



UNE POLITIQUE A CHANGER

La SNCF à travers les dramatiques accidents de l'été est une nouvelle fois secouée. Ce n'est pas une fatalité mais, selon notre analyse, la résultante de la politique conduite par la direction générale.

Quelle politique d'entreprise ? Celle de l'obsession financière au détriment d'une politique qui articule le développement et le service public, le renforcement de la chaîne sécurité, le social.

I - Pourquoi une telle politique ?

Deux causes essentielles, la première, l'Etat depuis des « lustres » n'a pas rempli son rôle en particulier celui d'actionnaire,

sur la dotation en capital, l'apurement de la dette, le financement des infrastructures....

La deuxième est interne, la Direction Générale fait une nouvelle fois la preuve de son incapacité à mettre en oeuvre des décisions de conquête du trafic, d'amélioration des recettes, en particulier concernant les marchandises.

Pourtant le volume « transportable » globalement a progressé, mais notre part de marché continue de se dégrader.

Alors qu'attend la direction. Des propositions CFDT ont été faites notamment :

quand assurerons-nous au delà du transport la maîtrise de la chaîne qui va de la production aux consommateurs... manutention, stockage, entreposage, distribution, facturation... ?

quand aurons-nous au lieu d'une politique financière du groupe celle de la maîtrise commerciale des prestations ?

quand déciderons nous des investissements internationaux sans attendre 1993, où le Sernam doit jouer son rôle ? Et le TGV messagerie, etc, etc...

Les concurrents le font alors pourquoi cette timidité ?

Le refus de choisir de telles orientations comme politique de développement conduit la direction générale à reprendre les « vieilles recettes », celles du repli économique, celles du repli social.

II - Quelles en sont les conséquences ?

- Economiques :

Des décisions de démantèlement, restructuration avec un cran de plus vers le réseau noyau comme le prévoit les orientations ac-

tuelles de préparation du budget SNCF 1989 :

. fermeture des gares marchandises,
. réorganisation des points voyageurs,
. liquidation du service « bagages »,
. moins de km/trains, transfert d'activités sur route... puis à terme perte du trafic,
. reprise des études de fermetures de lignes...

- Sociales :

. poursuite de la réduction massive des effectifs avec toutes les conséquences, mobilité-polyvalence, réduction des déroulements de carrière...
. amputation continuelle du pouvoir d'achat, rien pour les bas salaires et petites pensions.

En clair, la réduction de la masse salariale devient l'élément déterminant pour permettre à la direction générale d'arriver aux objectifs financiers du contrat de plan.

Cette politique a donné en 1987 par rapport à 1986 un excédent brut d'exploitation de +25%. Sur les dernières années une augmentation de la productivité et rien de redistribué aux cheminots, c'est inacceptable.

III - Et la sécurité ?

La direction est-elle responsable ? La CFDT af-

firme que oui. C'est ce que nous appelons le risque calculé. Nous affirmons, que même si toutes les prescriptions réglementaires sont respectées, il y a affaiblissement de la chaîne sécurité.

La politique du moindre coût :

pour l'entretien des voies aller aux maximum des tolérances admises,

pour l'entretien du matériel aller aux maximum du préventif (espacement des visites...)

au Transport et Commercial : c'est des gares désertes ou fermées, la visite réduite...

C'est globalement la suppression massive de l'emploi, les difficultés de conditions de travail.

Ces quelques éléments vécus du risque calculé engendrent bien l'affaiblissement de la chaîne sécurité.

IV - Alors changer comment ?

D'abord, agir pour s'opposer de suite au budget 1989 et à plus long terme peser avec le rapport de force maximum pour conduire l'état à prendre toute ses responsabilités en particulier celles du financement, du droit au transport, du service public, de l'aménagement du territoire.

SOMMAIRE

EDITORIAL P.1

VOS DROITS P.2

- Assurance veuvage
- COFASS : réunion du 22.9.88
- Consolidation d'un accident du travail.
- Prestation " Assurance Maternelle"
- Pensions Trimestrielles au 1er Octobre 1988

L'ECHO DES FONCTIONS P.3

- Accident de Voiron du 23.8.88
- Services Communs : réforme des filières
- Sernam : Rien en va plus
- Conseil d'administration de la Caisse de Prévoyance : La CFDT revendique sa juste place.

ACTUALITE P.4

- Audience tout azimut Seront-nous entendus ?
- La SNCF, les entreprises, ça va mieux
- Licenciement : La Direction le prépare...
- Equipement : se mobiliser
- Matériel : l'insécurité c'est les autres.

BUDGET 89 P.5

- L'enjeu

PROTECTION SOCIAL P.6

- Handicapés et contrat dde plan
- Allocation de décès : Taux au 1er juillet 88
- conseil d'administration de la SNCF réunion du 21.9.88

L'ENVIRONNEMENT DES TRANSPORTS P.7

- Le coût social
- Le risque industriel : La CFDT en colloque à Grenoble

LA CFDT AUJOURD'HUI P.8

- La CFDT et l'International : L'ITF (suite C de F Aout)
- La CFDT en Congrès : Strasbourg Novembre 1988

ASSURANCE
VEUVAGE

En vigueur depuis 1981, elle est financée dans le privé, par une cotisation de 0,10% payée par les seuls salariés.

L'allocation veuvage est réservée au conjoint légal survivant qui réside en France, âgé de moins de 55 ans, assumant la charge ou a élevé au moins un enfant pendant 9 années et ne dispose pas de ressources supérieures à un certain montant.

Elle est versée chaque mois, pendant 3 ans au maximum et son taux est dégressif pour chacune de ces trois années. Elle peut être suspendue, partiellement ou totalement, ou supprimée, lorsque les conditions d'octroi viennent à se modifier.

Le dossier de demande d'allocation doit être déposé au plus tard, dans les trois ans suivant le décès.

Montant mensuel :

2533 la 1ère année,
1664 la 2ème année,
1268 la 3ème année

Plafond : l'allocation est dégressive dans la limite d'un plafond

de 9499F/trimestre.

N.B. - La prestation assurance veuvage ne donne pas droit à l'assurance maladie. La veuve reste garantie un an comme subsistante ensuite il faut adhérer à l'assurance volontaire.

Allocation décès :

Montant : 90 fois le salaire journalier avec :

- minimum à 1213,2 F
- maximum à 30330 F (Au 1er juillet 88)

L'allocation décès n'est pas imposable. Les conventions collectives peuvent apporter une allocation décès complémentaire.

A la SNCF

Allocation décès : 1 an de salaire. Pas d'assurance veuvage mais versement immédiat d'une pension de réversion (si plus de 15 ans au cadre permanent),

- sans condition d'âge pour la veuve, condition de vie maritale de 2 ans, aucune si enfant à charge.

COFASS

Commission du fonds d'action paritaire et sociale du 22 septembre 1988

Les prévisions de l'excédent comptable pour 1988 sont estimées à 10 millions de francs, c'est à dire bien inférieures aux excédents 1986-1987.

La CFDT s'en réjouit, c'est la preuve qu'elle a été entendue quant à une meilleure répartition et utilisation du budget social. Les excédents 1986-1987 seront utilisés pour :

- la transformation des établissements de Saint Jacut, Antibes et Neuilly,
- l'achat de lits longs séjours (60 à 65 lits),
- la réservation de lits dans des foyers logements,
- la réservation de lits pour handicapés.

La CFDT restera attentive à l'utilisation de l'excédent 1988.

QU'EST-CE QUE LA CONSOLIDATION
D'UN ACCIDENT DU TRAVAIL ?

La consolidation est le moment où, à la suite de l'état transitoire que constitue la période de soins, la lésion se fixe et prend un caractère permanent sinon définitif tel qu'un traitement n'est plus, en principe, nécessaire si ce n'est pour éviter une aggravation.

Il est à ce moment possible d'apprécier un certain degré d'incapacité permanente consécutive à l'accident sous réserve de rechutes ou de révisions éventuelles.

La consolidation d'un accident du travail est régie par l'article 93 du RPS 10 C

Révision du taux d'I.P.P. - Rechutes :

Toute modification dans l'état de la victime, dont la première constatation est postérieure à la date

de guérison apparante ou de consolidation de la blessure peut donner lieu à une nouvelle fixation des réparations soit :

- à tout moment durant les 2 premières années qui suivent la guérison ou la consolidation de la blessure,
- après ce délais, elle ne peut avoir lieu qu'à des intervalles d'une année.

Cette révision peut être à l'initiative de l'intéressé mais aussi de la SNCF si l'état de la victime s'améliore.

Ayant droit :

En cas de décès de la victime par suite des conséquences de l'accident, une nouvelle fixation des réparations allouées peut être demandée par les ayants droit.

Attribution au personnel de la SNCF de la
prestation spéciale «Assistante Maternelle»

Montant au 1/01/88

par trimestre pour une garde à temps complet	1336 F
par trimestre pour une garde à mi-temps	668 F
par mois)	445 F
par jour) pour une garde	22 F
par demi-journée) irrégulière	11 F

ERRATUM

Allocation fin de carrière

Une erreur de frappe s'est glissée dans cet article : il faut lire 1/12è de la rémunération totale annuelle brute et non 1/127è.

Pensions trimestrielles au 1er octobre 1988

Code prime 1 et 2
(Adm-Ex-voie).

Les sommes ci-après sont votre pension brute trimestrielle :

- si vous payez des impôts il convient de multiplier ces chiffres par 0,955;

- si vous ne touchez pas le fond national de solidarité vous multipliez par 0,99.

Minimum de pension :
13 515 Frs.

La retenue de la CP est de 4,5% sauf pour ceux au FNS.

Pour un calcul plus précis contacter :

PHILIPPE Marcel
HENRIOT Jean

Tél : (16-1) 42.03.15.19

1-Oct-88	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	37,5
ANNUITE NIVEAU														
1C	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898
1D	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13978	14167
2A	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	14060	14250
2B	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	14089	14480
2C	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	14182	14587
2D	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	14227	14645
3A	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	14304	14724
3B	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	14320	14754
3C	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	14392	14842
3D	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	14432	14882
4A	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	14463	14913
4B	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	14495	14945
4C	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	14527	14977
4D	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	14559	15009
5A	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	14591	15041
5B	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	14623	15073
5C	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	14655	15105
5D	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	14687	15137
6A	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	14719	15169
6B	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	14751	15201
6C	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	14783	15233
6D	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	14815	15265
7A	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	14847	15297
7B	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	14879	15329
7C	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	14911	15361
7D	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	14943	15393
8A	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	14975	15425
8B	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	15007	15457
8C	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	15039	15489
8D	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	15071	15521
9A	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	15103	15553
9B	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	15135	15585
9C	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	15167	15617
9D	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	15199	15649
10A	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	15231	15681
10B	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	15263	15713
10C	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	15295	15745
10D	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	13898	15327	15777

VOIRON 23 SEPTEMBRE 1988

Transport exceptionnel routier contre TGV

Encore un accident aux conséquences très douloureuses : 2 morts dont le conducteur du TGV, une cinquantaine de blessés.

Les circonstances de l'accident :

Un convoi exceptionnel routier italien, constitué d'un camion et d'une remorque chargée d'un transformateur, s'immobilise, coincé sur le passage à niveau 74 de la ligne Lyon-Grenoble.

Ce PN situé en pleine ville de VOIRON, à proximité de la gare, est très fréquenté notamment depuis la mise en place il y a quelques années de nouveaux plans de circulation de la ville ; il est de plus à la sortie d'une courbe et de ce fait la chaussée est "bombée". Le convoi ne peut dégager la voie lorsque les barrières s'abaissent à l'annonce du TGV 736, en provenance de Grenoble, qui heurte de plein fouet la remorque, à environ 90 km/h, le conducteur n'ayant pratiquement rien pu faire compte tenu de la courbe.

A noter que le convoi circulait sur un itinéraire non autorisé aux convois exceptionnels.

Des problèmes et des questions qui se posent :

Cet accident pose une nouvelle fois le problème des passages à niveau qui constituent à l'évidence des points extrêmement sensibles pour la sécurité des circulations tant ferroviaires que routières.

Malgré des efforts accomplis dans ce domaine, il existe encore de trop nombreux PN à "hauts risques" comme celui de Voiron. (un accident semblable à celui-ci a failli se produire à proximité de Chambéry sur un PN situé sur une route nationale très fréquentée quelques jours après Voiron).

Il est impératif que de tels PN figurent en priorité sur la liste des points noirs et il y a urgence à passer aux réalisations concrètes.

A tous les niveaux, la CFDT a maintes fois demandé le remplacement des PN par des passages inférieurs ou supérieurs.

Celui de Voiron a été évoqué à plusieurs reprises en différentes instances. A l'occasion de l'électrification de Lyon-Grenoble en 1984, la SNCF a proposé à la DDE Isère la construction d'un passage inférieur pour la route avec participation financière. La DDE n'a pas donné suite par "manque de moyens".

L'UPR de chambéry, en rappelant que le budget 1989 des transports ne prévoit rien pour la sécurité à la SNCF et 260 millions de francs pour l'élimination des points noirs routiers a posé la question : Un passage à niveau est-il un point noir routier ou ferroviaire ?

La CFDT ne peut non plus admettre que dans cet accident on transforme le conducteur italien du convoi routier en "bouc émissaire". Des questions restent posées : pourquoi le conducteur est passé par Voiron ?, simple erreur d'itinéraire, ou est-ce pour un gain de temps appréciable sur les horaires prescrits ?

Quel temps de travail avait-il accompli ? La réglementation sur l'itinéraire des transports exceptionnels, comme ceux du transport des matières dangereuses, est-elle suffisante, de même que les moyens de contrôle ?

Autant de questions que la CFDT devra suivre notamment dans le cadre des différentes enquêtes et du groupe de travail inter CHSCT/Direction qui doit se constituer pour la première fois après un accident grave.

SERVICES COMMUNS ET FILIERE ADMINISTRATIVE

Le point des discussions en cours.

Les contours

La direction a défini les nouveaux contours de la filière administrative qui regrouperait :

- la filière 3 bureaux des gares spécialités secrétariat et B.A. des circonscriptions trains.
- la filière 13 services administratifs.
- la filière 15 contrôle inspection "spécialité Administration".

La filière 19 "Imprimerie" n'est pas encore classée mais compte tenu de son faible effectif (100 agents environ) pourrait être intégrée à la filière administrative comme spécialité. Une étude est en cours sur la faisabilité d'une filière qui intégrerait tout ou partie du personnel de reprographie.

La filière 20 Surveillance Générale restera une filière indépendante du niveau 1 au niveau 10. C'était la position de la CFDT.

La nouvelle filière Administrative aurait 3 grandes spécialités :

- gestion personnel, secrétariat,
- comptabilité,
- informatique.

Dans les faits ces spécialisations ne se feraient qu'à partir de la maîtrise.

La nouvelle filière déroulera de Niveau 1 à Niveau 10.

Si par son projet de formation aux examens, la direction semble vouloir revaloriser la fonction d'agent de maîtrise, elle maintient cependant son orientation de départ : accès à la maîtrise au niveau 5, sous le prétexte de n'être ni des com-

merciaux ni à des postes de sécurité ! La CFDT ne peut accepter ce recul.

A qui la direction veut-elle faire-croire en une harmonisation des filières alors même que les filières "commerciales" et "transport" qui viennent d'entrer en application donnent accès à la maîtrise au niveau 6. Il s'agit bien là d'une dévalorisation de la future filière administrative.

Le recrutement : se ferait au niveau 1 sans diplôme particulier, avec un examen pour accéder au Niveau 2 (avec CAP ou BEP) et dans ce cas, confirmation du niveau 2 par contrôle de connaissance suite à une formation. Les agents dérouleraient sur les niveaux 3 et 4 sans examen, par notation et sans délai entre 3 et 4. Un examen niveau 5 (professionnel) de fin de carrière serait créé.

L'examen d'accès à la maîtrise N5 se déroulerait en 2 parties. La première partie "connaissances générales" donnerait accès à une formation longue. La 2^e partie comporterait des épreuves de connaissances professionnelles générales et une épreuve orale et pratique spécialisée. Il s'agit là des propositions de la direction pour lesquelles rien n'est encore définitivement tranché à l'heure où nous écrivons.

La CMS qui entérinera les décisions se situerait fin 88 ou début 89, à l'issue des prochains groupes de travail.

Affaire à suivre auprès de vos délégués CFDT locaux.

Effectifs : objectifs de la Direction du Personnel "réduire au cours des prochaines années de 5% par an au moins les effectifs de la filière administrative".

LA CFDT REVENDIQUE LA RECONNAISSANCE DE SA REPRESENTATIVITE AU CONSEIL D'ADMINISTRATION DES CAISSES DE PREVOYANCE ET DE RETRAITE

Pour mémoire :

Pour la Caisse de Prévoyance, les élections, et pour les seuls actifs remontent en 1948 et avaient donné les résultats suivants :

CGT : 58% (4 sièges) / CFDT (CFTC à l'époque) : 17,5 % (1 siège) / FO : 17,10% (1 siège)

et 2 sièges octroyés par décret à la fédération générale des retraités on ne sait sur quels critères.

La direction s'appuyant sur le fait que cette représentation a fait l'objet d'une homologation ministérielle refuse malgré de nombreuses interventions de notre organisation de revoir le nombre de sièges octroyés à la CFDT.

Du nouveau :

La SNCF accepte les 25 avril et 21 mai des négociations avec l'ensemble des organisations syndicales représentatives des cheminots comme prévu au chapitre I du statut.

D'entrée de jeu, la direction fixe le cadre :

- Il ne peut y avoir une forte augmentation de sièges si nous voulons que le ministère accepte cette modification.

- Il faut un consensus de toutes les organisations syndicales.

- Les retraités F.G.R.C.F. doivent y être représentés.

- Les fédérations d'actifs représentent aussi les retraités et nous ne voyons pas d'inconvénients à ce que dans vos délégations siègent des re-

traités.

Les positions des organisations sont dures

La CGT refuse un replâtrage et demande des élections surtout pour les retraités.

Pour les actifs elle serait d'accord de prendre en considération le dernier vote au conseil d'administration de la SNCF.

La CFDT n'est pas opposée à cette démarche mais se rendant compte du temps qu'il faudrait pour organiser un vote chez les retraités, demande de suite un 2^e représentant.

L'ensemble des autres organisations syndicales demande un représentant dans cette instance.

FO se contente de sa représentation et préconise, comme la CGT, un vote pour les actifs et retraités et pour l'instant le statu quo.

C'est normal puisqu'avec 5,45% cette organisation possède 1 siège (autant que la CFDT avec 28,3%)

L'ensemble des organisations syndicales et la direction reconnaissent unanimement le bien fondé de la revendication CFDT d'avoir une représentation plus conforme à sa représentativité.

Nous pensons sans démagogie que le tableau ci-dessous, correspondant aux dernières élections DP est significatif et justifie notre revendication

CGT : 46,7% (4 sièges)
CFDT : 28,3% (1 siège)
FO : 5,45% (1 siège)
FGRCF (2 sièges)

FOLLES NUITS AU SERNAM.

Au Sernam, rien ne va plus : les effectifs diminuent, le déficit augmente. Les restructurations successives (départementalisation des arrivages, création des agences, nouveaux plans de transport express, réforme bagages) n'y changent presque rien... exceptées les conditions de travail !!!

Arguant des pratiques de la concurrence (petits, moyens et grands patronats routiers, concurrents ou "partenaires"), la direction du Sernam met en place des nouveaux plans de transport davantage axés sur la route et visant à améliorer les délais, ce qui contribue à modifier les horaires et les conditions de travail.

Concrètement, cela se traduit par de nouveaux roulements dans un grand nombre d'agences, lesquels comprennent :

l'augmentation du nombre de nuits (moyens express),
prise et fin de service à des heures difficiles pour les agents,
introduction de coupures de nuit (23h - 24h à Chevaleret),
davantage de repos secs,
tentatives d'application de l'article 49 du P4 (VC le mardi, mercredi ou jeudi à Rennes).

Cela vise à concrétiser le mot du directeur général du Sernam : "Rien que le P4, mais tout le P4". Il y a là une volonté d'introduire une plus grande flexibilité sans la moindre contrepartie, avec des discussions locales (CHSCT, DP) de pure forme, en tentant de prendre en otage le personnel ("si conflit... c'est la fin", encore un propos directorial !).

Un meilleur service pour nos clients en s'appuyant sur le chantage de la concurrence "autorise" le directeur :

à imposer des horaires plus tendus amenant outre la polyvalence, des charges de travail accrues donc de plus en plus de suppressions d'emplois, l'utilisation abusive de contractuels ou intérimaires à temps partiel,

à occulter aussi les problèmes de transport (en commun notamment) des agents,

à rayer la vie de famille, toute forme de vie associative...

Mais cela engendre également des répercussions sur la sous-traitance du Sernam :

des emplois en moins : manutention ferroviaire, transporteurs...

des horaires impossibles : ex. : Paris Amiens Lille et retour en 5h30, mais cela incite aussi à tenir le 130 km/h sur autoroute avec un camion !!!

Pour la CFDT :

le redéveloppement du Sernam ne se fera pas sans les cheminots de ce service. Pour cela, un véritable dialogue social doit s'instaurer et non pas un semblant de communication interne ressemblant en fait plus à de l'intox,

un Sernam toujours présent à l'échéance européenne ne peut pas être copié sur les concurrents dans ce qu'ils ont de plus néfastes,

il faut un projet social cohérent émanant d'une formation professionnelle efficace et permettant à un personnel qualifié des métiers valorisants, mieux rémunérés, des conditions de vie et de travail en progrès, des perspectives salariales plus motivantes, un véritable déroulement de carrière.

Les cheminots du Sernam n'entendent pas continuer à subir plus longtemps sans réagir à la dégradation de leurs salaires, conditions de travail et de vie.

Par ces provocations, la direction de l'entreprise assumera la totale responsabilité des conflits qui auront lieu.

Pour sa part, la CFDT soutiendra et impulsera l'action nécessaire.



Depuis début septembre, les cheminots CFDT sont auditionnés :

- 8 septembre au Président de la SNCF (Fournier)
- 21 septembre au ministre des Transports (Delebarre)
- 22 septembre et 28 septembre auprès des rapporteurs du budget des transports 89 à l'assemblée nationale (Fleury et Germont).

La CFDT a argumenté les points suivants :

- le dialogue social à reconstruire à la SNCF,
- un budget SNCF 1989 inacceptable (social et économique) d'où nécessité d'une négociation sociale d'ensemble avec un premier acte avant la décision du budget 89 (octobre/novembre 88) pour salaire, déroulement de carrière, RTT, CdT ...
- une politique de développement SNCF et de son groupe au lieu du repli au service de la politique financière.
- la nécessité de l'évolution structurelle de l'entreprise, réduire le poids des directions centrales, la mise en place d'établissements multifonctionnels, une véritable décentralisation avec les moyens correspondants.

La CFDT a développé plus en détail le rôle de l'Etat, dans le cadre du service public, du droit au transport, de l'aménagement du territoire, de la sécurité notamment auprès des pouvoirs publics :

- le financement des investissements (infrastructures, TGV Nord, banlieue),
- le financement de la sécurité,
- la recapitalisation de la SNCF et l'apurement de la dette,
- les conventionnements régionaux voyageurs et la prise en compte du fret,
- l'international (absence de politique d'entreprise) y compris le devenir du SERNAM et le rôle du groupe; (Voir le bulletin du Militant "Où va la SNCF").

La CFDT a rappelé quelques dossiers ponctuels où le Ministre est impliqué directement :

- les facilités des circulations (voir la pétition nationale CFDT.)

- la réactivation des Conseils d'Ateliers et de bureaux, au lieu des GIP, avec des moyens pour répondre aux demandes,
- le décompte pour la retraite du temps passé en apprentissage ou en tant qu'élève,
- l'attribution de congé annuel permanent pour la médaille d'honneur des chemin de fer (2 jours = argent, 4 jours = vermeil, 6 jours = or),
- la reconnaissance de la représentativité de la CFDT au Conseil d'Administration de la CP pour l'attribution du 2ème siège CFDT.

La CFDT en matière de sécurité réclame une dotation permettant le financement, à développer la nécessité de la chaîne sécurité donc le lien avec l'emploi, les CdT, et les nouvelles technologies ne se substituant pas à l'homme.

La CFDT a rappelé sa demande d'un débat public associant toutes les parties concernées y compris les usagers. La CFDT défend l'application du code du travail à la SNCF en particulier : permettre aux

CHSCT d'enquêter lors d'incidents ou d'accidents ferroviaires, lors d'accidents de travailleurs de l'industrie privée, la reconnaissance du droit d'alerte et du droit de retrait individuel en cas de danger grave et imminent.

En conclusion la CFDT a indiqué qu'elle ne laissera pas faire le budget 1989 sans réagir y compris par des arrêts de travail et que la négociation doit s'engager avant les décisions budgétaires du 23 novembre 1988 (CA de la SNCF) en particulier sur les éléments sociaux.

Le 22 septembre une nouvelle fois la CFDT a interpellé la direction SNCF pour la réouverture des négociations salariales 1988. La direction persiste dans son refus.

SERONS-NOUS ENTENDUS ? Cela dépend de la mobilisation des cheminots, des actions locales et nationales se développent depuis la rentrée, nous devons poursuivre à l'élargissement de cette mobilisation avec pour objectif central décider une action majoritaire dans la profession pour faire échec au budget SNCF 1989 actuel.

SERONS-NOUS ENTENDUS ???

La SNCF, les entreprises, ça va mieux. Les cheminots, les salariés, ça va plus mal !

A propos de salaires..., ces derniers jours auront réservé quelques surprises :

- d'un côté, le ministre des finances prévoit pour 1988 une inflation entre 2,5 et 3%,
- de l'autre, la direction maintient une augmentation de 2,2% des salaires 1988 et, en accord avec la CFTC et la FMC (les deux seules organisations signataires de l'accord croupion) décide d'avancer au 1er septembre l'augmentation de 0,9% prévue initialement au 1er octobre, soit +0,07% de masse salariale... une aumône.

Et pourtant, pourtant... (air bien connu !), le trafic ferroviaire se porte bien puisqu'il dépasse les prévisions budgétaires, l'activité économique connaît une croissance d'environ 3,5%, le taux de marge des entreprises atteint 29,1% en 1987 (du jamais vu depuis 1970 !). Mieux encore, le ministre des finances pour qui la vie des entreprises compte beaucoup, leur donne un coup de pouce en accordant une exonération totale puis partielle de l'impôt sur les bénéfices pendant les quatre années suivant leur création et un allègement des cotisations sociales patronales pour celles dites de "main d'oeuvre".

Alors ça suffit..., nous voulons notre part du gâteau. La CFDT a écrit une nouvelle fois à la direction pour exiger la réouverture de négociations salariales 88.

Nous entrons, par ailleurs, dans la période des notations concernant le déroulement de carrière avec ses conséquences pour le salaire selon que l'on prend un indice, un niveau... Depuis des années, le nombre des promotions diminuent régulièrement. Partout où des injustices, des passes-droits, existent... l'action doit être la réponse à opposer aux directions locales.

Et puis, au moment du budget d'entreprise

LICENCIEMENT :

La Direction SNCF les prépare...

En date du 1er juin 1988 une note traite des objectifs de la Direction P. Ce texte, fort éclairant sur l'état d'esprit de notre "haute direction", met en évidence certains projets pour le moins inquiétant : "... En outre, l'optimisation de la gestion des effectifs au plan national a conduit à soumettre temporairement toute autorisation d'embauche au cadre permanent à l'accord de la Direction du Personnel. A l'avenir :

Si l'adaptation des effectifs devait suivre la démographie, l'ensemble des mesures évoquées ci-dessus continueraient à être appliquées. Toutefois, les mesures d'incitation à la mobilité seront susceptibles de devenir insuffisantes et il conviendra alors d'utiliser les possibilités statutaires non encore exploitées.

S'il s'avérait nécessaire de réduire les effectifs de manière plus importante que la démographie l'entreprise devrait obtenir les accords nécessaires pour mettre en oeuvre des techniques plus contraignantes que celles adoptées jusque là".

Ainsi donc l'hypothèse de licencier des cheminots est mise noir sur blanc.

La direction a résolument choisi de continuer sa politique de déclin du chemin de fer au détriment de l'ensemble des travailleurs et pour le plus grand profit des transporteurs routiers (voir l'art. p.7 sur la question de l'environnement). Il est grand temps que les cheminot(e)s se mobilisent pour éviter le pire.

qui fixe la masse salariale à distribuer, la CFDT prendra ses responsabilités et appellera, si l'unité est réalisée et elle fait tout pour cela, l'ensemble des cheminots à la grève pour obliger la direction à changer de politique, d'orientations vis à vis des personnels de l'entreprise.

Affaire à suivre donc en mettant tout en oeuvre dès aujourd'hui, comme hier, pour réussir l'action, seul discours que la direction arrive à entendre.

SE MOBILISER POUR NOTRE AVENIR

Vous avez dit notre avenir... et oui pour les cheminots de l'Equipement l'avenir semble sombre. Pourtant les agents de la Voie, du SE, des caténaires, des ATM :

- sont les éléments indispensables pour une bonne qualité du service public ferroviaire,
- sont les premiers concernés par la sécurité des circulations et aussi la sécurité des personnes,
- sont les agents qui créent le chemin de fer de demain par :

- la construction des voies,
- les études et les projets,
- la confection des dossiers à défendre devant les pouvoirs publics...

Avec la politique de la direction tout ce savoir faire, toutes ces expériences disparaissent et les restructurations s'accroissent.

En trois ans, 39 sections, 27 circonscriptions SES, 138 districts, 176 brigades qui ont été supprimés.

C'est aussi 6000 cheminots de l'Equipement qui n'ont pas été remplacés.

C'est donc une politique suicidaire que la direction mène.

Pour la CFDT le chemin de fer a de l'avenir et doit se développer mais, cela passe par des moyens nouveaux tant humains que financiers à mettre en oeuvre. Cela c'est de la responsabilité du gouvernement et de la direction.

Courant octobre et novembre, la CFDT mobilise les cheminotes et les cheminots ainsi que les usagers contre le projet de la direction de supprimer 30% des gares voyageurs et de gare marchandises.

C'est à n'en pas douter demain des fermetures de lignes, donc du travail en moins, donc des emplois en moins.

Oui Cheminots de l'Equipement nous sommes les premiers concernés alors mobilisons nous et agissons pour notre avenir et le développement du service public ferroviaire.

AU MATERIEL L'INSECURITE C'EST LES AUTRES !

Lors de la table ronde du 11 août, MONSERIE (direction adjoint du Matériel) a vanté l'infailibilité de la politique d'entretien.

Il a affirmé :

"la méthode (cycle d'entretien) est à la fois scientifique et expérimentale allant jusqu'à l'agent d'exécution pour recueillir tout ce qu'il connaît (...)

Cette méthode qui implique de nombreuses personnes, pratiquée de manière sérieuse et sûre, ne peut être mise en doute..."

En clair, s'il y a un incident à plus forte raison un accident c'est ailleurs qu'il faut chercher.

MONSERIE veut-il nous faire croire que les incidents ou les accidents ne seraient dus qu'à des erreurs humaines ?

C'est trop facile de dégager aussi facilement les responsabilités du Matériel.

La "méthode scientifique" en lisant les carnets de bords on en voit les effets :

- travail différé faute de pièces, faute de personnel, etc...

La sécurité c'est une chaîne. Le Matériel, les infrastructures, les cheminots y concourent. Avoir une sécurité de haut niveau :

- c'est notamment à la fonction Matériel une autre politique d'entretien où aujourd'hui le curatif a pris le pas sur le préventif, n'en déplaise au "scientifique" MONSERIE.

- C'est des cheminots en quantité et en qualité.

- C'est le retour à la visite et la suppression de la RAT.

- C'est des magasins approvisionnés et l'abandon des fameux stocks "zéro".

Pour la CFDT cette méthode a montré ses limites entre autre à Paris Est. Nous disons ça suffit !

Le Matériel doit présenter toutes les caractéristiques de sécurité.

La Direction doit donc y mettre les moyens.

LES ENJEUX DU BUDGET 1989

Depuis maintenant 6 mois, la CFDT a lancé une campagne de mobilisation pour un "point fort" lors de l'examen du budget SNCF 1989 par le CCE et le CA (14 et 23 novembre). Qu'y-a-t'il donc de si important dans un budget qui vaille que les cheminots se mobilisent... (les chiffres cités sont les derniers connus, ceux de l'année 1987 en milliards de francs)

Recettes totales : 66,625

Ensemble des recettes du trafic (tant voyageurs que fret ou Armement Naval) (50,732) et des contributions publiques (15,893)

C'est tout le problème de l'offre de la SNCF qui est posé.

- Quelle consistance du réseau ?
- Va-t-on vers un réseau noyau par accélération des fermetures de gares voyageurs et fret, par réduction du réseau bagages ?
- Va-t-on être toujours aussi "timide" pour créer de nouveaux points de vente voyageurs ou marchandises ? Pour développer les investissements logistiques ?

Utilisation des recettes

achat des fournitures

(tout ce qui est acheté par la SNCF pour fabriquer du transport, ex. énergie, sous traitance)

17,652

les charges de personnel

39,224

les impôts et taxes

2,045

Deux enjeux :

1) Les effectifs

. Ils sont passés en moyenne annuelle de 254 400 en 1980 à 213 100 (prévus) en 88 soit

- 16,2%

. C'est le 1er collègue qui a été le plus touché et l'entreprise vieillit...

- Va-t-on donc reprendre l'embauche en 1989. C'est vital pour l'entreprise.

2) Les salaires

La masse salariale baisse :

- à cause de la baisse d'effectifs

- mais aussi avec :

. la baisse du pouvoir d'achat

. la diminution des promotions

- Va-t-on préserver le pouvoir d'achat ?

- Va-t-on enfin prendre des mesures concrètes pour favoriser les bas salaires (25% du personnel gagne moins de 6000 F net, mensuels) ?

Excédent brut d'exploitation

(66,625 - 17,652 - 39,224 - 2,045) =

7,704

(résultat du travail des cheminots)

(il est positif et augmente de 24,6% entre 86 et 87)

Solde des opérations financières

- 8,697

Un enjeu : le partage de la productivité

Les cheminots sont de plus en plus productifs. Cette productivité est récupérée à 74% par l'entreprise pour ses dettes et investissements, à 26% par les clients frets sous la forme de blocage des tarifs ou de réductions tarifaires.

-La CFDT se prononce clairement pour que cette productivité se traduise par l'amélioration des conditions de travail (les 35 h par exemple) et donc par la création d'emplois.

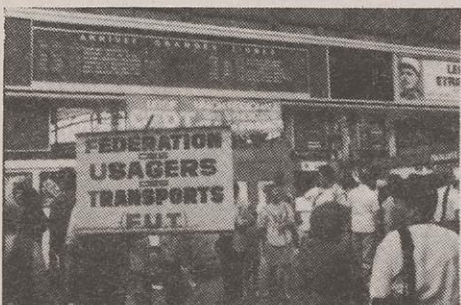
Les responsabilités des pouvoirs publics

C'est là un enjeu du budget 89 mais plus encore celui du futur contrat de plan (1990/94)... Le contrat de plan en cours, avec sa logique strictement financière a entraîné la baisse des effectifs (c'est à ce titre que la CFDT s'est prononcée contre son contenu).

Si les charges financières sont si élevées, c'est que l'état se désengage du financement des infrastructures. Un petit premier pas avait été fait dans le contrat de plan avec le financement à 30% du TGV A. Mais il y a eu recul sur le TGV Nord, le contournement de Lyon, et l'interconnexion en région parisienne entièrement à la charge de la SNCF d'où :

- baisse d'effectifs,
- nouveaux emprunts,
- accroissement des dettes,
- accroissements charges financières.

Résultat final : - 0,993



HANDICAPES ET CONTRAT DE PLAN

Le rapport annuel du comité de liaison pour le transport des personnes handicapés (COLITRAH) a été transmis aux ministères concernés en juillet 88 : vingt pages pour le rapport et une soixantaine de pages pour les annexes...

Soulignons un passage des conclusions du rapport pour notre activité syndicale :

«l'objectif d'une accessibilité totale des transports pour tous ne pourra être atteint dans l'avenir que si une volonté politique continue se manifeste et pour cela un large travail de sensibilisation doit être mené.

En matière d'accessibilité au transport le rapport souligne le «dynamisme de la SNCF et les efforts importants qu'elle a déployés... il reste encore beaucoup à faire en la matière».

De quoi s'agit-il à la SNCF ?

du programme d'aménagement des gares afin de limiter la fatigue des personnes handicapés,

de l'installation de rampes ou ascenseurs dans les gares à plusieurs niveaux,

des places de stationnement réservées aux handicapés devant les gares,

de l'installation de système de reconnaissance de la fosse des voies pour les aveugles et mal-voyants (la SNCF projette d'équiper l'ensemble du réseau),

d'emplacement réservé, dans les trains et TGV pour personne handicapée en fauteuil roulant,

de mise à disposition de chaise roulante à petit gabarit «transfert» pour faciliter

les déplacements de la personne handicapée, dans la rame,

d'amélioration de l'information à destination des handicapés.

Directives européennes :

Dans une résolution de septembre 87 le parlement européen «affirme le droit des handicapés et des personnes âgées à la mobilité, droit que l'Etat doit garantir notamment en leur offrant des facilités nécessaires et en prévoyant les transformations qui s'imposent dans les structures et les moyens de transport...».

Cette résolution complète d'autres recommandations prises préalablement (mai 87) par la conférence européenne des ministres des Transports visant entre autre à :

«- assurer des facilités d'accès aux installations et véhicules de transports à longue distance pour les personnes tributaires du fauteuil roulant».

Nouvelles technologies et handicapés :

Dans ces conclusions, le rapport du COLITRAH précise :

«il faut veiller à ce que les nouvelles technologies qui se développent actuellement dans les systèmes de transport (billetterie automatique, etc...) soient adaptées aux besoins des personnes handicapés et n'entraînent pas une déshumanisation du service rendu aux voyageurs.

En effet aucun appareil aussi perfectionné soit-il ne pourra remplacer la présence d'un agent».

Quel financement ?

Le rapport du COLITRAH ne traite pas (et c'est logique) des problèmes de financement car c'est de la responsabilité de l'Etat ; ça dépend de la volonté politique des collectivités en lien avec les entreprises chargées du service public, chargées d'assurer le droit au transport prévu par la loi (LOTI de 82).

Dans les prochains mois de 1988 où se discutent et se préparent les contrats de plan Etat-Régions en même temps que Etat-SNCF, il est de notre responsabilité syndicale au niveau national, régional et local, c'est à dire à tous les niveaux, d'en parler de soulever le problème, de sensibiliser qui de droit, seul avec d'autres... dont les associations d'usagers.

Tableau indiquant suivant les taux de majorations résidentielles S.N.C.F. les MINIMA et, le cas échéant, les MAXIMA des ALLOCATIONS au DECES ainsi que les MAXIMA des INDEMNITES pour FRAIS D'OBSEQUES

Taux de la majoration résidentielle (indemnité de résidence)	11,5 %	10 %	9 %
Décès de l'agent :			
- Montant minimum de l'allocation	27 850	27 030	26 490
- Montant MAXIMUM de l'indemnité pour frais d'obsèques	16 710	16 220	15 900
Décès du conjoint de l'agent :			
- Montant minimum de l'allocation	27 850	27 030	26 490
- Montant MAXIMUM de l'allocation	55 700	54 060	52 980
- Montant MAXIMUM de l'indemnité pour frais d'obsèques	16 710	16 220	15 900
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	16 710	16 220	15 900
- 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			
Décès du conjoint du retraité :			
- Montant minimum de l'allocation	16 710	16 220	15 900
- Montant MAXIMUM de l'allocation	33 420	32 440	31 800
- Montant MAXIMUM de l'indemnité pour frais d'obsèques	16 710	16 220	15 900
Décès de la veuve de l'ex-agent affiliée :			
- Montant minimum de l'allocation à verser aux descendants à charge ou, à défaut, aux ascendants à charge	11 140	10 820	10 600
- 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			
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	11 140	10 820	10 600

CONSEIL D'ADMINISTRATION SNCF

Echos du 21 septembre 1988

Quelques éléments sur le trafic :

En voyageurs, les VK sont supérieurs de 4% aux prévisions budgétaires et de 7,9% par rapport à la même période (janvier/août) 1987.

En marchandises, le tonnage a augmenté de 2,5% par rapport aux prévisions budgétaires et de 1,6% par rapport à 1987. Par contre, le produit moyen à la TK continue de baisser entraînant une perte de 3,4% des recettes par rapport aux prévisions budgétaires et de 3,8% par rapport à 1987. Davantage de tonnage et moins de recette, la conclusion s'impose d'elle-même : les chargeurs continuent de s'engraisser mais la direction SNCF continuera de demander des sacrifices aux cheminots...!

Conventionnement :

Une première en Ile de France... le département de Seine et Marne a accepté un conventionnement pour la réorganisation des lignes Paris-la Ferté Gaucher, Paris-Provins et la réouverture de la

gare de Mormant

D'autre part l'électrification de la section de ligne Tournan-Coulommiers et sa mise en BAPR sont envisagés. Mais une énième fois, la modernisation se traduira par une réduction des effectifs cheminots.,, une manière à terme de financer les investissements. D'ailleurs, à l'appel de la CFDT et de la CGT, les cheminots se sont mis en grève.

Prochain CA :

En octobre, il sera consacré essentiellement à la sécurité et celui de novembre au budget 1989. Deux points sensibles concernant les orientations générales pour la SNCF...

Deux points sur lesquels la CFDT a lancé une campagne de mobilisation cet été avec comme perspective une action unitaire fin octobre/début novembre.

Des initiatives en ce sens ont été décidées au cours de l'assemblée générale annuelle des syndicats CFDT de cheminots : affiches, tracts, pétitions tant en direction des cheminots que des usagers.

L'ENVIRONNEMENT DES TRANSPORTS

Depuis 1945 le chemin de fer a beaucoup perdu de «parts de marché» en ce qui concerne le transport tant marchandises que voyageurs.

Le développement d'autres moyens, route, air... s'est fait sur la base d'une concurrence tarifaire effrénée, mais il faut quand même regarder d'un peu plus près les coûts non pris en charge par les transports et payés par la collectivité.

La pollution atmosphérique :

L'aggravation des phénomènes de destruction des forêts, surtout en Allemagne Fédérale, a sensibilisé l'opinion à cette question. La pollution est engendrée essentiellement par 5 éléments :

- Le monoxyde de carbone (CO) - attaque l'oxygène et le climat.
- Les oxydes d'azote (NOx) - toxique.
- Les hydrocarbures (HC) - cancérigènes.
- L'anhydride sulfureuse (SOz) - corrosif.
- Le plomb (Pb) - toxique.

(voir tableau ci-contre)

Bien évidemment la traction électrique, qui assure 75% du trafic de l'Europe de l'Ouest, n'engendre aucune de ces pollutions.

Pour bien comprendre le niveau de pollution il faut savoir, selon une étude allemande, que les voitures particulières génèrent : 8 Mt de monoxyde de carbone (au niveau de l'Europe) et que le trafic routier rejette 1,5 Mt d'oxyde d'azote en RFA.



	CO	NOx	HC	SOz
Automobile essence	3900	750	650	6
Autobus	175	200	35	30
Train Diesel	100	200	30	30

(les chiffres sont des grammes pour 100 km et par siège)

SANTE :

Bien entendu cela a des conséquences sur la santé, surtout pour les maladies pulmonaires. La RFA a chiffré le traitement des maladies pulmonaires à 22,7 MM DM pour 1980 sans compter le coût social des décès. L'empoisonnement par le plomb touche environ 1% de la population européenne avec un impact sur l'organisme qui ressent graduellement.

VEGETATION :

50% des forêts du Wurtemberg et de Bavière sont appelées à mourir.

45% des forêts du Nord Est de la France également.

L'Autriche est encore plus touchée : risque de disparition totale de la forêt d'ici 1997.

Le ministère français de l'environnement a établi que 20 000 ha, proches des routes, subissent la pollution du plomb. Les coûts n'ont pas été chiffrés, seule la RFA a fait une évaluation globale en 1983 : coût 10,5 MM DM dont 30% imputable à la route.

BATIMENTS :

Certaines villes en arrivent à limiter très sérieusement la circulation automobile : Florence, Athènes... La RFA a chiffré les dégâts en zone urbaine à plus de 4 MM DM par an.

LA SECURITE :

Bien qu'en France l'actualité a été marquée par des accidents ferroviaires catastrophiques, le chemin de fer reste le moyen de déplacement le plus sûr.

Sur la route 65 000 personnes sont tuées chaque année dans la Communauté Européenne- et aucun moyen n'est sûr à 100%, la probabilité d'accident est 125 fois plus grande pour un usager de la route par rapport à celui du rail.

Une étude, menée en France (rapport Le NET, académie nationale de médecine) a chiffré le coût de ces accidents à 38,5 MMF sans compter les accidents mortels.

D'ailleurs la commission des communautés européennes a

adopté un rapport qui chiffre les accidents mortels et les blessés de la route à 2,5% du Produit National Brut.

L'UTILISATION DES SOLS :

Dès que le chemin de fer construit une ligne, la question de l'utilisation des sols est soulevée et pourtant la réalité doit être examinée de près.

	Taux d'occupation	unités par heure par voie	espace nécessaire
Trains	1350	30	10 m
Tramway	170	130	14 m
Autobus	70	150	35 m
Automobile	1,5	1300	135 m

(par exemple pour remplacer la gare de Paris Saint Lazare 380 000 voyageurs/jour, il faudrait un parking de 400 ha)

CONCLUSION :

Il faudrait également parler de la qualité de la vie, du coût des encombrements, de l'énergie gaspillée... mais ces quelques éléments, qui mettent en évidence des questions trop souvent occultées, soulèvent bien le problème : qui doit payer.

Il est trop facile de parler de «vérités des prix» quand il s'agit de pénaliser le chemin de fer et d'évacuer le problème dès que l'on parle des transports autres sous prétexte de concurrence.

A trafic comparable :

- Rail : ligne à double voie, grande vitesse = 13,7 m de largeur

- Route : autoroute à 6 voies = 37,5 m de largeur

ou encore :

- Ligne TGV de Paris à Lyon = 2400 hectares/15 millions voy/an

- Aéroport de Roissy = 3000 hectares/12,5 millions voy/an

Dans les villes la situation est encore plus marquée :

- Le réseau routier représente 19% de la superficie totale des grandes villes, les chemins de fer 4%.

Le tableau ci-dessous résume bien la situation.

LE RISQUE INDUSTRIEL

L'évolution de la société et la gravité des accidents qui se produisent ces dernières années dans le monde démontrent que le "risque majeur", la "catastrophe" deviennent des données incontestables.

Une concentration des centres de production, le développement de la toxicité des produits, l'allongement des transports et l'augmentation des capacités, les conséquences de la baisse des effectifs, de la complexité des installations, nombreux sont les facteurs qui interviennent et jouent un rôle dans le risque de catastrophe.

Les salariés sont directement concernés. Premières victimes des accidents, ce sont aussi les conditions de travail qui sont en cause. Les en-

quêtes faites par les médecins mettent en évidence une tension nerveuse et l'usage de plus en plus important de médicaments pour faire face à une réglementation et des processus de travail complexes.

La population est de plus en plus impliquée. L'ampleur des dégâts est telle, aujourd'hui que les populations sont directement "dans le coup". Sont concernés : les populations environnantes des sites à forte concentration (usines, triages SNCF ...) mais aussi celles situés le long des parcours, ou les consommateurs de produits transportés dans des camions au mépris de toute règle de sécurité.

Un enjeu économique et politique L'aspect spectaculaire des accidents

est renforcé par leur présentation médiatique. L'image choc sera souvent préférée à l'analyse de fond, mais aura des conséquences sur le climat social.

Les analyses le prouvent, les conséquences d'une catastrophe industrielle sont terribles pour l'économie et l'emploi.

Ainsi après celle de Bhopal, l'Union Carbide, a été obligée de fermer de nombreuses usines, hors de la région touchée qui, elle, est ruinée.

A l'initiative de militants CFDT de la chimie, une rencontre nationale a eu lieu à Grenoble les 14 et 15 septembre 1988. Les syndicalistes du nucléaire, cheminots, routiers, biologistes, pompiers, etc... ont pu

confronter leurs points de vues et interroger les experts et représentants des ministères concernés.

Nombreuses sont les recherches à mener en commun.

- Sur les moyens d'imposer des règles de sécurité, tous ont dénoncé la logique du libéralisme, cette loi du marché, qui va se renforcer avec le marché unique européen, et qui joue à fond contre la sécurité.

- Sur le droit à l'information, salariés et population sont tenus hors du coup, souvent l'objet d'un chantage à l'emploi. La gestion du risque industriel est, aujourd'hui profondément antidémocratique.

- Sur les difficultés de prise en charge

quotidienne, les expériences de chacun mettent en évidence une forme d'acceptation par les salariés. Nécessaire pour pouvoir vivre et travailler normalement cette démarche rend parfois difficile une mobilisation.

- Sur l'hypocrisie d'un patronat qui fait porter toutes les conséquences sur les salariés ou les pouvoirs publics et sur l'incapacité des politiques à penser au delà de leur canton, au delà de leur réélection, qui empêchent toute véritable prise en charge sociale à long terme.

- Sur des points très précis comme la formation aux procédures d'urgence sur laquelle une réflexion entre les syndicalistes de ces secteurs est nécessaire.

LA FEDERATION INTERNATIONALE DES OUVRIERS DU TRANSPORT.

FONCTIONNEMENT

- Les organisations affiliées sont réparties dans des sections professionnelles au nombre de huit : cheminots, transports routiers, navigation intérieure, dockers, gens de mer, marins pêcheurs, aviation civile et agences de voyage. Ces sections se réunissent régulièrement entre deux congrès et bien sûr pendant le congrès. Il y a aussi un département spécial de gens de mer concernant l'action contre les pavillons de complaisance.

L'ITF est très crainte par les armateurs dans ce domaine. Dans chaque grand port du monde des "inspecteurs" ITF contrôlent l'application des normes sur les bateaux. L'action contre les pavillons de complaisance ne respectant pas les normes ITF est sans relâche (rappelons nous l'affaire du "Global Med" à Boulogne sur Mer il y a quelques années).

- L'ITF est contrôlée par ses organisations affiliées.

L'organe qui décide des orientations est le congrès qui se réunit tous les quatre ans. Chaque affilié a le droit de s'y faire représenter par des militants qui prennent part aux votes.

Le congrès élit les principaux dirigeants de l'ITF à savoir le Président, et quatre vice Présidents (un pour chaque "région" : Europe, Amérique du Nord, Amérique latine et Caraïbes, Afrique et Asie/Pacifique). Le congrès élit aussi le Conseil Général et le Comité exécutif ainsi que le secrétaire général qui sont chargés de mettre en oeuvre les orientations.

ACTIONS

Outre le travail fourni par les différentes structures, le rôle important joué dans les échanges d'information, les recherches dans différents domaines, l'ITF

engage de nombreuses actions très diverses :

- aide au fonctionnement de nombreux syndicats notamment dans les PVD (Pays en voie de développement),

- actions de solidarité,

- action contre la répression (actuellement très forte lutte anti-apartheid entre autres),

- lutte contre les pavillons de complaisance,

- conditions de travail des routiers opérations frontalières...

- semaine des transports urbains,

- etc...

Au sein de la section cheminots

La défense des chemins de fer et des cheminots a été une constante au sein de l'ITF.

Des échanges d'information nombreux s'établissent régulièrement entre syndicats affiliés par le biais d'ITF.

Des interventions auprès de l'UIC, des gouvernements, de la CEE donnent, auprès de ces instances, la position et les propositions de l'organisation syndicale internationale.

Des actions de masse se produisent aussi pour attirer l'attention sur les problèmes que rencontrent les chemins de fer et les cheminots et les discriminations vis à vis du chemin de fer par rapport aux autres modes de transport (paiement des infrastructures, non prise en charge du coût social dans les choix transport...). A cela s'ajoute des actions auprès des médias pour mettre en valeur les avantages du rail au niveau de l'environnement, faible coût en énergie, sécurité...

C'est ainsi par exemple :

- qu'en 1978 un rassemblement et une manifestation de masse rassembla de nombreuses délégations des cheminots des pays de la

Communauté européenne ;

- en 1985 la circulation d'un train européen composé de voitures expositions des syndicats des pays concernés a sillonné l'Europe s'arrêtant dans les principales villes avec visites/expo, meeting, conférence de presse, rencontre avec les élus nationaux et européens...

- en 1988, un grand rassemblement a eu lieu à Francfort avec manifestation et meeting sur le thème "les chemins de fer un chance pour l'environnement".

- une action constante se déroule contre toutes les tentatives de privatisation des chemins de fer.

- etc...

Dès qu'une action importante existe, les affiliés sont immédiatement prévenus pour voir comment organiser la solidarité et aider l'action. Les contacts sont fréquents et rapides.

La CFDT est présente et active au sein de l'ITF. C'est pour nous un enjeu prioritaire.

L'ACTION ITF C'EST AUSSI :

- Des représentations :

L'ITF en coopération avec la CISL, est très active dans un certain nombre d'organisations dont les plus importantes sont les suivantes :

- L'Organisation internationale du Travail (OIT) ; il s'agit d'une agence tripartite des Nations Unies (employeurs/travailleurs/gouvernement) qui s'occupe des questions ayant trait au travail.

- L'OIT, qui a son siège à Genève, définit les normes de travail internationales comme les droits syndicaux, les conditions de travail minimums et la sécurité et l'hygiène du travail. Depuis sa fondation en 1919, l'OIT s'est particulièrement préoccupée de l'élaboration de normes maritimes pour lesquelles l'ITF a joué un rôle central. Plus récemment, elle a

adopté d'importantes conventions sur la durée du travail dans les transports routiers et la protection sociale des dockers.

- L'Organisation maritime internationale (OMI) qui a son siège à Londres est aussi une agence des Nations Unies, spécialisée dans les affaires maritimes, notamment en matière de sécurité maritime et de pollution marine.

- L'Organisation de l'Aviation civile internationale (OACI) est également une agence des Nations Unies qui siège à Montréal. L'ITF y dispose d'un représentant permanent qui se préoccupe de la sécurité dans l'aviation, des licences du personnel, et du transport de marchandises dangereuses.

- La Commission des Communautés européennes à Bruxelles prend de plus en plus d'initiatives pour définir une politique des transports commune dans les 12 états membres de la Communauté.

- L'Organisation de Coopération et de Développement économique (OCDE) qui est située à Paris et sa Commission syndicale consultative de l'OCDE (TUAC).

- La Commission économique pour l'Europe des Nations Unies à Genève qui élabore des normes pour le transport routier.

- La Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCR) à Strasbourg, qui se préoccupe des voies fluviales sur le continent européen,

- L'Organisation mondiale du Tourisme (OMT) à Madrid qui cherche à promouvoir la coopération dans le secteur du tourisme.

- Des informations notamment dans les domaines :

Hygiène et sécurité.

Sécurité dans les compagnies aériennes, problèmes de stress et la fatigue pour les conducteurs de

(Suite du C de F d'Août)

camions sur longues distances, transports de matières dangereuses...

Compagnies multinationales.

L'ITF surveille les activités des principales compagnies multinationales, met en contact les syndicats qui organisent les salariés d'une même compagnie dans divers pays et cherche à obtenir des réglementations internationales obligatoires.

Innovations technologiques.

L'ITF tient les syndicats au courant des nouvelles technologies, leur donne la possibilité de partager leurs expériences et fournit des conseils.

Déréglementation et privatisation.

L'ITF fournit des informations et coordonne les réponses des syndicats vis à vis de ce phénomène relativement nouveau encouragé par des gouvernements de droite. Il y a de graves conséquences à la fois sur les conditions des travailleurs des transports et sur le transport conçu comme un service public, principe activement défendu par l'ITF.

POLITIQUE DES TRANSPORTS

La politique des transports est bien sûr d'une importance capitale pour l'ITF et ses affiliés dans toutes les régions du monde. L'ITF croit à un système de transport rationnel qui fait appel à la coopération (complémentarité) entre les modes de transport et à leur planification au niveau de l'Etat.

La concurrence entre les différents modes de transport doit être réduite au minimum.

Les décisions en matière de transports doivent être prises en fonction des besoins et non pas uniquement de leur rentabilité financière.

Tout projet de transport devrait tenir compte d'une manière générale des coûts et avantages sociaux.

CONGRES DE STRASBOURG

Nous entrons dans une période de débat et de congrès. En novembre, c'est le congrès confédéral de Strasbourg avec ses enjeux, importants, pour l'avenir de la CFDT.

En avril 1989, c'est le congrès de la FGTE, suivi de l'Assemblée Générale Statutaire de la Branche Cheminots.

L'ensemble des débats ne doit pas être coupé en tranche, d'un côté le confédéral, d'un autre la Fédération et d'un troisième la Branche.

Il appartient à tous les adhérents, à travers leur syndicat, de s'exprimer et de faire avancer la CFDT.

Pour une CFDT plus revendicative et plus fédéraliste

Faire le bilan de l'activité confédérale depuis le congrès de Bordeaux, c'est le premier travail auquel seront invités les syndicats au congrès de Strasbourg. Dresser ce bilan sérieux est le point de passage obligé pour aller au fond des vrais débats qui traversent la CFDT et tracer des perspectives dynamiques.

Pour la FGTE il y a des avancées incontestables au premier rang desquelles nous plaçons le travail important entrepris, avec les organisations, pour mettre en oeuvre la priorité syndicalisation.

Des premiers résultats sont atteints et notre Fédération n'y est pas la dernière. Mais à côté de ces avancées, combien de points d'ombre !

Pendant ces trois ans et demi nous avons connu un certain nombre de secousses : les déclarations sur la grève à ranger dans les vieux mythes syndicaux, les positions sur l'anticapitalisme de la CFDT à réviser, les réticences devant le puissant mouvement étudiant et lycéen et les actions de fin 86, les hésitations sur la nécessité de manifester le 1er mai, pour n'en citer que quelques unes.

Dans le même temps, alors que

se développait une pratique institutionnelle accrue, la consultation des organisations avant la signature des accords s'est amoindrie. A ces occasions beaucoup se sont posé la question de savoir si la CFDT ne cherchait pas à entrer dans un costume qui ne peut pas être celui de son histoire et de ses ambitions.

Il y a là un premier enjeu majeur : retrouver un syndicalisme plus revendicatif et d'action qui articule la contestation, la revendication, l'action, la négociation, les propositions et l'action pour la transformation. C'est un enseignement que nous avons tiré des actions importantes dans les

transports et l'équipement. C'est indispensable, c'est possible et c'est positif pour la CFDT. C'est rendre crédible une ambition de changement et de transformation. C'est le profil haut de l'adaptation. Mais l'adaptation de notre syndicalisme, qui est indispensable, ne peut être dynamique et offensive que si toutes les forces vives, les militants, les syndicats sont concernés.

Et c'est là le second enjeu majeur : retrouver dans la confédération un fonctionnement plus fédéraliste, prenant mieux en compte ce que disent les syndicats et les organisations. Pour donner un signe tangible que nous reprenons ce chemin, la proposition de modification de statuts de notre syndicat général des Transports de la Côte d'Or va dans le bon sens. La FGTE la soutient. Permettre que le congrès, et donc les syndicats, puissent choisir tous les dirigeants confédéraux, y

compris ceux de la troisième catégorie du Bureau National, et non plus seulement ratifier les choix du BN sortant ; permettre que ce soit le congrès qui décide de ce qu'il souhaite comme représentation de toute la diversité, de toutes les expériences, à tous les niveaux de la CFDT, c'est sain pour la démocratie. Faisons confiance aux syndicats

LE CHEMINOT DE FRANCE

Directeur de publication : Yves Tasserie

N° de commission paritaire 77D73

Imprimerie de la Vigie 24 rue L Rogé - Dieppe

Rédaction administrative

22, rue Pajol - PARIS

Abonnement annuel : 50 F