

Mettre les pendules à l'heure...

Le 16 décembre, le budget 1999 est officiellement présenté au Comité Central d'Entreprise de la SNCF. C'est l'occasion de vérifier s'il traduit dans les faits les promesses de la Direction et du Gouvernement.

Tout d'abord, il faut que le budget marque une profonde inversion de tendance sur l'emploi se traduisant par un effectif prévisionnel très supérieur à fin 1998. Ce budget doit indiquer les emplois supplémentaires annoncés dans le cadre des différents plans sûreté à la suite des conflits de cet automne. Il doit permettre une remise à niveau des effectifs dans l'ensemble des filières, tel que l'ont exigé tous les cheminots le 27 novembre et les ACT dans le long conflit qui les oppose à la direction. Il doit enfin intégrer les effets liés à l'embauche prévisionnelle de cheminots au statut pour permettre une mise en oeuvre de la réduction du temps de travail (RTT) dès le 1er janvier 1999, comme le prévoit la loi Aubry.

Nous vérifierons également si les contributions de l'État sont à la fois transparentes et suffisantes pour permettre à la SNCF de répondre aux demandes d'augmentation des péages d'infrastructure réclamées par RFF pour équilibrer ses comptes et acceptées par le gouvernement (+ 400 millions en 1999, soit l'équivalent de 1 500 emplois). Rappelons que le ministre RPR Pons, avait indiqué qu'on ne reprendrait pas à la SNCF d'une main (les péages) ce qu'on lui avait donné de l'autre (le désendettement). Il ne serait pas compréhensible qu'un ministre de gauche fasse pire !

1999 sera l'année de tous les rendez-vous... Négociations sur la RTT et sur les salaires, nouvelles organisations du travail, modifications du périmètre du groupe SNCF, mise en oeuvre des nouvelles directives européennes, avenir des retraites, mise en place du Conseil Supérieur du Service Public Ferroviaire. La CFDT Cheminots n'en manquera aucun !

Denis ANDLAUER

S'appuyer
sur nos acquis
pour construire
l'avenir
ENSEMBLE

Effectifs

Pour l'emploi...

Face à la multiplication des conflits locaux se succédant depuis plusieurs mois à la SNCF, la CFDT Cheminots a pris ses responsabilités de fédération en favorisant l'expression d'un "tous ensemble" sur l'emploi.

Les contrôleurs ont montré quant'à eux la voie d'une action déterminée pour gagner des effectifs supplémentaires

En refusant de répondre à l'attente des cheminots, la direction et les pouvoirs publics prennent le risque de voir persister les conflits locaux qui tendent à se durcir et qui risquent de gêner plus encore les usagers.

La CFDT a tout mis en oeuvre pour assurer le succès de la grève européenne du 23 contre la déréglementation et a appelé les cheminots à sanctionner par un premier avertissement la direction et le gouvernement sur la question de l'emploi le 27 novembre.

Elle appelle les cheminots à rester mobilisés pour exiger que le budget 99, qui doit être communiqué début décembre, indique un solde positif en emplois à statut. Un budget en rupture avec le passé permettrait à la négociation sur la réduction du temps de travail de débuter par une remise à niveau des emplois.

C'est sur la base de chiffres éloquents que la CFDT s'est rendue à la négociation du préavis de grève qu'elle a déposé à partir du jeudi 26 novembre à 20h.

Lors de cette réunion, la Direction a annoncé que malgré les mesures d'embauches décidées en avril, le bilan des emplois en 98 indiquera un solde négatif de 1 000 emplois ... dans un contexte où le trafic a considérablement augmenté.

La CFDT attend de la Direction et du Ministre de Tutelle un signe fort qui rompe avec la politique de suppression d'effectif suivi jusqu'à aujourd'hui.

Cette décision serait de nature à participer à la remise à niveau rapide des effectifs et permettrait à la négociation sur la réduction du temps de travail qui doit s'ouvrir le 14 décembre, de se dérouler sur de meilleures bases.

En Bref

Selon le président GALLOIS les cheminots seraient des "drogués de la grève". Nous lui donnons acte. ils sont en effet "en manque" ... en manque d'effectifs !



Le sous-effectif en chiffres

- 63 640 heures supplémentaires payées pour les 9 mois de 98 sur la région SNCF de Strasbourg.
 - 1 870 congés restant à prendre pour 119 cheminots de Châteauroux.
 - 11 800 heures de travaux non réalisés par les agents de l'Equipment de Limoges.
 - 160 francs de primes par jours de congés pris en dehors du vendredi, samedi, dimanche et lundi au Havre.
 - 81 congés refusés pour les 153 agents de conduite de Vénissieux (Lyon), pour les seuls mois de septembre et octobre.
- La multitude de ces situations locales ou régionales se déclinent nationalement par :
- 2 951 200 heures supplémentaires payées à la SNCF, soit l'équivalent de 1 700 emplois.
 - 12 congés sur les 28 annuels accordés en moyenne aux agents des gares au 31 août 98.

La CFDT Cheminots sur Internet

@ mail . cfdtscnf@worldnet.fr

Site INTERNET . <http://services.worldnet.fr/cfdtsncf>

Benoit VINCENT

Sommaire

Tous ensemble pour l'emploi	2
Action européenne	3
Transport : les PC sacrifiés / Pressions sur l'infra	4
Equipement : Telecom / EIV	5
Notre histoire : Août 1953	6
Dossier : La RTT et l'emploi	8/11
Enquête : Transport nucléaire	12/13
Egalité professionnelle	14
Retraités : commission Charpin	15
Groupe SNCF	16

Le Cheminot de France

Direction de la publication . Bruno Dalberto
Rédacteur en chef . D. Andlauer
CFDT Cheminots 168, rue La Fayette 75010 Paris
Tél 01 53 35 00 30 Fax 01 53 35 00 31
Adresse INTERNET . cfdtscnf@worldnet.fr
Site INTERNET . <http://services.worldnet.fr/cfdtsncf>
N° commission paritaire . 77D73
Imprimerie MICROPADY 2 bis, rue du chemin de l'Eure 75020 Paris
Mise en page . Brie Catherine - Photos . A. Dodeler, JM. Fabbro, CAV SNCF
Abonnement : 50 F (pour un an)

Action européenne

Le 23 novembre

Grève européenne des cheminots

Les cheminots français, avec leurs collègues espagnols, grecs, luxembourgeois, portugais, italiens et belges ont démontré, avec force, leur vigilance le 23 novembre. Les ministres européens devront en tenir compte !

Le 27 juillet dernier, la Commission Européenne publiait trois propositions de modifications de directives européennes concernant les chemins de fer.

Ces propositions, soumises au Conseil des Ministres Européen du 30 novembre, s'inscrivent dans la volonté obsessionnelle de la Commission de libéraliser tous les secteurs de la vie économique et en particulier, le transport.

Le 23 novembre, les cheminots européens, au premier rang desquels les français, ont voulu mettre un coup d'arrêt à cette politique libérale.

les États à créer des sociétés distinctes, les unes s'occupant de l'Infrastructure, les autres de l'Exploitation.

Le moyen pour y arriver est de traiter de façon "non discriminatoire" tous les candidats, y compris les sociétés nationales par l'instauration d'un système de péages qui, compte tenu de la saturation des infrastructures, sera une sorte de mise aux enghères des sillons et des horaires.

Déjà, dans les airs, les mers et sur la route, la compétition organise une lutte sans merci pour l'appropriation des meilleurs trafics en délaissant les moins rentables.

Le service public ferroviaire et l'emploi statutaire feront les frais d'une pareille compétition. Pour emporter cette lutte, il n'y a pas de secret, il faut être moins cher que l'autre et pour être moins cher, on n'a encore rien trouvé d'autre que d'augmenter la productivité en "flexibilisant" les conditions de travail et en "bradant" les salaires.

Les conséquences des directives en projet

Si elles voyaient le jour elles conduiraient :

- à retirer à la SNCF la gestion des sillons horaires pour les confier à un autre organisme "neutre" (RFF ?) chargé de les distribuer aux entreprises ferroviaires les plus offrantes.
- à retirer à la SNCF la réglementation de la sécurité (là aussi, un organisme "neutre" devrait être désigné pour appliquer de façon "non discriminatoire" les règlements à toute entreprise autre que la SNCF).
- à séparer la comptabilité de chaque activité en interdisant la péréquation globale (c'est-à-dire que toutes les recettes reviennent dans un pot commun). Certains technocrates appellent cela la "dé-intégration horizontale" de la SNCF.



Le gouvernement français est aussi responsable

Le gouvernement français a lui-même créé les outils sur lesquels des directives plus libérales risquent de s'appuyer pour accélérer l'éclatement de la SNCF, en laissant en place et en renforçant le rôle de RFF (en particulier sur la question du péage), en indiquant dans le "pacte de modernisation" que "chaque grande activité devrait atteindre un équilibre séparé dès 1998"...

Aux volontés de la Commission Européenne d'accentuer la déréglementation, la concurrence et le dumping social, la CFDT Cheminots oppose la volonté de créer un grand service public ferroviaire européen qui permette :

- une véritable coopération (technique, commerciale...) entre les sociétés de chemins de fer publiques pour un écoulement du trafic plus fluide, en supprimant les temps d'arrêts aux frontières, en offrant un service complet aux usagers du rail,
- la prise en compte les besoins sociaux des populations, garantissant un transport facile d'accès, peu cher, sûr et économique d'énergie,
- l'harmonisation vers le haut des conditions sociales des cheminots européens.



Les objectifs de la Commission Européenne

La commission est convaincue que seule la concurrence entre opérateurs permettra au rail de regagner des parts de marché. Pour cela, elle veut rendre le rail accessible à tout opérateur ferroviaire, national ou étranger, public ou privé en poussant

J.P. Binetruy

Les PC sacrifiés

...sur l'autel de RFF !

La Direction de l'Infrastructure veut réformer les postes de commandement. Sous couvert d'un groupe de travail sur la "Gestion opérationnelle des circulations", elle veut réaliser 30 % de productivité sur les 650 cheminots gérant les lignes classiques. Cette réflexion a lieu dans une période où RFF exerce des pressions pour récupérer la gestion des sillons, veut faire baisser les coûts d'exploitation et pèse sur l'unicité de la SNCF.



La Direction présente comme complémentaires deux visions du trafic qui ont des intérêts contradictoires. Ainsi, un axe ou un flux pour l'activité voyageur n'a pas le même sens que pour le Fret et il peut être compliqué de gérer des priorités selon qu'elles répondent à une logique d'axe de circulation ou à une logique de flux d'activité.

Par exemple, l'artère Nord-Est qui est d'une importance vitale pour le Fret, sera-t-elle gérée du point de vue de la régulation sous le seul aspect Fret ? Auquel cas, comment s'intercaleront les circulations voyageurs et qui les gérera ?

Seuls les PC, dans leur organisation actuelle, répondent à cette problématique d'arbitrage entre activités.

De nouvelles structures aux intérêts divergents

Dans le projet présenté par la Direction, trois niveaux sont définis.

- La supervision d'axe aurait en charge la coordination globale du système. Assurant le suivi d'un "portefeuille" d'environ 1000 trains GL et 1500 trains Fret, la supervision aurait autorité sur les postes de régulation.
- La régulation d'axe assurerait sur 300 à 500 km la gestion des circulations de grands parcours, en respectant les directives de la supervision.
- Le Centre Circulation aurait à assurer le suivi et l'organisation des circulations, sur un ensemble géographique limité, à l'échelle d'un ou plusieurs secteurs géographiques.

Quelle sera la cohérence entre ces

3 niveaux d'organisations ? Seront-ils tenus par des liens hiérarchiques ? Quel sera le poids des activités sur chacun de ces niveaux ?

En introduisant 3 niveaux dans la gestion des circulations, la Direction déplace le problème sans pour autant le résoudre. Les difficultés que nous connaissons aujourd'hui à faire circuler les trains entre régions différentes, les difficultés de relations de PC à PC se reporteront sur ces 3 niveaux de gestion.

Le nouveau système d'information

Afin de combler le retard technologique de la gestion de l'infrastructure, la SNCF met en œuvre le projet SINAÏ (Système d'information de l'Infrastructure). Cet outil n'est pas neutre du point de vue stratégique, et il est coûteux du point de vue financier.

Issues de SINAÏ, les différentes applications, selon les niveaux d'habilitation qui seront donnés pour y accéder, permettront aux activités d'intervenir directement sur la réservation de sillons, la gestion des capacités.

La logique de gestion par activité et les nouveaux outils informatiques (SINAÏ) donneront un poids important aux entreprises ferroviaires (qu'il s'agisse de la SNCF ou de futurs entrants privés).

Benoit VINCENT

De nouvelles pressions sur l'Infra

À quel jeu joue EDF ?

EDF vient de créer une filiale spécialisée dans le financement d'infrastructures de transport électrique. Ainsi, après Cegetel qui, au travers de la filiale TD a déjà pris une option sérieuse sur les télécom SNCF, ce sont d'autres secteurs de l'Infrastructure qui risquent d'être externalisés.

EDF partenaire de RFF ?

Lors d'une semaine du "Transport public" dans les Alpes-Maritimes, un représentant de la Direction d'EDF a expliqué "qu'EDF a pour objectif de se positionner dans une logique de partenariat comme investisseur et exploitant d'infrastructures d'alimentation électrique des systèmes de transports urbains et de fret ferroviaire". EDF veut être pour RFF "un nouveau partenaire investisseur" et "sera en mesure d'assurer la maintenance voire l'exploitation des ouvrages"...

Exploitant d'ouvrages d'alimentation électrique ferroviaire ?

Au cours d'un colloque au Sénat (les 6èmes rencontres parlementaires sur les transports), le Directeur délégué à la présidence d'EDF, a exhorté la SNCF à "externaliser" les opérations liées à la gestion de l'énergie électrique, dans la même logique que celle défendue aujourd'hui par la Direction de la SNCF, pour "permettre à chacun de se recentrer sur son métier".

Ce dirigeant d'EDF a même précisé que "pour alléger les coûts d'infrastructures de RFF", il était prêt à proposer ses services pour gérer l'ensemble de la distribution de l'énergie électrique "de la sous-station au pantographe de la machine", cela pouvant se faire "dans le cadre d'une activité filialisée d'EDF"..."mise en concurrence avec d'autres..."

**Denis Andlauer
Eric Thouzeau**

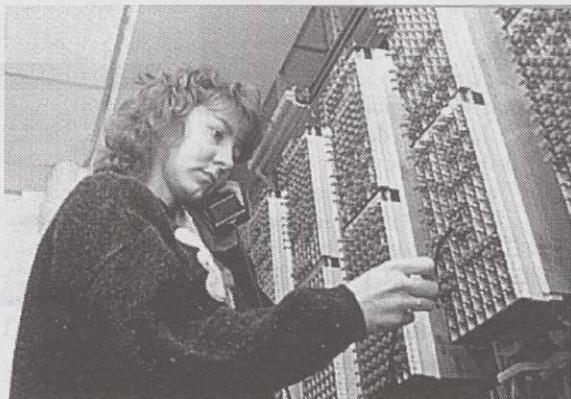


Telecom

Non au sabordage !

La mécanique "d'externalisation" du service Télécom de la SNCF, commencée avec la création de Telecom Développement (TD), semble se poursuivre.

L'ouverture à la concurrence du marché français des télécommunications permet aux abonnés de faire appel à l'opérateur de télécommunications de leur choix pour l'acheminement de leurs appels. C'est dans ce cadre que la SNCF a consulté 8 opérateurs pour les appels extérieurs.



Établissements Industriels Équipement (EIV)

300 emplois en moins d'ici 2003

... La CFDT claque la porte !

La délégation CFDT a quitté la CPCVA (Commission Professionnelle Centrale Équipement) spéciale EIV du 5/11/98. Il s'agissait d'exprimer le désaccord total de la CFDT avec les conclusions de la note de synthèse nationale établie pour cette réunion.

La Direction de l'Infrastructure envisage, ni plus ni moins, la suppression de 300 emplois d'ici 2003 dans les Établissements Industriels Équipement. L'emploi est sacrifié, et il apparaît clairement que ce sont des secteurs entiers qui seront transférés au privé (mécanique générale et scierie de Moulin-Neuf, activité de construction d'engins à Brive...).

La CFDT refuse de telles orientations.

Le réseau ferré vieillit, sa remise à niveau (jugée par tous indispensable) prend du retard. Alors comment ad-

Seuls France Télécom et Télécom Développement (filiale de la SNCF) proposent l'acheminement des communications nationales et internationales au départ de tous les points de France, et seraient aptes à satisfaire totalement les besoins de la SNCF.

TD aurait offert sur les appels nationaux longue distance de 8h à 19h les jours ouvrés des prix inférieurs de 24% à 38 % selon le volume des appels. Un contrat-cadre a donc été signé entre SNCF et TD (applicable avec effet ré-

troactif sur les autocommutateurs qui avaient été raccordés à titre expérimental depuis le 16 février 1998).

L'acheminement à moindre coût suspendu

L'acheminement à moindre coût vise à réduire de façon substantielle la facture téléphonique de la SNCF, par l'utilisation du réseau interne SNCF des communications interurbaines vers un abonné externe avec sortie au plus près de l'appelé. Selon la SNCF, l'acheminement était soumis à l'ART (Autorité de Régulation des Télécommunications). Or, l'autorisation de l'ART serait plus restrictive que prévu, ce qui a amené la SNCF à suspendre l'acheminement à moindre coût. Aussitôt les agents Télécoms de la région de Marseille se sont mis en grève (le 6 novembre pour 24h et le 12 novembre pour 1h), à l'appel de la CFDT et de la CGT, pour protester contre ce qui apparaît comme "un abandon total du réseau SNCF au seul profit du seul réseau CEGETEL".

Vers une facturation des communications internes

Un des services de la Direction (DIT) parcourt les régions pour expliquer que l'existence de TD, filiale commune de la SNCF et de CEGETEL amène la SNCF à s'interroger sur les coûts et la qualité de fabrication des services de télécommunication en interne et à les comparer à ceux de l'offre externe. L'avenir de "l'opérateur interne SNCF" (le service Télécom) passerait donc par la facturation interne et l'équilibre des comptes. Chaque service devra passer un contrat pour bénéficier des communications internes. Or, qui dit contrat dit résiliation possible et appel d'offre externe.

Eric Thouzeau

**Jean-Louis Alliart
Eric Thouzeau**

Août 1953 :

Grève pour le maintien de la retraite



Nous ouvrons dans ce numéro du "Cheminot de France", une rubrique "Histoire des luttes, histoire du syndicalisme" dont le maître d'œuvre est notre ancien Secrétaire Général Michel GORAND,

membre de l'Association pour l'Histoire des Chemins de fer en France

(AHICF)

AHICF

**7 bd de l'hôpital
75013 Paris**

01 44 24 91 09

L'âge de la retraite et la méthode de calcul des retraites des fonctionnaires et des cheminots sont souvent attaqués. La dernière attaque contre les retraites des régimes particuliers remonte à décembre 1995. La grève des cheminots avait fait reculer le gouvernement Juppé. En 1953, une grande grève avait également fait reculer le gouvernement de l'époque. Souvenons-nous...

Une longue préparation

Dès 1948, des textes sont en préparation et la loi du 20 septembre 48 concerne la modification de l'âge et du calcul des retraites. De nouvelles propositions de loi en décembre 49 et en mars 50 portent sur la péréquation des retraites. Le projet Toutée de 1950 prévoit le recul de l'âge de la retraite et le projet Pinay de novembre 1950 traite du recul de 5 ans et d'un régime différent pour les nouveaux embauchés.

L'année 1952 voit fleurir projets et contre-projets sur la situation SNCF, sa réforme et sur l'évolution des contributions d'État.

Grèves pour les salaires

A la SNCF, depuis la loi du 11 février 1950 sur les conventions collectives et le décret du 1er juin, les salaires des cheminots sont fixés unilatéralement par le Gouvernement.

Depuis 1947 (fin du tripartisme), les conflits sociaux s'y sont multipliés et portent essentiellement sur les salaires. Le dernier conflit important date de fin mai 1953. Le gouvernement Mayer, mis en place début 53, démissionne le 21 mai et est remplacé le 26 juin par le gouvernement Laniel qui obtient les pleins pouvoirs le 11 juillet. Il envisage le relèvement des impôts, une mise en ordre de la sécurité sociale et des régimes de retraites. Son décret, loi 53-711 du 9 août, prévoit le recul de 5 ans de l'âge de la retraite et modifie le mode de calcul.

Une grève puissante

En 1953, il y a alors 402 000 cheminots. La CGT représente 62 %, la CFTC (elle deviendra CFDT en 1964) 20 % et FO 10 %.

Le texte du décret du 9 août est

connu des syndicats les 5 et 6 août. Le cartel du secteur public de FO et de celui de la CFTC décide en parallèle d'un ordre de grève pour le lendemain 7 août. Les syndicats de cheminots CFTC, FO, Cadres autonomes et SPID se rencontrent les 6, 7 août et le dimanche 9 août. Le lundi 10 août, les débrayages se multiplient. La CGT appelle les cheminots à réaliser l'unité à la base. C'est dans la journée du mardi 11 août que chaque fédération de cheminots appelle à la grève qui devient générale dès le 12 août. Les transports ferroviaires sont totalement paralysés.

Les négociations ne sont ouvertes que les 19 et 20 août avec M. July, le Secrétaire d'Etat à la fonction publique. Les rencontres d'approche des 11 et 12 août n'avaient rien donné. Un texte du 21 août du Ministre des Transports (M. Chastellain) reprend les conclusions des négociations. Côté Direction, les tergiversations se multiplient en matière de sanctions et une nouvelle lettre du Ministre est nécessaire le 25 août. La reprise du travail a lieu le 26 août.

C'est gagné !

La CFTC tire ses conclusions dans le Cheminot de France du 8 septembre 1953 : *"Par un mouvement sans précédent, les cheminots s'opposent victorieusement à la politique réactionnaire du Gouvernement. Après avoir dit NON à la grève, Laniel doit dire OUI :*

- pour le maintien de l'âge de la retraite,
- pour la revalorisation du pouvoir d'achat,
- pour le retrait des sanctions.

Michel GORAND

Nota Bene

c'est volontairement que nous n'avons qu'effleuré les relations intersyndicales qui n'étaient pas toujours au beau fixe à cette époque.

Pour l'emploi, ... réduire le temps de travail

La loi "Aubry" du 13 juin 1998, "d'orientation et d'incitation relative à la réduction du temps de travail" prévoit le passage à 35 heures hebdomadaires au 1er janvier 2 000 dans les entreprises de plus de 20 salariés et une réduction de même niveau pour les salariés déjà à 35 heures.

Le patronat cherche à détourner les textes de cette loi à son profit en obtenant un maximum de flexibilité de la part des salariés sous prétexte de "nouvelles organisations du travail" et prône la "modération salariale".

Cette loi prévoit également des aides financières aux entreprises, allant jusqu'à 15 000 F par an et par salarié, en fonction du nombre d'emplois créés ... mais rien pour la SNCF. Le ministre des Transports a cependant déclaré être prêt à "faire un geste" sans préciser lequel !

La revendication d'une réduction massive du temps de travail, pour travailler tous et vivre mieux, a toujours été portée par la CFDT. La traduction en repos supplémentaires est également une position que la CFDT Cheminots a toujours défendue.

Aussi, la CFDT a décidé de s'appuyer sur la loi pour obtenir la réouverture de négociations et faire avancer nos revendications qui sont au point mort depuis 15 ans à la SNCF.

En préalable, la CFDT exige une remise à niveau des effectifs. Les luttes pour des embauches supplémentaires, à la Traction, dans les ECT et les EEX, à l'Équipement et au Matériel suite à la progression du trafic, et la surcharge de travail dans la filière Administratif avec la décentralisation, le confirment.

Il faut ensuite obtenir un "cadrage national" qui fixe le nombre minimum de repos supplémentaires pour tous les cheminots, le nombre d'emplois ainsi créés, le niveau des aides à exiger de l'Etat, l'anticipation des embauches inscrites au budget 1999 pour permettre une application effective au 1er janvier 2000.

Pour réussir cette négociation à la SNCF la mobilisation de tous les cheminots sera évidemment nécessaire.

La négociation sur la Réduction du Temps de Travail (RTT) devant s'ouvrir à la SNCF, la CFDT a décidé d'informer tous les cheminots des termes de la négociation.

On agit plus efficacement quand on sait sur quoi on peut agir !

Contre le chômage et l'exclusion Créer des emplois et vivre mieux

La CFDT exige un cadrage national précis

Pour la CFDT, la négociation sur la RTT doit faire l'objet d'un engagement de la SNCF indiquant le montant des aides de l'État, la durée maximale du temps de travail pour tous, le nombre de repos supplémentaires, et le nombre d'emplois supplémentaires au statut qui en résulteront.

La négociation sur la RTT ne doit pas tout mélanger

La direction veut faire passer dans l'entonnoir de la RTT ses projets de réorganisation (EDIL, le péri urbain, l'EAS, l'augmentation du temps de conduite effectif, l'adaptation de la production au Matériel). Dans cette logique du soi-disant "gagnant/gagnant", pas personne ne s'y retrouve et surtout pas les cheminots !

La CFDT est prête à discuter de tout, y compris du maintien du service public en zone rurale et de son développement en zone urbaine... mais la RTT n'est pas l'auberge espagnole. Une fois le cadre fixé, il sera toujours temps de discuter, par filière et dans les établissements des "nouvelles organisations du travail" qui en résulteront, mais ne mettons pas la charrue avant les boeufs !

Contrairement aux annualisations que tente d'imposer le patronat dans différentes branches professionnelles, en flexibilisant au maximum l'emploi en fonction des pointes de production, "notre" annualisation est relativement encadrée par le PS4 (notre réglementation du travail) ... trop strict pour nos patrons qui cherchent souvent à le contourner et se plaignent toujours des "taquets", alors que le PS4 permet déjà de soumettre les cheminots à des régimes de travail suffisamment "flexibles" (Grande Période de Travail de 6 jours par exemple!).

Quelle réglementation du travail s'applique à la SNCF ?

À la SNCF on est "annualisé". Ce n'est pas forcément un gros mot, ça veut tout simplement dire que "les organisations syndicales ont jugé préférable de renoncer à l'application du droit commun (...) et de rester justiciable des dispositions de la loi du 3 octobre 1940. Or, cette loi donne pouvoir au ministre des Transports de réglementer par arrêté les conditions de travail des cheminots. L'arrêté (...) fixe, non une durée hebdomadaire du travail mais une durée annuelle de travail" (Extraits du Règlement PS4 A N°1 Annexe 2 : "Fondement juridique de la réglementation").

Cette "dérégulation" au Code du travail est en partie justifiée par la nécessité d'assurer la "continuité du service public ferroviaire".

Contrairement aux annualisations que tente d'imposer le patronat dans différentes branches professionnelles, en flexibilisant au maximum l'emploi en fonction des pointes de production, "notre" annualisation est relativement encadrée par le PS4 (notre réglementation du travail) ... trop strict pour nos patrons qui cherchent souvent à le contourner et se plaignent toujours des "taquets", alors que le PS4 permet déjà de soumettre les cheminots à des régimes de travail suffisamment "flexibles" (Grande Période de Travail de 6 jours par exemple!).

tentions ou disculper les vrais responsables des décisions prises dans cette entreprise ou au gouvernement.

La CFDT est pour une application de la RTT sur la base de 35 heures pour tous sans perte de pouvoir d'achat, avec un calendrier pour la mise en oeuvre rapide des 32 heures, dans le respect du PS4.

Elle revendique l'application des 30 heures aux postés, roulants et travaux pénibles et exige une compensation intégrale en repos compensateurs.

Les aides de l'État doivent être clarifiées

La SNCF, sans aide de l'État, est coincée par le cadrage budgétaire du "pacte de modernisation" signé entre l'ancien ministre des Transports Bernard PONS et le président Louis GALLOIS. Non remis en cause par le nouveau gouvernement, ce texte contraint la SNCF à équilibrer tous ses comptes en 1999.

Il est donc légitime de demander à l'État une compensation financière au moins égale à celle prévue par la loi Aubry. Soit au minimum 4 milliards de francs qui généreraient 16 500 emplois pour 10% de RTT. Ce sera ensuite au ministère des Transports de mettre au pot ce qui manque pour appliquer le décret dont il a la responsabilité.

Cela suppose aussi que RFF cesse de faire pression sur la SNCF pour augmenter les péages d'infrastructure. L'entreprise ne peut subvenir à la fois à la dette de RFF et participer au progrès social des cheminots.

La CFDT refuse de négocier à "masse salariale constante" et demande à connaître, avant que ne débutent les négociations, le montant des aides financières de l'État.

La RTT sans perte de pouvoir d'achat.

De nombreuses négociations de branches professionnelles se sont ouvertes face à un patronat qui exige l'acceptation par les salariés d'une "modération salariale". Depuis plusieurs années cette "modération" est la constante des négociations salariales à la SNCF. C'est pourquoi la CFDT Cheminots exige que l'application de la RTT se fasse sans perte de pouvoir d'achat.

La multiplication des "carottes" de toutes sortes a occulté chez les cheminots le salaire réel... et ce n'est qu'en retraite qu'ils découvrent la "vérité" sur leur paie. C'est pour quoi la CFDT revendique l'intégration des primes au traitement et le juste paiement de la qualification.

Enfin, il n'est pas inutile de rappeler que seule la CFDT revendique des augmentations en sommes uniformes, combattant les augmentations en pourcentages qui privilient les hauts salaires.

Il faudra poser avec force ces questions lors des négociations nationales, et refuser la signature d'accords au rabais qui entérinent les pertes de pouvoir d'achat et laissent la place aux mesures catégorielles clientélistes.

Le gouvernement ne souhaite pas se retrouver en "tête à tête" avec le patronat, la direction est en difficulté face au gouvernement pour obtenir les contributions financières prévues par la loi, le ministre des Transports "cheminot" déclare nous comprendre et veut nous aider ...

... Qu'est ce qu'on attend pour y aller ?

Comment calculer la durée annuelle de travail ?

La durée annuelle du temps de travail est égale au nombre de jours que contient une année (365), multiplié par le nombre d'heures de travail hebdomadaire, divisé par le nombre de jours de travail par semaine (ex : 39 heures / 5 jours).

Il faut ensuite décompter le nombre de jours non travaillés : les dimanches de l'année en cours (52 ou 53), le nombre de jours chômés (52), le nombre de congés (28) et le nombre de fériés ne tombant pas un dimanche (10 en moyenne).

Ce qui donne la jolie formule inscrite à l'art.2 du PS4 A N°1 :
$$A = 39/5 \times [N - (D + 52 + 28 + F)]$$
 (dans laquelle A est la durée annuelle, N le nombre de jours de l'année, D le nombre de dimanche et F le nombre de fériés).

En 1998, sur la base de 39 heures hebdomadaires, la durée annuelle du temps de travail est donc :
$$39/5 \times [365 - 52 + (52 + 28 + 10)] = 1739,4$$
 heures

Comment calculer le nombre annuel de repos ?

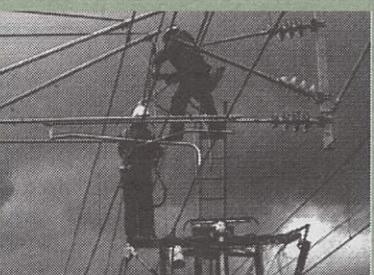
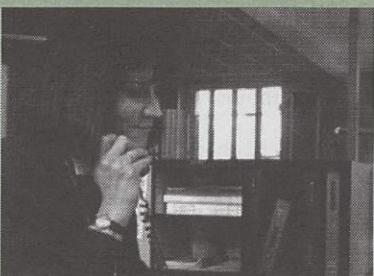
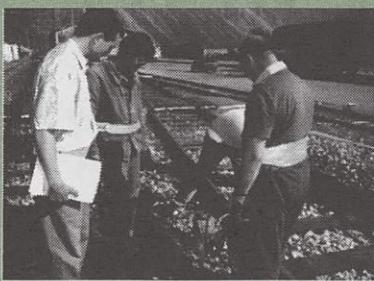
Pour calculer le nombre de repos, il faut déduire du nombre de jours de l'année, le nombre de jours travaillés ainsi que les jours ne comptant pas comme repos (les fériés ne tombant pas un dimanche et les congés).

Cela suppose de calculer d'abord le nombre théorique de jours travaillés. Il suffit pour cela de diviser la durée annuelle par la durée journalière de travail. Ainsi, 1739 heures de durée annuelle du travail, donnent 217 jours de travail pour 8 heures de travail par jour ou 223 jours pour 7h 48. (Evidemment, plus les journées de travail sont courtes, plus elles sont nombreuses et moins il y a de repos à récupérer).

Dans le premier cas le nombre de repos sera donc de $365 - (217 + 28 + 10) = 110$ Repos et de $365 - (223 + 28 + 10) = 104$ Repos, dans le second cas.

Pour 35 heures la même formule donne 132 repos, et 149 repos pour 32 heures.

Pour 30 heures le calcul donne 160 repos.



La RTT doit s'appliquer à tous

Postés et roulants

Lors du passage à 35h en 84/85, la CFDT avait exigé une compensation intégrale en repos supplémentaires. Le ministre des Transports de l'époque, Ch. Fitterman, avait laissé le soin à la direction de choisir entre une réduction journalière, des repos supplémentaires, ou une combinaison des deux. C'est cette dernière possibilité - avalisée par le Ministre - qu'a choisi la direction... Cette mise en place a entraîné un profond bouleversement dans les roulements et une désorganisation sans précédent dans les chantiers 3x8 avec pour la première fois l'introduction d'une discontinuité dans les services de sécurité et la mise en place de "coupeurs".

La formule appliquée aux agents à 35h a fait l'objet d'un charcutage particulier, ainsi la durée annuelle est égale à :

$$36/5 \times [365 - (52 - \bar{D} + 27 + 10)]$$

Pourquoi 36h ... et pas 35h, la direction affirmait à l'époque vouloir tenir compte de la compensation des 9 minutes par heure de milieu de nuit (!) Pourquoi 27 congés ... et pas 28, la direction répondait : "parce que" (? !)

Pour la CFDT, la négociation qui s'ouvre doit permettre de régler définitivement ce contentieux en améliorant le PS4.

Les postés et roulants aujourd'hui au régime 35h doivent bénéficier d'une RTT de même niveau. C'est pourquoi la CFDT revendique 30h pour les postés et les emplois pénibles. Dans ce cadre, la mise en place d'une quatrième équipe (4x6 au lieu des 3x8) permettrait à la fois d'améliorer les conditions de travail et de créer plus d'emplois.

Dans l'encadrement

Selon une enquête de l'ANACT, mais aussi selon les enquêtes internes de la direction des cadres, la majorité des hommes et des femmes occupant des responsabilités d'encadrement dépasse les 45 heures.

Si on veut que l'encadrement soit lui-même motivé pour faire appliquer la RTT, il faut aus-

si qu'il en bénéficie et que cela génère de nouveaux emplois.

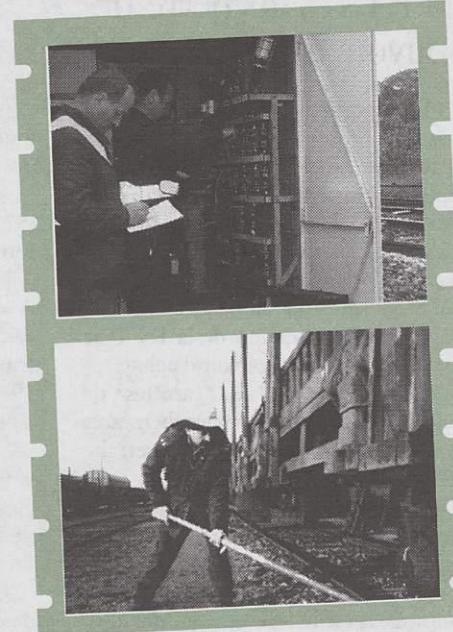
La diminution journalière est illusoire car elle ne permet ni de remplir ses missions correctement, ni de profiter réellement du temps libre dégagé.

Il faut mettre un frein à la réunionnite aiguë qui touche certaines fonctions, il faut surtout amplifier les possibilités de délégation en augmentant le nombre d'assistants. La mise en œuvre de véritables délégations de pouvoir peut se faire sans diluer pour autant la responsabilité des différents niveaux de management.

Les temps partiels

Les temps partiels choisis doivent trouver leur compte dans la RTT par une augmentation corrélative de leur rémunération.

Les temps partiels imposés (contractuels) doivent se voir offrir la possibilité de passage au cadre permanent.



Combien d'emplois seront créés par la RTT ?

Si on s'en tient aux incitations de la loi Aubry, pour 10% de RTT, la loi ne prévoit que 6% d'embauches... et 9% pour 15% de RTT. La différence entre les deux pourcentages, provient de la productivité que la RTT est censée générer dans le cadre d'un "gagnant/gagnant" entre patrons et salariés.

Une étude économique réalisée à la demande du CCE de la SNCF par le "Centre d'Etude sur l'Emploi", indique qu'une réduction annuelle du temps de travail de 10% entraînerait la création de 16 144 emplois (pour un taux de remplacement d'environ 80%), et de 35 670 emplois pour une RTT de 20%.

Evidemment, le nombre d'emplois créés

dépend du niveau de RTT mais surtout, de la façon dont cette réduction est mise en œuvre. La réduction journalière limite les créations d'emplois.

La CFDT affirme depuis longtemps (y compris seule comme pendant la grève de 85 sur les 35 heures), que la façon la plus mécanique de créer des emplois, c'est de dégager des repos supplémentaires. En additionnant le nombre de repos supplémentaires on en déduit mathématiquement combien d'emplois il faut pour couvrir le nombre de jours de travail restants.

Plus il y aura de cheminots pris en compte lors de l'application effective de la RTT, plus il y aura d'embauches à réaliser

RTT

RTT à la Manut ferroviaire

... La CFDT ne signe pas l'accord de Branche !

L'accord ouvre la porte à une flexibilité maximale, gèle les salaires sur 3 ans et donne aux patrons la possibilité de déroger aux nouvelles dispositions légales visant à moraliser le travail à temps partiel. Quant au nombre d'emplois créés, cela consistera à de simples régularisations de salariés intérimaires déjà en place et forts nombreux.

La CFDT avait depuis le début contesté de nombreux points dans les projets d'accord présentés successivement.

Les dernières modifications confirment la volonté patronale d'introduire pour les années à venir le maximum de productivité dans les chantiers. Pour la CFDT, l'accord ne répond pas aux attentes légitimes des salariés et dans son ensemble, est contraire à l'esprit de la loi AUBRY.

En effet, la loi du 13 juin 1998 relative à la réduction du temps de travail invite les partenaires sociaux à négocier en vue d'obtenir un compromis équilibré entre les besoins économiques des entreprises et les souhaits des salariés. Elle vise également à moraliser le travail à temps partiel en limitant certaines pratiques abusives. Sur ces deux aspects, les objectifs de la loi sont détournés.

Cet accord va développer la flexibilité

Pour les patrons, l'accord leur permet de réaliser leur rêve à savoir adapter les effectifs et les horaires de travail aux activités. Par contre, pour les salariés, les contraintes ne manquent pas.

L'accord n'apporte pas de temps libre nouveau aux salariés. En clair, les modalités proposées conduisent les personnes à passer plus de temps sur les chantiers (instauration des coupures et du travail sur six jours). De plus, l'accord crée deux catégories de salariés : pour ceux qui sont en place, les coupures de 3 et 4 heures se feront sur la base du volontariat et pour les nouveaux embauchés, ce sera à prendre ou à laisser. Il y a donc une dégradation flagrante des condi-

tions de travail et de vie. Pour la CFDT, le temps libéré doit profiter aux salariés, notamment pour leurs familles et leurs loisirs.

Les patrons profitent de l'accord de branche pour déroger aux nouvelles dispositions légales qui fixent une coupure de 2 heures et la limite de 1/10ème d'heures complémentaires.

Par contre, cet accord donne la possibilité de 2 coupures maxi 4 heures et prévoit 1/3 des heures complémentaires. Les patrons auront ainsi la possibilité d'effectuer les remplacements liés aux absences sans modifier les contrats de travail du personnel.

Blocage des salaires sans embauche

Les salariés resteront 3 ans sans augmentation des salaires (1 an sans augmentation depuis la dernière revalorisation (octobre 97), plus 2 ans pour la durée de l'accord).

Ils subiront, en outre, une perte de salaire due à la non revalorisation des primes horaires, hormis le maintien en l'état de la prime de salissure.



Aucune disposition ne permet de quantifier les emplois créés. En nombre, qu'en sera-t-il vraiment ? Quelle sera la part entre embauches et maintien d'emplois suite à réorganisation ? Aucune réponse claire des patrons sur ce point essentiel !

La CFDT ne peut cautionner un tel accord.

La CFDT considère que le changement des patrons est inadmissible, à savoir : *“Ou vous acceptez la flexibilité proposée, ou bien demain, c'est 80 % de temps partiel dans la Branche.”*

Même si la CFDT entend contester la viabilité de l'accord (signé par la CGT - Fédération des Ports et Docks), il est clair que les patrons vont désormais très rapidement vouloir l'appliquer dans les entreprises, voire dans les chantiers.

Les négociations auront lieu désormais au niveau des entreprises et des chantiers. La CFDT avec les salariés des entreprises concernées a décidé d'empêcher l'application des accords sur de telles bases.

Pour la CFDT, de réelles avancées en terme d'emplois et d'amélioration des conditions de travail doivent être obtenues à l'occasion de celles-ci.

A l'évidence, la mobilisation s'imposera.

Gérard FORTIN

Enquête

Transport des déchets nucléaires

La confiance n'exclut pas le contrôle !

La production d'électricité en France dépend à plus de 80 % du nucléaire, ce qui constitue un cas extrême de par la planète.

- Le développement tous azimuts du nucléaire (dont la rentabilité économique reste à prouver) a occulté une nécessaire recherche d'économie de l'énergie et a ralenti le développement de nouvelles technologies. Ce qui se traduit dans le monde du transport par le maintien d'une politique de bas prix du pétrole et ses dérivés, avec les conséquences sociales incontournables que l'on connaît.
- Cette omniprésence du nucléaire, potentiellement très dangereuse, nécessite des mesures de sécurité, de surveillance, de contrôle maximum et la transparence la plus totale.
- Le problème des déchets est une question sans réponse, cadeau empoisonné légué aux générations futures. Et le transport de ces déchets vers les centres de stockage est une étape comportant des risques, notamment quand on sort des zones "ultra surveillées" des centrales ou décharges pour pénétrer dans le domaine public.

Quand les mensonges et l'intox continuent !

À la suite des événements du printemps à propos de la contamination des "châteaux" (wagons spécialisés), des examens ont été réalisés sur des agents SNCF à la gare de Valognes et à l'atelier de Tergnier. Il s'agissait de mesurer l'irradiation par les rayons gamma. Résultats : tout est OK !

Mais deux problèmes se posent : • ces examens pratiqués dans un camion spécialement aménagé servent surtout à déterminer le taux de gravité en cas d'accident nucléaire grave. C'est comme si l'on essayait de mesurer un écrou avec un décamètre,

- le deuxième problème est plus grave, plus mensonger : les risques liés à la contamination dépendent principalement de l'ingestion ou de l'inhalation de particules aux rayonnements Alpha ou Béta, ce qui revient à essayer de déttailler un grain de poussière avec des jumelles au lieu d'un microscope...



La SNCF, depuis le déclenchement de cette affaire, a développé un petit chantage qui se résume ainsi : *"Si vous continuez vos critiques, tout le trafic qui nous était confié va basculer sur la route!"* EDF n'a pourtant pas attendu que nous protestions pour transférer dès le mois de mai tous ces transports, autres qu'en châteaux, sur la route (ne voulant sans doute pas être rattrapée par d'autres scandales...). La CFDT a interpellé le ministre des transports et de l'environnement pour couper court à ce type de chantage.

Claude CHEMELLE

Quels sont les risques ?

Les effets sanitaires de la radioactivité sont principalement de deux ordres : augmentation du risque de cancers et d'anomalies génétiques.

En notant qu'il n'existe pas de seuil d'innocuité (même les plus petites doses peuvent avoir des répercussions) et que la relation entre la dose et le risque est linéaire.

La Commission Internationale de Protection Radiologique (CIPR) a édicté trois principes.

- La justification des expositions

Il ne faut pas exposer des personnes, la société, à des radiations. Sauf si l'intérêt pour la collectivité est supérieur au risque (ce qui paraît évident pour des traitements médicaux

mais plus complexe pour la production d'électricité).

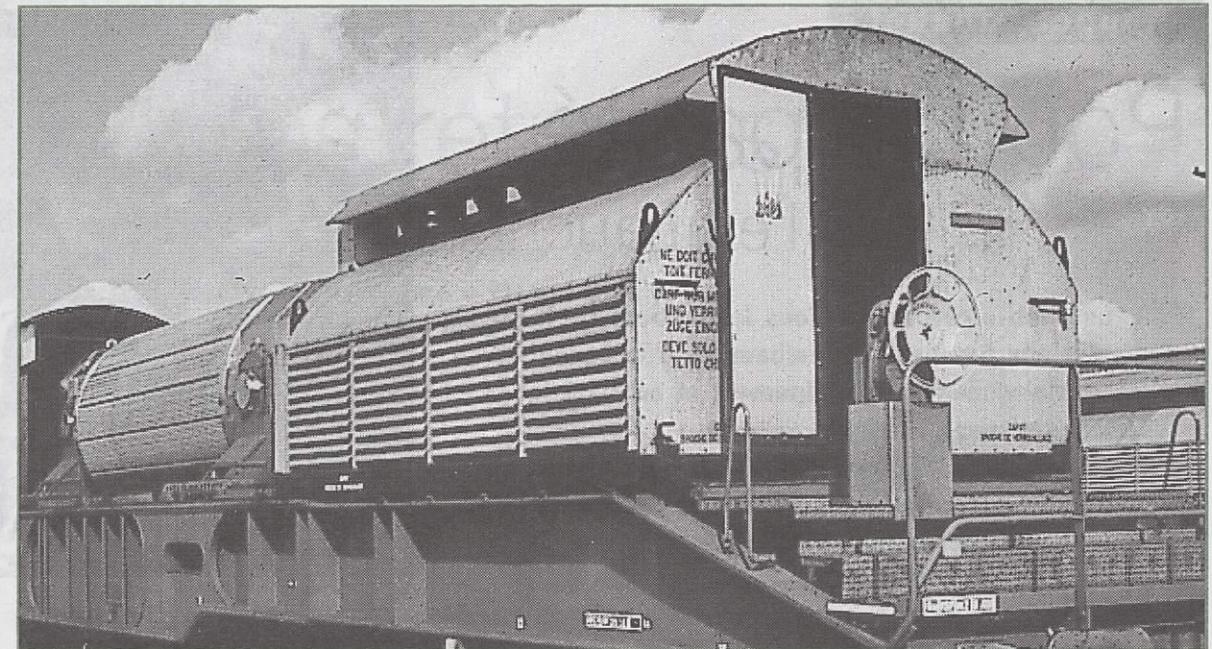
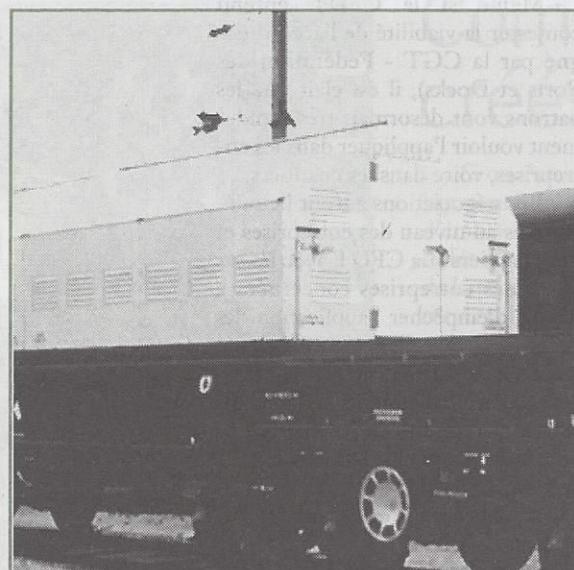
- L'optimisation de la protection
- Compte tenu des contraintes socio-économiques, les doses individuelles subies doivent être aussi faibles que possible.

- Limites de dose individuelle

La CIPR a fixé l'équivalent de dose maximale admissible pour le public à 1 millisievert par an (en plus de la radioactivité naturelle et des examens médicaux).

Une directive européenne de mai 1996 a repris ces recommandations. Cette directive doit être transposée dans chaque pays avant mai 2000.

Pour l'instant en France, la limite est à 5 millisievert, soit 5 fois plus.



Valognes... étape à risque

Droit de retrait et arrêt du trafic

En 1978, un terminal ferroviaire est installé en gare de Valognes, pour recevoir et expédier des wagons chargés de matières radioactives. Ces wagons arrivent des différents sites EDF de France et des usines d'Allemagne, d'Angleterre et du Japon.

De 1978 à 1997, la CFDT des cheminots de la Manche multiplie les demandes des mesures de protections pour les agents au contact de ces wagons... (la dernière est en date de 1997).

En effet, l'appréhension est importante sur le chantier, les cheminots ne pensent pas alors à une possible contamination, mais s'inquiètent de ces chargements qui n'ont rien de comparable avec un autre transport de matières dangereuses ; on ne peut constater les fuites soi-même.

À l'époque, la priorité était donc de doter les agents de stylos dosimètres, refusés par la Direction qui se contentait de la bonne foi du client (celui-ci nous remettant un certificat par lequel il déclare que les normes de l'expédition sont respectées).

Le 2 mai 1998, le journal "Libération" fait état de wagons contaminés avec des doses dépassant de loin les normes puisque certains chargements atteignent 700 becquerels pour 4 becquerels cm² autorisés.

La CFDT exige la transparence

Les représentants CFDT exigent de la SNCF qu'elle agisse en toute transparence, et pour plus de garanties, demandent à deux intervenants indépendants d'effectuer les mesures de non contamination des wagons.

Une analyse de l'OPRI (Office de Protection contre les Rayonnements Ionisants) est communiquée en réunion, le professeur Bourguignon fait

état de normes dépassées, sans conséquence pour la santé des cheminots.

Reprise du trafic sous condition

L'entreprise a réalisé la décontamination des sites, les examens anthropogammatiques, la formation des agents, la mise en place de dosimètres, et l'analyse des postes de travail.

Ce n'est qu'après avoir reçu les certificats de décontaminations des sites et wagons que le trafic de matières radioactives reprend à partir du 6 juillet 98 au fur et à mesure de la décontamination des sites.

Le groupe de travail est réuni le 10 juillet 98 pour commenter les analyses effectuées le 6 juillet au site de Siblin par la CRRI-RAD. Ce rapport indique un débit de doses non négligeables. Il est décidé de mesurer les valeurs d'exposition aux rayonnements ionisants et la durée des tâches élémentaires en gare de Valognes. Nous apprenons alors qu'un container a circulé depuis la reprise du trafic avec une contamination superficielle supérieure à la norme de 4 becquerels par cm².

La CFDT a proposé alors des contrôles contradictoires par laboratoires indépendants et inopinés pour rétablir la confiance, ainsi que des discussions serrées avec des experts autour de moyens de contrôles immédiats du rayonnement extérieur.

Il ne peut y avoir de confiance sans transparence

Philippe LESOIF

Rapport annuel

Pour la parité ... dès l'embauche

1982, une petite révolution. Tous les métiers sont accessibles aux femmes. Les embauches à la Conduite, au Transport Mouvement, à l'Equipement et au Matériel bousculent les mentalités.

15 ans sont passés, l'aiguilleuse, la chef de district ne choquent plus personne, mais 89 % des cheminots au statut sont des hommes. La SNCF reste donc une entreprise très masculine.



Une fois par an, la Direction est tenue de présenter le bilan d'égalité professionnellement hommes/femmes de l'entreprise.

Ce document de référence permet en lien avec le bilan social, le bilan formation et les statistiques d'y voir plus clair sur la place des femmes dans l'entreprise.

11% de femmes au statut

Statistiquement, les chiffres parlent d'eux même. Les femmes représentent 11% de l'effectif au statut. Ce pourcentage est en augmentation, le nombre de femmes progresse légèrement alors que le nombre d'hommes diminue... Faut-il y voir une volonté de l'entreprise ou la conséquence de la politique d'emploi de la SNCF ? En effet la moyenne d'âge des hommes plus élevée conduit automatiquement à un nombre de départ en retraite plus nombreux.

Depuis 1985, la SNCF a limité les embauches et favorisé les départs (retraites anticipées, départs volontaires, cessation Progressive d'activité...).

Dans ce contexte, l'ouverture des métiers dits "masculins" ne s'est pas concrétisée par une augmentation glo-

bale du nombre de femmes dans l'entreprise. La SNCF demeure une entreprise majoritairement masculine.

Aujourd'hui la SNCF recrute. Y a-t-il pour autant volonté de parité à l'embauche ? Globalement, le nombre de femmes embauchées augmente mais ne doit-on pas s'interroger que ce soit dans les Etablissements Commerciaux Trains (ECT) que les chiffres soient en forte progression ?

Pour une hausse de 2,2 % de l'effectif total des ECT, on note une évolution de 37 % de l'effectif féminin sur 1997. Si cet effort ne se concrétisait pas dans les autres filières, on pourrait penser que l'entreprise se limite à féminiser cette filière commerciale dans un soucis de "marketing".

Les contraintes liées à l'exercice d'ACT sont importantes : horaires, mobilité ... Autant de pénibilités communes au Transport-Mouvement, à la Traction, à l'Equipement ou au Matériel où des efforts peuvent se concrétiser par une plus forte féminisation.

64% des contractuels sont des femmes

Voilà un chiffre qui se suffit à lui-même ! Deux types de contrat, CDI à durée intérieure ou CDD à durée déterminée. Un contractuel en CDI effectue le même travail qu'un agent du cadre permanent, c'est à dire un emploi repris au dictionnaire des filières. En dehors de cas limités de non commissionnement pour raisons médicales, de non titularisation pour raisons de nationalité (ex auxiliaires) ou de l'âge limite d'accès au statut, c'est en terme de "précarité" qu'il faut aborder la multiplication d'embauches sous CDI.

En effet, ce statut de contractuel est accepté "faute de mieux", le CDI est généralement un temps partiel imposé ! On entend souvent que ce sont des contrats prisés par les femmes permettant "de concilier vie professionnelle et vie familiale". Or, en France, une femme sur deux travaille à temps partiel. Les salaires varient entre 2 500 et 4 000 F par mois.

Si les femmes acceptent plus "facilement" ces "petits salaires", c'est que 80% des pauvres sont des femmes. Nombreuses sont celles qui, pour vivre, acceptent un travail à temps partiel, en attendant un travail à plein temps pour gagner plus. C'est souvent le seul salaire du foyer (femme seule avec enfants à charge, chômage du conjoint...). On est bien loin du salaire d'appoint ! Ou de temps partiel vanté comme un facteur de liberté !

Les contractuels ne doivent pas être les "exclus" de la SNCF. Les contractuels à temps partiel qui le désirent doivent être priorisés pour le passage à temps plein et la titularisation.

La CFDT mettra en avant cette revendication lors de la négociation qui s'engage sur la réduction du temps de travail.

Dans les années 1960, 62% des femmes étaient salariées, elles sont aujourd'hui majoritairement condamnées à la précarité (temps partiel ou CDD).

Elles sont majoritaires dans le chômage, majoritaires dans la pauvreté ...



Commission CHARPIN

L'avenir des retraites

La Fédération Générale des Transports et de l'Equipement CFDT a rencontré M. Charpin, commissaire au plan chargé d'établir un diagnostic des divers régimes de retraites et de proposer des évolutions pour le long terme.

Le "Cheminot de France" a interviewé Guy Audouy, retraité cheminot, qui participait à la délégation.

CDF :

La FGTE a sollicité une entrevue à M. Charpin sur l'avenir des retraites pour quelles raisons ?

"Cette démarche s'appuie sur 2 impératifs : - le premier, exposer nos positions sur ce dossier complexe, - le second, connaître les pistes de travail et les perspectives qui sont engagées.

C'est aussi montrer à M. Charpin que les représentants des divers régimes qui composent la FGTE (régime général, fonctionnaires, marins, RATP, cheminots...) sont capables de parler d'une même voix.

CDF :

Vous avez été reçu le 6 novembre, comment s'est déroulée cette rencontre ?

"Nous avons constaté que les grandes lignes du schéma futur étaient déjà bien avancées."... "Prenons le financement. Il provient aujourd'hui des cotisations ouvrières et patronales prélevées sur la masse salariale. M. Charpin a fait des hypothèses jusqu'en 2040. Pour lui, à partir de 1946, il y aura un déséquilibre que le régime par répartition ne pourra pas couvrir.

Comme il écarte toute modification de l'assiette du financement, il préconise la mise en place de fonds de retraite en plus du régime actuel.

Pour lui, ce doit être un "renfort" à la répartition mais qui demande des règles claires au niveau de sa mise en place et de son encadrement (transparence, gestion, bénéficiaires, types de placements...). Il enfonce le clou en indiquant que ces fonds seront un plus pour notre économie au niveau des investissements face aux fonds anglo-saxons. Nous avons exprimé notre désaccord sur la création de fonds de pension. J'ai rappelé la manifestation des retraités le 22 octobre et notre opposition (une des revendications était l'abrogation des fonds de pension).

Nous pensons que ce n'est pas le meilleur moyen de redéfinir un nouveau contrat social intergénération. C'est un danger

pour l'avenir du régime par répartition et qui présente de nombreux risques pour les futurs pensionnés (quelles garanties des placements ? Quels bénéficiaires ?...).

CDF :

Au-delà du financement, M. Charpin prévoit-il des évolutions des régimes existants ?

"Il ne semble pas qu'il veuille dans l'immédiat aller à un régime unique ou à des regroupements de régimes. Cependant, à partir de la mise à plat, il veut engager diverses réformes. Concernant les fonctionnaires et la RATP, il envisage la création d'une caisse de retraite. Les retraites sont actuellement dans le budget, tant de l'Etat que de celui de la RATP ; il veut plus de transparence. Pour le régime général, il ne semble pas prêt, malgré nos demandes à revenir aux 37 ans 1/2 de versements.

CDF :

Et pour le régime spécial des cheminots ?

"Après avoir reconnu la transparence des comptes, il a indiqué que comme pour les autres régimes, il ne doit pas y avoir de "tabou" dans les discussions. Il a ajouté : "A titre d'exemple, il faut parler de l'âge de la retraite à la SNCF et à la RATP". Selon lui, il faut examiner "l'ensemble des paramètres : les très fortes cotisations, la pénibilité, l'âge de vie, l'âge de départ à la retraite".

La CFDT l'a mis en garde contre toute remise en cause du régime spécial des cheminots qui ne manquerait pas comme en 1995, d'entraîner une réaction massive. M. Charpin a entendu le message. Nous verrons s'il l'a retenu.

CDF :

Avez-vous évoqué les basses pensions actuelles ?

"J'ai effectivement insisté sur les minima de pensions et sur les réversions qu'il est urgent de relever. M. Charpin a déplacé le problème en disant que chez les jeunes aujourd'hui, il y a aussi des problèmes de pauvreté. Pour la CFDT, c'est



le niveau des minima sociaux qui est posé et bêlas, nous attendons des mesures concrètes."

CDF :

Actuellement, il est en discussion avec les partenaires sociaux. Comment compte t-il arriver à des propositions ?

"Selon lui, l'objectif est "d'obtenir le large accord possible au sein de la commission de concertation" qui est composée des 5 Confédérations, du patronat, des ministères, des responsables de régimes..."

Afin de "crédibiliser" ses propositions, il s'appuiera sur des prévisions "hautes". Ainsi, il mise sur :

- une revalorisation significative des salaires,*
- une baisse des entrées dans la vie active (- 100 000 à partir de 2005),*
- une hausse des départs en retraite,*
- un niveau de croissance soutenu qui favorise l'emploi."*

CDF :

Que conclure de cette audience ?

"Il est clair que M. Charpin a défini les principaux axes de la réforme qu'il veut impulser, même s'il n'a pas dévoilé devant nous l'ensemble de son projet.

Pendant les 4 mois qui lui reste, il cherche à s'entourer d'un maximum de précautions pour nous persuader que les solutions envisagées sont indispensables et les seules possibles.

Il nous faut continuer de sensibiliser sur nos positions et d'être très vigilant sachant que les réformes seront étalées dans le temps et diversifiées suivant les régimes."

Recif
Une erreur de saisie s'est glissée dans le dernier Cheminot de France dans le tableau des retraites publié de mois dernier. Faute de place nous ne pouvons la rectifier dans ce numéro, ce sera chose faite en janvier...

Stratégie

Le Groupe SNCF en mutation

Tandis que les cessions se succèdent (la Vie du Rail, Frantour), que des filiales directes de Fret ou GL passent sous le holding CTT Sceta, que des alliances se nouent avec d'autres opérateurs (Vivendi, EDF ...), la SNCF se lance dans l'acquisition de parts dans des consortiums à l'étranger (FRL), consolidant le rôle de la SNCF comme "opérateur ferroviaire" mais affaiblissant son image de service public assurant un service complet.



La Direction de la SNCF recherche un partenaire pour se séparer de Frantour en vendant séparément l'activité Tour Opératör (TO), l'activité Restauration et l'activité Hôtellerie.

Pour la CFDT, il ne s'agit pas de s'exprimer à priori et par principe, mais d'être pragmatique sur toute opération de ce type. Il s'agit avant tout de voir objectivement l'intérêt de l'entreprise et du groupe, mais aussi celui des travailleurs qui les composent dans le cadre du service public et d'une offre globale de transport.

Or, c'est bien du fait d'une stratégie hésitante de l'entreprise pendant des années que les choses se sont dégradées. Hier, la consigne des agences et du TO était de faire du chiffre, en ne se souciant pas de savoir ce que l'on vendait, avec même une certaine priorité à la concurrence modale. Résultat : on a fait de tout sauf du ferroviaire !

La mise aux enchères débute

Avant de prendre des décisions irrévocables, la CFDT pense qu'il faudrait voir les choses différemment et utiliser FRANTOUR dans le cadre d'une reconquête multimodale et d'un service complet.

La volonté de la Direction d'élargir les capacités de l'offre complémentaire avec d'autres partenaires mieux implantés géographiquement, ou avec des moyens plus importants, n'implique pas pour autant qu'il faille se séparer de FRANTOUR.

L'autre aspect concerne bien sûr le personnel actuel de FRANTOUR. Ce personnel formé et spécialisé est un atout pour la filiale et pour l'entreprise. Il ne faudrait pas, quelle que soit la décision définitive, que ce soit lui le sacrifié dans cette opération.

La CFDT Cheminots a pris contact avec nos camarades de SCETA pour suivre l'évolution de ce dossier en commun.

Jean Marie RAVOLD



"La Vie du Rail" vendue !

Dix ans après l'ouverture du capital aux actionnaires (VLA, Ouest France, Le Monde, MAAF), la SNCF réduit ses parts de 55 % à 35 %, France Rail perd ses 10 % d'actions et disparaît de "La Vie du Rail".

VLA (Vincent Lalu Associés - du nom du patron !) devenant majoritaire, la SNCF ne détient plus que 35 %, et réduira son capital à 10 % en 2002. Cette option, ne rassure pas le personnel du journal et ne garantit pas l'avenir de l'entreprise ni le titre Vie Du Rail.

Pour la CFDT, il était de l'intérêt de la SNCF d'avoir à ses côtés un journal à la ligne rédactionnelle indépendante. Seul titre de presse, à la diffusion non confidentielle (avec un tirage de 190 000 exemplaires), qui participe globalement à la promotion du mode ferroviaire.

Autant de fonctions que ne peut remplir "Les infos" qui, par vocation, restera "la voix de son maître".

L'enjeu financier étant extrêmement mince au regard du capital investi, c'est dans les problèmes de stratégie politique qu'il faut trouver l'explication à ce désengagement de la SNCF (dont le journal ne s'est d'ailleurs fait l'écho que de façon très discrète). La direction de la SNCF, ne supportait plus d'avoir des participations dans un journal qui n'était plus totalement "à sa botte" depuis quelques années (critiques de Socrate, dossier "amiante"). Quant au patron de la VDR (associé à quelques journalistes), il caresse de son côté le rêve de tout patron de presse de se voir à la tête d'une principauté prenant inexorablement la taille d'un empire. Mais attention, faute d'empire, il peut y avoir le pire et la vente du titre à des groupes spécialisés dans la presse sur papier glacé. Il en sera alors fini d'un journal qui, même à l'étranger, reste une référence en matière d'information sur les transports.

Il reste heureusement le "Cheminot de France" dont nous vous proposons d'augmenter le tirage en augmentant le nombre d'adhérents !

Gérard FAUCON

La RTT pour l'emploi

La loi "Aubry" du 13 juin 1998, "d'orientation et d'incitation relative à la réduction du temps de travail" prévoit le passage à 35 heures hebdomadaires au 1er janvier 2 000 dans les entreprises de plus de 20 salariés et une réduction de même niveau pour les salariés déjà à 35 heures.

Le patronat cherche à détourner les textes de cette loi à son profit en obtenant un maximum de flexibilité de la part des salariés sous prétexte de "nouvelles organisations du travail" et prône la "modération salariale".

Cette loi prévoit également des aides financières aux entreprises, allant jusqu'à 15 000 F par an et par salarié, en fonction du nombre d'emplois créés ... mais rien pour la SNCF. Le ministre des Transports a cependant déclaré être prêt à "faire un geste" sans préciser lequel !

La revendication d'une réduction massive du temps de travail, pour travailler tous et vivre mieux, a toujours été portée par la CFDT. La traduction en repos supplémentaires est également une position que la CFDT Cheminots a toujours défendue.

Aussi, la CFDT a décidé de s'appuyer sur la loi pour obtenir la réouverture de négociations et faire avancer nos revendications qui sont au point mort depuis 15 ans à la SNCF.

En préalable, la CFDT exige une remise à niveau des effectifs. Les luttes pour des embauches supplémentaires, à la Traction, dans les ECT et les EEX, à l'Équipement et au Matériel suite à la progression du trafic, et la surcharge de travail dans la filière Administratif avec la décentralisation, le confirment.

Il faut ensuite obtenir un "cadrage national" qui fixe le nombre minimum de repos supplémentaires pour tous les cheminots, le nombre d'emplois ainsi créés, le niveau des aides à exiger de l'Etat, l'anticipation des embauches inscrites au budget 1999 pour permettre une application effective au 1er janvier 2000.

Pour réussir cette négociation à la SNCF la mobilisation de tous les cheminots sera évidemment nécessaire.

La négociation sur la Réduction du Temps de Travail (RTT) devant s'ouvrir à la SNCF, la CFDT a décidé d'informer tous les cheminots des termes de la négociation.

On agit plus efficacement quand on sait sur quoi on peut agir !

Contre le chômage et l'exclusion Créer des emplois et vivre mieux

La CFDT exige un cadrage national précis

Pour la CFDT, la négociation sur la RTT doit faire l'objet d'un engagement de la SNCF indiquant le montant des aides de l'État, la durée maximale du temps de travail pour tous, le nombre de repos supplémentaires, et le nombre d'emplois supplémentaires au statut qui en résulteront.

La négociation sur la RTT ne doit pas tout mélanger

La direction veut faire passer dans l'entonoir de la RTT ses projets de réorganisation (EDIL, le péri urbain, l'EAS, l'augmentation du temps de conduite effectif, l'adaptation de la production au Matériel). Dans cette logique du soi-disant "gagnant/gagnant", plus personne ne s'y retrouve et surtout pas les cheminots !

La CFDT est prête à discuter de tout, y compris du maintien du service public en zone rurale et de son développement en zone urbaine... mais la RTT n'est pas l'auberge espagnole. Une fois le cadre fixé, il sera toujours temps de discuter, par filière et dans les établissements des "nouvelles organisations du travail" qui en résulteront, mais ne mettons pas la charrue avant les boeufs !

La direction enquête auprès des cheminots, soit directement, soit en utilisant des organismes extérieurs (type ANACT). Les demandes des agents étant multiples et variées, elle cherche à négocier des accords locaux lui permettant de remettre en cause par petits bouts la réglementation du travail.

La CFDT ne multipliera pas de son côté les questionnaires. L'invocation de la "démocratie" est trop pratique quand on veut masquer ses in-

tentions ou disculper les vrais responsables des décisions prises dans cette entreprise ou au gouvernement.

La CFDT est pour une application de la RTT sur la base de 35 heures pour tous sans perte de pouvoir d'achat, avec un calendrier pour la mise en oeuvre rapide des 32 heures, dans le respect du PS4.

Elle revendique l'application des 30 heures aux postés, roulants et travaux pénibles et exige une compensation intégrale en repos compensateurs.

Les aides de l'État doivent être clarifiées

La SNCF, sans aide de l'État, est coincée par le cadrage budgétaire du "pacte de modernisation" signé entre l'ancien ministre des Transports Bernard PONS et le président Louis GALLOIS. Non remis en cause par le nouveau gouvernement, ce texte contraint la SNCF à équilibrer tous ses comptes en 1999.

Il est donc légitime de demander à l'État une compensation financière au moins égale à celle prévue par la loi Aubry. Soit au minimum 4 milliards de francs qui généreraient 16 500 emplois pour 10% de RTT. Ce sera ensuite au ministère des Transports de mettre au pot ce qui manque pour appliquer le décret dont il a la responsabilité.

Cela suppose aussi que RFF cesse de faire pression sur la SNCF pour augmenter les péages d'infrastructure. L'entreprise ne peut subvenir à la fois à la dette de RFF et participer au progrès social des cheminots.

La CFDT refuse de négocier à "masse salariale constante" et demande à connaître, avant que ne débutent les négociations, le montant des aides financières de l'État.

La RTT sans perte de pouvoir d'achat.

De nombreuses négociations de branches professionnelles se sont ouvertes face à un patronat qui exige l'acceptation par les salariés d'une "modération salariale". Depuis plusieurs années cette "modération" est la constante des négociations salariales à la SNCF. C'est pourquoi la CFDT Cheminots exige que l'application de la RTT se fasse sans perte de pouvoir d'achat.

La multiplication des "carottes" de toutes sortes a occulté chez les cheminots le salaire réel... et ce n'est qu'en retraite qu'ils découvrent la "vérité" sur leur paie. C'est pour quoi la CFDT revendique l'intégration des primes au traitement et le juste paiement de la qualification.

Enfin, il n'est pas inutile de rappeler que seule la CFDT revendique des augmentations en sommes uniformes, combattant les augmentations en pourcentages qui privilégient les hauts salaires.

Il faudra poser avec force ces questions lors des négociations nationales, et refuser la signature d'accords au rabais qui entérinent les pertes de pouvoir d'achat et laissent la place aux mesures catégorielles clientélistes.

Comment calculer la durée annuelle de travail ?

La durée annuelle du temps de travail est égale au nombre de jours que contient une année (365), multiplié par le nombre d'heures de travail hebdomadaire, divisé par le nombre de jours de travail par semaine (ex : 39 heures / 5 jours).

Il faut ensuite décompter le nombre de jours non travaillés : les dimanches de l'année en cours (52 ou 53), le nombre de jours chômés (52), le nombre de congés (28) et le nombre de fériés ne tombant pas un dimanche (10 en moyenne).

Ce qui donne la jolie formule inscrite à l'art.2 du PS4 A N°1 :
$$A = 39/5 \times [N - (D + 52 + 28 + F)]$$
 (dans laquelle A est la durée annuelle, N le nombre de jours de l'année, D le nombre de dimanche et F le nombre de fériés).
En 1998, sur la base de 39 heures hebdomadaires, la durée annuelle du temps de travail est donc :
$$39/5 \times [365 - 52 + (52 + 28 + 10)] = 1739,4$$
 heures

Comment calculer le nombre annuel de repos ?

Pour calculer le nombre de repos, il faut déduire du nombre de jours de l'année, le nombre de jours travaillés ainsi que les jours ne comptant pas comme repos (les fériés ne tombant pas un dimanche et les congés).

Cela suppose de calculer d'abord le nombre théorique de jours travaillés. Il suffit pour cela de diviser la durée annuelle par la durée journalière de travail. Ainsi, 1739 heures de durée annuelle du travail, donnent 217 jours de travail pour 8 heures de travail par jour ou 223 jours pour 7h 48. (Evidemment, plus les journées de travail sont courtes, plus elles sont nombreuses et moins il y a de repos à récupérer).

Dans le premier cas le nombre de repos sera donc de $365 - (217 + 28 + 10) = 110$ Repos et de $365 - (223 + 28 + 10) = 104$ Repos, dans le second cas.

Pour 35 heures la même formule donne 132 repos, et 149 repos pour 32 heures.
Pour 30 heures le calcul donne 160 repos.

Le gouvernement ne souhaite pas se retrouver en tête à tête avec le patronat, la direction est en difficulté face au gouvernement pour obtenir les contributions financières prévues par la loi, le ministre des Transports "cheminot" déclare nous comprendre et veut nous aider ...

... Qu'est ce qu'on attend pour y aller ?

Quelle réglementation du travail s'applique à la SNCF?

À la SNCF on est "annualisé". Ce n'est pas forcément un gros mot, ça veut tout simplement dire que "les organisations syndicales ont jugé préférable de renoncer à l'application du droit commun (...) et de rester justiciable des dispositions de la loi du 3 octobre 1940. Or, cette loi donne pouvoir au ministre des Transports de réglementer par arrêté les conditions de travail des cheminots. L'arrêté (...) fixe, non une durée hebdomadaire du travail mais une durée annuelle de travail" (Extraits du Règlement PS4 A N°1 Annexe 2 : "Fondement juridique de la réglementation").

Cette "dérogation" au Code du travail est en partie justifiée par la nécessité d'assurer la "continuité du service public ferroviaire".

Contrairement aux annualisations que tente d'imposer le patronat dans différentes branches professionnelles, en flexibilisant au maximum l'emploi en fonction des pointes de production, "notre" annualisation est relativement encadrée par le PS4 (notre réglementation du travail) ... trop strict pour nos patrons qui cherchent souvent à le contourner et se plaignent toujours des "taquets", alors que le PS4 permet déjà de soumettre les cheminots à des régimes de travail suffisamment "flexibles" (Grande Période de Travail de 6 jours par exemple!).

La RTT doit s'appliquer à tous

Postés et roulants

Lors du passage à 35h en 84/85, la CFDT avait exigé une compensation intégrale en repos supplémentaires. Le ministre des Transports de l'époque, Ch. Fitterman, avait laissé le soin à la direction de choisir entre une réduction journalière, des repos supplémentaires, ou une combinaison des deux. C'est cette dernière possibilité - avalisée par le Ministre - qu'a choisi la direction... Cette mise en place a entraîné un profond bouleversement dans les roulements et une désorganisation sans précédent dans les chantiers 3x8 avec pour la première fois l'introduction d'une discontinuité dans les services de sécurité et la mise en place de "coupeurs".

La formule appliquée aux agents à 35h a fait l'objet d'un charcutage particulier, ainsi la durée annuelle est égale à :

$$36/5 \times [365 - (52 = D + 27 + 10)]$$

Pourquoi 36h ... et pas 35h, la direction affirmait à l'époque vouloir tenir compte de la compensation des 9 minutes par heure de milieu de nuit (!) Pourquoi 27 congés ... et pas 28, la direction répondait : *"parce que" (?) !*

Pour la CFDT, la négociation qui s'ouvre doit permettre de régler définitivement ce contentieux en améliorant le PS4.

Les postés et roulants aujourd'hui aux régime 35h doivent bénéficier d'une RTT de même niveau. C'est pourquoi la CFDT revendique 30h pour les postés et les emplois pénibles. Dans ce cadre, la mise en place d'une quatrième équipe (4x6 au lieu des 3x8) permettrait à la fois d'améliorer les conditions de travail et de créer plus d'emplois.

Dans l'encadrement

Selon une enquête de l'ANACT, mais aussi selon les enquêtes internes de la direction des cadres, la majorité des hommes et des femmes occupant des responsabilités d'encadrement dépasse les 45 heures.

Si on veut que l'encadrement soit lui-même motivé pour faire appliquer la RTT, il faut aus-

si qu'il en bénéficie et que cela génère de nouveaux emplois.

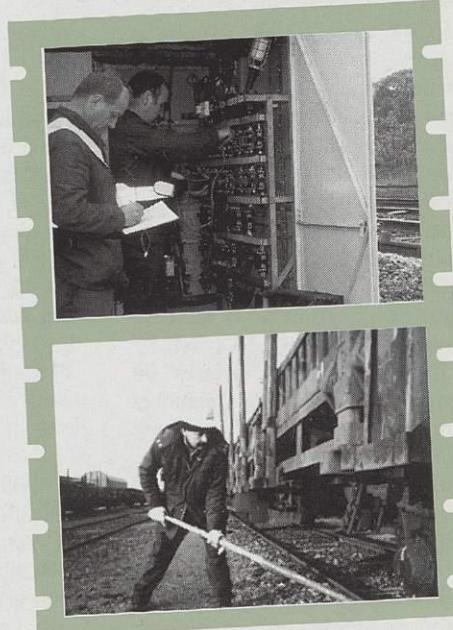
La diminution journalière est illusoire car elle ne permet ni de remplir ses missions correctement, ni de profiter réellement du temps libre dégagé.

Il faut mettre un frein à la réunionite aiguë qui touche certaines fonctions, il faut surtout amplifier les possibilités de délégation en augmentant le nombre d'assistants. La mise en oeuvre de véritables délégations de pouvoir peut se faire sans diluer pour autant la responsabilité des différents niveaux de management.

Les temps partiels

Les temps partiels choisis doivent trouver leur compte dans la RTT par une augmentation corrélatrice de leur rémunération.

Les temps partiels imposés (contractuels) doivent se voir offrir la possibilité de passage au cadre permanent.



Combien d'emplois seront créés par la RTT ?

Si on s'en tient aux incitations de la loi Aubry, pour 10% de RTT, la loi ne prévoit que 6% d'embauches... et 9% pour 15% de RTT. La différence entre les deux pourcentages, provient de la productivité que la RTT est censée générer dans le cadre d'un "gagnant/gagnant" entre patrons et salariés.

Une étude économique réalisée à la demande du CCE de la SNCF par le "Centre d'Etude sur l'Emploi", indique qu'une réduction annuelle du temps de travail de 10% entraînerait la création de 16 144 emplois (pour un taux de remplacement d'environ 80%), et de 35 670 emplois pour une RTT de 20%.

Evidemment, le nombre d'emplois créés

dépend du niveau de RTT mais surtout, de la façon dont cette réduction est mise en oeuvre. La réduction journalière limite les créations d'emplois.

La CFDT affirme depuis longtemps (y compris seule comme pendant la grève de 85 sur les 35 heures), que la façon la plus mécanique de créer des emplois, c'est de dégager des repos supplémentaires. En additionnant le nombre de repos supplémentaires on en déduit mathématiquement combien d'emplois il faut pour couvrir le nombre de jours de travail restants.

Plus il y aura de cheminots pris en compte lors de l'application effective de la RTT, plus il y aura d'embauches à réaliser.

