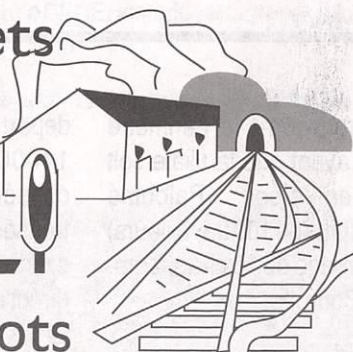


Nourrir les débats, initiatives et actions

Cauterets

Assemblée Générale
les 27 et 28 mai 1993

CFDT
Cheminots



Une ligne force de cette Assemblée Générale, bien vérifiée à travers toutes les interventions : l'ambition de poursuivre la construction d'un syndicalisme proche du terrain, proche des préoccupations des cheminots.

□ Un syndicalisme d'action, revendicatif, qui place clairement au centre de sa stratégie le développement du rapport de force pour imposer, dans la négociation, des avancées significatives pour les salariés... d'où la question centrale de la recherche de l'unité syndicale sans exclusive.

□ Un syndicalisme de contestation et de proposition, qui agit pour une transformation profonde de l'organisation économique et sociale, profondément fidèle à l'histoire et à l'identité de la CFDT.

□ Un syndicalisme indépendant, démocratique et ouvert aux débats, où l'écoute et la prise en compte des expressions des militants et adhérents garantissent le sérieux des positions prises.

Dans ce cadre, furent débattues les questions touchant à l'avenir de la SNCF et du service public, les effectifs et la situation de l'emploi : deux grands thèmes qui sont au coeur des préoccupations et des actions des cheminots CFDT... et qui n'ont jamais cessé de l'être depuis notre précédent congrès en 1989.

D'ailleurs, les 26 et 27 mai dernier, en même temps que s'ouvraient les travaux de notre congrès, les cheminots étaient en grève et mobilisés sur ces thèmes ; avec eux, les congressistes ont rappelé -et précisé- l'engagement de la CFDT pour le droit à un transport collectif pour tous, sûr et de qualité, un transport au service de l'emploi de tous et du développement local.

Ainsi la bataille sur la réduction du temps de travail, les 35 heures -pour vivre et travailler au pays- prend ici tout son sens.

Les 27 et 28 mai, dans le prolongement du 6ème Congrès de la Fédération Générale des Transports et de l'Équipement (FGTE-CFDT), plus de 200 délégués de syndicats ont, à Cauterets, tiré le bilan de l'action de la Branche Cheminots pendant les quatre années passées, planché sur le cahier revendicatif et tracé les orientations pour l'avenir ; orientations que l'Équipe Animatrice de Branche nouvellement élue va maintenant mettre en oeuvre avec le Collectif de Branche et l'ensemble des syndicats CFDT.



La nouvelle Équipe Animatrice de la Branche des Cheminots CFDT

Exécutif

ANDLAUER	Denis
BINETRUY	Jean Pierre
BONDU	Bernard
BOULANGER	Daniel
CELIE	Henri
DALBERTO	Bruno (Secrétaire Général)
GUERIN	Jean Claude (Secrétaire Général Adjoint)

Membre de l'Équipe Animatrice :

AUBERT	Didier
BAILLY	Suzanne
BOURDON	Francis
BOUTIN	Etienne
FONTAINE	Monique
JACQUIN	Michel
LACROIX	Michel
METAYER	Jean Michel
VANKEUNEBROUCK	Luc
VERITA	Francis

Dans un monde et une société qui bougent, de façon rapide, complexe et contradictoire, évolution porteuse d'espoir mais aussi, hélas, de drame, une organisation syndicale comme la CFDT doit savoir s'adapter et évoluer.

Effort d'organisation, d'information, de formation, souci permanent de valoriser l'action syndicale et ses résultats -avec pour enjeu la création d'un courant d'adhésions, source de nouveaux moyens pour l'action. Toutes les structures syndicales se sont engagées à améliorer la cohésion de la CFDT cheminots à réduire les décalages constatés pour un meilleur fonctionnement, une meilleure cohérence de nos actions revendicatives.

Que ce soit sur la définition des orientations ou du cahier revendicatif, les syndicats CFDT ont exprimé de très larges convergences ; convergences qui serviront de point d'appui pour organiser et approfondir les débats indispensables pour une CFDT encore plus utile, efficace et démocratique.

Autant de défis à relever ensemble.

Bruno DALBERTO

Une Direction du Matériel sûre d'elle et dominatrice

Fidèle à sa tradition, la Direction du Matériel enfonce le clou en présentant, après quelques péripéties, un plan (de casse) de la fonction.

Chronologie des faits

• 3 novembre 92

. Réunion de la Direction M : objectifs - moyens, qui annonce un plan de casse important (fermeture d'établissements...)

• 17 novembre 92

. Réunion de la CPC Matériel où la Direction M se garde bien d'informer les représentants des organisations syndicales des enjeux du débat.

• Fin février 93

. Diffusion, sous le manteau, d'un document (celui du 3 novembre) traçant la ligne "plan de casse" de certains établissements Matériel.

• Mars 93

. CPC Matériel - Courroux du Directeur du Matériel et proposition de débat au CCE du 11 mai 93.

• Mai 93

. M. présente un document vide, sans analyse économique, sans contour, sans ligne directrice quant à la politique du Matériel.

La Direction M. doit revoir sa copie entièrement.

• Juin 93

16 juin : CPC Matériel. Refus de M. d'aborder le débat sur le nouveau document du CCE. Refus d'une CPC extraordinaire traitant du sujet.

Il n'y a là bien sûr, que des attitudes normales de la part de la Direction du Matériel. La question toutefois que l'on doit se poser peut se formuler ainsi : «Si le «fameux» compte rendu de la réunion du 3 novembre n'avait pas «atterri» là où il faut, peut-on penser raisonnablement, qu'un débat puisse avoir lieu au CCE ? La réponse bien sûr est «non» !

Voilà pour le dialogue entre les organisations syndicales et la Direction Matériel. Si d'aventure vous souhaitez connaître votre avenir en tant que cheminot de cette fonction, et bien il faudra vous en remettre au bon vouloir du prince !

Bien évidemment la Direction M. n'est pas muette sur tous les aspects de la fonction : si vous souhaitez avoir la formule qui

permet de calculer l'absorption d'énergie en cas de choc frontal entre deux convois ferroviaires, la Direction du Matériel tient la formule à votre disposition. Ils sont même très bavards sur le sujet.

Ah oui, j'oubliais, il s'agit d'une formule seulement applicable pour les futurs TGV.

Nous avons appris aussi que nous faisons mieux, bien mieux que les allemands sur le sujet. En attendant, les ADC auront toujours à revendiquer une meilleure protection des cabines de conduite car les investissements nécessaires à l'ergonomie de correction sont trop onéreux.

Dans le même ordre d'idée, la Direction M. planche avec GL (Grande Ligne) pour savoir si les 3800 voitures corails auront à subir un lifting lors des OP en atelier. Là aussi voir investissements... Vous comprenez la situation de l'entreprise d'autant que les agents de la maintenance ont un coût et qu'il faut sans cesse l'ajuster vers le bas si l'on veut être dans le coup.

En parlant d'investissements

GL (et oui, encore lui) a demandé que la modification des 53 voitures GC-TEE soit arrêtée. Motif : dépassement du budget. Résultat : seulement 42 voitures sur 53 sont modifiées. Coût : 110 millions de francs. Conséquences : un organigramme à la baisse en atelier, mais aussi des pièces en trop. Qui va payer la facture ?

Voilà illustré, certes par l'humour, 3 points de discorde entre la CFDT et la Direction M.

Il s'avère aujourd'hui difficile de connaître la politique de M. On peut toutefois retenir 2 éléments importants :

1. La Direction du Matériel ne «gère» que les grands établissements (18). Ils sont rattachés directement à la Direction M. C'est elle qui fixe la ligne et les charges de travail.

2. Pour les autres établissements (EMT - EMM) au nom de la décentralisation et du schéma transport, ce sont les directeurs de région qui auront à charge ceux-ci et l'on connaît déjà des

regroupements, sous le vocable d'unité de production.

C'est dire la précarité pour certains quand on sait que l'entreprise, pour ce qui est du matériel classique et surtout en fret, ne se situe pas dans une dynamique de développement.

Les SRV (Services Régionaux Voyageurs) dans les régions auront donc du «poids».

Une Direction sûre d'elle :

- Car il n'est pas question, pour elle, de remettre en cause «sa politique» - Développement du tout TGV avec alignement et concentration sur la région parisienne des établissements.

Pas question, non plus, d'infléchir sur la baisse des effectifs, seul moyen à ses yeux d'être compétitif (en ne cessant de «rabâcher» que la maintenance a un coût).

Dominatrice :

- Car impossible «qu'elle» puisse se tromper de stratégie (vous pensez, nous qui faisons rouler le TGV à plus de 500 km/h !!!).

- Fait de la rétention d'informations, tant vers les organisations syndicales que «certains» services de l'entreprise.

- Perpétue son action d'être «l'état dans l'état».

Les cheminots de la fonction sont donc fortement touchés par les mesures de redressement économique car la plupart des propositions sont des raisons de gestion.

Des établissements ont déjà réagi en créant des intersyndicales permettant d'être porteur de l'intérêt des cheminots et présentant aux directions locales et régionales un front uni.

Le GTN Matériel demande à ses représentants de s'inscrire dans cette démarche et de rechercher des points d'appui dans et hors l'entreprise afin de faire reculer la direction, voire l'amener à renoncer à ses néfastes projets.

E. Boutin

CAP 95 avance, mais les conséquences sociales ne sont officiellement pas connues. Pourtant chacun y va de ses estimations avant que tout soit mis en place, certains assurant même un «max» en brassant CAP 95 modification de plan de transport et partition des agences sans omettre une petite pointe salée de Sernam Transport.

Qu'en est-il réellement ?

S'associer avec un groupe financé à 50% par les postes et 50% par TNT (un intégrateur australien) implique de payer un droit d'entrée : ☐ vis à vis de la poste, n'est-ce pas donner le moyen de vendre le transport des colis jusqu'à 30 kg, le Sernam assurant l'acheminement que les PTT ne savent pas faire au

Au Sernam, ça roule...

Sernam Transport : le périmètre augmente avant que la filiale soit officiellement créée : Paloumé transitaire (plus de 100 travailleurs) ou embauchage de 10 chauffeurs-livreurs à Bourges.

Si un accord social a été signé garantissant l'emploi, celui-ci à peine signé, l'on constate que chacun fait comme il l'entend et gère comme bon lui semble.

Un accord est signé pour le personnel des filiales mais dans le même temps, au Sernam, on supprime des cheminots. A qui profite le crime ? La diminution continue des «sernamiens» au profit de contractuels, d'intérimaires ou de copains des filiales pose dès aujourd'hui les jalons du futur Sernam dont le statut est appelé à évoluer.

Le rapport de la commission sénatoriale chargée d'examiner la situation financière de la SNCF envisage la possibilité de filialisation. Mais ne serait-ce pas la privatisation qui se profile ?

Cette question mérite véritablement d'être posée lorsque l'on constate la trajectoire suivie par le Sernam dans l'international, notamment par ses revirements constants.

Le Pex outil jugé indispensable jusqu'à aujourd'hui semble remis au placard. L'association avec GDEW (Global Delivery Express Worldwide) semblant promettre un avenir plus prolifique pour notre service.

départ ou à destination de leurs 14000 bureaux ? Les conséquences seraient désastreuses pour une partie du trafic existant au Sernam et dont la direction semble s'éloigner.

☐ vis à vis de TNT, n'est-ce pas céder la distribution de certaines régions, cet intégrateur étant présent par exemple sur l'Ouest par le biais de Transvendéen, lui-même apporteur d'express du Sernam.

On le voit d'un côté comme de l'autre le Sernam doit mettre au pot commun. Pour autant, pour la CFDT, le service SNCF ne peut rester en l'état, il doit se doter des moyens pour s'ouvrir sur l'extérieur, se développer.

Néanmoins, la mise en place de CAP 95 réductrice d'emplois, de Sernam Transport privatisant les emplois et de l'association avec GDEW modifiant les données économiques ne sont pas synonymes d'assurance et de sécurité pour demain.

Le Sernam a les moyens de vivre, la CFDT ne saurait accepter que des intérêts politiques, personnels, voire à la petite semaine mettent en jeu la pérennité de ce service de la SNCF.

Le Sernam a les moyens de développer l'emploi, la CFDT ne saurait cautionner l'arbitraire affirmé qui tend à supprimer des postes pour équilibrer les comptes. Le Sernam peut faire mieux, il a les femmes et les hommes pour gagner, encore faudrait-il que ceux-ci soient entendus.

D. Boulanger

... sauf pour l'avenir, l'emploi, les conditions de travail

L'organisation internationale se construit

DECLARATION

La force de l'action du 27 octobre 92 a mis en évidence la nécessité d'une organisation de plus en plus large des cheminots au plan international, les projets patronaux et gouvernementaux, les décisions du type Hoover, Grundig, Sopalin en ont démontré l'urgence.

La construction d'une cohérence revendicative passe par un travail, des contacts directs.

Plusieurs régions CFDT sont engagées dans ce travail. L'UPR de Toulouse vient de franchir un pas décisif avec les syndicats d'Espagne (CCOO - UGT).

Après plusieurs rencontres qui avaient déjà permis l'organisation de meeting communs le 27 octobre, une session de travail s'est tenue les 10 et 11 juin avec la participation de CELIE Henri, du secteur International et des GTR roulants (Trains et ADC).

Cette réunion a débouché sur les décisions importantes et concrètes suivantes :

« Les fermetures de lignes ferroviaires, la pression libérale des lobbies routiers et l'absence de politique d'aménagement du territoire renforcent la nécessité d'actions communes concernant les infrastructures de transport.

Notre action, pour les mois à venir, portera sur le maintien et la modernisation de la ligne Toulouse/ Barcelone (via La Tour de Carol - Puigcerda), tant marchandises que voyageurs.

Pour cela une campagne conjointe en direction des usagers et des pouvoirs publics sera menée dès l'été 93 : Campagne d'interpellation, par voie de pétition pour les usagers et de rencontres avec les élus locaux qui posent nos revendications.

Nous agissons également pour la réouverture rapide de la ligne internationale Pau - Canfranc et pour qu'une réflexion s'engage au niveau des sociétés de service public de transport, des

états, des régions, de part et d'autre de la frontière pour une complémentarité des modes et des techniques, prenant en compte les différences qui existent entre trafic inter-régional et international. Ceci pour que les grands chantiers d'infrastructures soient réalisés en connaissance de cause, ce qui n'est pas le cas du tunnel routier du Somport.

Nos organisations syndicales appellent à l'action proposée par l'UGT et les CCOO, (1) pour la réouverture de la ligne ferroviaire Pau - Canfranc, le 25 juillet 1993 à Canfranc.

(1) La manifestation est organisée unitairement en Espagne par un Collectif regroupant des mouvements écologistes aux côtés des syndicats CCOO - UGT - CGT - SEMAF - USO. En France les cheminots CFDT ont proposé une organisation unitaire aux fédérations de cheminots (NDLR).

« Les mécaniciens et les contrôleurs des dépôts et des établissements commerciaux Trains des syndicats CCOO, UGT et CFDT de Lerida, Saragosse, Barcelone, Gérone, Tarbes et Toulouse, décident aujourd'hui 11 juin 1993 de contractualiser leurs relations. Cette contractualisation fait suite à nos réunion des 10/11 juin 93 et à l'action internationale des cheminots du 27 octobre 1992.

Ces deux rencontres ont confirmé la nécessité d'avoir des revendications, des positions communes sur les conditions de travail des mécaniciens et des contrôleurs et sur les grandes

orientations de nos directions d'entreprises, lesquelles se désengagent de plus en plus du service public, la directive 91-440 de la CEE confirmant ce désengagement.

Pour concrétiser leurs relations, les Organisations UGT, CCOO, CFDT décident de jumeler les dépôts et les établissements trains, notamment en s'invitant lors de la tenue de leurs Groupes Techniques Régionaux, pour que chacun progresse dans la connaissance mutuelle de leurs cahiers revendicatifs respectifs. Ceci afin de dégager, au fil des rencontres, des positions revendicatives communes.

La situation géographique des différentes régions ne permet pas forcément la même forme de concrétisation, mais les cheminots de la frontière pyrénéenne montrent le chemin d'une construction du syndicalisme d'action international.

Les prochains numéros du Cheminot de France feront le point sur l'action d'autres régions.

Henri CELIE

Quand la justice condamne au nom du service public...!

Le tribunal de police de Metz a relaxé le mardi 22 juin un voyageur pressé, poursuivi suite à la transmission par la SNCF à la justice d'un procès verbal non payé, pour être monté le 23 avril 92 dans un train sans titre de transport et avoir ensuite refusé de payer au contrôleur, en plus du billet plein tarif alors que l'utilisateur présentait une carte de familles nombreuses, une amende et des frais de dossier.

La fédération des cheminots CFDT n'entend pas intervenir dans un conflit opposant un usager à la justice et suivra attentivement les suites données notamment si le ministère public fait appel de la décision dans les 10 jours. Par contre, la Fédération des cheminots, suite à la parution du communiqué triomphaliste de la SNCF, tient à restituer en totalité le contenu de la décision de justice prononcée le 22 juin.

Dans ses attendus, le tribunal a reconnu le fondement légal de la procédure appliquée aux voyageurs en situation irrégulière. Celle-ci conduit la SNCF à proposer une transaction permettant d'éviter toutes poursuites ultérieures et consistant à acquitter le montant d'une indemnité forfaitaire (actuellement 100 francs pour un parcours supérieur à 75 Km) en complément du prix du billet normalement dû à la SNCF. Voilà pourquoi la SNCF se dit avoir gagné. Avait-elle des remords d'illégalité !

Dans ses mêmes attendus, « il y a lieu de rechercher si dans le cas d'espèce, le fait matériel constituant l'infraction a été commis volontairement. La SNCF a en charge une mission de service public dans l'exercice de laquelle, elle est notamment tenue de délivrer des titres de

transport aux personnes désirant voyager sur ses lignes. Si, par commodité, il est possible d'acheter son billet deux mois à l'avance, cette faculté ne saurait exonérer la SNCF d'une obligation de délivrance dans des délais plus courts, et ce, dans le cadre d'un exercice normal de sa mission.

« Ainsi, s'agissant comme en l'espèce, d'un jour de semaine, à un horaire où le transit est important, et dans une gare parisienne, il lui appartient de mettre à la disposition des usagers suffisamment de guichets pour répondre à la demande, fut-elle de dernière heure.

« En l'absence de mesures adéquates, la SNCF place l'usager devant un choix impossible, qui est soit de renoncer à un déplacement supposé nécessaire et impératif puisque projeté à un horaire déterminé, soit de supporter une amende en sus du prix du transport.

Enfin, il est écrit en conclusion que « le fait matériel générateur de l'infraction... était exclusivement imputable aux lacunes de la SNCF. »

En conséquence de quoi, il convient de relaxer M Delrez de ce chef d'inculpation.

La SNCF ne peut pas faire appel n'étant pas partie civile. Seul le Ministère Public peut faire appel. La SNCF fera sans doute pression sur celui-ci... en raison des conséquences sur sa politique commerciale... Selon la CFDT, ce jugement devrait inciter la SNCF à tirer rapidement des conclusions et des enseignements en faveur de l'accueil dans les gares, une présence dans les guichets pour améliorer une qualité de service et remplir ses missions de service public.

Bernard Bondu

Non aux trains charters !

Visiblement Pasqua fait les yeux doux au Front National. Auteur d'une série de lois discriminatoires et portant atteintes aux droits fondamentaux (asile, santé...) le Ministre de l'Intérieur prétend régler le problème de l'immigration clandestine.

Outre le renforcement de « l'Etat policier », des campagnes racistes et xénophobes, ces lois auront pour conséquences de précariser toute une frange de la population déjà insérée puisqu'il s'agit d'exclure du bénéfice des prestations sociales tout assuré ou ayant droit étranger qui ne serait pas en mesure de produire un titre de séjour... alors que -précisément- pour être assuré, il faut être cotisant, donc salarié déclaré par son employeur !

En fait, cet ensemble répressif s'attaque aux travailleurs et à la population immigrée...

Et pour boucler la boucle, le Ministre de l'Intérieur a demandé à la SNCF d'étudier la possibilité d'acheminer par chemin de fer toute personne faisant l'objet d'expulsion.

Nombreux sont ceux et celles qui évoquent avec indignation ceux qui, en d'autre temps, faisaient circuler des trains en Europe vers des camps.

B. Dalberto

Sur ce projet, les Fédérations CFDT et CGT des Cheminots ont répondu par un communiqué commun :

Nous apprenons l'intention du gouvernement d'utiliser la SNCF, pour organiser des expulsions massives d'immigrés.

Les mêmes sources nous indiquent que la Direction Commerciale aurait mis à disposition des places dans de nombreux trains.

Les Fédérations de Cheminots CFDT et CGT :

☐ Condamnent les initiatives démagogiques du pouvoir désignant les immigrés comme responsables de la situation du chômage.

☐ Dénoncent l'utilisation des trains pour contribuer à cette « chasse aux pauvres » qui rappelle de fâcheuses périodes de notre histoire.

Le Service Public de chemin de fer a pour objectif de garantir la cohésion sociale par le droit au transport pour tous. C'est une logique d'intégration sociale par l'ouverture, totalement opposée à celle de l'exclusion et de l'expulsion mise en oeuvre.

Les cheminots, en conscience, se mobiliseront avec la population pour empêcher ces pratiques barbares.

Les Cheminots de l'Equipement se sont mobilisés le 16 juin 1993, contre les restructurations



La Direction est dans le rouge !

Les Cheminots CFDT étaient présents

A l'occasion de cette journée de protestation nationale, la délégation CFDT a remis la motion qui suit à la Direction :

1) La CFDT forte de la présence de nombreux délégués du personnel et de cheminots, tient à réaffirmer son opposition de principe :

- à un nouveau mode de gestion qui sous couvert de déconcentration des pouvoirs renforce une logique de rentabilité ayant pour conséquence de casser encore plus un service public déjà bien malade,
- aux logiques d'éclatement de l'unicité des entreprises de chemin de fer au niveau européen.

2) L'évolution des structures globales de la SNCF conduit la Direction de l'Equipement à revoir à tous les niveaux l'organisation et la dimension des structures de cette fonction.

a) Sur le terrain la CFDT est résolument opposée à cette logique qui éloigne les lieux de décisions des lieux de production

car

porteuse de graves menaces sur la technicité et sur la sécurité qui sont 2 éléments fondamentaux pour effectuer la maintenance et les travaux dans la fonction Equipement,

- que ce soit dans la relation chef de section/ chef d'unité de production (CDT-CCRN),
- que ce soit dans la relation chef de district/ brigade,
- que ce soit dans la conception même des futures équipes.

b) En DV la CFDT est résolument opposée et ce, bien au delà des bureaux d'études, à la perte de technicité et de savoir faire forgés

par des années de connaissances précises du terrain et des hommes

car

représentant un acquis important de mémoire collective d'une région et de ses installations, qui risquent d'être balayé au profit de privatisations rampantes.

3) Cette journée de protestation nationale est une étape dans la nécessaire réaction que la CFDT engagera au niveau régional et local pour garantir :

- une sécurité optimale,
- une maintenance de qualité,
- de bonnes conditions de travail,
- des déroulements de carrière non détériorés,
- l'emploi.

En conséquence, la CFDT, avec l'appui de ses délégués du personnel et des cheminots présents à ce rassemblement, exige :

- d'être informée dès ce jour de l'état des réflexions engagées sur :
 - . l'évolution des districts,
 - . la suppression des parcours du Service Electrique au profit de la notion d'équipe,
 - . les notions d'équipes stables et de spécialisation à la Voie,
 - . les autres équipes (caténaires, LT, SM, soudeur...),
 - . les télécommunications,
 - . les bâtiments.

- d'avoir des informations sérieuses, fiables et vérifiables concernant l'évolution des DV.

C'est la première manifestation d'importance depuis l'annonce officielle au mois de mai dernier du regroupement des régions en 12 futures inter-régions.

Organisée par la CGT, la CFDT a répondu favorablement aux sollicitations de cette organisation syndicale et a donc appelé ses délégués, sympathisants et plus largement les cheminots dans certaines régions à participer à cette journée de protestation.

Sur le fond 2 raisons majeures pour s'opposer à ces restructurations.

Les métiers de l'Equipement, quel que soit le niveau hiérarchique où ils sont effectués, nécessitent technicité et garantie de sécurité (pour le personnel et pour la circulation des trains).

Sur le terrain :

C'est une évidence. Et malheureusement 2 accidents mortels se sont produits récemment, qui nous rappellent que les cheminots de l'Equipement sont confrontés quotidiennement aux risques ferroviaires. L'un d'eux était délégué du personnel CFDT sur la région de Paris Est et le Groupe Technique National Equipement tient à saluer la mémoire de Frédéric Thiébaut. Comme la CFDT le disait sur Paris Est, au delà de la fatalité, un seul moment d'inattention n'est plus récupérable dans le contexte actuel de sous effectif reconnu par la Direction de l'Equipement elle-même.

Cela nécessite que les cheminots, à tous les niveaux hiérarchiques (de l'équipe au chef de section) soient au plus près des réalités quotidiennes, soient au plus près de la connaissance concrète des installations et des situations de travail.

Les restructurations qu'annoncent la Direction ne vont pas dans ce sens. Bien au contraire, elles éloignent les pouvoirs de décisions des lieux de production que ce soit dans la relation chef de section / chef de district, que ce soit dans la relation chef de district / brigade, que ce soit dans la conception même des futures équipes avec notamment l'optique de suppression de parcours SE au profit de la notion d'équipe, ou avec la notion d'équipes stables à la voie avec de surcroît une optique de spécialisation.

La CFDT n'acceptera pas qu'à tous les niveaux de la hiérarchie, il y ait disparition de la taille humaine qui est un élément parmi d'autres pour assurer une maintenance et des travaux en toute sécurité pour les cheminots de l'Equipement et pour les usagers de la SNCF.

En DV :

L'incertitude est de mise et bon nombre de cheminots se sont aussi mobilisés le 16 juin. Aucun supérieur ne donne l'impression de savoir quelque chose. «On ne sait rien» tel est le maître mot qui prévaut au niveau des actuelles directions régionales et notamment dans celles qui vont être supprimées. Alors comment ne pas penser qu'il soit légitime de s'inquiéter :

- quand on sait qu'on va être déporté par centaine,
- quand on sait que des parts entières de travail vont être décentralisées en section sans réelle garantie d'efficacité à ce niveau par manque de moyens.

Et on touche là à un problème de fond.

Tout ce savoir faire, cette expérience dans les bureaux d'études, toute cette technicité très spécifiquement ferroviaire qu'il s'agisse de la conception de nos gares, du tracé de voie, de la signalisation, des ouvrages d'art, pont, tunnel, Toutes ces techniques très pointues possibles dans le cadre d'un collectif de travail. **Ce sont des années de connaissances précises du terrain. C'est la mémoire collective d'une région**, de ses hommes et ses installations qui par leur restructuration ou par leur dispersion est balayée pour préparer en fait, une privatisation rampante... et dans quelques années on reparlera de fatalité, de hasard malencontreux, des concours de circonstances et de la faute humaine !

C'est vrai pour les bureaux d'études mais ça l'est tout autant pour les DV1, DV2, DV3 qui regroupées dans les inter-régions futures auront encore moins que maintenant la possibilité de régler les problèmes d'organisation des travaux, de la sécurité, les incidents... car encore plus éloignées des réalités concrètes du terrain.

Des milliers de cheminots de l'Equipement ont défilé à Paris et protesté devant la Direction contre les restructurations. Nous avons pris conscience de notre force.

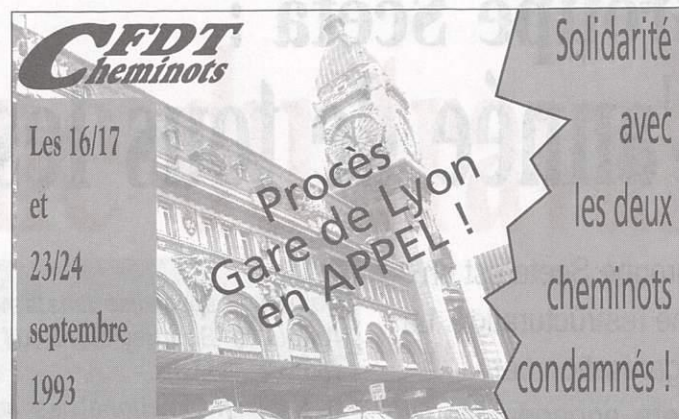
Cette 1ère étape de mobilisation est une réussite et doit nous encourager à continuer à lutter au niveau régional et local pour garantir l'emploi, la sécurité, de bonnes conditions de travail, de bons déroulements de carrière dans le cadre de sections, districts, équipes à dimension humaine.

M. Lacroix

PROCES GARE DE LYON

16-17 / 23-24 septembre 1993

Solidarité avec nos camarades



Les deux cheminots condamnés en Correctionnelle en décembre 1992 à des peines de prison (4 ans dont six mois fermes pour le conducteur, 2 ans avec sursis pour le contrôleur) devront comparaître à nouveau devant la Cour d'Appel de Paris en septembre 93.

Ce jugement, unique dans les annales juridiques avait entraîné une réaction immédiate de tous les cheminots se sentant concernés par cette sentence, paralysant pratiquement la totalité du trafic sur le territoire national, le 15 décembre 92.

Dès le début du procès, la CFDT :

- **dénonçait** l'orientation délibérée des enquêtes faites de manière à évacuer tous débats sur les mesures de sécurité qui auraient permis d'éviter une telle catastrophe,
- **démontrait** qu'un tel accident résulte d'une conjugaison de circonstances défavorables qui transforme un incident mineur en accident grave,
- **exigeait** que tous les responsables des causes multiples auraient dû être inculpés.

En refusant d'accorder le supplément d'informations demandé par les victimes et les inculpés, le Tribunal s'est abstenu de mettre en cause tous les dysfonctionnements de l'entreprise et la partialité de l'enquête.

Quel comportement de la Direction SNCF ?

La CFDT dénonce l'irresponsabilité des dirigeants de l'entreprise qui s'en tiennent à une seule logique, celle des équilibres financiers, qui ignorent la réalité de l'insécurité et refusent de l'assumer en comptant sur leurs copains «experts maisons» retraité, cadre supérieur SNCF, pour faire porter toute la responsabilité sur les cheminots de base, exécutants.

Responsables mais pas coupables, furent leur credo pendant toute la durée du procès se faufilant, contournant toutes responsabilités pour les laisser porter aux lampistes qui eux étaient dans le box des accusés.

Nous n'épilouterons pas sur les petites phrases prononcées par le Directeur du Transport du style «je n'ai pas dit que l'article 316 devait s'appliquer, j'ai dit qu'il pouvait s'appliquer», reconnaissant implicitement les carences, les ambiguïtés d'un règlement qui depuis, d'ailleurs, a été totalement modifié.

Rouvillois avait déclaré «le est un document ésotérique». De M. Costet ex. Directeur Général qui ne connaissait pas les risques de la gare souterraine et n'avait jamais envisagé une réflexion sur les risques de dérive, malgré un accident de dérive survenu deux ans auparavant. De M. Fournier qui déclarait «la bataille de la sécurité n'est jamais gagnée». C'était malheureusement vérifié quelques mois plus tard avec l'accident de Melun -16 morts-, Saint Germain du Mont d'Or, La Voulte, etc...

N'hésitant pas le 15 décembre à afficher sa solidarité envers les 2 cheminots condamnés, alors que tout au long de l'enquête et du procès, les responsables faisaient porter le chapeau à Daniel Saulin et André Fouquet.

Pour la CFDT nos deux collègues ne peuvent être à eux seuls coupables d'une telle tragédie. La politique budgétaire engagée depuis plus d'une décennie en matière d'infrastructures sur une SNCF à deux vitesses, TGV et les autres, en matière d'effectifs -5000 à 6000 an, en gommant systématiquement la notion de service public, ne peut qu'augmenter la politique du risque calculé.

Dès à présent, la CFDT appelle tous les cheminots à se mobiliser. Si cette période est pour la plupart d'entre nous un moment de repos, il n'en est pas de même pour nos deux camarades. Alors soyons solidaires, vigilants et mobilisés.

D. Deray / M. Jacquin

Nota : au moment où nous rédigeons ces lignes, Maître LACHAUD, avocat des cheminots condamnés, n'a toujours pas obtenu l'autorisation de circuler librement dans les emprises SNCF liées au drame, malgré les engagements pris par Fournier lors de sa conférence de presse du 15/12/92. La CFDT est récemment intervenue pour lui rappeler ses promesses. Y aurait-il quelque chose à cacher ?

A l'approche du nouveau procès de la catastrophe de Paris Lyon :

Quel rôle de sécurité pour les ACT ?

Le nouveau jugement de la catastrophe de la gare de Paris Lyon va de nouveau mettre le phare sur la fonction de sécurité des agents commerciaux Trains.

Qu'écrivait la Direction SNCF là-dessus «la majorité des agents du service des trains ont un emploi n'intéressant pas la sécurité des circulations», «une infime partie des agents du service des trains, ceux qui donnent le départ, ont un emploi intéressant la sécurité des circulations» (commission fonctionnelle CNHSCT). C'est le chef d'établissement qui décide du classement des agents.

Cette réponse pourra en choquer plus d'un, mais elle est authentique et date du 8 juin 1993.

D'un autre côté, le nouveau manuel de sécurité trains définissant l'ACT comme auxiliaire de sécurité, comportant des erreurs réglementaires graves, oubliant la notion de chaîne de sécurité et de double sécurité,...

est loin de faire l'unanimité parmi l'ensemble du personnel, encadrement compris.

A la question CFDT, votre texte, sans référence au règlement général de sécurité ou aux règlements S, est-il homologué par le ministère, la SNCF bafouille ! A la question CFDT, sur la valeur juridique du texte, la SNCF se tait !

Du ministère du travail interpellé, nous attendons toujours une réponse à ces mêmes questions.

Enfin, lors du premier jugement, le Directeur du Transport indiqua au Président du Tribunal, qu'un ACT recevant une modification de travail pour la journée qu'il exerce doit procéder à une nouvelle prise de service. L'ACT de Paris Lyon avait dérogé à cette règle. De ce fait, il était coupable...

Ce même directeur du transport interrogé, à l'issue de ses dires, n'a toujours pas pu produire dans quel règlement cela figurait. Ce même dirigeant indiquait, toujours à la

barre, que l'ACT n'avait pas à renseigner les usagers lors de ses déplacements, même agressé de questions.

La Direction GL répond peut être bien que oui, peut être bien que non !

La CFDT revendique haut et fort le rôle plein et entier en matière de sécurité des agents commerciaux des trains avec leurs collègues des gares, ADC, ... comme acteur de sécurité.

Chacune et chacun de nous constatera donc la clarté, la précision, le sens de responsabilités de nos dirigeants et la connaissance réelle des réalités du terrain.

Ce n'est pas tant l'homme isolé qui importe mais le collectif de travail. Si ce collectif est bien organisé, s'il a une expérience, une formation, des objectifs et un langage commun, c'est la meilleure réponse que l'on puisse donner aux questions de sécurité.

Nous le vivons chaque jour en situation perturbée, panne de machine, ... **chacun y a sa place et toute sa place en ligne.**

La chaîne de sécurité reste un rempart indéniable en matière de sécurité...

La CFDT se refuse à aborder cette question essentielle en terme de rentabilité plus économique que sociale.

Pour notre part, nous considérons que ce n'est pas la bonne solution. On ne joue pas impunément avec la sécurité ferroviaire, dont les conditions sont en constante évolution (en raison de la politique sociale de l'entreprise) sans prendre des risques graves.

B. Bondu

Groupe Sceta : L'année de tous les dangers !

Le groupe Sceta est en pleine restructuration. La réorganisation par métiers, engagée depuis 1 an, entre dans un rythme de plus en plus rapide, entraînant des suppressions d'emplois de plus en plus nombreuses.

Calberson, spécialisé dans la messagerie européenne et la logistique. Autour de Bourgey-Montreuil Route se constitue un pôle grande route.

A Sceta International les activités internationales du groupe (Overseas).

Les transports spécialisés sont réorganisés autour de STVA et CNC. Les voyageurs et le tourisme : Cariane et Frantour.

Dans ce vaste jeu de monopoly les sociétés sont transférées, avenir incertain, l'emploi peu de chagrin...

...Et ce n'est pas fini...

- Nouvelle charrette de licenciements annoncée chez Bourgey-Montreuil Logistique : 60 licenciements sans compter le déplacement envisagé du siège qui pourrait entraîner une trentaine de licenciements.
- La régionalisation de Calberson prépare le démantèlement de la SNTR Calberson, la plus grosse filiale de la compagnie générale Calberson.
- Le rapprochement du réseau France Express et du réseau messageries Calberson va permettre une réorganisation des lignes départementales et des suppressions de tournées.
- Mais c'est l'international qui se trouve aujourd'hui dans l'oeil du cyclone avec l'éclatement de Calberson International en 3 filiales, et le rapprochement Calberson International, Bourgey Montreuil International.

Sur près de 30 000 salariés du groupe Sceta, combien en restera-t-il fin 93 ?

Pourtant le groupe SCETA n'est pas un groupe aux abois : les bénéfices ont augmenté en 1992.

La Branche Filiales demande qu'une partie des résultats du groupe soit affectée à la sauvegarde de l'emploi, à la réduction du temps de travail, à la formation professionnelle par l'institution d'un contingent annuel supplémentaire de formation pour chaque salarié du groupe, à l'amélioration des conditions de travail en réduisant par exemple le temps de travail pour les horaires de nuit ou décalés, à la recherche de reclassements internes dans le groupe.

Une première mesure positive a été obtenue lors de la réunion de concertation du 10 juin entre l'équipe animatrice de la Branche Filiales et Alain Breau directeur général du groupe SCETA.

Outre quelques dossiers remis à l'étude, des éléments de gestion prévisionnelle de l'emploi ont été

mis en place avec, à titre expérimental, une commission régionale, direction / syndicats, sur le site de Lyon.

Mais le groupe Sceta n'est pas le seul à mener une politique de suppression d'emplois dans le transport routier. Après des années d'expansion où il était de bon ton d'acheter des camions et de faire, n'importe quoi, le transport routier connaît pour la première fois une récession.

La politique patronale de dumping à la baisse entraîne une suppression rapide des camions, des fermetures d'entreprises, des licenciements.

Le groupe Sceta, en qualité de premier transporteur français, majoritairement contrôlé par les pouvoirs publics, devrait contribuer à sortir la profession de l'ornière en prenant pleinement sa place dans les organisations professionnelles, en contribuant à fixer des règles de bonnes conduites pour diriger une entreprise de transport, en réorganisant le marché du transport routier, en revitalisant les négociations collectives dans le transport routier, harmonisant les conditions de concurrence pour contribuer au marché européen sans traumatisme, et dans un cycle de ré-embauche.

Nous le disons d'autant plus fort que les bénéfices et l'importance du groupe SCETA ouvre des appétits dans les milieux financiers proches de la majorité actuelle, dont le programme visait à faire vendre SCETA par la SNCF.

Un rapport du Sénat récemment publié annonce clairement la couleur.

La CFDT est attachée à ce que le groupe SCETA ne soit pas démantelé et que la majorité de ses actions reste dans le secteur public.

J. LECOQ

Les négociations sont ouvertes

Une déclaration développe les propositions et positions CFDT :

« Application à la SNCF du code du travail avec des adaptations inhérentes à la spécificité de l'entreprise. Amélioration des prestations offertes aux cheminots et tout particulièrement dans les domaines de la santé au travail et des conditions de travail. Maintien à la SNCF d'un service médecine du travail autonome et qui doit devenir plus performant et maintien d'un service de soin de qualité tout en observant les règles de séparation des 2 médecines. Nous sommes pour une nouvelle organisation de la médecine à la SNCF. Transparence de la médecine travail et soin à la SNCF ».

Les discussions sont menées article par article avec pour la CFDT des objectifs à mettre en oeuvre autour :

- de la prévention,
- du respect des prérogatives de la médecine du travail et des objectifs prévus par le code du travail,
- de l'embauche des médecins et le respect des missions des structures telles que CE,
- de l'indépendance du médecin du travail face à la hiérarchie SNCF mais aussi face à la hiérarchie interne à l'entreprise,
- du respect des critères et règles organisant le service médical du travail (visites spéciales, calcul des effectifs, développement du 1/3 temps),
- de la prise en compte pour l'aptitude non pas de la notion d'emploi mais de poste de travail (un poste d'agent de poste d'aiguillage ne peut pas être

traité de la même façon s'il s'agit d'un PRCI ou d'un poste à leviers),
- de la suppression dans les textes de toute logique d'exclusion ou d'inaptitude à priori,
- de la suppression dans les textes des notions de dépistages systématiques ».

La CFDT demande plus particulièrement :

- l'élaboration d'un texte en deux parties
1) Une, concernant les objectifs réglementaires et réels de la médecine du travail.
2) L'autre, relative à l'organisation administrative du service autonome médecine du travail à la SNCF.

- une nouvelle organisation des cabinets médicaux pour permettre au personnel (médecins et infirmiers) dans le cadre des activités du tiers temps d'être au plus près du terrain et des cheminots.

En conclusion, la CFDT milite :
- pour une véritable médecine du travail à la SNCF correspondant aux objectifs sous entendus par les textes du code du travail,
- pour l'amélioration des prestations aux cheminots,
- pour l'avenir des personnels médicaux et des structures médicales. Pour une SNCF qui se veut innovante, performante avec des cheminots en bonne santé, il faut une médecine du travail de proximité, indépendante et de qualité.

DEPISTAGE DROGUE ET ALCOOL

La Direction veut mettre en place un dépistage systématique de la toxicomanie et de l'alcoolisation chronique à l'embauche pour les postes de sécurité. Malgré l'opposition de certaines organisations syndicales dont la CFDT, la direction persiste dans sa logique d'exclusion et de discrimination, et impose aux médecins chargés des visites d'embauchage, sous couvert de simples recommandations et avant homologation ministérielle, la mise en oeuvre de ce dépistage systématique de la toxicomanie et de l'alcoolisme dès que les cabinets médicaux ou laboratoires seront équipés (pour certains c'est déjà fait).

En réaction à ce texte et à l'attitude intransigeante de la direction, une inter-syndicale à l'initiative de la CFDT s'est tenue le 14 juin 1993.

Au cours de cette inter-fédérale nous avons étudié la riposte à mettre en oeuvre afin de s'opposer à ce dépistage systématique à l'embauche d'autant qu'aucune étude ou constat sérieux ne permet d'étayer la proposition de la direction.

Par ailleurs ce problème étant grave de conséquence au niveau de l'éthique (aujourd'hui la drogue et l'alcool, demain le SIDA ou le cholestérol et après demain la couleur des cheveux ou de la peau), la CFDT mais aussi la CGT, CFTC, FMC et FO s'adressent aux niveaux les plus élevés pour faire barrage à cette proposition de la direction (voir courrier au comité d'éthique et à la commission).

Bien sur la direction va faire campagne sur « on ne peut pas mettre dans un poste de sécurité un drogué ou un alcoolique ». A cette question la médecine du travail SNCF y répond déjà, il s'agit donc pour la direction de poursuivre d'autres objectifs sous couvert de règles et en se servant des médecins du travail.

• N'est-ce pas une manière de revenir sur la charte alcool qui elle est préventive et ne propose pas de sanction ?
• N'est-ce pas une méthode qui permettra à l'avenir d'exclure y compris les agents qui travaillent actuellement à la SNCF ?
• N'est-ce pas tout simplement la mise en place d'une nouvelle échelle de sanction, basée sur la santé ?

Pour la CFDT ceci est inacceptable.

Les Fédérations ont aussi décidé de s'adresser au Président et au Directeur général de la SNCF (voir lettre ci-contre)

SOMMAIRE

<input type="checkbox"/> Editio : A.G. de Caudebec	p.1
<input type="checkbox"/> Matériel : une direction sûre d'elle et dominatrice	p.2
<input type="checkbox"/> Au SERNAM, ça roule... Sauf pour l'avenir, l'emploi, les conditions de travail	p.2
<input type="checkbox"/> L'organisation Internationale se contruit	p.3
<input type="checkbox"/> Quand la justice condamne, au nom du service public	p.3
<input type="checkbox"/> Non aux trains charters !	p.3
<input type="checkbox"/> Les Cheminots de l'Équipement mobilisés	p.4
<input type="checkbox"/> Procès Gare de Lyon, Solidarité avec nos camarades	p.5
<input type="checkbox"/> Quel rôle de sécurité pour les ACT	p.5
<input type="checkbox"/> Groupe Sceta : l'année de tous les dangers	p.6
<input type="checkbox"/> Avenir de la médecine du travail	p.6/7
<input type="checkbox"/> Mesures Ballardur	p.8

Le Cheminot de France / Dir. de la publication : B. Dalberto
n° Cion Paritaire 77D73
Imprimerie ECG : 22, rue d'Annam - 75020 Paris
Rédaction Administrative : 22, rue Pajol - 75018 Paris
Abonnement : 50 F

Avenir de la médecine du travail

RESPECT DE LA DEONTOLOGIE - SECRET MEDICAL

Devant certains faits, la CFDT s'est adressée au Médecin Chef de la zone médicale Sud Est afin de faire respecter le secret médical et de faire suspendre certaines pratiques douteuses.

Le 16 février 93, lettre CFDT à l'attention du médecin chef :

Nous attirons votre attention sur l'organisation du travail et les pratiques professionnelles de certains services médicaux (PSE/Lyon) et laboratoires d'analyses médicales.

En effet, les examens de laboratoire et les comptes rendus de spécialistes demandés par des médecins de secteur ou extérieurs à la SNCF dans le cadre de la médecine de soins, sont communiqués la plupart du temps au médecin d'établissement de l'agent sans l'approbation de celui-ci. Ces pratiques, contraires au respect du secret professionnel, peuvent entraîner une sanction pénale s'il y a plainte du salarié.

Par conséquent nous vous demandons d'établir une note d'information à l'ensemble du personnel de la zone médicale Sud Est précisant que l'agent doit être systématiquement consulté pour accord avant toute transmission au médecin du travail d'informations médicales «médecine de soins» le concernant.

Dans l'attente de la prise en compte de notre demande, veuillez recevoir, Madame, nos respectueuses salutations.

Le 30 avril, le médecin chef répondait : (...) «Je vous rappelle que les résultats d'examens d'analyses biologiques et les comptes rendus d'examens de spécialistes ne doivent être adressés qu'au seul médecin prescripteur. Cependant si l'agent le souhaite, et dans ce cas seulement, un double de cette information médicale peut être transmis au médecin d'établissement pour être versé au dossier médical»(...)

Devant cette reconnaissance du non secret médical, la CFDT a demandé au professeur Etienne, responsable de l'ensemble des services médicaux à la SNCF de bien vouloir faire cesser ces pratiques sur les autres zones médicales.

Si ce type de pratiques existent encore, n'hésitez pas à contacter à Branche Cheminots.

Lettre adressée au Président du CA, au Directeur Général SNCF

Devant la mise en place à la SNCF du dépistage systématique à l'embauche pour les emplois de sécurité, de la toxicomanie et de l'alcoolisation chronique, les Fédérations de cheminots CGT, CFDT, CFTC, FMC, FO, se sont adressées aux différents comités d'éthique dont vous trouverez les copies de courrier en annexe.

En attendant les avis des différents comités d'éthique, les Fédérations de cheminots CGT, CFDT, CFTC, FMC, FO, vous demandent de surseoir à toute application des directives de dépistage systématique à l'embauche à la SNCF.

Lettre adressée aux Comité d'Ethique le 17 juin 1993

La direction de la SNCF met en place un dépistage de la toxicomanie et l'alcoolisation chronique à l'embauche.

Ce dépistage systématique concernerait les candidats à un emploi de sécurité. Il est à noter, d'une part, que tout agent candidat à l'embauche peut être amené au cours de sa carrière à postuler et à tenir un poste de sécurité, d'autre part que les emplois de sécurité à la SNCF représentent près de 70% des postes de travail.

Les fédérations de cheminots CGT, CFDT, CFTC, FMC, FO, conscientes des problèmes soulevés par la toxicologie et l'alcoolisation chronique ne voient pas la nécessité du texte proposé par la Direction et regrettent ce dépistage systématique à l'embauche. Elles jugent que :

- le médecin du travail est seul habilité à faire effectuer des examens complémentaires,
- les directives de la Direction concernant ce dépistage amèneront une médecine d'exclusion et non pas de prévention,
- les directives de la Direction sur le dépistage systématique semblent poser une question d'éthique.

Face à cette situation, les fédérations de cheminots CGT, CFDT, CFTC, FMC, FO, vous demandent de bien vouloir nous communiquer votre avis sur :

- le dépistage de toxicologie et d'alcoolisation à l'embauche,
- le fait que si le dépistage était mis en place, peut-il concerner près de 70% des agents à l'embauche et, ou au cours de la carrière ?

Afin d'exprimer nos positions et propositions, nous nous tenons à votre entière disposition. Nous nous permettons de joindre à cette lettre les orientations et propositions décidées par la direction SNCF.

Dernière Minute :

Suite à la réaction interfédérale, la Direction suspend l'application des dépistages jusqu'aux avis des comités d'éthique.

Par ailleurs, les discussions sur le texte médecine du travail (PS24) sont suspendus.

A la rentrée la direction nous contactera pour nous faire connaître ses propositions sur la médecine à la SNCF en général (à suivre).

RETENUE DU 1/4 DE SOLDE

La Direction du personnel communique :

«La retenue sur solde pendant les 4 premiers jours d'arrêt est applicable sauf dans les situations prévues par l'article 12 du règlement.

Lorsque l'arrêt de travail est prescrit par un médecin extérieur, le texte d'application en vigueur (annexe A1 du règlement) prévoit, pour la dispense éventuelle de retenue, que l'établissement soumet la décision au contrôle médical de la CP. Or, il a été constaté qu'en pratique le contrôle médical ne pouvait raisonnablement être sollicité pour traiter systématiquement tous les arrêts dont la très grande majorité ne requiert pas un examen aussi lourd.

Dans ces conditions, il est apparu nécessaire d'apporter une aide aux établissements pour déterminer les cas où la dispense de retenue sur solde peut être accordée, afin d'éviter des appréciations divergentes et de préserver pour les agents le bénéfice de la dispense lorsque la nature de la maladie le justifie.

L'agent fait appel à un médecin SNCF :

La retenue sur solde n'est pas effectuée si le médecin a précisé sur l'imprimé 1001 que la nature de la maladie permet d'en dispenser l'agent.

L'agent fait appel à un médecin extérieur :

La retenue sur solde n'est pas effectuée dans les cas suivants :

- . arrêt de travail de moyenne ou longue durée : un arrêt d'une durée d'au moins 8 jours (arrêt initial + prolongation sans reprise de service) peut être considéré comme répondant à ce critère,
- . le médecin a prescrit un séjour complet à la chambre : il s'agit des arrêts, autres que les précédents, pendant lesquels le médecin n'a pas autorisé les sorties,
- . cure thermique,
- . affection liée à une pension de guerre.

Si l'agent conteste l'application de la retenue par une lettre sérieusement motivée, sa contestation est transmise au contrôle médical de la CP. L'agent devra joindre à sa lettre l'avis de son médecin traitant sous enveloppe cachetée au nom de M. le Médecin Conseil de la CP.»

Malgré l'opposition de la CFDT à la retenue sur solde, la direction précise les cas par cette note, où une retenue n'est pas effectuée.

INFOS PRATIQUES

A partir du 1er janvier 1994, la Caisse de Prévoyance devrait rembourser à 100% du taux conventionné les prestations des affiliés adhérents à la Mutuelle Générale des Cheminots (2,4 place de l'abbé Hénocque à Paris).

La Caisse de Prévoyance se fera rembourser directement par la mutuelle. Une convention devrait être ratifiée par les 2 partenaires dans les prochaines semaines.

Cette situation améliorera les délais de remboursement mais ne règle pas l'avance d'argent effectué auprès des pharmaciens. C'est pour cette raison que la CFDT continuera son action pour développer la mise en place du 1/3 payant pharmaceutique généralisé comme le fait le syndicat cheminot CFDT de Dordogne.

Maladies, Retraites, Allocations Familiales

DURES LES MESURES BALLADUR...

Les cheminots sont concernés

Le gouvernement a annoncé la mise en chantier de réformes concernant la Protection Sociale. Des mesures sont connues d'autres pas précisément car il y aura des négociations avec les organisations syndicales et patronales.

Au-delà de l'augmentation de la CSG qui passe de 1,1% à 2,4%.

Allocations familiales

Ce qui est connu

Actuellement le financement des prestations allocations familiales s'effectue par l'intermédiaire d'une cotisation basée sur les salaires (5,4%).

Cette cotisation patronale est directement payée par l'employeur selon la solde des salariés, c'est pour cette raison qu'elle apparaît en charges patronales (ordinairement dénommée cotisation employeur). Cette cotisation apparaît sur les feuilles de paie.

Aujourd'hui dans le cadre des cadeaux aux entreprises, le gouvernement propose de financer partiellement les caisses d'allocations familiales par l'impôt. Seraient concernées les charges «Allocations familiales» versées pour les salariés ayant un salaire inférieur à 1,2 fois le SMIC (6897,00 F bruts mensuels). L'objectif étant de financer totalement les allocations familiales par l'impôt.

Commentaires CFDT :

Passer d'un système de financement par cotisation à un système de financement par l'impôt, modifie la façon de voir les choses et l'amalgame avec les impôts normaux (directs, TVA...) est facile.

Mettre le seuil à 1,2 fois le SMIC va inciter, si besoin était, les employeurs à bloquer les salaires à 6890,00 F

puisque cela leur permettra de réduire leurs charges de 50%, le reste étant payé par l'Etat. Dans le cas de salaire inférieur à 1,1 fois le SMIC, les charges seront totalement financées par l'impôt. Ces mesures inciteront les employeurs à recruter des salariés à temps partiel (car le salaire n'atteindra pas les seuils du SMIC) et à bas salaires.

Inclure ces charges dans les impôts permet à l'Etat de supprimer les droits de contrôle des organisations syndicales sur le financement des allocations familiales.

A remarquer que cette mesure, cadeau royal aux entreprises, n'est assortie d'aucune contre-partie due par ces mêmes entreprises. La charge globale pesant sur les entreprises que représentent les prélèvements sociaux va diminuer, alors que les impôts risquent fort d'augmenter.

En effet, le déficit actuel du budget de l'Etat ne lui permettra pas de financer les allocations familiales alors... A moins que la prochaine annonce de mesures concerne une nouvelle politique d'attribution des dites allocations ! (par exemple exclusion de ces allocations certaines familles ?)

Résultat :

Moins de charges pour les entreprises. Plus d'impôts pour les citoyens qui auront peut être moins de droits à brève échéance !

La Caisse de Prévoyance va-t-elle être concernée par ces mesures ? OUI, Pourquoi ?

Parce que la Caisse de Prévoyance est directement liée à la Sécurité Sociale (dite régime général) pour son financement. En effet les recettes de la CP viennent :

- ☐ des cheminots actifs,
- ☐ des cheminots retraités,
- ☐ de l'employeur,
- ☐ de la péréquation nationale.

Comment est calculée la péréquation ?

1. Il faut prendre le montant des cotisations qu'auraient payé les cheminots (actifs et retraités) et l'employeur s'ils avaient cotisé au régime général de la Sécu. Le calcul se fait avec les taux régime général bien sûr.

2. Il faut prendre les cheminots actifs, retraités et leurs ayants droits, calculer ce qu'ils auraient coûté à la sécurité sociale s'ils en avaient bénéficié aux conditions de remboursement du régime général bien sûr.

3. Il faut faire la différence entre les 2 sommes trouvées. Du fait du grand nombre de retraités et ayants droits à la CP, les dépenses de santé sont supérieures aux recettes de cotisations, et c'est cette différence qui est versée à la CP au titre de la péréquation nationale.

Donc il est clair que si des mesures sont prises pour le Régime Général, le niveau de la péréquation va diminuer ce qui aura des conséquences sur les recettes de la CP.

Comment faire avec moins de recettes ?

On pourrait dire il y a 2 mauvaises et 1 bonne solutions :

- ☐ soit baisser les prestations, la CFDT est contre,
- ☐ soit augmenter les cotisations ouvrières, la CFDT est contre, ou les cotisations patronales, la CFDT est pour, mais là il y a un mais d'importance, c'est le gouvernement qui fixe le niveau des cotisations !!!

Il ne reste qu'une seule solution : La caisse de prévoyance a l'obligation de s'aligner sur les mesures prises pour le régime général.

Les cheminots sont donc concernés par les mesures Balladur.

Retraites

Ce qui est connu :

Augmentation de la Contribution Sociale Généralisée (elle passe de 1,1% à 2,4%).

Indexation des retraites sur les prix (à la SNCF les retraites sont indexées sur l'augmentation des salaires, cela va-t-il être maintenu ?)

Ce qui est en discussion

Allongement de la période de calcul du niveau des pensions. Les retraites au Régime Général sont calculées sur la moyenne des 10 meilleures années, la proposition est de passer aux 25 meilleures années. Conséquence : Baisse sensible du niveau des retraites.

Allongement de la période de cotisation pour obtenir la retraite à taux plein. Actuellement 37,5 ans. Proposition de la fixer à 40 ans (cette mesure serait étalée dans le temps, ajout de 1 trimestre par an par exemple). Bien sur cette mesure se fait sans augmentation du taux plein.

Conséquence : Baisse là encore du niveau des retraites car il faudra travailler plus longtemps pour avoir le taux plein.

À la SNCF :

Du fait de notre régime spécial :

le niveau de la pension est calculé sur le salaire indiciaire du 6^e mois avant le départ à la retraite (c'est pourquoi il faut 6 mois d'ancienneté dans une position pour que sa retraite soit calculée sur cette position).

Cette situation sera-t-elle remise en cause ?

La période de cotisation est aussi à la SNCF de 37,5 ans pour obtenir le taux plein. La mesure passant de 37,5 ans à 40 ans semble donc automatiquement applicable sans augmentation du taux plein actuel.

La CFDT est opposée à ces 2 mesures d'allongement.

Lors des réunions avec la Direction, la CFDT fera tout pour maintenir les modalités actuelles et rechercher toute initiative commune avec les autres organisations syndicales.

D'autant que rien n'empêchera l'Etat de se désengager de sa contribution aux charges de retraites des cheminots. Désengagement qui pourrait se mettre en œuvre par l'intermédiaire du fonds de solidarité (à noter que sur les 24 milliards de francs des prestations retraite, 14 milliards sont financés par l'Etat).

Maladies

Ce qui est connu :

Une économie de 30 milliards de francs doit être réalisée d'ici fin 1994, c'est environ 10% d'économies à faire. Des mesures particulières seront prises d'ici fin juin. Suppression de 60000 lits d'hôpital.

Ce qui est en discussion :

Suppression du remboursement de certains médicaments, lesquels ? Augmentation du forfait hospitalier journalier

(il passerait de 50 F à 56 F voire 60 F par jour). Création d'une taxe de 10 francs par ordonnance (il resterait 10 F à la charge de l'affilié pour toute ordonnance) comme cela se fait en Allemagne, ou création d'une franchise non remboursée sur les médicaments.

Commentaires CFDT

En définitive :

Les affiliés vont payer davantage et auront moins de remboursements (de ce fait les répercussions seront faites sur les charges des mutuelles d'où augmentation des cotisations mutualistes).

Les riches pourront toujours se soigner comme ils veulent et où ils veulent.

Les pauvres auront encore plus de difficultés pour se soigner et ainsi se créera un nouveau type d'exclus.

C'est donc la sélection par l'argent qui va encore s'accroître.

Balladur fait des cadeaux !!!

En or : aux entreprises :

- moins de charges sociales,
- pas d'obligation d'embauche,
- des milliards aux entreprises du bâtiment et travaux publics.

Et l'emploi dans tout ça ? Balladur l'a oublié !

Avec la CFDT :

NON aux mesures Balladur, OUI à la création d'emplois :

- qui permettraient de financer la Protection Sociale
- qui éviteraient l'exclusion.

Empoisonnés : aux salariés :

- plus d'impôts (CSG),
- baisse des retraites :
 - indexation sur les prix
 - allongement de la période de calcul de la retraite
 - allongement du temps de cotisation
- baisse des remboursements maladie,
- hausse du forfait hospitalier.