



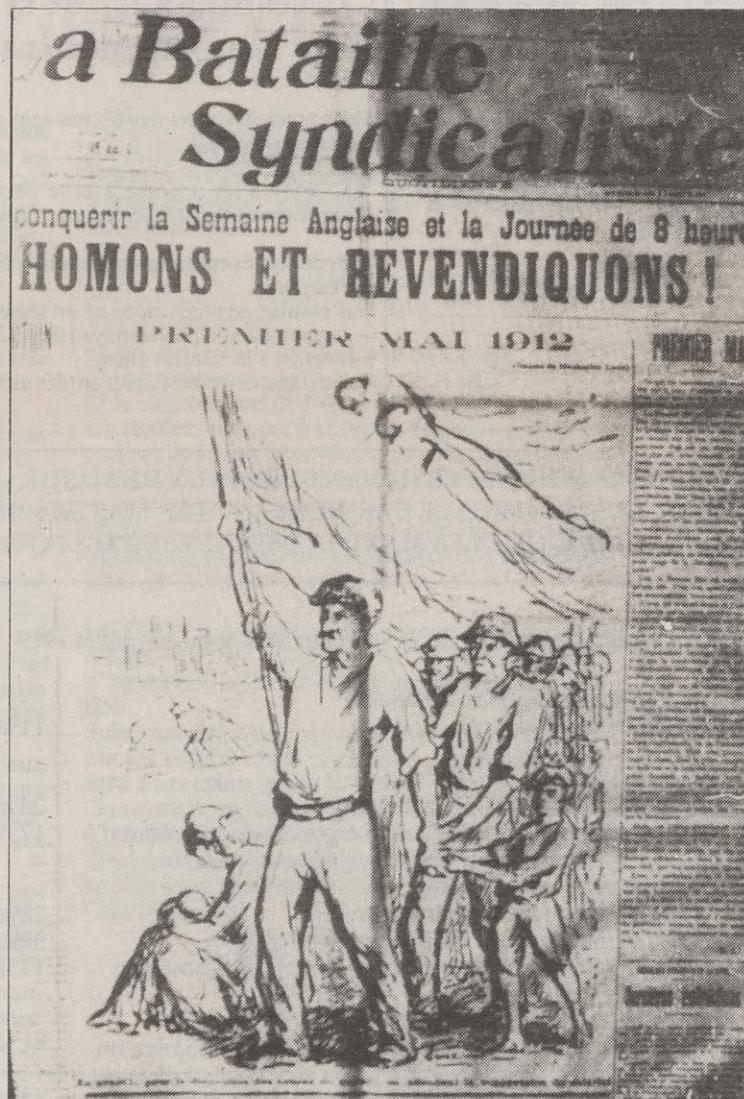
"AGIR DANS L'UNITÉ" un combat au quotidien

Les vacances sont finies, les choses sérieuses reprennent. La preuve en est, ROCARD vient d'envoyer du courrier aux présidents des entreprises publiques de premier rang. La SNCF en fait partie bien sûr. Il ne leur parle pas de ses dernières vacances, ni de sa santé. Non, il leur demande au nom de la modernisation du service public d'accroître leur effort en vue d'une bonne gestion et leur indique les moyens d'y parvenir : flexibilité, mobilité, aménagement du temps de travail, précarité, formation en alternance, intérêt social lié aux résultats de l'entreprise. Et, comme il est généreux, il suggère un partage du surplus dégagé par la croissance entre ceux, bien sûr, qui auront l'avantage de ne pas être largués en cours de route. La Direction SNCF, vous pensez bien, a reçu 5 sur 5. Mieux, avertie par le saint esprit, elle a pris les devants, si on se reporte à ses propositions du projet de plan d'entreprise et son "volet social."

De ce côté là, l'entente est parfaite. Les travailleurs, dans la cas où ils ne voudraient pas marcher droit, n'auront qu'à bien se tenir ! Le PDG de chez PEUGEOT a également compris la leçon ...

Du côté des partenaires sociaux l'ambiance n'est pas à l'harmonie. Les dirigeants confédéraux sont divisés entre eux et avec leurs structures respectives, il en est parfois de même. Qu'on en juge en commençant, à tout bien tout honneur, par la CFDT.

Le Secrétaire général de la confédération CFDT J. KASPAR dans un article du "Monde", vise le patronat de classe devenu à ses yeux archaïque, regrette le manque d'intelligence des patrons, et en appelle à l'entente avec ces derniers, enfin dénonce ceux qui ne rêvent plus à la centrale unitaire "sociale-démocrate". Cela sent le parfum de la collaboration de classe et l'anticégeisme. C'est au moment où les salariés des Impôts, de chez PEUGEOT sont dans la rue avec la CFDT entre autres qu'il choisit de sortir l'artillerie lourde. C'est au moment où la branche cheminots CFDT pro-social-démocrate". Mais dans la CGT, les interprétations ne sont pas toutes identiques. La fédération des cheminots, par exemple, pour l'inter-



pose une action unitaire fin octobre / début novembre à l'occasion de la discussion budgétaire SNCF qu'il relance l'offensive pour un syndicalisme d'accompagnement de la crise. Les salariés en lutte et ceux toujours plus nombreux "à traîner" leur patron devant les prud'hommes apprécieront d'être taxés de dogmatisme à l'égard du patronat.

Un tel discours doit réjouir KRA-SUKY. Après avoir soufflé le vent de la désunion syndicale pendant une dizaine d'années, voilà qu'il enfourche celle de l'unité. Plusieurs raisons sans doute à cela : reconquérir les travailleurs en se plaçant à la tête des conflits et de ce point de vue l'unité ça paye ; contrer la reprise en main de l'appareil CGT par la tendance communiste orthodoxe ; ajouter du plomb dans l'aile au projet de recomposition syndicale

syndicale du 12 septembre 1989 renvoie la balle de l'unité sur le terrain et l'assortit d'une "sommation" à se joindre à son action du 21/22 septembre. Depuis, pour l'action fin octobre / début novembre que propose la CFDT, elle avise que nos dates seront les siennes tout en refusant de participer à l'intersyndicale du 4 octobre. Pour le moins, cette attitude est en retrait du discours du secrétaire confédéral CGT. Il n'en demeure pas moins que l'évolution existe et mérite qu'on réponde "chiche".

De son côté, BLONDEL secrétaire général de FO tente dans ses discours d'accréditer une image de sa confédération qui serait devenue intransigeante, dure et combative. Il promet au gouvernement des journées chaudes. Ca n'arrange pas les affaires de ceux qui rêvent encore à

la grande centrale "sociale-démocrate" pour laquelle FO, du temps de BERGERON, était partie prenante, et, après laquelle KASPAR ne cesse de soupirer.

Au-delà de l'image, FO n'est pas plus que les autres homogène. En son sein, des clivages importants subsistent que la succession de BERGERON a révélé au grand jour.

La Fédération des cheminots FO qui, lors de cette même intersyndicale du 12 septembre, sans rejeter l'idée d'une action éventuelle plus tard, a déclaré vouloir attendre d'en savoir plus sur les intentions de la Direction SNCF, reste fidèle à son passé de la politique contractuelle : négocier d'abord, agir ensuite. BLONDEL et sa fédération des cheminots devront eux aussi accorder leurs violons.

Ainsi, CFDT, CGT, FO, sans parler des autres restent aujourd'hui tout autant divisées qu'hier. L'espoir d'une action unitaire n'est pas pour demain. Comment se sortir de ce qu'il faut bien appeler une impasse ? Soyons modestes et cantonnons-nous à tenter de dépasser cette désunion à la SNCF où les enjeux du moment sont importants et touchent à l'avenir des cheminots et à leur entreprise. Comme on sait faire les finances et les Peugeot.

Les salaires que l'on ait signé ou non l'accord salarial, accusent en 1988 un nouveau recul du pouvoir d'achat ainsi qu'un retard en 1989 eu égard à l'inflation. Chaque jour qui passe voit les difficultés s'accroître en particulier pour ceux dont les salaires sont bas et à la SNCF ils sont nombreux. Les dernières mesures annoncées ne régissent pas la question. Des organisations syndicales (CFDT, CGT, CFTC) dénoncent cette situation.

Le manque d'effectifs pèse de plus en plus lourd et provoque en certains endroits des difficultés à assumer le trafic qui en 88 a progressé et continue de le faire comme en témoigne le premier semestre 1989. Des congés ont été refusés, l'attribution des repos (compensateurs ou non) sont en retard, les conditions de travail se dégradent encore un peu plus. Dans les instances de discussions, l'ensemble des délégations syndicales dénoncent cet état de fait.

Lors des discussions sur le projet de plan d'entreprise, les orientations et propositions de la Direction ont été jugées unanimement par les organisations syndicales comme insuffisantes, néfastes, pour le personnel et l'entreprise.

Sur ces points fondamentaux, sans entrer dans les détails, l'unité de tous doit être possible sans en référer aux querelles de chapelles, au passé, etc ...

Souvenons-nous que les cheminots lors de la grève de déc. 86/janv. 87 ont clairement montré leur volonté de voir les organisations syndicales s'unir. Ils ont, par ailleurs, ouvert la voie au règlement des divergences éventuelles, des difficultés toujours existantes, par la mise en place d'assemblées générales, de comités de grève, de coordinations, lieux de décisions entre les positions en présence.

Chacun sait qu'aujourd'hui plus que jamais, l'appel à l'action d'une seule organisation ne suffit pas à mobiliser le personnel. L'union est le passage incontournable à la mobilisation des cheminots.

Faudra-t-il encore attendre, quitte à discréditer un peu plus le syndicalisme et faire ainsi le jeu des patrons, que les cheminots nous mettent devant le fait accompli ? Mais pendant ce temps, combien de cheminots en moins, d'avantages perdus, d'établissements supprimés, d'activités disparues.

L'heure est venue d'agir ensemble pour obliger la Direction et le Pouvoir, à faire d'autres choix. La CFDT y est prête et ne cessera d'agir en conséquence quitte à remettre dans sa serviette sa proposition de rencontre pour se rendre à une autre réunion comme elle l'a fait le 12 septembre.

Sommaire

Agir dans l'unité	P.1
Infos Pratiques	P.2
ADC	P.3
Réforme Filières	P.3
Priorités CFDT	P. 4/5
TGVA ça coince	P. 6
SNCF année 88	P. 6
Mat : La Rochelle	P. 6
Elec Prof 89	P. 7
Gare de Lyon	P. 7
Un atout (suite)	P. 8
Congrès du S.U.D.	P. 8
Le libéralisme	P. 8

LE CHEMINOT DE FRANCE

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

Vos droits

AUTOUR DE LA MEDECINE ...

ISOLEMENT A L'HOPITAL

Les dispositions de l'article 11 du décret n°74.27 du 14/01/74 prévoient que, si l'état du malade requiert son isolement, l'hôpital doit, conformément aux dispositions prévues par la législation hospitalière, conserver à sa charge le supplément des frais qui en résulte.

ACCOMPAGNEMENT A L'HOPITAL

Aux termes d'une circulaire du 14/06/60, lorsque la présence d'un membre de la famille auprès d'un enfant de moins de 16 ans peut-être considérée comme un accessoire de traitement, les frais entraînés par cette présence doivent être supportés par l'établissement, à l'exception toutefois des repas qui demeurent à la charge de l'accompagnant.

REGIME PARTICULIER HOPITAL PUBLIC

Le placement d'un malade dans un régime supérieur (chambre particulière etc ...) doit résulter du choix exprimé par l'intéressé ou d'un membre de sa famille et concrétisé par la signature de la notice réglementaire indiquant les tarifs applicables et les suppléments qui en résultent.

La participation de la Caisse de Prévoyance aux frais d'hospitalisation reste en tout état de cause limitée à 100% des tarifs en vigueur au régime base Sécurité sociale.

En ce qui concerne les honoraires médicaux, ils sont fixés par entente préalable entre l'intéressé et le praticien et versés directement par l'affilié à ce dernier. A charge pour l'affilié de demander ensuite le remboursement par la Caisse de Prévoyance à l'aide de feuilles de maladie dûment complétées. Il sera remboursé sur la base de 100% des tarifs officiels dits "de ville".

Les suppléments (frais de séjour et honoraires médicaux) résultant d'un choix pour convenance personnelle ne peuvent faire l'objet d'aucune participation de la Caisse de Prévoyance.

REFUS DE REMBOURSEMENT POUR DEPASSEMENT D'HONORAIRES

Certains médecins, suivant un accord de la commission médico sociale paritaire départementale, peuvent réclamer, à ce titre, des suppléments d'honoraires qui ne sont pas remboursables par la Caisse de Prévoyance.

Conformément aux termes de la convention signée entre l'établissement et la CP, les affiliés doivent être prévenus par le praticien ou son secrétariat des frais susceptibles de rester à leur charge.

VACCIN ANTIGRIPPAL

Les agents en activité bénéficient de la gratuité de ce vaccin à condition qu'il soit prescrit par un médecin SNCF.

Prescrit dans le cadre du libre choix du médecin, il est remboursé à 70%.

boursé à 70% sauf si l'agent est atteint de l'une des maladies prévues à la circulaire CNAM :

- diabète
- accidents vasculaires cérébraux
- néphropathie
- affection neuromusculaire grave
- mucoviscidose
- cardiopathie congénitale
- insuffisance cardiaque grave et valvulopathie grave
- insuffisance respiratoire chronique grave

Pour les ayants droit le remboursement par la CP est de 80%.

Pour les retraités :

S'alignant sur les règles en vigueur au régime général de Sécurité sociale, la Caisse de Prévoyance a décidé d'avancer à 70 ans l'âge de gratuité du vaccin antigrippal.

D'autre part, les retraités atteints de l'une des maladies citées plus haut bénéficient de la gratuité du vaccin quel que soit leur âge.

Formalités :

- contrairement au régime de Sécurité sociale, la Caisse de Prévoyance n'adresse pas de pris en charge aux intéressés.

Il conviendra donc de joindre à la demande de remboursement à la CP, la prescription médicale et la feuille de soins acquittée par le pharmacien.

L'heure à sonné
nous quitte.
années
Jeannot s'en va

Notre camarade et ami Jean HENRIOT Il prend sa retraite après de longues au service de la CFDT. Bien sûr, le militantisme lui manquera sans aucun doute. C'est pourquoi sans transition, il retrouvera d'autres activités, d'autres responsabilités en son cher pays qu'est la Bourgogne, avec ses amis delà-bas

Merci Jeannot et bonne retraite !

DECENTRALISATION : EXAMENS, NOTATION

Organisation des examens

Malgré la réticence de l'ensemble des OS, la Direction a imposé son projet de décentralisation, à savoir :

Personnel exécution

Examens organisés au niveau des établissements. Pourront s'y présenter tous les candidats de la région où est situé l'établissement au titre duquel l'examen est ouvert à condition qu'il n'y ait pas d'examen de prévu sur leur établissement au cours du même exercice.

Personnel maîtrise

Examens organisés au niveau des régions. Lorsqu'aucun examen ne sera prévu sur une région, au cours d'un exercice, les candidats de cette région pourront se présenter sur une ou plusieurs régions limitrophes ainsi que sur toutes les régions parisiennes.

Pour la CFDT, ce type d'organisation va accroître les disparités de déroulement de carrière entre les régions, les examens devenant de véritables concours.

Décentralisation de la notation des Maîtrise équipement et matériel

A compter du 1er octobre 89, ces deux catégories de personnel seront notées au niveau régional.

La CFDT s'est opposée à cette décentralisation, confortée en cela par l'expérience des autres catégories depuis 1986 à savoir :

- les disparités entre régions se sont accrues, aucun déroulement harmonieux de carrière ;
- le nombre de promotions est en régression ;
- augmentation du délai moyen de passage ;
- notation à la "tête du client" ;
- mutations devenant de plus en plus difficiles, la seule mobilité géographique

TABLEAU INDiquANT SUIVANT LES TAUX DE MAJORATIONS RESIDENTIELLES SNCF LES MINIMA , LE CAS ECHEANT LES MAXIMA DES ALLOCATIONS AU DECES AINSI QUE LES MAXIMA DES INDEMNITES POUR FRAIS D'OBSEQUES.

Tarif applicable pour les décès survenus à dater du 1er juillet 1989			
Taux de la majoration résidentielle (indemnité de résidence)	11%	9,5%	8,5%
Décès de l'agent			
- montant minimum de l'allocation	28960	28120	27550
- montant maximum de l'indemnité pour frais d'obsèques	17380	16870	16530
Décès du conjoint de l'agent			
- montant minimum de l'allocation	28960	28120	27550
- montant maximum de l'allocation	57920	56240	55100
- montant maximum de l'indemnité pour frais d'obsèques	17380	16870	16530
Décès de l'ex agent retraité, affilié			
- montant minimum de l'allocation à verser au conjoint, ou à défaut, aux descendants à charge ou ascendants à charge			
- montant de l'allocation forfaitaire accordée à défaut de tels ayants droit, aux descendants ou ascendants non à charge			
- montant maximum de l'indemnité pour frais d'obsèques	17380	16870	16530
Décès du conjoint du retraité			
- montant minimum de l'allocation	17380	16870	16530
- montant maximum de l'allocation	34760	33740	33060
- montant maximum de l'indemnité pour frais d'obsèques	17380	16870	16530
Décès de la veuve de l'ex agent affilié			
- montant minimum de l'allocation à verser aux descendants à charge ou, à défaut, aux ascendants à charge			
- montant de l'allocation forfaitaire accordée, à défaut de tels ayants droit, aux descendants ou ascendants non à charge			
- montant maximum de l'indemnité pour frais d'obsèques	11590	11250	11020
Décès d'un enfant de moins de 21 ans ou d'un enfant de plus de 21 ans maintenu au rang d'ayant droit pour les prestations "maladie" en raison soit de sa qualité d'étudiant, soit d'une maladie incurable, soit d'une affection grave le mettant dans l'incapacité temporaire de travailler à son 21ème anniversaire			
- montant de l'allocation forfaitaire	11590	11250	11020

Capital décès du régime général de Sécurité sociale : maximum au 1er janvier 1989 : 31 020, 00 francs.

Astreinte

Depuis maintenant 3 ans la CFDT est en procès avec la Direction SNCF sur l'interprétation de la loi concernant les arrêts de travail en cas d'astreinte.

Ce procès était motivé par l'action des cheminots de l'Equipment de mai à juin 1985 où la CFDT avait appelé seule à 59 minutes d'arrêt de travail le vendredi soir et à la non prise d'astreinte jusqu'au lundi matin à l'embauche.

La Cour de Cassation vient de

rendre son jugement et juge l'action engagée par la CFDT et les cheminots comme licite (en clair ce moyen d'action est utilisable). Ce jugement met fin à une situation ambiguë que la Direction utilisait pour sanctionner les agents participant à l'action.

La CFDT avait avisé les cheminots qu'elle irait jusqu'au bout de la procédure judiciaire. C'est chose faite l'engagement a été tenu par la CFDT.

ADC

la Direction affiche des intentions, la réalité ne suit pas !

Depuis des mois, le milieu ADC fait l'objet d'études diverses et variées. Certaines d'entre elles ont débouché sur des applications concrètes lesquelles, en théorie, doivent avoir améliorées le vécu quotidien des ADC. En est-il ainsi ?

S'il est vrai qu'en certains domaines les choses ont bougé (foyers, cabines de conduite, par exemple), en d'autres la réalité montre que le fossé reste grand entre les textes ou les intentions affichées et le vécu. Les objectifs financiers et économiques ainsi que les pesanteurs internes issues des traditions, sont autant d'obstacles à l'amélioration de la situation.

La hausse du trafic enregistrée en 1988, confirmée au 1er semestre 89, est source de nombreuses difficultés et c'est là un paradoxe inacceptable. En effet, les effectifs ADC continuent de chuter et de ce fait ne permettent pas d'assurer à temps et à l'heure le surcroît de trafic : cet été 105 trains en 8 jours ont été supprimés faute d'équipes traction, et il ne s'agit là que d'un exemple parmi d'autres.

Les embauches et les stages réalisés actuellement ne seront opérants qu'à l'horizon d'un an compte-tenu du temps de formation et par conséquent ne permettront pas de résoudre les difficultés actuelles.

Des régions ayant contraint des agents à une mutation, sous prétexte de trafic en baisse voilà un an et plus, recrutent aujourd'hui des agents de conduite pour assurer un trafic en hausse. Mieux encore, on retourne chercher dans certaines filières des agents à qui, voilà plusieurs

années, on avait refusé une mise en stage, les forçant à aller voir ailleurs.

Au plan de la sécurité, la situation n'est pas meilleure. L'approche "techniciste" de la Direction laisse de côté tout une série d'aspects essentiels : formation, conditions de travail, par exemple. Ajoutés au problème d'effectifs, ces "oubliés" font qu'aujourd'hui de nouvelles catastrophes sont possibles.

Concernant les sanctions, la méthode nouvelle définie au plan national si elle constitue une avancée incontestable, rencontre sur le terrain des difficultés d'application. Sur certaines régions, les dirigeants TT des régions continuent d'appliquer la méthode d'antan que les experts eux-mêmes jugent inefficace : "incidents -demande d'explications-sansctions".

Il est clair qu'en ce domaine des directives fermes devront être données aux "patrons" récalcitrants.

D'autres exemples pourraient être cités (régularité, entretien du matériel, etc ...) afin de montrer que pour évoluer la situation nécessite d'autres "remèdes". Pour la filière traction, comme pour les autres, la CFDT est déterminée à tout mettre en oeuvre pour qu'il en soit ainsi. Le social ne peut se réduire à de simples mesures d'accompagnement destinées à faire passer le reste. Le contrat de plan, le plan

d'entreprise devront être revus en profondeur.

Avec les cheminots la CFDT propose pour début novembre une action massive et unitaire, seule voie pour contraire Direction et Gouvernement à changer de politique

La réforme des filières Equipment : ne résoud rien

Bientôt 4 mois que la réforme des filières a été mise en place, et les cheminots de l'Equipment attendent toujours une véritable reconnaissance de leur qualification. Les métiers évoluent, la Direction se dit prête à revaloriser les métiers de la voie mais toujours rien ne se pointe à l'horizon... Si ce n'est des EXA-MENS, nouvelle formule de surcroît

Les examens un point que n'a pas avancé d'un pouce ! Au contraire : Ce sont des examens en plus pour l'accès au niveau 05 à la voie, pour l'accès au niveau 04 chez les surveillants de travaux C'est toujours le refus de l'accès au niveau 05 sans examen au SEG-SET alors que carte blanche est donnée aux agents des niveaux 03 et 04 pour prendre les responsabilités pendant leur astreinte ... (normal nos chefs dorment la nuit !) C'est toujours le maintien de deux examens pour accéder aux niveaux 04 et 05 dans les équipes techniques. L'un "vérifie" les compétences techniques et accessoirement permet de remplacer au rabais les chefs d'équipe. L'autre permet d'être nommé chef d'équipe en titre au niveau 05. C'est à croire que les vraies responsabilités sont à l'exécution puisqu'une fois passé le barrage de la

maitrise il n'y a plus d'examen pour dérouler jusqu'au niveau 10.

Seule la CFDT revendique pour l'exécution un déroulement de carrière sur 3 niveaux SANS EXAMEN.

Voter CFDT c'est donner plus de poids à la seule organisation syndicale qui revendique à l'EQUIPEMENT :

- la suppression de l'examen de CSUIE
- la suppression de l'examen d'ATEN
- la suppression de l'examen d'AENK

Un rendez-vous est fixé en fin d'année avec la Direction de l'Equipment. Après 6 mois d'application de la réforme des filières elle réunira les organisations syndicales afin de faire un premier bilan sur la mise en place et de discuter de la répartition par région des mesures de "revalorisation" de l'activité voie (ex filière 09).

La CFDT a toujours dit que cette revalorisation n'était qu'un MIROIR AUX ALOUETTES, d'autant que la Direction est toujours restée dans le flou.

Suite aux décisions prises en Assemblée générale par les responsables régionaux, ce rendez-vous sera l'occasion pour la CFDT de revendiquer :

- une réelle revalorisation du déroulement de carrière des agents de la voie. Il faut selon la CFDT 50% des agents de la voie sur le niveau 03 et 50% sur les niveaux 01 + 02.
- un meilleur déroulement de carrière des agents du SE délaissés par la réforme des filières alors que les techniques ne cessent d'évoluer en lien avec la modernisation. Il faut ramener l'ancienneté sur les niveaux 02 et 03 à 10 ans maximum pour le passage au niveau 04.

Cela donnerait :

pour la voie

- 3700 nominations supplémentaires au niveau 03
- 1700 nominations environ au niveau 02 car la CFDT dit 2 ans maximum sur le niveau 01

pour le SE

- 600 nominations supplémentaires au niveau 04.

D'une façon globale dans la fonction équipement est posée la RECONNAISSANCE du rôle de technicien que jouent les agents du tas qu'ils soient dirigeants d'équipes ou en charge d'installation à technicité ou encore ayant un rôle d'encadrement (contrôleur, district, circonscription, agent d'étude.)

La réforme des filières loin de reconnaître réellement ce rôle de technicien aux agents du tas va entraîner des problèmes supplémentaires liés :

- à la mise en place de chef de brigade au niveau 05.

Pour la CFDT il faut accéder au niveau 05 sans examen à la voie,

aux moyens qui ne sont pas à la hauteur d'une réelle revalorisation.

Pour la CFDT il faut que tout agent de la voie ayant le grade de chef de brigade parte au minimum en retraite au niveau 04,

au regroupement dans une même spécialité des agents de la voie, des agents caténaires, SM, LT, surveillants de travaux.

La SNCF modernise les installations, mécanise le travail ... d'où l'évolution des métiers. Seule la feuille de paie n'évolue pas et ce, quelle que soit la fonction à laquelle on appartient, (en faisant abstraction du pouvoir d'achat qui est un autre problème).

Ce n'est pas en pratiquant un politique de saupoudrage et d'individualisation des salaires (intéressement réservé à certains) que la Direction réglera le problème des qualifications.

Il en est de même des demandes de dérogations pour les examens qui sont des solutions individuelles. au problème global du mauvais déroulement de carrière pour tous.

La Direction, responsable de cette situation par sa politique de restriction budgétaire guidée par le leitmotiv bien connu "équilibre des comptes", favorise actuellement ces démarches pour masquer les vrais problèmes.

Les cheminots de l'Equipment doivent agir avec la CFDT pour obtenir de meilleurs salaires, un meilleur déroulement de carrière, une augmentation, des indemnités d'astreinte et la non reprise en TK des heures de dérangement.



SNCF		ORGANISME DESTINATAIRE: SECTION DE CHAMBERY												
4101														
NOTIFICATION DESTINÉE A L'AGENT														
NOM: PRENOM:														
UA: PARCOURS SEG AIX LES BAINS D V GRADE: SUTIE IMMATRICULATION: 5507578Y														
ES: SECTION DE CHAMBERY UGE: UGE CHAMBERY 1														
MOTIF DE LA NOTIFICATION:														
MODIFICATION DES FILIÈRES														
DATE D'EFFET: 01 JUIN 1989 DATE DE MISE A JOUR: 05 06 89														
<table border="1"> <tr> <td>INFORMATIONS</td> <td>SITUATION ANCIENNE</td> <td>SITUATION NOUVELLE</td> </tr> <tr> <td>GRADE-SPECIALITE:</td> <td>SUTIE SEG</td> <td>SUTIE SUTIES SEE</td> </tr> <tr> <td>SURVEILLANT TECH INSTAL ELECT</td> <td>04 A</td> <td>04 A</td> </tr> <tr> <td>05 05</td> <td>05 05</td> <td>05 05</td> </tr> </table> <p><i>Vous avez dit RAVALORISATION !</i></p>			INFORMATIONS	SITUATION ANCIENNE	SITUATION NOUVELLE	GRADE-SPECIALITE:	SUTIE SEG	SUTIE SUTIES SEE	SURVEILLANT TECH INSTAL ELECT	04 A	04 A	05 05	05 05	05 05
INFORMATIONS	SITUATION ANCIENNE	SITUATION NOUVELLE												
GRADE-SPECIALITE:	SUTIE SEG	SUTIE SUTIES SEE												
SURVEILLANT TECH INSTAL ELECT	04 A	04 A												
05 05	05 05	05 05												
COMMENTAIRES:														
JE VOUS INFORME QUE VOTRE SITUATION ADMINISTRATIVE FAIT L'OBJET DE LA MODIFICATION CI-DESSUS														

Les salaires à la une de l'actualité

L'agitation sociale qui règne chez PEUGEOT, aux Impôts, sans oublier les entreprises dont les médias ne parlent pas, témoigne de la volonté des travailleurs d'obtenir une augmentation immédiate des salaires. Un récent sondage de la SOFRÉS confirme qu'aujourd'hui cette question est devenue la priorité n°1 des français. L'austérité imposée depuis des années, les promesses des lendemains qui chantent, ne passent plus. L'attitude gouvernementale, le refus de négocier de patrons tels que celui de PEUGEOT, sont scandaleux. Scandaleux car le redressement économique est là, et il ne cesse de se confirmer. Tant l'évolution du taux de croissance que le niveau atteint par les finances des entreprises, en sont la preuve. Et à qui sont-ils dus, si ce n'est aux salariés et aux sacrifices que la politique conjointe du patronat et des pouvoirs publics leur a imposé au nom de la crise depuis des années ? Scandaleux car ROCARD, BEREGOVY affirment, sans vergogne, qu'ils entendent, sans faiblesse, poursuivre leur politique au bénéfice des entreprises. Ils font fi des inégalités sociales

qui continuent de s'accroître. Sans être dramatique pour tous les salariés, il est vrai que chacun a le sentiment d'un pouvoir d'achat qui s'essouffle au regard de la dérive des prix. Ce sentiment est renforcé par celui de frustration qu'éprouvent de plus en plus les salariés face aux besoins toujours plus nombreux fabriqués par la société productiviste. L'endettement s'accroît, mais "achetez maintenant, vous payez plus tard" surresse la PUB. Les tribunaux s'occupent du "comment" ! Plus de 200 000 personnes sont au seuil du drame et parmi elles des cheminots. Les services sociaux SNCF le savent ...

La fiscalité loin de contribuer à rétablir plus de justice frappe même les smicards et ce ne sont pas les dernières mesures qui modifieront cet état de fait. Réduire la TVA sur la voiture, les fourrures n'abaisseront pas les prix des produits de première nécessité. La supprimer sur les produits pharmaceutiques n'interdit pas les maladies que les privations provoquent. Alléger la fiscalité des entreprises ne crée pas d'emplois, ne donne pas un salaire à ceux qui en sont démunis.

A LA SNCF, il court, il court ... LE SALAIRE !

La situation des cheminots n'est guère plus brillante. La réalité des chiffres indique sans ambiguïté que tous les cheminots de la grille ont été touchés par la politique salariale de la direction. Une situation que les accords salariaux, signés par des organisations syndicales en mal de politique contractuelle, n'ont pas permis de modifier.

Depuis 82, les années se suivent et se ressemblent :

L'année 1988 s'est soldée par une nouvelle perte de salaire pour

tous les cheminots sans exception. En 1989, si la tendance actuelle se poursuit, il en sera de même. En effet, nonobstant les points de grille(1), depuis janvier les salaires ont augmenté de 1% (0,5% en janvier, 0,5% en avril) alors que les prix ont enregistré de janvier à juillet une hausse de 2,4%, selon l'INSEE.

1) la qualification accrue, issue soit de l'ancienneté dans un travail, soit des évolutions technologiques, doit être payée même si l'inflation est égale à zéro. Les points de grille représentent, pour la CFDT ce paiement.

Pouvoir d'achat en baisse : équilibre financier atteint

Les cheminots ont chèrement payé l'équilibre financier de la SNCF. La baisse du pouvoir d'achat et la réduction des effectifs conjuguées ont permis à la Direction d'atteindre son objectif. L'évolution de la part de masse salariale (salaire + charges patronales) rapportée au chiffre d'affaires le démontre : en 1984, juste avant le contrat de plan,

SALAires ... QUELQUES CHIFFRES

1) Evolution Prix/salaire maxi-mini de la grille SNCF (base 100 janvier 82)

Dates	indice des Prix	indice Brut	indice net	indice Brut	sal. maxi Net
Janv. 82	100	100	100	100	100
Dec. 88	143,8	138,6	134,7	136,3	131,2
Juillet 89	147,3	145,8	140,3	144,4	137,6

3) Evolution des prélevements sociaux depuis Dec.81 en % du salaire brut

Dates	% sur Sal. mini brut	% sur Sal maxi brut
Déc 81	9,03	9,03
Janv. 82	9,84	9,84
Nov. 82	9,88	10,79
sept 83	9,88	10,60
Nov. 83	9,93	10,83
Janv. 84	10,81	11,70
Déc. 85	10,84	11,73
Avril 86	11,45	12,34
Janv. 87	11,48	12,37
juillet 87	12,06	12,94
Oct. 87	12,10	12,97
Janv. 88	12,29	13,17
Avril 88	12,33	13,20
Oct. 88	12,36	13,24
Janv. 89	13,25	14,12

Calculés sur TR + IR / CP + CR + Contribution solidaire

2) Evolution salaires moyens réels nets mini-maxi (base 100 - 1982)

Années	prix	Sal. Mini moyen net	Sal. Maxi moyen net
1982	100	100	100
1983	109,6	110,6	107,2
1984	117,7	116,9	114,5
1985	124,6	123,1	120,6
1986	127,9	124,6	122,1
1987	131,9	125,2	122,7
1988	135,5	127,7	125

Sal Moyen Réel : somme des salaires nets de chaque mois de l'année considérée, divisée par 12.

4) Evolutions depuis 1984 frais personnels (sal. + cotis. patronales) chiffre affaires

1984	86,1%	1987	82,4%
1985	82,8%	1988	80,3%
1986	83,5%		

Salaires et avenir de la SNCF

Même si des mesures sont prises dans les semaines à venir, elles ne permettront pas de rattraper les pertes enregistrées au fil des mois.

Depuis la désindexation des salaires sur les prix en 1982, il en a été ainsi. Les évolutions comparées des prix et des salaires mini et maxi de la grille, à partir d'un indice 100 en janvier 82, indiquent une perte de salaire (voir tableau 1) respective de 1,5% et 2,9% au mois de juillet 89. En pertes cumulées au cours de cette période pour un cheminot de niveau 1A1, c'est environ 16500F en moins sur le traitement et l'indemnité de résidence. Il convient d'ajouter, pour être exact, la perte due à l'évolution de la prime de travail.

Les prélevements sociaux ont largement contribué à la dégradation du pouvoir d'achat. Ceux-ci au cours de la même période ont connu une augmentation régulière passant de 9,03% du salaire brut en décembre 81 à 13,25% pour le salaire mini et 14,12% pour le salaire maxi en juillet 89. C'est ainsi qu'en janvier 89, l'augmentation du salaire brut de 0,5% s'est traduite par une perte de 0,5% environ pour le salaire net suite à l'augmentation de 1% de la cotisation retraite.

- le trafic progresse (en 1988 : 6200 F par mois minimum et 600 F d'augmentation pour tous) C'EST NÉCESSAIRE ET C'EST JUSTICE.

Pour la CFDT, cette politique est inacceptable ... qui aujourd'hui peut vivre avec 4700 F par mois ? L'économie doit être au service de l'Homme et non l'inverse. Il faut imposer d'autres choix. Des atouts pour cela existent :

+6,1% ; à la fin de ce dernier en 1988, seulement 80,3% (source : "Bilan Social").

Peut-on attendre de la Direction une autre orientation de sa politique salariale ? Le gouvernement en fixe clairement les limites à l'occasion des discussions du nouveau contrat de plan : pas de remise en cause de l'équilibre financier, une politique salariale de plus en plus individualisée, indexation par le biais de l'outil ferroviaire est performant et constitue un atout dans une société où l'environnement devient une préoccupation majeure,

- avec un gouvernement de "gauche", l'Etat (actionnaire

de plus en plus individualisé, indexation par le biais de l'outil ferroviaire est performant et constitue un atout dans une société où l'environnement devient une préoccupation majeure,

- l'outil ferroviaire est performant et constitue un atout dans une société où l'environnement devient une préoccupation majeure,

Après avoir amputé de façon considérable la SNCF de moyens humains et matériel afin de rétablir l'équilibre financier, la Direction organise aujourd'hui le repli stratégique du réseau sur des axes et des trafics financièrement rentable.

Concentration de l'activité voyageur sur la grande vitesse

C'est tout naturellement vers le secteur le plus juteux financièrement que se tourne la Direction, la grande vitesse, les axes à potentiel limité (les transversales et le trafic régional) ne se maintiendraient que si l'Etat et les collectivités territoriales finaient une partie des coûts. Du transfert vers l'autocar à la concentration du réseau, ce sont des millions d'usagers qui n'auront plus accès au chemin de fer. Dans le même temps, la logistique est soit sacrifiée, soit filialisée ; la dépréciation tarifaire s'amplifie du fait d'une modulation de plus en plus grande des tarifs : l'égalité du droit au transport pour tous est remise au placard.

Sabotage de l'activité fret

Aveu d'impuissance face à la concurrence routière : la Direction recentre l'activité fret sur les trains entiers, le trafic subsistant devant être assuré par le wagon complet et surtout le combiné au moindre coût avec notamment la suppression des triages à la clé.

Rendez-vous est fixé en 1991 au SERNAM pour envisager son avenir. Entre temps, il a mission de poursuivre ses restructurations et de se replier sur son fond de commerce traditionnel que sont les messageries et l'express.

Le groupe SNCF demeure un conglomérat de filiales cimenté uniquement par une politique financière ce qui amène à renforcer le poids de la route en son sein (voir le développement de CARIANE). Quant à l'Armement Naval, il est déjà abandonné corps et biens. La Direction considérant sa filialisation comme déjà acquise malgré son redressement financier.

La Direction veut présenter la note aux cheminots

"Permettre à chaque cheminot de devenir acteur du changement" Prétend le Plan d'Entreprise. En fait, du côté changement, les cheminots auront à supporter encore davantage la recherche de la rentabilité par les suppression d'emplois, la dégradation de leur condition de vie et de travail. Point d'engagement sur les

salaire, la réduction du temps de travail, la protection sociale. Du côté "bâton" il est question de reconversion, polyvalence, adaptation, mobilité, recours à l'intérim. Du côté "carotte", l'intérêt : cet élément du salaire, tout à fait aléatoire, échappant aux cotisations sociales et aux négociations salariales, serait dispensé en fonction des résultats financiers et économiques de l'entreprise mais aussi de l'établissement ou de la région.

Courage : fuyons ! dit le gouvernement ROCARD

C'est le silence le plus complet du côté du gouvernement qui a pourtant la charge de dicter ses ambitions en matière de service public, d'aménagement du territoire, de politique tarifaire.

Plus soucieux de trouver un montant financier qui lui permettrait de s'acquitter à peu de frais de sa dette vis à vis de la SNCF. L'Etat autorise la Direction SNCF à fixer des objectifs économiques et sociaux qui représentent de réels dangers :

- pour les usagers qui assistent à la mise en place d'une SNCF à deux vitesses, à la réduction de l'offre ferroviaire

- pour les collectivités locales qui auront à supporter un peu plus les déséquilibres existants déjà dans l'aménagement et l'irrigation du territoire,

- pour les cheminots qui seront une nouvelle fois les premiers payeurs en matière de salaire et de condition de travail d'une politique au seul service de la rentabilité.

Faire échec à cette politique

Faire échec à cette politique, exiger de l'Etat qu'il prenne ses responsabilités en fixant le cadre général dans lequel l'entreprise SNCF doit évoluer :

- notamment en répondant aux questions sur les missions de service public, la consistance du réseau, l'aménagement du territoire, la politique tarifaire, la complémentarité inter-modale tout ceci est possible.

Possible si les cheminots se font entendre rapidement ; possible s'ils agissent ensemble,

- c'est dans cette voie que les adhérents et les militants se sont engagés : agir ensemble pour que chaque gagne.

	Bilan de la période 1985 - 1989	Prévisions pour la période 1990 - 1994	
Effectifs en début de période	245 750	204 300	
effectifs en fin de période	204 300	181 550	
Variation nette totale	-41 450	-22 750	
Variation nette annuelle moyenne	-8 290	-4 550	

L'emballage :



Les comptes et bilans d'activités pour l'année 1988

Présentés au Conseil d'Administration puis du comité d'entreprise, les comptes et bilans d'activités de la SNCF pour l'année 88 ont fait l'objet de plusieurs remarques de la part de la CFDT.

1. Les résultats financiers

Ceux-ci continuent de s'améliorer : le "déficit" passant de -993 millions de francs en 87 à -563 en 88, conformément aux objectifs du contrat de plan.

Pour autant la structure financière de l'entreprise demeure particulièrement fragile : contrainte d'emprunter auprès des banques pour financer seules ses investissements (TGV SE et Nord notamment) et pour rembourser ses dettes, la SNCF accuse en fin d'année 88, un endettement de près de 100 milliards de francs.

2. Le trafic

L'élément marquant pour 1988 se résume au fait que les produits du trafic ont globalement augmenté (de +6,4% par rapport à 87).

La croissance soutenue du trafic rapide et express (autre que TGV) démontre que les potentialités du développement du chemin de fer ne sont pas l'apanage des seules lignes à grande vitesse. Les fermetures de lignes, les suppressions de dessertes montrent que la Direction reste sourde aux besoins de la population.

Concernant l'évolution du trafic fret, si le tonnage transporté a augmenté de 1,8% en 88 (par rapport à 87), il convient de souligner que le transport par fer est loin d'avoir profité de la conjoncture économique plus favorable : le fer continue de perdre des parts de marché et se situe à 25% (contre 31% en 84). Il est clair que la Direction a adopté une stratégie sélective et a décidé de se positionner sur des créneaux qu'elle juge rentables tel le transport combiné.

3. La productivité des cheminots

Le trafic augmente... les effectifs baissent avec 9000 suppressions d'emplois, 1'argument mécanique visant à admettre que ce sont exclusivement les problèmes de trafic qui pèsent sur les effectifs, est faux.

Outre le fait que la SNCF a perdu près de 41000 emplois à statut depuis 5 ans, l'entreprise fait désormais appel aux négriers des temps modernes que sont les boîtes d'intérim, et, multiplie à la pelle les contrats à durée déterminée.

La politique salariale a conduit à amputer le pouvoir d'achat de près de 4% en moyenne depuis 84, la SNCF est désormais la seule grande entreprise publique où le taux de fréquence et le taux de gravité des accidents du travail augmentent.

En fait, l'amélioration des comptes de la SNCF provient d'une productivité accrue des

cheminots, confisqué au seul bénéfice des chargeurs, de l'entreprise et de l'Etat.

4. Les investissements

Les investissements globaux se sont amplifiés et sont désormais supérieurs à 14 Milliards de francs (liés pour l'essentiel au TGV).

La gestion du matériel est révélatrice des choix de la Direction : les crédits sont en recul y compris pour le matériel TGV (ce qui signifie une baisse bien plus considérable pour le matériel classique), les fermetures des établissements matériel et l'insuffisance chronique du matériel en période de pointe permettent d'élargir encore un peu plus le fossé entre une réseau modernisé - la grande vitesse, préfiguration du réseau noyau- et un réseau classique qu'on laisse progressivement à l'abandon et qui risque d'être inutilisable dans quelques années.

5. Le service public

Au vu de la compression considérable des moyens matériels et humains, la notion et les missions de service public se trouvent délibérément réduits à une peau de chagrin.

Les autres accidents de 88 (Paris Lyon, Paris Est, Ay) ont montré que le transport ferroviaire n'était plus aujourd'hui synonyme de sécurité.

Les fermetures de gares, l'absence de présence humaine sur les quais et dans les trains, la diminution de l'offre ferroviaire (la réforme du service bagages par exemple), la dégradation de la régularité des trains, la multiplication des incidents sur les trains de marchandises ont montré que la SNCF n'était plus aujourd'hui synonyme de transport de qualité.

La tarification différenciée, les fermetures de lignes, la suppression de dessertes ou d'arrêts de gares tournent le dos à toute idée du droit au transport et à l'aménagement du territoire.

Message non reçu puisque la Direction, au travers du plan d'entreprise 90 / 94, n'entend pas rompre avec la logique qui a prévalu ces dernières années : les 25 à 30 000 emplois qu'elle souhaite supprimer, devraient servir à financer le "modernisation" de la SNCF. Seule alternative pour les cheminots AGIR !

Agir ensemble pour casser le spirale infernale du "... moins de cheminots = mauvaises conditions de travail = mauvaise qualité de service = moins de travail = moins de cheminots.

Agir ensemble pour que nos revendications sur les salaires, l'emploi, les conditions de travail et de vie soient enfin satisfaites.

En déclarant la SNCF "entreprise économiquement sinistrée", la CFDT a mis en garde la Direction dès juin que le climat social continuerait de se dégrader si elle n'infléchissait pas rapidement sa politique économique et sociale.

TGVA ça coince !

Il circule depuis le service d'hiver 89 mais à quel prix !!

Alors que cet outil de communication moderne aurait du drainer de multiples satisfactions pour les usagers et les cheminots. C'est le contraire qui s'affirme aujourd'hui.

La grogne côté des usagers

■ avec la nouvelle tarification appelée RESA 300 qui, sur certains créneaux horaires (les plus intéressants), majore les prix du transport jusqu'à 50% :
 ■ avec les points de dessertes retenus qui excluent les moyennes agglomérations,
 ■ avec l'absence d'aménagement des dessertes régionales, complémentaires à la mise en service du TGVA,
 ■ avec les transformations des tarifs domicile/travail limités à 75 km (qui ne correspond plus à rien) ainsi que les abonnements MODULOPASS.

La grogne aussi côté des cheminots

- les formations réalisées au dernier moment et pour certaines après la mise en route du TGVA !!
 - la tarification publiée aussi au dernier moment,

- pour certains, aggravation des conditions de travail, notamment avec une intensification du travail de nuit (entretien des voies et du matériel, les trains de marchandises reportés sur la nuit, etc ...),
 - nouvelles charges de travail pour le personnel des trains en lien avec le nouveau matériel, etc - des facilités de circulation amputées pour les cheminots et en particulier pour ceux des régions concernées (coût de la RESA 300 et la surtarification aux heures de pointe, les trajets domicile / travail).

La CFDT a raison d'affirmer, contrairement aux démentis de la SNCF, que s'installe aujourd'hui avec le TGVA et demain avec le

réseau européen de TGV une SNCF voyageurs à deux vitesses.

La première vitesse c'est la marche arrière avec la politique de repli des liaisons classiques (les transversales) et à terme le transfert sur route des lignes estimées non rentables.

La deuxième vitesse c'est la priorité des projets grande vitesse avec la ségrégation sociale par le prix du transport.

La CFDT, notamment lors du plan d'entreprise et du contrat de plan en cours d'élaboration, re-précisera et défendra les principes

- du service public,
- du droit au transport pour tous,
- des tarifs sociaux,
- de l'aménagement du territoire.

Avec les cheminots, les associations d'usagers, la CFDT poursuivra l'action en cours contre la tarification actuelle anti sociale du TGVA.

Avec les cheminots, la CFDT posera avec force lors de la négociation de fin d'année l'amélioration des facilités de circulation. Tous ensemble renforçons la mobilisation.

MATERIEL

— en passant par La Rochelle

Le "Cheminot de France" a interviewé Etienne BOUTIN responsable matériel au lendemain de la manifestation CFDT à La Rochelle.

CDF : Pourquoi être allé à La Rochelle ?

EB : Nous ne pouvions laisser passer un tel congrès sans nous exprimer. Il est centré sur la "qualité" et même plus "la qualité totale".

Le problème c'est que si nous faisons un entretien de qualité aujourd'hui ça ne serait déjà pas mal mais c'est loin d'être le cas au vu de ce qui nous remonte des établissements.

CDF : le congrès se situant à La Rochelle est ce que ça n'a pas été un handicap ?

EB : C'est vrai que les correspondances ne sont pas terribles et en plus le 11 était le lendemain des élections CE.

A cela il faut ajouter l'absence de convergence intersyndicale. la CGT a refusé de participer à la réunion à laquelle nous l'avions conviée et élections obligent à unilatéralement appelé à une manifestation avec grève le 6 octobre. Néanmoins des délégations CFDT des diverses régions étaient présentes.

CDF : Plus concrètement qu'est ce qui vous a conduit à faire cette manifestation ?

EB : trois raisons essentielles :

- la première, c'est démontrer l'opération show-biz, le tape à l'œil de ce congrès.
- la seconde c'est notre désaccord avec la politique d'entretien actuelle qui à travers le risque calculé met en cause la sécurité.
- la troisième c'est faire connaître aux responsables de la fonction le

malaise qui existe aujourd'hui chez les cheminots du Matériel.

CDF : Peux-tu expliquer ce malaise ?

EB : je résumerai par ces mots : INQUIETUDE ET REGRESSION SOCIALE.

1. L'inquiétude sur l'avenir : 3 grands ateliers sont en voie de fermeture ainsi que des dépôts, des entretiens ; le plan d'entreprise page 45 indique que ça va continuer entre 90 et 94.

Dans toutes les tournées les cheminots nous demandent "Est ce que vous savez jusqu'à quand l'établissement va tenir ?" Depuis les propos de DOUFFIAGUES, une crainte de plus en plus profonde de privatisation gagne les esprits.

2. Les conditions sociales

- Le déroulement de carrière est complètement bloqué et les restructurations n'arrangent rien,

- les effectifs fondent au soleil -10 000 en 5 ans,

- les conditions de travail se dégradent soit par une polyvalence accrue, soit par une extension du travail posté et du travail des week-end.

D'un côté la technique progresse, de l'autre le social retourne à l'époque de la vapeur. Là il faut que notre direction le comprenne et que des mesures urgentes soient prises. La motivation se perd au fil des années. Si la Direction veut réellement qu'elle revienne et bien il faut y mettre les moyens et arrêter de nous culpabiliser avec les coûts, les prix de revient.

Elle ferait mieux de comptabiliser les économies réalisées avec un bon entretien grâce aux incidents évités.

CDF : que reprochez-vous à la politique d'entretien ?

EB : avec la rentabilité toujours plus poussée, l'entretien est réduit au minimum. C'est la suppression de la visite et le développement de la RAT (Reconnaissance Aptitude Transport). Le résultat c'est une sécurité fragilisée et un confort minoré. A cela il faut ajouter les fameux "stocks zéro" qui amènent à différer les réparations faute de pièces ou à démonter sur un engin pour remonter sur l'autre. Belle illustration de l'organisation "de qualité" de notre fonction.

CDF : Pensez-vous que votre action va amener des améliorations à la condition des cheminots du matériel ?

EB : C'est encore un peu tôt pour le dire; Simplement la direction a entendu les voix du terrain. Elle a pu mesurer le réel malaise qui existe actuellement dans les chantiers. Même si dans les réunions nous l'expliquons, nous sommes seulement écoutés. La concertation on en "parle" sans plus. Là la Direction a été contrainte d'entendre. De toute façon La Rochelle c'était un premier coup de boutoir. Il y en aura d'autres tant que la qualité ne s'arrêtera qu'à la technique et laissera de côté le social.

LES MOYENS FAUDRA LES METTRE . LA CFDT S'Y EMPLOIERA

A LA ROCHELLE ON A VU LE PORT IL N'EST PAS QUESTION DE RESTER A QUI.

Election des Comités d'Etablissements SNCF du 10 octobre 1989

Une nouvelle PROGRESSION CFDT

Une fois de plus les cheminots ont exprimé leur soutien à la CFDT.

Une fois de plus la fédération des cheminots CFDT est la seule organisation à progresser en voix et en sièges dans tous les collèges.

Au-delà des particularismes régionaux cette progression nationale est la concrétisation d'un soutien à notre syndicalisme d'action, non sectaire, à l'écoute de tous.

La baisse d'effectifs (-18000 en 2 ans) se ressent sur le nombre de voix de toutes les organisations.

Le taux d'abstention reste très faible par rapport aux moyennes générales, mais accuse cette fois une légère progression (2%), les cheminots restant toutefois confiants dans leurs organisations syndicales (80% de participation).

En dehors de la CFDT, il est aussi à noter que les organisations catégorielles se maintiennent.

Les perdants de cette élection sont la CGT (-0,86%), FO (-0,38%), la CFTC (-0,25%), la CGC (-0,14%) et la FMC (-0,1) dans ses collèges. Le résultat en siège dans les C.E.

Le résultat en sièges

CGT	-22
CFDT	+9
FO	-4
FGAAC	+2
FMC	-5
CGC	-1
SNCS	+1

va modifier quelques majorités dans les CE et contraindre des secrétaires à négocier plus sérieusement les accords de gestion.

La CFDT quant à elle aura arrêté sa position le 14 octobre dans une Assemblée générale de ses syndicats.

Le résultat de ces élections qui vient confirmer la progression continue de la CFDT sur plusieurs années nous conforte dans notre lutte pour la défense du pouvoir d'achat, de l'emploi, la lutte pour des augmentations de salaire non hiérarchisées, pour la réduction du temps de travail pour un avenir autre que celui prévu par le plan d'entreprise.

Il nous conforte aussi dans nos exigences de gestion plus

démocratique, décentralisée et transparente des CE et du CCE.

Nous appelons les cheminots à renforcer les moyens des équipes CFDT en agissant avec nous dans les semaines à venir et amplifier ce soutien lors des élections de DP du 7 décembre 1989.

La démagogie des organisations catégorielles et autonomes (FGAAC et FMC) qui leur permet une stabilité à ces élections doit être mise en lumière.

Nous avons choisi jusqu'ici de ne pas y répondre, mais chacun devra maintenant expliquer clairement dans les établissements sa politique revendicative sur les salaires et l'emploi.

A ces organisations qui se contentent généralement de dénonciation des syndicats d'union des cheminots nous allons demander d'expliquer ce que eux ils revendentiquent.

REGIONS	% VOIX	EVOLUTION	ELUS
PARIS EST	34,76%	4,82%	5
NANCY	28,42%	2,09%	4
REIMS	30,49%	2,71%	4
METZ	36,06%	0,54%	5
STRASBOURG	26,03%	1,06%	3
PARIS NORD	23,58%	0,98%	3
LILLE	27,12%	2,33%	4
AMIENS	25,77%	2,79%	3
PARIS ST L	29,35%	1,02%	4
ROUEN	28,99%	1,50%	4
PARIS ATL	24,94%	-0,13%	4
RENNES	33,24%	2,90%	4
NANTES	31,65%	1,04%	5
BORDEAUX	19,72%	2,16%	2
LIMOGES	18,01%	-0,63%	2
TOURS	32,92%	-0,13%	5
TOULOUSE	25,10%	3,65%	2
PARIS SE	27,26%	1,88%	3
DIJON	30,62%	-0,56%	4
LYON	30,03%	-0,54%	5
CLERMONT FD	32,46%	4,57%	4
CHAMBERY	29,41%	-1,30%	4
MARSEILLE	19,89%	2,85%	3
MONTPELLIER	23,96%	0,77%	3
DG (2)	26,29%	4,93%	2
ARMT NAVAL	33,77%	2,84%	2
DI	48,54%	5,00%	6
DT	24,66%	1,55%	2
DM	25,19%	3,79%	3
D EQUIP	31,26%	0,45%	4
DP	35,94%	-0,17%	4
DCV	34,73%	6,28%	4
DCF	27,91%	-0,66%	3
SERNAM	37,15%	1,46%	5

2) Résultats hors cadres

RESULT.	GLOBAUX	INSCRITS	EXPRIMES	CFDT	CGT	FO	CFTC	FGAAC	FMC	CGC	AUTRES	
Exécution	165022	122897	35862	63284	9767	8337	5632	0	0	0	0	
%		74,47%	29,18%	51,49%	7,95%	6,78%	4,58%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	
Maitrise	35552	28421	8014	8016	1575	1571	0	8522	673	0	0	
%		79,94%	28,20%	28,20%	5,54%	5,53%	0,00%	29,98%	2,37%	0,00%	0,00%	
Cadre	15562	12416	2142	1454	408	621	0	6459	1162	60	60	
%		79,78%	17,25%	11,71%	3,29%	5,00%	0,00%	52,02%	9,36%	0,48%	0,48%	
TOTAL	216136	163734	46018	72754	11750	10529	5632	14981	1835	60		
%		75,76%	28,11%	44,43%	7,18%	6,43%	3,44%	9,15%	1,12%	0,04%		
Total 1987	234321	183109	48688	82949	13844	12223	6000	16541	2323	541		
											0,30%	
Variation				-2,39%	1,52%	-0,87%	-0,38%	-0,24%	0,16%	0,12%	-0,15%	-0,26%

Paris Gare de Lyon

Une justice de classe... Deux agents inculpés !

Deux de nos collègues, un ADC et un ADT, sont aujourd'hui inculpés dans le cadre de l'instruction sur l'accident ferroviaire du 27 juin 1988 en gare de Paris-Lyon. L'association de soutien aux familles des victimes ressent cela comme une "justice", d'autant qu'ils exigeaient "la lumière sur les circonstances du drame". Certes, nous comprenons cette réaction, car la lumière doit être faite et justice rendue. Mais en la circonstance, l'inculpation de deux agents, en vertu de textes

réglementaires "mal ou non appliqués" (soit-disant), n'est-ce pas une manière de faire silence sur les circonstances et le contexte, de dissimuler les véritables causes et responsabilités ? Est-ce rendre "justice" ou donner aux familles endeuillées "deux victimes expiatoires supplémentaires" ?

Le deuil et la douleur légitime de ces dernières exigent d'autres réponses. Or depuis trop longtemps déjà, l'invocation de

"l'erreur humaine" sert de paravent pour mieux évacuer le débat sur les causes profondes des catastrophes qui ont marqué ces dernières années la réputation de sûreté du chemin de fer. La lecture des "textes" réglementaires ne sauraient se substituer à l'analyse sérieuse du contexte et des causes pour situer les vraies responsabilités.

Les cheminots, notamment ceux occupés à des tâches de sécurité, travaillent dans un environnement, un contexte qui au fil des ans répond

de moins en moins aux conditions qu'exige une sécurité optimale, sans parler du service public.

Les installations fixes, le matériel roulant, les personnels travaillent à saturation, particulièrement aux heures et aux jours de pointes, dans une situation perturbée au regard de ce qu'il est convenu d'appeler la normale. Rien d'étonnant donc à ce que les incidents se multiplient et deviennent des accidents, voire des catastrophes lorsque se trouvent conjuguées en un même espace et en un même temps une série d'événements. Ces derniers peuvent concerner les équipements, l'organisation du travail, l'état de l'opérateur (voir "Le point de vue d'un ergonome" Cheminot de France N° de mai/juin 88).

D'où vient qu'il en est aujourd'hui ainsi ? Depuis des années, le service public représenté par le chemin de fer est sacrifié au profit d'intérêts mercantiles de quelques privilégiés à la tête de grosses entreprises ou de lobbies multinationaux. Les notions financières, budgétaires ont pris, au fil du temps, le pas, sur d'autres considérations telle que la sécurité. De fait, la renta-

bilité et la productivité sont devenues les deux mamelles de la politique sociale de la Direction et des pouvoirs publics entraînant réduction d'effectifs, tâches multiples, isolement de plus en plus grand, etc ...

Alors ..., la politique du risque calculé n'est pas le fait des cheminots. Dans le prétoire du palais de justice, ce sont les décideurs, tant de la SNCF que des pouvoirs publics, qui devraient être à la barre et non les "lampistes" qui subissent ces orientations néfastes aux usagers mais aussi à eux-mêmes (ne l'oublions pas).

Si nous voulons que demain d'autres familles ne connaissent pas le drame qui a frappé ceux de la banlieue de Paris Gare de Lyon, c'est ensemble cheminots et usagers qu'il faut exiger l'examen sérieux et sans concession des raisons de cet accident parmi d'autres, l'inculpation, si elle doit avoir lieu, des vrais responsables, la mise en oeuvre de réelles solutions dans le cadre d'une politique globale radicalement différente vis à vis du chemin de fer. La CFDT, tout en assurant dès maintenant et à leur demande la défense de nous deux camarades, s'y emploiera.

Engagés dans une bataille pour un service public de transport au service d'une politique d'aménagement de tout le territoire nous rencontrons, sur le terrain, des partenaires divers. Un de nos axes d'intervention national étant de dynamiser ces interventions, nous vous présentons ici un partenaire avec qui les convergences pourraient se révéler plus nombreuses à l'avenir dans les actions concrètes : La Confédération paysanne.

Une organisation paysanne pour la défense du monde rural

La confédération paysanne c'est la petite qui grandit dans le monde paysan, créée en 1983 par la fusion de la FNSP (scission de gauche de la FNSEA) et les travailleurs paysans (mouvement mai 68), la Confédération paysanne représente déjà 20% aux élections dans les chambres départementales de l'agriculture.

Ce n'est pas si mal quand on connaît tout le poids et les fiches de l'organisation officielle de la paysannerie française la FNSEA (proche de la droite, qui fait 64%).

Edith CRESSON fut le premier (premier) Ministre à oser mettre en cause ce monopole, elle ne restera pas longtemps ministre ...

De droite comme de gauche les gouvernements s'accommodent de ce monopole de représentation (national et régional) d'une organisation qui ne sait faire que des grandes messes folkloriques voire violentes, mais ne met pas en cause le fond du problème. Un scénario, que nous connaissons parfois ailleurs. Il existe aussi dans ce milieu le MODEF (proche du PCF) et la F.F.A (proche de l'extrême droite).

Contre le libéralisme agricole

Aujourd'hui tout est organisé sur un modèle de concentration de la production et de l'ensemble des filières.

L'agriculteur type du modèle libéral dominant est plus un industriel qu'un paysan, il ne crée pas d'emplois dans le monde rural car ceux qui gravitent autour de ses "usines" sont plutôt les éléments d'une industrie installée en ville (engrais, techniciens, supermarchés...) et les emplois locaux sont réduits au minimum.

mais rien sur ce qu'il a fallu importer de matière première pour en arriver là (engrais, aliments du bétail, pétrole, etc) et quelques sont au bout du compte les conditions de travail et de rémunération tant des paysans que des salariés ? Pour notre part et dans l'état de nos pratiques et réflexions, nous proposons 3 objectifs prioritaires à l'Agriculture.

- NOURRIR LES HOMME EN QUANTITE ET QUALITE.
- CULTIVER L'ENVIRONNEMENT ET RENFORCER LES EQUILIBRES NATURELS
- AMENAGER L'ESPACE RURAL

Le chemin de fer un atout (suite)

Ce type d'agriculture détériore profondément le potentiel de la terre et pollue énormément.

La qualité du produit est mis en second rang derrière le moindre coût commercial.

Cette agriculture contrôle la désertification (fermeture des écoles, gares désertes embroussaillages etc ...).

Pour une agriculture paysanne

Extraits des textes du congrès de 1987

Nourrir, cultiver, aménager
Une des perspectives majeures du productivisme est de reléguer au second plan les fonctions de l'agriculture qui devraient en autre logique être les premières. On entend sur tous les tons, les éloges de l'agriculture et de l'agro-alimentaire pour leurs capacités exportatrices,

L'agriculture paysanne, plus que toute autre, se doit d'assurer des fonctions que la concentration urbaine et les nuisances du productivisme nous amènent à découvrir ou à redécouvrir :

- détente, tourisme rural,
- consommation de produits régionaux,
- restauration, formes diverses d'accueil, etc

Mais soyons clairs, en aucun cas cet aspect ne peut remplacer la production elle-même. On sait à qui profite et dans quel esprit sont organisées ces activités dans les zones vides de paysans. Aujourd'hui, des paysans trouvent dans ces activités, des intérêts financiers et humains.

Nous trouvons cela positif et il faut le développer dans toute la

mesure du besoin. Mais, nous refusons que ces activités puissent se substituer à l'agriculture dans un certain nombre de régions dont on peut trouver la liste chez les tenants de l'agriculture à deux vitesses.

Par ailleurs, l'aspect rémunérateur de ces activités, s'il procure un ballon d'oxygène pour ceux qui les pratiquent ne doit pas cacher que la production, elle, reste sous-rémunérée.

Sont-ce des archaïques ?

A les voir la moyenne d'âge est bien en dessous de celle des tenants du libéralisme. La confédération ne cultive pas le style retour aux anciens temps, mais plutôt une attitude de maîtrise des évolutions technologiques pour ne pas perdre le sens de la production : servir à l'homme et non le contraire.

Parlons coûts

La baisse des coûts permet-

"Toute innovation technologique n'est pas obligatoirement bonne à appliquer surtout si ses conséquences sont d'augmenter d'abord les profits des laboratoires (...)

"Le terme d'agriculture paysanne désigne pour nous un ensemble d'objectifs et de pratiques autour desquels doit se définir notre métier et le statut de ceux qui le pratiquent. Ce qui existe aujourd'hui sur le terrain de l'agriculture paysanne

n'est certainement pas la survie des pratiques agricoles anciennes. Si certaines méritent d'être maintenues, ce n'est certainement pas elles seules qui définissent l'agriculture que nous voulons"

Ces quelques extraits de leurs textes de congrès précisent leur rapport à la "modernité"

Et les transports ?

Ecole, lieux de travail éclatés, achat d'engrais, vente des produits, grands consommateurs de transports les agriculteurs sont particulièrement concernés par ce qui se joue dans ce domaine. Outre cet aspect tout ce qui touche à l'aménagement du territoire, aux menaces de désertification concerne au premier chef ce secteur, qui reste souvent au centre de la vie rurale.



Congrès de la Fédération syndicale PTT SUD (Solidaire, Unitaire, Démocratique)

Invitée au congrès de cette nouvelle fédération, la branche cheminots était présente.

La situation du mouvement syndical ne permet pas de négliger les possibilités de contacts, de discussions.

Les cheminots CFDT qui n'ont pas approuvé les mesures d'expulsion prises par la fédération CFDT / PTT n'entendent pas laisser se creuser des fossés entre les syndicalistes, surtout entre ceux qui entendent mener un syndicalisme de lutte et démocratique.

Les discussions de l'après-midi entre syndicats de base du SUD, FEN, impôts CFDT, structures interprofessionnelles ont été l'occasion d'approfondissement sur l'auto organisation et le syndicalisme, sur les recompositions syndicales.

Confrontées à l'Europe les PTT se lancent dans des réorganisations dont le rapport PREVOT fait une synthèse.

Les syndicalistes doivent répondre à une base inquiète des

perspectives d'avenir, qui a du mal à saisir les enjeux qui se cachent derrière des formules alléchantes et modernes.

Les débats du congrès font état des questions qui ne nous sont pas étrangères.

- informer complètement oui, mais au-delà, quelle stratégie adopter face à ce plan d'entreprise ?

- défense du statut et maintien des péréquations,

- oui, mais si on ne pose pas le problème de la concurrence qui se place sur les créneaux les plus rémunérés, nos positions seront une ligne Maginot, vite intenable,

- il faut refuser de tomber dans ces débats et s'en tenir à la défense des revendications,

- quel est le crédit d'une telle position si on ne pose pas le problème du rapport de force. Aujourd'hui il n'existe pas ; donner des perspectives solides, des réponses précises, ce n'est pas enterrer les luttes revendicatives, c'est se donner

les moyens d'une mobilisation, - n'allons nous pas nous enfermer dans une logique d'entreprise si nous commençons à penser en termes de contre propositions économiques .

Dans le cadre de ce système il n'existe pas de réelles perspectives économiques. Engageons la lutte on verra en fonction du rapport de force ce qu'on peut obtenir.

- Si on ne pense pas dès aujourd'hui aux perspectives revendicatives concrètes sur lesquelles peut déboucher la grève, on ne mobilisera pas.

- Le rapport PREVOT est vécu comme un projet, pas une loi, il sera difficile de mobiliser tant que ça ne sera pas concret. Des rapports il y en a eu tant d'autres."

La décision prise de lancer des structures unitaires de vigilance pour informer largement et mobiliser sur les revendications ne répond pas à toutes les questions, mais ce n'est pas nous qui affirmerons que les recettes miracles existent.

A l'heure où il se trouve en France des gens pour vouloir redresser les situations financières des entreprises en appliquant les méthodes libérales, il n'est pas inutile d'observer ce qui se passe dans de tels systèmes.

British Rail confronté à d'importants départs en retraite d'agents de conduite (7000 départs prévus sur les 20 000 agents d'ici 97) applique des mesures qui nous ramènent au début du siècle.

Les mécanos travaillent régulièrement avec des roulements de 12H et 13 jours sur 14, les projets de réduction du temps de travail

à 9h sont abandonnés, mais la panoplie des mesures ne se limite pas à ça. La Direction propose des primes à tout conducteur que recule son départ en retraite, à tout stagiaire qui abrège sa formation.

Elle n'hésite pas à proposer le rachat des congés et des jours fériés.

Tout ça en maintenant des salaires très bas pour intéresser les conducteurs à faire des heures supplémentaires.

Et bien sur le chantage à la clef, si vous n'acceptez pas le service sera fermé !!

Informations de l'A.S.L.E.F.