferroviaire au service de la collectivité pour lequel le personnel est un atout au plan social, l'avenir c'est un statut revu et corrigé dans le sens du progrès social et applicable à tous ceux qui oeuvrent pour le chemin de fer, sachant que l'augmentation de l'effectif est indispensable.

La CFDT n'acceptera pas une politique de repli et d'abandon saupoudrée de mesures sociales au rabais, comme elle refuse aujourd'hui, avec sa fédération, l'acceptation d'aménagements du temps de travail... Les cheminots ont déjà donné, ça suffit !

Développer la mobilisation dans l'unité et l'action avec les usagers, constitue sa priorité. Ses responsables régionaux réunis en mars ont confirmé cette priorité. L'objectif du congrès d'avril en est la concrétisation.

Et sans attendre, les initiatives locales, régionales et nationales doivent se multiplier.

## FACILITES DE CIRCULATION

### Poursuivre l'action de 1988

**PETITION**

Nous, cheminots actifs, retraités, ayants droits, manifestons notre opposition aux restrictions apportées aux facilités de circulation des trains.

Nous refusons l'aggravation continue des restrictions.

Demands une amélioration des facilités de circulation, notamment :

- pour l'ensemble du réseau TGV
- le retrait des interdictions pour les vacances de février 1989
- Exigeons l'ouverture de négociations nationales et régionales

**Rappelons nos demandes :**

- d'attribution de deux couchettes gratuites par an
- d'un voyage gratuit en train auto-couche par an
- d'extension des facilités de circulation aux auxiliaires et contractuels
- de reconnaissance de la vie maritale comme ayant-droit

Nom	Prénom	Etablissement	Sin.
-----	--------	---------------	------

La fédération des cheminots CFDT le 17 septembre 1987 a demandé la réouverture du dossier facilités de circulation. La direction générale a refusé cette négociation nationale d'ensemble, pire ce refus était accompagné d'une volonté de réduire encore plus nos facilités de circulation pour 1988 et début 1989.

- Encore plus de trains soumis à restriction notamment les TGV,
- Pour la première fois interdiction complète d'utiliser les trains couchettes en direction ou venant des Alpes aux périodes de départ ou retour des vacances de février.

A l'initiative de la CFDT, de nombreux cheminots ont signé une pétition nationale remise à la direction générale.

Un premier recul de la direction qui nous annonce par lettre du 20 juin 1988 :

"une concertation avec les représentants du personnel est programmée en 1989 à l'occasion de la prochaine édition de l'annexe 2 (PS 11) en raison de la mise en service de la branche ouest du TGV Atlantique".

A chaque occasion, la fédération des Cheminots a remis cette question au centre de l'actualité, en particulier lors de la mise en place du Ministre de tutelle (DELEBARRE), du Président de la SNCF (FOURNIER), du Directeur général adjoint (COLIN).

Les 27 février 1989 et 27 mars 89, la CFDT s'adressait à nouveau à la direction générale pour l'ouverture d'une négociation au delà du seul TGV A :

La fédération des Cheminots CFDT insiste une nouvelle fois pour que s'ouvre d'urgence une négociation d'ensemble sur le dossier "facilités de circulation".

Nous souhaitons que soit négociés 4 chapitres :

1. des améliorations ponctuelles à la réglementation en vigueur,
2. la reconnaissance de nouvelles dispositions communes à tous les cheminots,
3. une diminution substantielle des restrictions aux facilités de circulation en particulier concernant les TGV,

## SOMMAIRE

### EDITO FACILITES DE CIRCULATION

P 1 - **VOLET SOCIAL** P 5  
La CFDT veut le développement, le progrès social

### INFOS

P 2 - **L'Etat et la Direction doivent changer leur fusil d'épaule** P 6

- . Facilités de circulation (suite p.1)
- . La carte bancaire
- . Repérer les bonnes "bombes"
- . Pensions trimestrielles au 1/4/89

### DOSSIER :

**L'ECHO DES FONCTIONS** P 7  
. Equipement : des avancées locales  
. Réforme filières Médico-Sociales  
. Surveillance Générale

- **CONTRAT DE PLAN :** P 3  
. Passé et à venir

**LA CFDT AUJOURD'HUI** P 8  
- CFDT avec un D...  
- Michel CADET n'est plus

- **CONTRAT DE PLAN :** P 4  
. La Direction propose le déclin, des restrictions



FACILITES DE CIRCULATION (SUITE)

4. le TGV A :  
Les décisions et arbitrage des directions fonctionnelles (Directions CV et Transport) sont en cours et nous souhaitons qu'en 1989 les cheminots ne soient pas mis devant le fait accompli comme l'année précédente. Déjà certaines orientations connues ont conduit nos représentants à intervenir sur la région de Strasbourg.

Pour obtenir d'urgence cette table ronde sociale, la CFDT invite l'ensemble des adhérents à porter dans tous les chantiers et bureaux le débat sur les facilités de circulation ; les orientations actuelles pour 1989 et 1990 de la direction commerciale voyageurs

- c'est encore de réduire l'accès aux trains,
- c'est toujours de refuser les revendications

Pour tous, la CFDT ne demande ni plus, ni moins que les avantages auxquels ont droit, pour eux-mêmes et leurs ayants droits, les fonctionnaires supérieurs :

- l'attribution de couchettes gratuites,
- l'attribution de dispense de 1/4 de place et de supplément.

Il convient de faire cesser cette injustice en notant que ceux qui refusent l'élargissement à tous les cheminots sont parmi ceux qui en bénéficient.

D'autre part, pourquoi, en particulier pour les facilités de circulation, la direction générale refuse-t-elle la reconnaissance de la vie maritale. Est-ce idéologique et en souvenir du fameux travail - famille - patrie ?

La CFDT a lancé depuis quelques mois une pétition nationale sur le sujet.

Faites remonter les dernières signatures nous les déposerons dans les jours prochains au Directeur Général.

Ensemble à tous les niveaux, nous devons poursuivre l'action engagée pour améliorer nos acquis, pour conquérir des droits égaux. Tous ensemble c'est possible.

LA CARTE BANCAIRE  
4 bons conseils

Vous avez perdu votre carte

Perdue ou volée, contactez immédiatement votre agence ou appelez le 42.77.11.90 ou le 43.23.46.46 en région parisienne, et le 54.42.12.12 en province.  
Vous êtes entendu 24h/24h et 7 jours sur 7. Communiquez le numéro de votre carte (jamais le code confidentiel). Ce numéro figure en clair sur le recto de la carte. Vous le retrouverez également sur vos factures. Faites ensuite une déclaration de perte ou de vol (commissariat ou gendarmerie), puis confirmez votre déclaration par courrier recommandé auprès de votre agence.

En cas d'utilisation frauduleuse, votre responsabilité est limitée

Soyez rassuré, votre responsabilité en cas d'utilisation de votre carte bancaire avant sa mise en opposition n'est engagée que dans la limite de 600 F. Bien entendu, après la mise en opposition, votre responsabilité est

Repérer les bonnes "bombes"

En France, la plus grande partie des aérosols (dits "bombes") contiennent des CFC. Ces gaz propulseurs servent à chasser hors de la bombe le produit (mousse à raser, nettoyant de four, laque à cheveux, etc). Problème ; les CFC (chlorofluoro-carbones, aussi nommés fréon) sont en partie responsables de l'amincissement de la couche

d'ozone qui protège la planète des rayons nocifs du soleil. Il faut donc cesser d'acheter les produits qui en contiennent. Comment les reconnaître ?

Pour l'instant, aucune législation n'oblige les producteurs à indiquer sur les emballages la nature du gaz propulseur des aérosols. Voici les moyens pour éviter les aérosols nocifs pour l'ozone :

- Quand le gaz propulseur n'est pas indiqué, le produit en contient à coup sûr. A éviter.

- Si le logo marqué "Préserve la couche d'ozone" figure sur le produit, le gaz propulseur n'est pas du CFC. Les industriels français se sont engagés en février à généraliser ce logo.

- Quand le gaz propulseur est mentionné, l'aérosol est généralement acceptable. Les gaz inoffensifs pour la couche d'ozone sont le butane, le propane, le protoxyle d'azote ou les hydrocarbures. Les aérosols contenant du propane ne doivent cependant pas être exposés au soleil.

- L'association Bulle Bleue diffuse une liste des aérosols sans CFC disponibles en France. Bulle Bleue, 12 rue Francis de Pressensé, 75014 Paris.

- La solution radicale consiste à choisir les bombes sans gaz propulseur, dites vaporisateurs. Elles se reconnaissent à l'utilisation: pour obtenir plus de produit, il faut appuyer plusieurs fois sur la gachette. Les autres donnent un jet continu avec une seule pression du doigt.

(extrait du magazine "Repor Terre")

Pensions trimestrielles au 1er avril 1989

Code prime 1 et 2 : Les sommes ci-après sont votre pension brute trimestrielle sans tenir compte des mois et des jours.

Minimum brut :  
14 295,24 F

Pour un calcul plus précis, contactez :

PHILIPPE Marcel  
HENRIOT Jean

Tél. (16-1) 42.03.15.19

ANNUITES	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	37,5
NIVEAU														
1C														
1D														14697
1E										14304	14713	15121	15326	14896
2A												14310	14708	14906
2B											14314	14723	15132	15336
2C										14380	14803	15226	15649	15860
2D									14380	14815	15251	15687	16123	16340
2E								14421	14871	15322	15773	16223	16674	16899
3A									14454	14893	15331	15769	16207	16426
3B								14432	14883	15334	15785	16236	16687	16913
3C							14452	14918	15384	15851	16317	16783	17249	17482
3D					14542	15026	15511	15996	16481	16965	17450	17935	18420	18677
3E				14611	15115	15619	16122	16626	17130	17634	18138	18642	19146	19394
4A					14229	14720	15210	15701	16192	16682	17173	17664	18154	18640
4B					14772	15282	15791	16300	16810	17319	17828	18338	18847	19356
4C				14802	15330	15859	16387	16916	17445	17973	18502	19031	19559	19823
4D			14820	15368	15917	16466	17015	17564	18113	18662	19211	19759	20308	20583
4E		14668	15232	15796	16361	16925	17489	18053	18617	19181	19745	20309	20873	21156
5A		14304	14855	15405	15955	16505	17055	17605	18156	18706	19256	19806	20356	20631
5B		14702	15267	15833	16398	16963	17529	18094	18660	19225	19791	20356	20922	21204
5C	14576	15159	15742	16325	16908	17491	18074	18657	19240	19823	20406	20989	21572	21863
5D	15020	15620	16221	16822	17423	18024	18624	19225	19826	20427	21028	21628	22229	22530
5E	15440	16058	16675	17293	17910	18528	19146	19763	20381	20998	21616	22234	22851	23160
6A	15050	15652	16254	16856	17458	18060	18662	19264	19866	20468	21070	21672	22274	22575
6B	15470	16089	16708	17327	17946	18564	19183	19802	20421	21040	21658	22277	22896	23205
6C	15958	16596	17235	17873	18511	19150	19788	20426	21065	21703	22341	22980	23618	23937
6D	16445	17103	17761	18419	19076	19734	20392	21050	21708	22366	23023	23681	24339	24668
6E	17061	17744	18426	19109	19791	20474	21156	21838	22521	23203	23886	24568	25251	25592
7A	16530	17191	17852	18513	19174	19835	20497	21158	21819	22480	23141	23803	24464	24794
7B	17198	17886	18574	19262	19950	20638	21326	22014	22701	23389	24077	24765	25453	25797
7C	17963	18682	19400	20119	20837	21556	22274	22993	23711	24430	25148	25867	26585	26945
7D	18684	19432	20179	20926	21674	22421	23168	23916	24663	25411	26158	26905	27653	28026
7E	19401	20177	20953	21729	22505	23281	24057	24833	25609	26385	27161	27937	28713	29101
8A	18938	19695	20453	21210	21968	22725	23483	24240	24998	25755	26513	27270	28028	28406
8B	19754	20544	21334	22125	22915	23705	24495	25285	26075	26866	27656	28446	29236	29631
8C	20682	21510	22337	23164	23991	24819	25646	26473	27301	28128	28955	29783	30610	31023
8D	21594	22458	23322	24186	25050	25913	26777	27641	28505	29368	30232	31096	31960	32392
8E	22406	23303	24199	25095	25991	26888	27784	28680	29576	30473	31369	32265	33161	33609
9A	22172	23059	23946	24833	25720	26606	27493	28380	29267	30154	31041	31928	32815	33258
9B	23132	24057	24982	25908	26833	27758	28684	29609	30534	31459	32385	33310	34235	34698
9C	24274	25245	26216	27187	28158	29129	30100	31071	32042	33013	33983	34954	35925	36411
9D	25234	26243	27252	28262	29271	30281	31290	32299	33309	34318	35327	36337	37346	37851
9E	26237	27286	28335	29385	30435	31484	32533	33583	34632	35682	36731	37781	38830	39355
10A	26223	27272	28321	29370	30418	31467	32516	33565	34614	35663	36712	37761	38810	39334
10B	27378	28474	29569	30664	31759	32854	33949	35044	36140	37235	38330	39425	40520	41068
10C	28687	29834	30982	32129	33277	34424	35572	36719	37867	39014	40162	41309	42457	43030
10D	29890	31086	32282	33477	34673	35868	37064	38260	39455	40651	41846	43042	44238	44835
10E	31032	32273	33514	34755	35997	37238	38479	39721	40962	42203	43444	44686	45927	46547



# CONTRAT DE PLAN...

## Passé et à venir

### 84 - 89 ➡ LE PASSE

A la fin de l'année s'achève le Contrat de Plan 84 - 89. Les deux objectifs principaux fixés par l'Etat, mis en oeuvre avec zèle par la direction SNCF d'alors, sont pratiquement atteints :

équilibre financier,  
restructuration autour d'un réseau noyau SNCF,

### MAIS A QUEL PRIX... ?

En 3 ans sur cinq (1984-87) ce sont :

- |   |  |
|---|--|
| □ 28000 emplois disparus,                       | □ 121 points de vente marchandises supprimés |
| □ 1800 promotions envolées,                     | (le pire est pour 89),                       |
| □ 14000 F de salaire en moins au niveau 1,      | □ 5000 km de voies abandonnées,              |
| □ 289 établissements rayés d'un trait de plume, | □ 23 millions de km trains partis en fumée.  |

et il reste 88, 89 à comptabiliser dans le bilan de ces 5 années !

**Le service public en a pris un coup !**

### 90 - 94 ➡ L'AVENIR

**La CFDT demande une période moratoire pour les projets et les études en cours.**

### Un nouveau contrat en gestation

L'Etat et la direction vont-ils accoucher d'une SNCF correspondant aux besoins de la collectivité, réel service public avec du personnel qualifié et suffisant ?

Les premières ébauches de la direction n'en prennent pas le chemin :

Amélioration de la compétitivité,  
Equilibre financier,

resteront les deux mamelles de la SNCF sachant que lorsqu'on les presse, il en sort des activités réduites, des restructurations supplémentaires, des effectifs en moins, des salaires en baisse, etc...

L'offre ferroviaire continuera d'être amputée tant en voyageurs qu'en marchandises ou en messagerie/express.

Pour expliquer ces orientations vis à vis du fer, fixées dès 1978 par le rapport "Guillaumat" pour l'horizon 90, l'Europe de 93 sert de cheval de bataille.

**Aujourd'hui comme hier, la CFDT n'est toujours pas d'accord...!**



# LA DIRECTION PROPOSE : Le déclin, Des restrictions.

## DES OBJECTIFS ET DES CONTRAINTES

### Pour la Direction

Une politique pour quatre priorités :

- exécution des missions de service public,
- amélioration de la compétitivité des prestations offertes,
- maintien de l'équilibre financier,
- progrès social,

avec des ressources financières non fixées. Elles feront l'objet d'études ultérieures.

### Pour la CFDT

La recherche de la compétitivité et de l'équilibre financier au sein de la SNCF sont incompatibles avec la notion de service public.

Celui-ci suppose la satisfaction des usagers voyageurs et marchandises et par conséquent le développement d'un tissu ferroviaire dense lié à un aménagement du territoire harmonieux.

Un coût existe certes, mais son appréciation doit être faite par rapport à l'intérêt de la collectivité en intégrant tous les aspects que représentent la sécurité, l'énergie, la pollution, l'espace, pour ne citer que ceux-là.

Loin de la CFDT l'idée de répondre ferroviaire pour chaque situation. Opérer des choix entre les divers modes est nécessaire en fonction de l'intérêt collectif mais dans le cadre d'une complémentarité et non d'une concurrence qui inévitablement se traduit par l'amputation des activités jugées non rentables du point de vue des profits, et, alors adieu le service public !

Ajoutons que l'harmonisation des conditions sociales, des contributions de l'Etat, propres à chaque mode de transport s'impose aussi comme préalable au développement d'un service public de transport.

Au-delà de ces aspects, la CFDT ne peut accepter que les finances indispensables ne soient pas quantifiées dès maintenant tant pour la part de la SNCF que pour celle de l'Etat. De la hauteur des moyens financiers dépend la hauteur des réalisations. Le reste n'est que des déclarations d'intentions, contestables d'ores et déjà, qui deviendront un énième vœu pieu !

## L'OFFRE VOYAGEURS

### Pour la Direction

Des choix liés à l'Europe de 1993 :

- "Axes à fort potentiel" (dit autrement, le réseau noyau ou grande vitesse)... pas d'inquiétude : investissements maximums et domaine réservé de la seule SNCF
- "Axes à potentiel limité" (en clair les transversales)... maintenus si l'Etat et les régions concernées coopèrent avec la SNCF, un nouveau type de conventionnement se profile à l'horizon.
- Services régionaux... comparer le service rendu au coût et ajuster (?)
- Banlieue parisienne... modernisation, renforcement des moyens pour une meilleure qualité et sécurité, le tout compatible avec la productivité.
- Tarification... recherche d'une plus grande flexibilité.
- Le groupe SNCF... développer la présence sur le marché de l'autocar et des activités connexes.

### Pour la CFDT

La direction persiste et signe ! Le réseau noyau "grande vitesse" intégré reste sa priorité. Pour le reste, si ça peut servir à rabattre la clientèle sur le TGV... on garde. A défaut là où les régions financent, l'activité demeure plus élevée pour les usagers déjà route ou sur autoroute.

Dans le même temps, la logistique est soit sacrifiée (bagages) soit filialisée (centrale d'achat du train-plus). Cette logique sélective de repli et d'abandon de l'offre ferroviaire atteint son apogée avec la déperdition tarifaire qui se traduira par un prix au kilomètre plus élevé pour les usagers déjà victimes d'inégalités sociales.

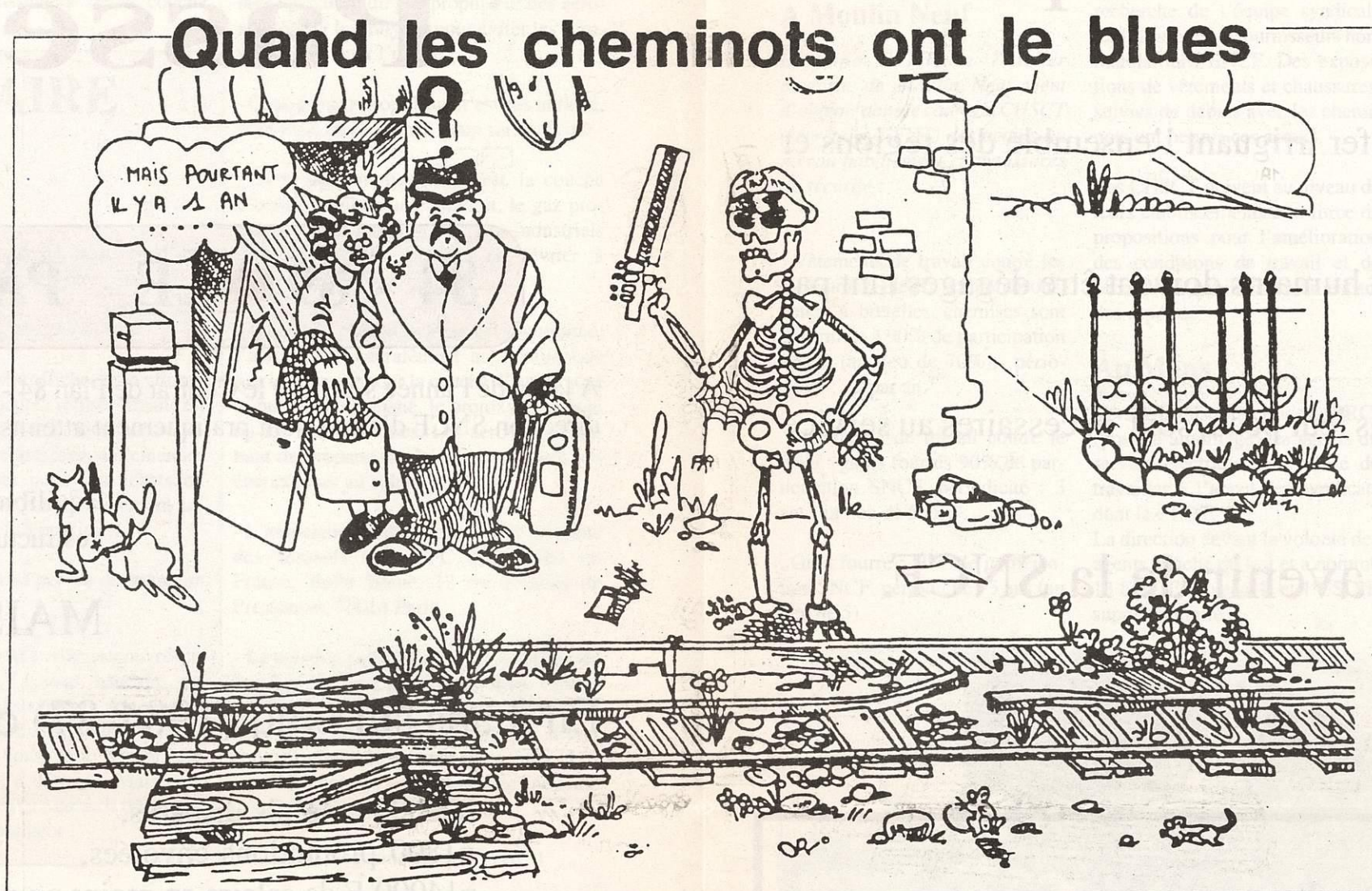
Pour la CFDT, le trafic régional voyageurs doit être intégré à part entière dans le service public et les transversales doivent faire l'objet d'un schéma directeur.

Les financements du réseau "grande vitesse" ne doivent pas se faire au détriment du reste du réseau ce qui suppose une participation de l'Etat pour les investissements nécessaires à la construction des TGV Nord, Est... comme il en existe pour les autres réseaux ferroviaires en Europe. Bien entendu, la flexibilisation des tarifs est inacceptable et contraire à la notion de service public.

## DES DIRIGEANTS NOUVEAUX POUR UNE POLITIQUE ANCIENNE

La direction a élaboré ses premières ébauches d'orientations pour le Contrat de Plan 1990/1994. Il s'agit d'orientations sur lesquelles, elle entend négocier avec l'Etat. Ce qui s'en dégage à la lecture des textes qu'elle a remis aux organisations syndicales, est suffisamment révélateur de la politique qu'entendent mener les nouveaux dirigeants de la SNCF.

Si nouveaux dirigeants il y a, n'en concluez pas qu'il y aura une nouvelle politique pour la SNCF et son personnel. En effet, même pour le social, il s'agit davantage d'un saupoudrage que de réponses concrètes aux aspirations des cheminots. La continuité avec le passé paraît bien assurée et les cheminots ont de quoi être inquiets !



Humour noir des cheminots : « Nous disons que le développement rural mérite le maintien des petites lignes »

## L'OFFRE MARCHANDISES

### Pour la Direction

Les orientations proposées visent à :

- Massifier les flux de trafics chaque fois que cela est possible autour de plate-formes ou d'embranchements aptes aux trains entiers.
- Le trafic diffus subsistant devant être assuré pour le wagon complet au moindre coût avec une nouvelle conception du plan de transport comportant une transformation du rôle des triages (?), pour les transports combinés dès lors que la distance et la rentabilité sont compatibles.
- La messagerie et l'Express : le Sernam devra pratiquer une politique de partenariat avec d'autres opérateurs avec comme objectif, le grand marché européen.

### Pour la CFDT

L'activité marchandises est une mission de service public qui implique le maintien et le développement des divers trafics existants à partir du ferroviaire, accompagnés de compensations financières de l'Etat et des collectivités.

Le Sernam, le groupe avec ses filiales, dans le cadre d'une politique cohérente, devront permettre une maîtrise globale de la chaîne de transport.

## CONCLUSION

Si les hommes ont changé à la tête de l'entreprise, la politique vis à vis du chemin de fer qu'ils proposent, s'inscrit bien dans la continuité des orientations définies dès les années 70. Il s'agit d'adapter la SNCF aux besoins du capitalisme français dans la perspective de l'Europe de 1993 quoiqu'il en coûte au plan social tant pour le personnel que pour les usagers.

La crise et le réalisme, sur une toile de fond politique consensuelle, aboutissent à ce constat : les années se suivent et se ressemblent.

Pour la CFDT Cheminote, il ne saurait être question de marcher dans la combine. Ce que nous condamnons hier, nous continuerons d'y être opposé aujourd'hui. Les premières ébauches de la direction à propos du Contrat de Plan, ayant pour objectif de définir la politique à suivre pour la SNCF, ne peuvent recevoir l'adhésion de la CFDT.

# LA CFDT VEUT : Le développement, Le progrès social.

## UN VOLET SOCIAL, POURQUOI FAIRE

### Pour la Direction

Dans le cadre d'une politique économique pour l'entreprise, le social doit constituer l'un des éléments d'une stratégie économique compatible avec la productivité.

Le volet social doit être conçu comme une charte négociée à partir de concertations selon les domaines concernés. Les avancées quand elles existent, doivent tenir compte de l'environnement.

### Pour la CFDT

Le social ne constitue pas un appendice d'une stratégie économique. Il s'agit de problèmes qui méritent une sérieuse réflexion et concertation, avec des moyens et des négociations concrètes à la clé. Les intentions, aussi louables soient-elles, ne suffisent pas, la CFDT exige un véritable plan social où des orientations seront fixées et des échéances prévues, engageant la direction mais aussi le gouvernement.

## DES ORIENTATIONS SOCIALES

Effectifs :  
gestion, recrutement

### Pour la SNCF

Un moyen qui doit demeurer, au plan du coût et de la qualité, compatible avec le marché. Des progrès techniques, des investissements, des activités, de l'organisation du travail, découlent le nombre, la qualification, la localisation des emplois.

### Pour la CFDT

L'emploi est un investissement. Le développement et l'amélioration de l'activité SNCF, la sécurité sont autant de priorités qui, pour être satisfaites, nécessitent l'embauche immédiate de personnels qualifiés.

Contre la précarisation, autre forme de flexibilité, la CFDT exige la titularisation des contractuels / auxiliaires.

"Vivre et travailler au pays" est une volonté de nombreux cheminots. En cas de mutations inévitables, de réelles garanties sont nécessaires, ainsi que la transparence et l'accessibilité aux dossiers pour en juger le bien fondé.

Temps et conditions  
de travail

### Pour la SNCF

La réduction du temps de travail ne peut être déconnectée de l'environnement économique, particulièrement de la concurrence, envisagée sans contreparties internes de productivité. L'organisation du travail, liée à l'évolution des techniques, des modes de production et de commercialisation, rend indispensable la mobilité et les reconversions.

Les conditions de travail doivent, elles aussi, permettre les assouplissements indispensables (horaires individualisés, temps partiel...).

### Pour la CFDT

La flexibilité, il est hors de question d'accepter des aménagements en ce sens.

La priorité, c'est les 35 heures immédiates et sans perte de salaire pour tous les cheminots et la rediscussion de l'application des 35 heures à ceux qui en bénéficient avec notamment l'attribution de repos supplémentaires et la mise en place de roulements 4x2.

La réglementation du travail doit être améliorée avec, notamment, des compensations en temps sur la base du 6=8 pour toutes les pénibilités.

## Formation

### Pour la Direction

Un effort est à faire : quitte à recourir au "savoir-faire" extérieur. L'implication de la hiérarchie sera recherchée ainsi que le contrôle de la pertinence et de la qualité des formations.

### Pour la CFDT

La formation ne doit pas contribuer à une sélection accrue, ni à l'élitisme. Trois volets à négocier :  
- Formation continue afin d'accroître la promotion sociale,  
- Formation générale avec priorité au 1er collège et, pour la dispenser, le recours à l'extérieur,  
- Formation professionnelle pour maîtriser son travail.

Les qualifications nouvelles acquises doivent être reconnues et rémunérées.

## Salaires

### Pour la Direction

Maintien du cadre contractuel, et, pour l'avenir négociation d'un nouveau système de rémunération pour améliorer le déroulement de carrière. L'intéressement aux résultats de l'entreprise individuellement et collectivement parachèverait le dispositif.

### Pour la CFDT

Les bas salaires et petites pensions sont nombreux, il faut :  
- Salaire d'embauche net mensuel 6 000 Francs  
- Augmentation mensuelle de 500 F pour tous.

Une nouvelle grille : trois préables doivent être acceptés :

- Maintien des acquis statutaires avec mesures pour les retraites,
- Connaissances des mécanismes d'évolution dans la grille,
- Des moyens financiers supplémentaires.

Les indemnités et allocations doivent être revalorisées et non hiérarchisées.

## La Protection Sociale

### Pour la Direction

Elle n'en parle pas ... !

### Pour la CFDT

Nécessité de garantir un haut niveau de protection sociale lié : au maintien de la CP et de la CR, au paiement par l'Etat des charges qui lui incombent, au libre choix du médecin.

## Droit des salariés

### Pour la Direction

Pas de propositions, excepté le "management participatif".

### Pour la CFDT

Motiver le personnel, c'est d'abord satisfaire les revendications concernant les droits des salariés :  
- renégocier les facilités de circulation,  
- améliorer les possibilités d'expression,  
- accroître les moyens et garantir le rôle des représentants et des élus du personnel (DP, CHS/CT...)

## CONCLUSION

Entre les intentions floues de la direction qui prétendent accompagner le Contrat de Plan, et, les revendications prioritaires de la CFDT, reflets de la volonté des cheminots, il existe un fossé.

Si la direction espère qu'en ajoutant à sa politique économique, un zeste de social, la pilule sera plus facile à avaler, elle se trompe. La CFDT, en tout cas, a d'autres exigences qu'elle entend faire aboutir.



# L'Etat et la Direction doivent changer leur fusil d'épaule

Les usagers, la collectivité, le pays ont besoin d'un chemin de fer irriguant l'ensemble des régions et participant ainsi à un réel aménagement du territoire.

Pour assurer ces activités, des moyens techniques, financiers et humains doivent être dégagés tant par la Direction, que par l'Etat et les collectivités.

Des personnels qualifiés, nombreux, bien dans leur travail et dans leur peau, sont nécessaires au service public ferroviaire pour allier qualité et sécurité.

## Voilà ce que veut la CFDT pour l'avenir de la SNCF.

Il ne suffit pas d'une déclaration pour obtenir satisfaction.

### Notre objectif est l'action.

C'est pourquoi la CFDT a décidé :

- ☐ d'informer, de débattre, avec tous les cheminots,
- ☐ de sensibiliser les usagers et leurs associations,
- ☐ de s'adresser à tous les élus locaux et régionaux,

Pour préparer les conditions d'une action unie et massive :

- ☐ des cheminots avec leurs organisations syndicales,
- ☐ des usagers avec leurs associations.

**La CFDT vous appelle à répondre présent,  
A unir vos forces pour agir.**

POUR DEFENDRE MES DROITS,

J'ADHERE A LA CFDT

Nom ..... Prénom .....

Grade ..... Niveau .....

Etablissement SNCF .....

Adresse personnelle .....

.....

A remettre à un délégué CFDT

Le



## EQUIPEMENT : DES AVANCEES LOCALES

### A Moulin Neuf

L'équipe CFDT de l'atelier magasin de Moulin Neuf vient d'obtenir dans le cadre du CHSCT (secrétaire CFDT) des acquis au niveau habillement et chaussures de sécurité :

. Vêtements de travail contre les salissures : bleus, combinaisons, cottes à bretelles, chemises, sont désormais à 90% de participation SNCF (au lieu de 70%), périodicité : 2 par an.

. Vêtements de travail contre le froid : gants fourrés 90% de participation SNCF, périodicité : 3 ans (au lieu de 5 ans)

. Gilet fourré : 70% de participation SNCF, périodicité : 3 ans (au lieu de 5)

recherche de l'équipe syndicale CFDT auprès de fournisseurs hors marché tarif SNCF. Des expositions de vêtements et chaussures, suivies de débats avec les cheminots ont permis ces acquis.

Les CHSCT doivent au niveau de leurs établissements être force de propositions pour l'amélioration des conditions de travail et de sécurité. L'habillement en est un des aspects.

### Au Mans

Lors de la mise en service du PRCI (poste d'aiguillage) les agents du service électrique ont refusé de travailler à l'appel des syndicats dont la CFDT.

La direction devant la volonté des agents a lâché du lest et a nommé 13 SUTIE (niveau 4) et 1 CSUIE supplémentaire.



Un travail sans "moquette"... !

Le chef d'établissement réserve sa réponse quant à l'octroi de ce vêtement avec la parka ou le blouson dans la même période.

. Vêtements de protection contre la pluie : le vêtement imperméable 3 pièces (cachou) et le complet tissu, enduit jaune passent à 90% de participation SNCF, périodicité : 2 ans.

Une combinaison imperméable type VITODO peut être commandée par les agents concernés, participation SNCF 90%, périodicité : 2 ans.

. Chaussures de sécurité : un catalogue va être mis dans les prochains jours à disposition des agents dans chaque bureau administratif des secteurs pour consultation lors de la commande, il reprendra 12 modèles hommes et 2 modèles femmes à 70% de participation SNCF, périodicité : 10 mois.

. Casquette et blouses de coton ou blouson 3/4 en polyester : pas de changement.

Ceci a été obtenu suite au travail de

### A Metz

Lors de la mise en service du PRCI de Thionville, sous la pression des agents, la direction a aussi nommé 12 SUTIE et 3 SUIE (niveau 5) supplémentaires.

### A Bordeaux

Avec la CFDT, les agents du service électrique de Libourne se sont mobilisés et ont obtenu 2 attributions d'eurosignal, des majorations de primes, des attributions d'outillages correspondant aux besoins. Suite à cette action de Libourne, l'extension de l'eurosignal à l'ensemble de la région de Bordeaux est à l'étude.

Ces initiatives à l'appel ou soutenus par la CFDT ont permis des avancées pour les cheminots de l'Equipement.

Dans les semaines et les mois qui viennent des initiatives nouvelles seront prises et à n'en pas douter c'est comme cela, en agissant, que les cheminots de l'Equipement amélioreront leurs conditions de travail et de vie.

## REFORME DES FILIERES MEDICO-SOCIALES

Après plusieurs groupes de travail, le projet de réforme de ces filières est passé en CMS le 16 mars, pour application au 1er juin. Dorénavant, il y aura une filière paramédicale, une filière service social et économie sociale et familiale avec chacune 2 spécialités.

Si au cours des discussions, en groupe de travail, la direction a accepté quelques modifications au projet initial, elle n'a pas accepté d'embaucher au même niveau les Assistantes Sociales et les Infirmières alors que les diplômes sont équivalents.

### LES NOUVELLES FILIERES

#### Service Social et Economie Sociale et Familiale

Spécialité "Assistant(e) de service social"

Pas de changement : déroulement de carrière de 5B à 10 avec passage à 6 au bout d'un an sans inscription au tableau d'aptitude. La CFDT demande l'embauche

au niveau 6, ainsi que la reconnaissance de la qualification spécifique, de l'expérience acquise par des formations continues, de la responsabilité juridique, qui doivent permettre l'accès au niveau 8 dans le cadre d'un déroulement de carrière.

Spécialité "Conseiller(e) en Economie Sociale et Familiale"

La direction reconnaît l'évolution de cette spécialité mais recrute le personnel au niveau 5A malgré un BAC + 3 et ne donne le niveau 6 qu'au bout de 2 ans sans inscription au TA.

La CFDT demande un déroulement de carrière jusqu'à 8 pour toutes.

#### Personnel Para-médical

Spécialité "Infirmier(e)"

Embauche au niveau 5A et passage à 6A au bout de 2 ans sans inscription au TA et ouverture de la filière jusqu'à 10 mais avec si peu de possibilités...

La CFDT revendique la reconnaissance du diplôme BAC + 3 et un déroulement de carrière de 6 à

10 avec une fin de carrière à 8 pour tou(te)s (niveau 9 pour l'infirmière régionale et 10 pour l'infirmière chef de zone).

Des pétitions ont été remises à la Direction.

Spécialité "Laboratoire et électroradiologie"

Embauche au niveau 4A et passage à 5 au bout d'un an sans inscription au TA. Accès au niveau 6 dans un délai maximum de 5 ans avec inscription au TA.

La CFDT demande l'embauche au minimum sur 5B et souhaite que le délai de 5 ans maximum pour passer à 6 ne devienne pas la règle générale.

Les secrétaires médicales, secrétaires d'Assistants Sociaux et psychologues resteront dans la filière Administrative, mais les propositions ne mentionnent pas de spécialités dans cette filière.

Les problèmes du personnel des établissements sociaux seront examinés en groupe de travail COFASS en mai prochain.

Application du texte SNCF le 1er juin.

## SURVEILLANCE GENERALE

*La CFDT a revendiqué le maintien d'une filière autonome lors des débats sur les filières Services Communs.*

Après avoir proposé son intégration dans la future filière Administrative, la SNCF s'est finalement rangée à notre avis.

Donc :

- Une filière indépendante avec structure des niveaux 1 à 10.
- Accès au niveau 2 après réussite à un examen interne d'entrée dans la filière.
- Déroulement par Tableau d'Aptitude sur 3 et 4.
- Examen (fin de carrière exécution) professionnel pour accès au N5 sous réserve d'ancienneté de 10 ans sur grades N3 et N4.
- Examen de maîtrise ouvert aux agents du N3 et 4 donnant le niveau 5 stagiaire pendant 1 an, ensuite accès niveau 6.
- Déroulement sur 7, 8, 9 et 10 possible.

*La CFDT a revendiqué :*

- L'accès au niveau 2B après réussite à l'examen.
- Un entretien avec l'encadrement de la brigade doit s'effectuer pour l'information sur le métier, suivi d'un test psychotechnique.

Si celui-ci s'avère satisfaisant l'agent doit suivre des stages de formation alternée (pratique / école) avant l'examen d'entrée dans la filière.

- Une formation complémentaire comprenant un stage d'instruction au "tir" avec ensuite autorisation de port d'arme.
- Puis une formation de 3 mois pour connaître le poste de travail.
- Passage automatique au niveau 3 après 2 ans dans la filière.
- Déroulement sur le niveau 4 par T.A. (nous revendiquons une proportion de 50% sur les niveaux 4 par rapport à 3).
- Constat d'aptitude professionnelle pour niveau 5.
- Accès à la maîtrise au niveau 6. Une formation aux épreuves de connaissances générales doit être réalisée.
- Puis :
- Déroulement de 7 à 10 par TA. Concernant la définition des grades, la CFDT est opposée à toute notion de direction d'équipe pour les agents d'exécution.

Un chef de brigade doit être au niveau 8 minimum et dérouler sur 9 et 10.

Les adjoints doivent pouvoir dérouler sur le niveau 8.

Enfin la CFDT demande l'attribution d'une prime spécifique pour

tenir compte des sujétions du métier.

- Sur le contour de la filière, nous avons revendiqué une spécialité supplémentaire pour les activités de surveillance des installations. Cela permettrait un redéploiement des activités de la filière et éviterait le recours aux contractuels ou sociétés privées.

En conclusion, la SNCF a procédé à des avancées de forme sans pour autant remettre en cause les problèmes de fond liés à cette réforme des filières.

Le chapitre concernant la formation est en débat. La CFDT y tient toute sa place. La mobilisation des agents de la Surveillance est encore nécessaire notamment :

- sur l'avenir de leur filière dans le cadre de l'Europe et de l'ouverture des frontières,
- pour infléchir les orientations de la SNCF sur les problèmes de formation et de leur rôle dans l'entreprise SNCF en relation avec le développement d'un chemin de fer de service public et de qualité au service des usagers.

Dans le prochain Cheminot de France : le point sur la nouvelle filière Administrative.



# CFDT AVEC UN D, comme Défendre les salariés, comme Démocratie.

## Une Assemblée Générale dynamique

Fin avril se tient l'assemblée générale de la Branche Cheminots dans le cadre du congrès de la FGTE.

Une occasion de faire le point et de relancer les discussions entre nos équipes, entre les adhérents.

La démocratie ce n'est pas qu'une référence formelle, c'est un objectif à défendre ensemble en la faisant vivre, et aujourd'hui les adhérents cheminots y tiennent et se donnent les moyens de la faire vivre : vingt et un syndicats ont déposés cent cinquante huit amendements.

Nous avons donc ensemble, réussi ce premier point.

La CFDT Cheminots n'est certes pas parfaite, mais son attachement à la démocratie c'est du concret : seule fédération à consulter les cheminots avant de conclure les négociations en 1987, seule encore à organiser une assemblée extraordinaire de ses syndicats pour se prononcer sur le texte salaires de 1988/89, presque toujours à l'origine des assemblées des cheminots, les équipes CFDT, à tous les niveaux, défrichent le terrain d'une adaptation syndicale. Une évolution souhaitée par tous, pour :

Un syndicalisme non verrouillé par tel ou tel parti, un syndicalisme non étouffé par un prétendu "apolitisme" où les débats se règlent dans les couloirs,

Un syndicalisme d'équipe où on se fixe les règles ensemble, où chacun peut s'exprimer, défendre ses convictions, sa différence en acceptant de s'inscrire ensuite dans ce qui est la décision majoritaire.

L'assemblée générale marque un temps dans cette démarche.

## Elément d'un processus

Tous les amendements ne peuvent, bien entendu, être retenus au débat. La commission des résolutions, a donc décidé :

- d'intégrer dans le texte tous ceux qui apportaient des précisions mais ne modifiaient pas la résolution proposée par l'équipe de branche.

- de retenir, pour les soumettre au vote de l'assemblée, les sujets sur lesquels il y a le plus d'interventions ou qui proposent une modification sensible des positions CFDT.

D'ordinaire, les autres amendements sont purement rejetés. La Branche Cheminots a décidé d'innover en permettant aux syndicats de poursuivre les discussions et de mandater leur UPR ultérieurement sur les sujets que nous n'aurons pas pu approfondir à l'assemblée.

La résolution ne sera pas modifiée après le congrès. Mais entre deux congrès nous permettrons ainsi aux syndicats de poursuivre leur réflexion, de préciser nos positions dans le cadre des décisions du congrès.

Et puis, sur certains sujets un peu compliqués, cette formule donnera la possibilité de discuter d'un point à chaque fois, en laissant à tous le temps d'étudier le dossier. Cela permettra sûrement une meilleure prise en charge par les adhérents qu'un débat sur une somme de textes qui reste souvent bien hermétique et réservée aux militants les plus aguerris.

L'assemblée est donc un moment important, mais elle ne clôt pas les débats des cheminots. Elle est un élément dans une dynamique.

## Des textes et des hommes. (1)

### Le niveau de l'augmentation uniforme

Le texte prévoit une mise à jour annuelle de notre revendication, mais les syndicats en se prononçant sur le taux définiront le niveau de la revendication que nous porterons dans les chantiers et pendant les négociations. Le choix portera entre 500 F ou 1000 F uniformes.

### Notre attitude vis à vis du personnel des Comités d'Etablissements

Revendiquer, défendre les salariés tel est le sens du syndicalisme. Mais la gestion des comités d'établissements en plaçant les syndicats côté direction pose une colle, une contradiction à gérer. Pas la peine de fermer les yeux, autant regarder la question ensemble et décider aussi d'une atti-

tude cohérente et d'une prise en charge collective. Un amendement propose une attitude revendicative commune aux cheminots et personnels des CE.

### Les liens CE - CCE

Quelle politique de gestion, quelle solidarité, quelles démocratisation et décentralisation des activités sociales ? Telles sont d'abord les questions les plus importantes des choix à faire en matière de gestion. Un amendement devrait permettre de préciser les objectifs de la CFDT.

### L'unité d'action

Pas la peine de faire un dessin, chacun connaît les difficultés rencontrées pour une mise en oeuvre d'une stratégie unitaire. La division syndicale, est un des principaux griefs fait au syndicalisme aujourd'hui par les salariés. Les travailleurs ne nous demandent pas tant d'être d'accord sur tout que d'arriver sur des points précis à agir et peser ensemble.

La gestion des CE avec l'enjeu financier et les moyens qu'ils représentent n'arrange rien. Les cheminots CFDT malgré ces difficultés ont la volonté de ne pas perdre le fil de l'action syndicale. Nos expériences ne sont pas toutes négatives, les débats du congrès devraient nous permettre de faire des choix. Une CFDT qui sait ce qu'elle veut, est de toute façon mieux placée pour débloquer la situation.

### Des hommes pour une équipe

L'expérience prouve que l'unanimité n'est pas nécessaire pour qu'une équipe fonctionne et anime la vie syndicale. Il n'est pas malin que les syndicats s'expriment aussi sur les candidats à l'animation de la branche.

Vous jugerez d'un bilan sur le quitus (que nous maintenons) ; vous déciderez de ceux que vous pensez les plus à même de "faire tourner la baraque" sur la base des textes du congrès.

## Aménagement du temps de travail

Ainsi la confédération CFDT a-t-elle décidé de signer. La décision a été prise malgré une forte contestation (POUR = 10 représentants des fédérations et régions, 8 de la

commission exécutive - CONTRE = 9 représentants des fédérations et régions, 5 abstentions)

Autant dire que le poids de l'appareil a été déterminant. L'absence totale d'information dans les branches, les unions départementales et les syndicats, le poids du vote de la CE, autant d'éléments qui sont le signe d'un repli frileux sur l'appareil.

Une CFDT qui finit par ressembler au fonctionnement bureaucratique de la CGT ou d'autres, ce n'est pas le meilleur moyen de renouer le syndicalisme.

Qu'on soit pour ou contre la signature, la manière de fonctionner n'a pas été la bonne.

Sur le fond, la Fédération des Transports et de l'Équipement après consultation urgente (notamment des secteurs privés) a voté CONTRE le texte de l'accord.

L'absence de garanties sérieuses fait de ce texte : un texte vide. Quant aux négociations par branche, l'absence totale de dynamique revendicative un tant soit peu unitaire leur laisse peu de chances.

Reste que la solution passe par une mobilisation des salariés pour la réduction du temps de travail... et que ce n'est pas facile.

## PTT : une erreur coûte toujours cher.

La Branche Cheminots avait très largement dénoncé l'erreur des mesures prises à l'encontre des équipes syndicales parisiennes CFDT.

Les camarades mis hors de la fédération PTT CFDT ont maintenu leurs collectifs, et sous l'étiquette SUD (Solidaires, Unitaires et Démocratiques) ont présenté des listes. Réalisant des scores impressionnants dans les établissements où il y a eu grève, ils font entre 12 et 13% de moyenne en région parisienne. La CFDT qui aurait dû progresser de 3%, baisse de 1,5% à cause de ces exclusions, dommage !...

(1) A l'heure où ce papier est écrit, l'essentiel des thèmes du débat est fixé, mais la commission peut encore retenir des amendements à la suite de l'appel des syndicats. L'usage du mot "homme" doit ici être compris dans le sens "humanité". "individus", les camarades travailleuses étant donc, dans ce cadre, des hommes du fait de l'empreinte machiste sur le langage.

## Michel CADET n'est plus.

Il nous a quitté le 16 mars à l'issue d'une longue maladie. Il avait 41 ans.

Homme de contact, dévoué, disponible, il participa largement à la progression de la CFDT à la Direction de l'Équipement. Secrétaire du CE à sa création, il s'y investit énormément, souvent au détriment de sa vie personnelle et de sa carrière professionnelle, tout en gardant le contact avec la base dont il ne voulait pas être coupé.

Epris d'idéal, homme de conviction et d'action, c'est aussi un garçon sensible et généreux qui nous quitte.

Il laisse le souvenir d'un militant exceptionnel que nous sommes fiers d'avoir compté parmi nous.

## LE CHEMINOT DE FRANCE

Direction de publication :  
Yves TASSERIE

N° de commission  
paritaire :  
77 D 73

Imprimerie de  
LA VIGIE  
24 rue L. Rogé  
DIEPPE

Rédaction  
Administrative :  
22, rue Pajol  
PARIS

Abonnement  
annuel : 50 F

