

LE CHEMINOT

CFDT FGTE

N°835 - 77^{ÈME} ANNÉE - BIMESTRIEL - FÉVRIER 1997 ISSN0245/7318 - PRIX 10 F

CHEMINOTS CFDT/FGTE 22, RUE PAJOL - 75018 PARIS

CFDT
CHEMINOTS
CHAMPAGNE ARDENNE

EXTRAITS DE LA "LETTRE OUVERTE À TOUS LES CHEMI- NOTS" DU 18 JANVIER 1997

(...) Si RFF est créé, ce sera la fin de la SNCF telle que nous la connaissons, elle roulera sur des rails qui ne sont plus les siens : il n'y aura plus d'unicité de l'entreprise !

Ceux qui disent le contraire se trompent ou, ce qui est plus grave, nous trompent !

RFF servirait à éponger une partie de la dette ? C'EST FAUX !

L'Etat ne reprend pas un sou de la dette globale et le transport ferroviaire français aura toujours 208 milliards de dette : 134 à RFF et 74 à SNCF. *Quand un couple a des difficultés financières, le divorce ne permet pas d'annuler les dettes !*

Pour équilibrer leurs comptes, RFF et SNCF devront à nouveau emprunter. On ne voit pas comment la SNCF (pour ce qu'il en restera) avec 74 milliards de dette propre, pourra améliorer l'emploi, les conditions de travail et les salaires des cheminots !

La création de RFF ouvre la porte à la concurrence.

La CFDT s'est, depuis le début, prononcée pour le retrait du projet de loi RFF. Car c'est clair : la réforme actuelle a pour but de permettre, dans les années qui viennent, à des exploitants ferroviaires privés de faire circuler des trains sur les axes les plus rentables. (...)

La SNCF gèrera l'Infrastructure de RFF à la condition d'être moins chère qu'aujourd'hui !

(C'est le sens des propos tenus par le premier ministre)

RFF exigera de baisser au maximum le coût de la maintenance

(entretien des voies).

Les effectifs cheminots diminueront encore de manière drastique - notamment à l'Équipement et au Transport/Circulation. Alors qu'une remise à niveau de l'état des Infrastructures est aujourd'hui indispensable (tout le monde s'accorde à dire que les voies n'ont pas été assez entretenues ces dernières années) et que la sécurité doit rester une priorité.

La SNCF paiera pour utiliser les voies du nouveau propriétaire .

Pour 1997 et 1998, le montant des péages restera équivalent à ce qu'il était dans la comptabilité interne de la SNCF. A l'avenir, RFF pourra faire varier les péages suivant les lignes, et favoriser l'entrée de nouveaux exploitants ferroviaires (comme le souhaite le Livre Blanc de Bruxelles).

Pour faire face à la concurrence, la SNCF devra, là encore, rogner sur les coûts (ADC, Agents commerciaux Trains et gares, Matériel, Manoeuvre...). Le statut sera à nouveau en danger !

Non, décidément RFF, ce n'est pas une bonne réforme ... et pourtant le statu quo n'est plus possible.

C'est pourquoi la CFDT exige que l'Etat assume enfin ses responsabilités en reprenant vraiment la dette dont il est responsable et donne les moyens pour faire fonctionner le Service Public.

Pour cela, il est possible et nécessaire de maintenir une SNCF unique ! (...)

La CFDT souhaite une mobilisation unitaire du plus grand nombre possible d'organisations syndicales.

Chacun doit prendre ses responsabilités.

La CFDT, je vous l'assure, prendra les siennes.

Le secrétaire général

Bruno DALBERTO

La loi créant Réseau Ferré de France (RFF) a été votée par la majorité parlementaire le vendredi 7 février

LA LUTTE CONTINUE POUR :

- imposer une réelle stratégie commune entre l'investisseur (RFF) et le transporteur (SNCF).

- Empêcher que la pression de RFF sur les coûts d'entretien de l'infrastructure conduise à une dégradation de la sécurité, des conditions de travail et de l'emploi.

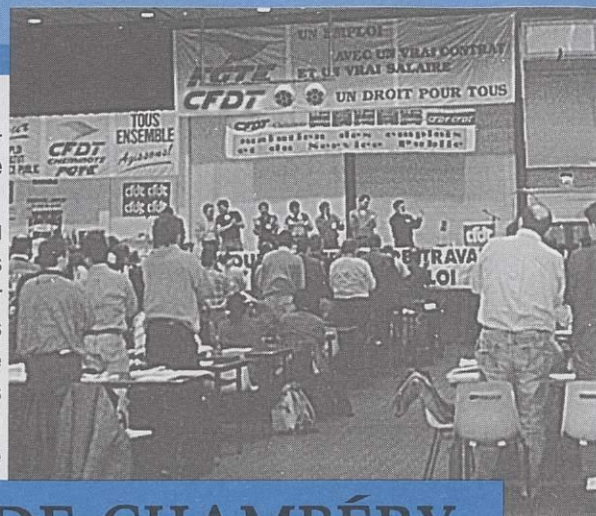
- Empêcher que l'augmentation des péages mette en péril les activités et précipite un démantèlement de l'entreprise.

LA CFDT SERA PRÉSENTE SUR TOUS LES FRONTS.

CONGRÈS

Le congrès de la Fédération des cheminots CFDT, c'est en fait, dans les structures internes de la CFDT, une "Assemblée Générale" de la "Branche Fer" de la Fédération Générale des Transports, FGTE. (la FGTE comprend plusieurs "branches": routiers, aériens, marins, équipement, remontées mécaniques... !)

une contre résolution. Il a été largement battu en ne recueillant que 18 % des mandats favorables. Un second amendement, défendu avec moins d'agressivité, mais demandant de ne plus s'investir dans l'association des syndicats CFDT "Tous Ensemble", a été également rejeté par 70 % des mandats. D'autres débats ont eu lieu autour de la notion de "perte



RETOUR SUR LE CONGRÈS DE CHAMBÉRY

99,4 % des mandats ont été retirés pour participer à ce congrès, cela veut dire que la quasi totalité des syndicats étaient représentés (c'est évidemment un premier gage de démocratie).

Le rapport d'activité faisait essentiellement le bilan de l'action de la branche depuis 3 ans, et insistait plus particulièrement sur la façon dont la CFDT avait "géré" le conflit de nov/déc 95, maintenant un cap critique vis à vis des positions confédérales permettant de sauvegarder notre identité CFDT et de limiter les effets d'une scission organisée dans la période agitée qui s'en est suivie.

Le "quitus" pour l'activité passée a été adopté par **73,63 %** des mandats.

La résolution générale était découpée en 5 parties composant un ensemble cohérent autour de l'identité de la CFDT cheminots (un syndicalisme de lutte et de transformation sociale, "la CFDT face à l'avenir du transport public ferroviaire", "la carte d'identité CFDT dans l'action revendicative", "la CFDT cheminots dans la FGTE", "un fonctionnement renouvelé pour plus d'efficacité"). Elle a permis, autour d'amendements sans fard, de trancher démocratiquement des débats qui avaient cours dans notre organisation depuis plusieurs mois.

Ainsi, un amendement de plusieurs pages (présenté par plusieurs syndicats, essentiellement parisiens) s'en prenant vivement à l'orientation défendue par la branche depuis nov/déc 95 pouvait se lire comme

de pouvoir d'achat "acceptable ou inacceptable suivant la diminution de la durée du travail revendiquée : dans tous les cas, 35 ou 32 heures, c'est "sans perte de pouvoir d'achat" que la majorité des congressistes a souhaité voir cette revendication apparaître !

Nous ne citons pas ici tous les amendements adoptés ou rejetés (une brochure "militant" est en cours de réalisation sur ce thème). Nous nous en tiendrons à indiquer que la résolution générale "fil à plomb" de notre orientation pendant 3 ans, a été adoptée par **71 %** des voix (19 % contre).

Un Bureau National de Branche de 12 membres a été élu et un exécutif élu en son sein. Sa composition est la suivante :

- | | |
|------------------------|-------------------------------|
| - Bruno DALBERTO | - Secrétaire Général Exécutif |
| - Denis ANDLAUER | - Secrétaire Adjoint Exécutif |
| - Jean-Pierre BINETRUY | - Trésorier Exécutif |
| - Benoît VINCENT | - Exécutif |
| - Bernard BONDU | - Monique FONTAINE |
| - Gérard FORTIN | - Serge MAZATS |
| - Jean-Yves PETIT | - Eric THOUZEAU |
| - Michel VANHOVE | - Serge VASSET |

(Les candidats présentés par les syndicats soutenant l'amendement général n'ont pas obtenu les 50 % de mandats nécessaires à leur élection)

Une nouvelle assemblée générale se réunira en octobre, pour adopter un cahier revendicatif plus "technique", portant essentiellement sur la revendication d'une nouvelle grille de salaires et de qualifications. Elle devrait être précédée par

un travail des GTN (Groupes Techniques Nationaux) de chaque grande fonction en amont.

La CFDT Cheminots sort de ce congrès, en forme, et avec une majorité plus soudée qu'auparavant, bien décidée à mettre en oeuvre les orientations adoptées en associant au plus près les syndicats sur les principales décisions et en les consultant régulièrement.

AGECIF

778 c'est le nombre de congés individuels de formation qui ont été accordés au cours de l'exercice 1996. Le taux de satisfaction s'élève à 84,38 %. La quasi totalité de ces formations ont été menées à leur terme.

596 heures, c'est la durée moyenne d'une formation Agecif. Le coût moyen d'une demande représente 87.733 F.

Cette belle mécanique mise en place entre les organisations syndicales et la SNCF pourrait bien se gripper dans les mois qui viennent avec la réforme que prépare le Ministre du Travail sur le compte épargne temps, et son intention de rendre « fongibles » (interchangeables) les taxes afférentes à la formation.

LE NOUVEAU SIEGE... DU PRÉSIDENT ?

Ce sera donc, (à moins d'un bouleversement géologique), Montparnasse qui sera choisi comme centre névralgique de la nouvelle SNCF (délestée de ses voies).

On peut donc commencer à préparer le parcours des futures manifestations.

Pour le reste, nous avons eu jusqu'à présent peu d'informations.

A noter quand même que GL (Grandes Lignes) + la DAR (Direction de l'Action Régionale) + la Direction de l'aménagement des gares (regroupées pour des raisons de " Synergie ") iraient dans 2 immeubles près de la Gare de Lyon (12ème) ; que par défaut de synergie, la DIF (Direction de l'Île De France) irait dans le 9ème arrondissement, M et T sont regroupés rue Traversières "hormis les essais et laboratoires" dont les vents Bruxellois nous annoncent la possible externalisation.

La partie Ingénierie et Grands Projets serait séparée institutionnellement de IN/VA (nouvelle Direction) et physiquement (Noisy Mont d'Est ... près de Marne la Vallée !) ... vent Bruxellois ou vent RFF ... cela revient au même.

Les autres Directions Nationales cherchent encore un site d'hébergement !

Lorsque Le Floch est arrivé, il s'agissait d'un des " grands chantiers du Président ". Il fallait donner un coup de pied dans la fourmilière des " culs de plomb " pour renforcer la présence de la SNCF sur le terrain, auprès des clients.

Gallois a pris le relais et signe dans le plan d'action n° XI de son Projet Industriel une grande page de la littérature cheminote : Il s'agit en effet " d'alléger les structures pour accroître la réactivité des services à nos clients (...) et privilégier l'affectation des moyens aux services de la clientèle ".

Nous avons retiré le mot qui fâche de cette citation, il s'agissait de "réduire les coûts ". Si nous avons pris cette liberté, c'est qu'il nous semblait que ce concept était de nature à brider notre enthousiasme.

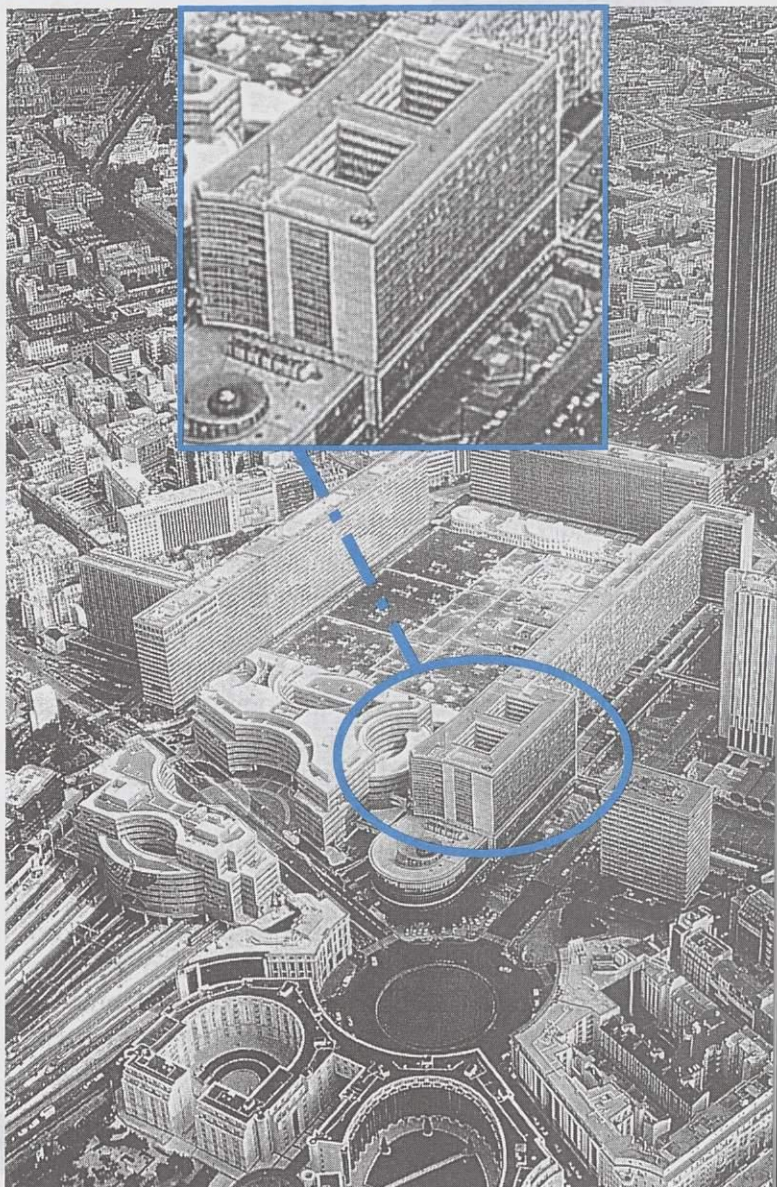
D'ailleurs, qu'on se rassure, il ne s'agit que des coûts liés au fonctionnement actuel du 88, rue St Lazare... mais en aucun cas, d'une opération de productivité !

Le plus fort dans cette histoire, c'est qu'il aura fallu 1 an et 2 tables rondes pour connaître la résidence de 700 personnes ... alors qu'on ne sait toujours pas ce que vont devenir les 10000 autres qui forment le gros du bataillon des Directions Centrales. Pas plus qu'on ne sait ce que deviendront les cheminots des Directions régionales «allégées» !

Au mieux, cela promet une belle cohue en établissement dans les futurs " postes d'accueil ", dont on nous dit que les chefs d'Établissements (pardon, les « Directeurs d'Établissements ») devraient être en mesure de définir les multiples missions, tout en évitant de boucher les cadres d'organisation!

Décidément, nos patrons sont de plus en plus imaginatifs !

D.A.



LE CHEMINOT DE FRANCE

DIRECTION DE LA PUBLICATION :
BRUNO DALBERTO

N° C^{ON} PARITAIRE 77D73

IMPRIMERIE : EXPRESSION 9 CITÉ
BEAUHARNAIS 75011 PARIS

RÉDACTEUR EN CHEF : D. ANDLAUER

RÉDACTION ADMINISTRATIVE

22, RUE PAJOL - 75018 PARIS

TÉL : 01 46 07 15 19

ABONNEMENT 50 F

SOMMAIRE

Page 1 : Lettre ouverte

Page 2 : Congrès

Page 3 : Le siège

Pages 4 et 5 : Emploi/Salaire

Pages 6 et 7 : Équipement

Pages 8, 9 et 10 : Dossier RFF

Page 11 : T.C.

Page 12 et 13 : Précarité

Page 14 : Protection Sociale

Page 15 : Retraités

Page 16 : Sans-papiers/Inter.

1996 SOUS LE SIGNE ANTI-SOCIAL !

Emploi :

- 4995 cheminots ont disparu en 1996 (+ 1465 par rapport à 1995)
- Moins 4,77 % d'effectifs au collège exécution pour - 2,01 % en moyenne
- Moins 3,58 % d'effectifs de QA à QD pour - 2,01 % en moyenne
- 3,092 millions de demandeurs d'emploi inscrits (+ 2,9 % en 96)
- Plus 25 % d'augmentation du nombre de demandeurs d'emplois parmi les jeunes en 96

COMMENTAIRE CFDT :

Premièrement : La baisse systématique des emplois pour permettre l'équilibre des comptes n'a jamais montré sa pertinence. Par contre, elle met à mal la bonne marche du service et aggrave la reconquête commerciale comme les conditions de travail,...

La gestion et la réactivité de l'entreprise lors des intempéries ont montré, de nouveau, les limites d'une telle politique même s'il faut considérer le caractère exceptionnel de cette période. La SNCF doit tirer les conséquences et prendre des mesures car cette situation climatique a dévoilé nombre de dysfonctionnements quotidiens.

Deuxièmement : " 1996 devait présenter un changement puisque les suppressions d'emplois ne devaient pas toucher les agents en contacts avec la clientèle ". Il aura cependant fallu 34 conflits dans les établissements trains pour sauver et créer des emplois d'ACT.

Troisièmement : Les autres personnels ont subi une pression deux fois plus forte que les autres années pour tenir les objectifs à la baisse. Il n'est donc pas surprenant d'avoir vu les personnels de l'Équipement et du Matériel plus mobilisés qu'à l'accoutumée lors de l'action du 30 janvier et au cours des conflits locaux qui se sont multipliés.

Quatrièmement : les Etats majors d'Etablissements et de régions attendent la signification des budgets alors que les besoins sont chiffrés. Les redéploiements et les embauches tardives qui en résulteront, ne permettront pas de répondre aux besoins immédiats.

DÉROULEMENT DE CARRIÈRE

En qualification

1992 : 14221 promotions
1993 : 17289 (dont 9000 revalorisations de postes)
1994 : 11053
1995 : 10437

1996 : 9982

1997 : 9230 (- 7,53 %)

En niveau

1992 : 14874 promotions

1993 : 9656

1994 : 9250

1995 : 9626

1996 : 9435

1997 : 9290 (- 1,54%)

COMMENTAIRE CFDT :

Les actions ont contraint les directions d'Etablissements à céder sous la pression.

Cependant, les temps de séjour s'allongent, les possibilités d'avancement se réduisent.

Et la Direction voudrait motiver les personnels !

La CFDT réaffirme ses exigences :

- la réalisation d'un bilan quantitatif et qualitatif qui débouche sur la mise en place d'aménagements d'architecture de la grille et sur des mesures de rattrapage des conséquences de la mauvaise transposition qui a tué la grille dès sa naissance.
- la clarté et la transparence des notations
- la reconnaissance du principe du savoir faire acquis par l'ancienneté dans l'entreprise et le paiement de la qualification comme critère de fond de la grille
- la garantie d'un déroulement de salaire minimum pour tous

Salaires

L'accord salarial 95/96 a confirmé une perte du pouvoir d'achat, même sans la prise en compte des hausses de cotisations sociales ouvrières. La Direction est allée à la pêche aux signataires en ajoutant des promotions en annexe de l'accord. Des énervés du stylo ont signé.

Pour 1997, Juppé vient de décider de mettre fin à la pratique vieille de 14 ans : le cadrage salarial. A cette pratique était venue s'ajouter, depuis 4 ans, la recommandation de prudence pour les entreprises déficitaires comme la SNCF.

COMMENTAIRE CFDT :

La CFDT cheminots a toujours dénoncé cette pratique. Dans une entreprise où le Président a l'autonomie de gestion et prétend baser sa relation avec les syndicats sur une politique contractuelle. La consigne gouvernementale ne permettait pas de maintien du pouvoir d'achat, notam-

ment des bas salaires, des basses pensions qui sont une priorité CFDT.

La CFDT attend donc, courant février, l'ouverture des négociations suite à notre interpellation par courrier du 10 janvier. La CFDT attend aussi de l'audace dans les propositions qui devront traduire :

- le maintien des salaires et la progression des bas salaires/pensions
- la reconnaissance du travail des cheminots notamment lors des intempéries
- le choix d'augmentations en sommes uniformes,

Pour l'instant, qu'il s'agisse de la revalorisation des indemnités et allocations ou des contingents de notations, les actes de la Direction ne montrent pas de changement de politique. La Direction se retranche derrière la situation financière de la SNCF, à croire que dans son for intérieur, elle ne croit pas non plus à la solution gouvernementale.

Sans réforme de fond, pas de progrès social !

Les cheminots ne sont pas coupables :

- . des choix stratégiques aventureux des dirigeants de l'entreprise (Socrate, ...)
- . de l'arnaque gouvernementale avec une fausse réforme.
- . de l'erreur d'appréciation des Organisations Syndicales minoritaires qui croient la SNCF sauvée, et qui croient aussi avoir trouvé une politique sociale.

Comme la dette du service public ferroviaire continuera à peser sur la SNCF, il n'y a pas de place pour une politique sociale digne de ce nom. Voilà pourquoi, la CFDT a combattu dès le début cette réforme et continuera à la combattre.

Cette opposition n'empêche pas la CFDT d'avancer ses revendications prioritaires.

EN 1997, UNE POLITIQUE SOCIALE DE PROGRÈS !

Emploi :

- . Maintien des effectifs actuels
- . Titularisation des PS25 sur la base du volontariat
- . Emplois supplémentaires au contact de la clientèle
- . Amélioration des conditions de travail
- . Réduction du temps de travail pour tous

Paiement du savoir faire, de la qualification :

- . C.P. - PS 25 notations en même temps
- . Minimum de déroulement de salaire garanti pour tous
- . Réexamen de la grille actuelle avec un " pot financier " spécifique

Positions :

- . Alignement des taux sur ceux de cadres : 30%
- . Séjour maximum de 3 ans
- . Respect de l'ancienneté
- . Repositionnement des agents dépassés

Niveaux :

- . Déroulement de salaire automatique à l'ancienneté
- . Séjour maximum de 9 ans sur le premier niveau
- . Accélération de B1 vers B2 et E1 vers E2
- . Nombre de promotions par application de 25% sur le nombre d'agents du 1er niveau
- . Ventilation à l'ancienneté

Qualifications :

- . Suppression des examens de QB à QD
- . 7300 francs nets à la position 2 de la grille
- . Requalification des métiers
- . Refus de la déqualification de QE à QD des postes

Salaires :

- . Maintien du pouvoir d'achat RDS compris
- . Attribution mensuelle de 600 francs jusqu'à apurement de la perte cumulée du pouvoir d'achat
- . Réexamen de l'accord salarial 95/96

Augmentations :

- . Toutes en sommes uniformes

Intégration dans le traitement :

- . de l'indemnité de résidence pour tous au taux zone 1
- . de la prime de travail unique par qualification

Indemnités/allocations :

- . Actualisation réelle
- . Non hiérarchisation
- . Revalorisation de tout ce qui est lié à la pénibilité du travail (Nuit/dimanche, saisie,...)

Restructurations :

- . Examen de toutes les situations dues aux restructurations : reconversions, etc...et au delà de l'accord cadre-réorganisation

Aucun agent ne doit être pénalisé dans son déroulement de carrière qu'il soit d'un Établissement accueillant ou agent " accueilli " suite à reconversion.

Bernard Bondu

PROJET INDUSTRIEL : QUELS ENJEUX POUR L'ÉQUIPEMENT ?

Dans la dernière version du "Projet Industriel", ce ne sont pas moins de 4 "programmes prioritaires" qui concernent directement la fonction Équipement.

Mais bien évidemment, c'est la problématique générale de ce projet qui risque d'avoir de sérieuses conséquences pour tous les cheminots travaillant à l'entretien des infrastructures

LES CONSÉQUENCES DE R.F.F. :

Le nouvel EPIC, Réseau Ferré de France, sera responsable, sous le contrôle de l'État, de la programmation et du financement des investissements ferroviaires. Sera confiée à la SNCF contre rémunération (actuellement environ 16 milliards), la gestion de l'infrastructure : gestion du trafic et des circulations, fonctionnement et entretien des installations techniques et de sécurité du réseau national.

C'est donc à un regroupement des anciennes fonctions du Transport-Exploitation et de l'Équipement que l'on assiste, au sein d'une même entité, SNCF INFRA (la SNCF-GI : Gestionnaire Infrastructure).

La CFDT l'a dit et redit : R.F.F., qui dès sa constitution aura 134,2 milliards de dette, fera pression sur SNCF-GI pour baisser les coûts de maintenance. C'est ce qui était expliqué clairement dans le P.V de la réunion des Directeurs Délégués Infrastructure (des 9 et 10 octobre à Bruxelles) : "Le RFF va modifier les règles actuelles en raison des contraintes financières auxquelles il sera soumis et qu'il nous répercutera. C'est ainsi que l'on peut envisager une réduction sensible des investissements, de même qu'il nous sera demandé une baisse de nos coûts d'exploitation tout en augmentant le trafic".

UN RÉSEAU FRAGILISÉ :

En 1994, une mission d'expertise concluait : "Dix années de restrictions dans les programmes de renouvellement ont contribué à fragiliser de manière préoccupante les voies principales du réseau classique". De même, un autre groupe d'experts expliquait : "Le budget consacré actuellement à l'entretien des ouvrages est sensiblement inférieur aux besoins", et parlait de fatigue pour certains ouvrages (métalliques) pouvant avoir des conséquences graves.

En 15 années, la SNCF a réduit ses dépenses moyennes par kilomètre de voie exploitée de 35,6 %

en entretien et de 41,4 % en renouvellement, avec une réduction de 37,6 % de l'effectif du personnel affecté à l'entretien !

Alors qu'en 1981, on renouvelait 960 km de voie (sur les groupes UIC 1 à 6), il n'en était renouvelé que 422 km en 1994 (soit une baisse de 56 %). La mission d'expertise estimait que cela ne permettrait "d'assurer des performances constantes à long terme que sur les deux tiers environ des voies du réseau", et conduirait "à la fermeture progressive des autres voies".

UNE REMISE À NIVEAU ?

Ce que les cheminots dénonçaient depuis de nombreuses années, les "experts" l'ont confirmé, et ils n'ont pas hésité à écrire : "Enfin, il importe que le personnel d'entretien sur le terrain, dont la culture ferroviaire a toujours été axée sur la sécurité, ne soit démotivé par la baisse de qualité des voies ; il ne faudrait pas qu'il s'habitue à la qualité insuffisante des voies et à l'acceptation du risque, voire qu'il ne se sente plus entièrement responsable, faute d'avoir reçu tous les moyens indispensables".

Est-on en droit de s'attendre à un changement dans les années à venir ? Oui, si l'on en croit le Projet Industriel. En effet, il y est question d'un programme prioritaire intitulé : "Procéder à la remise à niveau du réseau". La CFDT ne peut que s'en féliciter. Mais sera-t-il suffisant ?

L'expertise estimait nécessaire un "gros" effort sur 5 ans (892 km annuels de GOP (1), et un effort soutenu sur les 5 ans suivants pour en arriver à une moyenne annuelle de 726 km de renouvellement sur les 10 ans. Or, déjà, les recommandations des experts ont fait l'objet d'un "retraitement" par la Direction de l'Équipement consistant à "lisser" sur les 10 ans la charge de travail. De plus, la Direction n'envisage qu'une moyenne annuelle de 600 km de renouvellement. (il est vrai qu'elle préfère poursuivre la politique dite de "modernisation" sur les lignes des groupes 5 et 6 (voir encart)

L'OPTIMISATION DE LA MAINTENANCE :

Pour la Direction, les différentes catégories d'opérations de maintenance préventive sont soumises à des règles de périodicité rigides. Il serait donc nécessaire d'adapter les politiques de maintenance préventive concernant les domaines de la voie, des caténaires et de la signalisation. C'est la fameuse optimisation, déjà en partie expérimentée au SE, et source dès à présent de nombreux conflits. Car l'objectif recherché est clair "engendrer, en diminuant globalement les charges de surveillance, une réduction significative des coûts estimés à 25 MF en 1997, 100 MF en 1998, 180 MF en 1999".

Pour la CFDT, il n'est pas question de s'opposer à toute évolution pour travailler mieux et plus intelligemment. Mais, il n'est pas question d'accepter des mesures techniques guidées par le seul souci de supprimer des postes. De plus la CFDT, dans un dossier largement diffusé, interroge : est-ce que les détentes de périodicité de maintenance engendrées par l'optimisation de la maintenance signalisation ne risquent pas d'avoir des conséquences engageant la responsabilité pénale des agents (en cas d'incident contraire à la sécurité sur les installations dont ils ont la charge de maintenance préventive et corrective) ? Et à la voie, l'évolution des normes de maintenance est-elle acceptable alors que les " nouvelles " normes d'entretien (VO, VA, VI, VR introduites en 1994) ⁽²⁾ ne sont pas encore largement diffusées sur le terrain ?

LA MASSIFICATION DES TRAVAUX :

La volonté affichée par la Direction est de rechercher à regrouper, par section de ligne, un maximum d'interventions programmables concernant la voie (nivellement, meulage, consolidation d'attaches, remplacements de rails et de traverses ...), la révision périodique de la caténaire, et une part importante de la maintenance des ouvrages d'art (réparations de tabliers métalliques, remplacement de longrines ...). Cette massification nécessiterait de dégager des intervalles longs (au moins 3 H), en contrepartie, elle permettrait de restituer de nombreux "blancs-travaux" (périodes actuelles d'une heure 50 au cours desquelles est effectuée la maintenance) aux activités de transport. A échéance de 3 ans, il est envisagé une réduction des charges de maintenance de l'ordre de 200 MF (30 % des opérations massifiables devant être massifiées en 1999).

DÉFENDRE L'EMPLOI :

Il est évident que l'obsession de nos dirigeants (baisser les coûts de maintenance en baissant les effectifs) ne peut que rencontrer l'hostilité de la CFDT. Si, la Direction s'obstine, les actions pour défendre l'emploi à l'équipement se développeront. La CFDT y sera particulièrement active.

Éric THOUZEAU

Renouvellement ou modernisation ?

Sur les lignes des groupes 5 et 6, il n'est pas pratiqué de renouvellement. La politique de modernisation consiste essentiellement en une succession d'opérations de remplacement des traverses bois par des traverses béton en phases espacées dans le temps jusqu'à obtention d'une voie moderne composée de LRS (3) sur des traverses béton. Or, pour les experts : " L'expérience a prouvé que ces techniques de modernisation mises en oeuvre dès 1987 pour les groupes UIC 5 et 6 ne constituent pas en général une solution valable, ni techniquement, ni économiquement, à long terme ". La Direction de l'équipement affirme le contraire (l'expérience a permis de valider la pertinence de cette méthode ").

Voies hors d'âge :

Une voie est considérée hors d'âge lorsque l'ancienneté du plancher bois a dépassé les valeurs limites validées par l'expertise de 1994. Cette limite est fonction des groupes UIC : 24 ans pour le groupe 2, 27 ans pour le groupe 3, 32 ans pour le groupe 4, 35 ans pour le groupe 5, 39 ans pour le groupe 6. Il y a au total, 2500 km de voies hors d'usage.

Les achats : un poste d'économies prioritaire ?

L'objectif de la Direction : économiser 2 milliards de francs sur le poste achats. Qui s'en plaindrait s'il s'agit de faire baisser les prix de certains fournisseurs en situation de quasi-monopole. Mais, la CFDT attend des actes, qui remettraient en cause bien des comportements de la Direction. Par exemple, la CFDT de l'atelier de Moulin Neuf ne cesse de dénoncer le transfert de technologies de la SNCF vers une entreprise privée comme COGIFER. A quand la fin de telles " opérations " qui ne profitent qu'à l'industrie privée ?

(1) GOP = Grande Opération Périodique (ex RVB)

(2) VO = Valeur d'Ouvrage

VA = Valeur d'Alerte

VI = Valeur d'Intervention

VR = Valeur de Ralentissement

(3) LRS = Long Rail soudé



LA CFDT S'ADRESSE AUX DÉPUTÉS

Voici le texte que la CFDT a remis au rapporteur de l'Assemblée Nationale, et qui a été annexé (au même titre que les autres contributions syndicales) au rapport officiel n°3325.

Monsieur Alain MARLEIX,
Rapporteur de la Commission à l'Assemblée nationale.

POSITIONS ET PROPOSITIONS DE LA CFDT À PROPOS DU PROJET DE LOI DE RÉFORME DU TRANSPORT PUBLIC FERROVIAIRE.

La CFDT n'a jamais cessé de réclamer une réforme de fond permettant de clarifier le rôle de chaque intervenant dans la politique du transport public ferroviaire ; cette réforme devant permettre de donner un nouvel élan à la SNCF, entreprise de service public, techniquement performante, mais à la fois financièrement exsangue et socialement sinistrée.

La CFDT, a contribué activement au débat national provoqué par le conflit des cheminots en novembre-décembre 95. Tout en déplorant que ce débat se soit cantonné à la seule problématique du transport ferroviaire - et non à une politique globale des transports - la CFDT a pour autant approuvé, pour une grande part, les conclusions de ce débat national.

Schématiquement les conclusions de ce débat national peuvent se résumer de la façon suivante :

- La nécessité d'apurer la totalité de la dette de l'Etat vis à vis de la SNCF.
- L'obligation faite aux pouvoirs publics de financer les infrastructures ferroviaires existantes et nouvelles.
- L'adoption par la SNCF d'une stratégie d'entreprise de service public visant à la satisfaction des besoins exprimés par la population et les usagers du transport ferroviaire.

Or la réforme proposée par le gouvernement est d'une toute d'autre nature. Elle ne répond pas aux deux premières conclusions du débat national et rend, de fait, totalement hypothétique son troisième point.

1. La reprise de la dette est un trompe l'oeil, contrairement aux autres pays européens, qui ont satisfait à la directive européenne 91/440 en réglant la dette des compagnies ferroviaires, en France, celle-ci s'élève toujours à 208 milliards de francs ; la nouveauté introduite par la réforme, c'est son partage en deux EPIC au lieu d'un seul. RFF hérite de 134 milliards de francs - montant estimé des dettes d'infrastructure - et la SNCF garde 74 milliards de dette.

Cette situation va peser sur l'avenir. Pour gérer sa dette et maintenir le minimum de travaux d'entretien de l'infrastructure, RFF devra, dès sa première année emprunter. Par ailleurs, à l'exception des deux premières années, elle pratiquera des niveaux de péages élevés qui pénaliseront la SNCF, et réduira les coûts d'entretien et de maintenance du réseau avec les conséquences sur l'emploi et le niveau social des cheminots qui en seront chargés - à court terme, le recours à la sous-traitance de la maintenance sera accélérée, ainsi que les fermetures de lignes.

2. L'éclatement de la SNCF ouvre la porte à la concurrence.

Répondant en tout point aux différentes directives européennes, l'objet de la réforme est de permettre, dans les années qui viennent, à des exploitants ferroviaires privés de circuler sur le réseau. La Générale des Eaux qui s'est offert des réseaux britanniques privatisés et qui possède une

entreprise ferroviaire en France (la CFTA) est sur les rangs.

D'évidence, ces entreprises, n'ayant aucune contrainte de services publics, choisiront les tâches les plus rentables. Cette concurrence intra-modale entraînera, une nouvelle fois, la SNCF à réduire ses coûts mais aussi ses effectifs (avec des conséquences sur la sécurité et la qualité de service) et à délaisser les missions de service public qu'elle aura plus de mal à financer.

Les salariés du transport connaissent les méfaits de la déréglementation : dans le transport routier où les conditions sociales sont exécrables, dans le transport aérien vu le sort d'AIR INTER (absorbé par AIR FRANCE), mais aussi de ses concurrents (AOM et AIR liberté) tombés ou en voie de tomber dans le giron de British Airways avec d'importants dégâts sociaux.

La CFDT n'est pas une adepte du statu quo, aussi, dans les débats ouverts par le gouvernement, la CFDT a émis des contre-propositions conformes aux directives de Bruxelles :

- La séparation comptable (et non organique) entre la gestion de l'exploitation et de l'infrastructure.
- Le désendettement intégral du transport public ferroviaire.
- Le financement des infrastructures existantes et nouvelles par les pouvoirs publics dans le cadre d'une politique d'aménagement du territoire.
- Un contrat pluriannuel Etat/SNCF permettant d'assurer la pérennité des missions de services publics et l'unicité de la SNCF.
- Une amélioration des services offerts aux usagers du transport ferroviaire : service de bagages, train de nuit, train/auto (transport « combiné voyageurs ») TGV messagerie...

L'ensemble de ces propositions ont été rejetées par le Gouvernement et le Sénat, ce qui nous confirme dans notre conviction que l'objet de la réforme repose sur le démantèlement du service public ferroviaire et non sur une nouvelle donne de la SNCF.

Paris, le 27 janvier 1997

INTERVIEW D'UN MILITANT DE LA CEX DE MARSEILLE Saint-CHARLES

Q --> Pourquoi et comment avez-vous organisé des tournées sur le projet de loi ?

R --> Au cours des précédentes tournées, nous nous étions rendus compte que peu de cheminots maîtrisaient les enjeux du Projet de Loi. Nous avons fait des réunions au sein du Syndicat avec le responsable UPR pour tenter de vulgariser l'information et de trouver un mode de fonctionnement pour connaître les remontées de cheminots. Nous avons donc décidé de faire des tournées, le même jour, pour tous les militants sur le maximum d'établissements et de se rencontrer le soir pour faire le point, et trouver éventuellement d'autres modes d'infos, cela en fonction des difficultés rencontrées sur le terrain.

Par exemple, la section du dépôt de Marseille a fait une interview vidéo du SG UPR et a passé la cassette en continu dans le hall du dépôt lors d'une HIS.

Q --> De quel matériel disposiez-vous ?

R --> Comme je l'ai déjà mentionné pour certains la vidéo, et généralement les tracts issus de la Branche, de l'UPR, et de notre propre syndicat, et finalement le message semble être bien passé. J'allais oublier, nous avons effectué, une ventilation de tracts envers les usagers.

Q --> Quelles étaient les principales questions des cheminots ?

R --> Les questions tournaient le plus souvent autour des

RFF : APRÈS L'ÉCLATEMENT, LA LUTTE CONTINUE !

risques de privatisation, de la perte d'emploi et du développement de la précarité. Assez peu sur le statut, et c'est étonnant, car il fallait amener la discussion sur ce sujet pour les faire réagir.

Q --> Comment se comportaient les militants des autres organisations syndicales ?

R --> Pas de discussion avec les militants FO, ils sont inexistantes. Pour la CGT, leurs militants sont très prudents. Ils marchent sur des oeufs et ont des difficultés à justifier leur position tardive

contre le RFF. Par contre, ils font signer la pétition sur le référendum. J'allais dire que cette initiative a bon écho auprès des cheminots, mais je me rends compte que certains cheminots la signent sans bien la lire.

Q --> Quel bilan tu fais de ces tournées ?

R --> Je reste très étonné par la responsabilité du personnel sur les dangers de RFF, certes, après discussion et explication mais quand même. Il est vraiment nécessaire d'avoir une présence sur le terrain.

UN PROJET DE LOI QUI DIVISE LES ORGANISATIONS SYNDICALES

Petit tour d'horizon sur l'évolution des uns et des autres

UNE LIGNE CGT SINUEUSE :

Entre l'approbation à peine voilée au mois de juin, où Bernard Thibault expliquait que les cheminots avaient gagné 4 milliards de francs par jour de grève (!) et la menace brandie en octobre d'un "clash" (la CGT vient de découvrir que l'EPIC RFF obéit, lui aussi, à une logique d'équilibre), en passant par la pétition demandant "qu'une consultation officielle des cheminots soit organisée dans l'entreprise", (outil tardif permettant d'occuper le terrain sans stratégie de mobilisation), les positions de la première fédération des cheminots auront donné le mal de mer à plus d'un !

Le bouquet final sera les préavis de grève des 30 janvier et 5 février dans lesquels s'engouffreront les équipes CGT les plus combatives (Marseille) et qui permettront à d'autres de ne pas distribuer un seul tract (Reims)... résultat : 7 % de grévistes au niveau national le 5 février à l'appel de la seule CGT.

UNE FMC AUX ORDRES :

On les aime bien, mais là, on n'a pas tout suivi, d'autant qu'en interne, ça ne paraît pas être le grand amour entre les "commerciaux" qui semblent persuadés que la SNCF est sauvée et les cadres de l'Équipement qui ont

une vision assez réaliste de la sauce à laquelle, ils seront mangés par RFF ...

En attendant, il prévaut une version officielle et idyllique du projet gouvernemental, et un encensement sans retenue du Président Gallois !

QUAND LES SYNDICATS SUD... PERDENT LE NORD ! Après avoir martelé que seul, SUD, était opposé au projet de loi, l'appareil dirigeant, campant dans un splendide isolement explique le maintien d'un appel à la "grève reconductible" de janvier par la volonté d'afficher qu'ils ont été "historiquement les premiers à lutter".

Résultat navrant : 200 grévistes sur 170.000 cheminots (le 21 janvier à l'appel du seul SUD)

La CFTC a appelé par tract "à ne pas faire grève" ... comme quoi de fortes convictions peuvent parfois virer au jaune.

FO avait été fort ébranlée par la sortie du "Livre Blanc" puis bien (trop !) vite rassurée par les propos de B. PONS.

La FGAAC, la CGC ont également soutenu le projet de loi sans état d'âme.

On est bien loin du paysage unitaire qui avait permis pendant près de 5 ans d'affirmer une stratégie d'actions qui avait résisté à des élections professionnelles. Ce ne sera pas le moindre des paradoxes qu'un gouvernement libéral, à l'issue d'un conflit exemplaire, puisse faire passer une loi mettant fin à l'unicité de la SNCF en ayant fait au préalable éclater le front syndical !

Malgré des aigreurs, et quoi que nous en pensions, il faudra néanmoins trouver les fils qui permettront de retisser cette unité si nécessaire aux futures batailles que devront livrer les cheminots. La CFDT y travaillera, il n'y a pas d'autre solution possible.



J.C. Gayssot, à côté de Bruno Dalberto, s'adresse aux cheminots

500 militants CFDT devant l'assemblée nationale le 5 février.

La CFDT avait fait le pari de rassembler au moins un militant par établissement devant l'assemblée nationale et de procéder à « une dépose symbolique d'infrastructure ». En moins de trois jours de préparation ce pari a été gagné !

LORS de ce rassemblement, Jean-Claude Gayssot, (président du groupe PC), Jean-Jacques Fillieul (PS), et Georges Sarre (MDC) ont pris la parole pour soutenir (pour la première fois en public) l'action des cheminots contre l'éclatement de la SNCF. Une quarantaine de militants des syndicats SUD et plus d'une dizaine de militants CGT s'étaient également joints au rassemblement.

LA RÉFORME NE REGLE RIEN !

On nous dit que la SNCF débarrassée de sa dette d'infrastructures va pouvoir s'en sortir.

1) L'État ne met pas un sou dans la reprise de la dette du service public ferroviaire.

La dette est de 209 milliards. Elle est séparée en deux : 75 MMF à la SNCF et 134,2 MMF à RFF.

2) L'ensemble de la dette continuera à peser.

- 75 milliards de francs pour la SNCF, c'est près de 5 milliards de frais financiers par an. Il faudrait que le compte du transporteur aujourd'hui déficitaire, puisse dégager suffisamment de " bénéfices " pour commencer à rembourser une partie de sa dette et faire face aux nouveaux emprunts (achats de matériel, par exemple).
- 134,2 milliards de francs pour RFF, c'est 12 milliards de frais financiers. Si l'État ne prend pas en charge la dette, RFF n'a pas d'autre solution que de faire payer à la SNCF ... ou à d'autres, de plus en plus cher l'utili-

isation de ses voies. De plus, RFF devra continuer à emprunter sur les marchés financiers pour investir (en 1997, 18 milliards viendront ainsi se rajouter à la dette existante, aggravant le déséquilibre du compte infrastructure)

Pourquoi, l'État ne reprend t-il pas 1 sou de la dette de la SNCF ?

Parce qu'il n'en a pas la moindre envie. Il laisse le soin aux entreprises publiques d'aggraver leur propre déficit. De plus, les " critères de Maastricht " fixant à moins de 4 % du P.I.B. le maximum du déficit budgétaire de l'État, il ne peut inclure la dette de la SNCF dans sa dette propre, à moins de remettre en cause la logique de la monnaie unique !

D.A.



INTEMPÉRIES : LE PROJET INDUSTRIEL À L'ÉPREUVE DES FAITS

La CFDT n'a pas voulu participer à la curée à laquelle se sont livrés les médias sur les services publics en règle générale et sur la SNCF en particulier.

Pour autant, nous n'éviterons pas de pointer les questions qui sont révélatrices de dysfonctionnements graves et persistants dans notre entreprise et qui peuvent poser la question de la crédibilité du Projet Industriel.

1) La question des effectifs disponibles pour débloquer des situations de crise est évidente. Toutes les filières sont peu ou prou touchées.

2) La question du matériel disponible (parc diesel notamment) est également posée.

(Quand on a pas de matériel, pas d'ACT, pas de conducteurs, difficile de faire un train !).

3) Enfin, le financement de l'infrastructure l'est également (réchauffeurs d'aiguilles, par exemple).

Mais on ne peut réduire la crise aux seules questions

des effectifs et du matériel.

Qui décide ? Quelles sont les informations diffusées en amont ? Quelles sont les informations à donner en aval aux voyageurs ?

* Nous avons constaté que dans une telle situation, ce sont les " gilets rouges " (les plus précaires des salariés de la SNCF !) qui sont au premier rang. (cf. art. sur la précarité pages 12 - 13).

Ce sont ensuite les cheminsots " du tas " (ACT, ADC, Agents d'accueil, guichetiers, agents des CLD, agents de l'équipement) qui " écopent ". Conséquence, chacun désigne un chef, un cadre, une fonction qui est dans le collimateur des uns et des autres ... et cela ne contribue pas à assainir le climat de l'entreprise.

Cette occasion nous permet de rappeler combien apparaît justifié le maintien d'une entreprise intégrée en matière de financement, de gestion de l'infrastructure en lien étroit avec le transporteur.

Le risque est grand que la mise en œuvre du projet de loi, couplée à la gestion par activité, aggravent les incohérences en situation de crise, voire les génèrent !

* Ce n'est pas la CFDT qui relativisera la nécessité de contraintes fortes en matière de sécurité, mais force est de constater que la " culture techniciste " n'est pas forcément une culture de service public. Si l'objectif de " faire l'heure ", de respecter à la lettre la sécurité est une contrainte nécessaire, la prise en compte d'une vision moins abstraite du service public l'est également.

* La gestion par axe a également ses limites. Il n'y a pas que la vallée du Rhône en France. A force d'en avoir privilégié un, on en oublie les autres :

Le Massif Central n'est pas une barrière infranchissable !

* Il faudra, par ailleurs, aborder d'autres questions de façon plus détaillées.

- La communication interne: Trains supprimés sans information des PC voisins.

- La communication directe vis à vis des usagers : aucune information précise à donner : dans les CLD, il n'y a eu que 15 % des appels traités, le fonctionnement par plaque Télécom ne résout pas les problèmes d'information en temps réel ... que dire de leur interconnexion prévue !

- La communication externe... très inégale : loin de nous l'idée de personnaliser la question, mais force est de constater que l'image donnée par la Direction aux travers des médias n'a pas toujours été à la hauteur de ce que les usagers ... et les cheminots pouvaient attendre.

La CFDT a demandé qu'une table ronde puisse se tenir pour réaliser un retour d'expérience sur ces questions et une réunion s'est tenue au siège de la CFDT cheminots avec des militants de tous les PC et des régions concernées le 13 février (à suivre).

Denis Andlauer

LE BILLET CHEZ SOI :

UNE MESURE AUX EFFETS NON MESURÉS

Une enquête de la SOFRES aura donc suffi à la Direction Grandes Lignes pour découvrir que les usagers plébiscitaient le billet livré à domicile.

Plus fort que le télépaiement avec retrait du billet au guichet, il est désormais possible de recevoir son billet chez soi, ... et gratuitement (en théorie, le 3665 permettant de rémunérer le service).

Sauf que :

- Une nouvelle fois, la SNCF met en place une mesure commerciale sans le minimum d'étude permettant d'en mesurer les effets. Ainsi, au lieu des 50 titres par jour prévus à être envoyés par la gare de l'Est, ce n'est pas loin de 600 qui doivent être confectionnés et expédiés. Pour répondre à ces afflux, l'EEX de Paris Est a eu recours à 1, puis 2, puis 4 CDD ! Bref, ce succès visiblement inespéré ne joue, ni pour l'emploi, ni pour le déroulement de carrière des agents en place dans un site où la majorité plafonne à la qualification B.
- Après avoir décidé de décentraliser les CRTV (Centre de Renseignements Téléphonés Voyageurs), remplacés par les CLD (Centres Lignes Directes), la Direction décide de recentraliser l'émission et la distribution de ces billets, sans justifier cette mesure. Pourquoi ne pas avoir créé des postes dans les CLD existants ?
- La liste des problèmes non prévus s'allonge : limite d'utilisation de la Carte Bleue, non contrôle du télépaiement, non suivi des dossiers, problèmes de service après-vente (perte de billets, billets non conformes ...)

Pour la CFDT : le billet à domicile, pourquoi pas ? Mais pas forcément tous les billets, et pas partout (limitations aux zones géographiques éloignées d'une gare par exemple).

UNE MESURE MISE EN APPLICATION DANS L'URGENCE, MAIS SÛREMENT RÉFLÉCHIE.

Si, comme nous l'avons connu à la mise en place de SOCRATE, la vente à distance s'est faite dans la précipitation (au risque une nouvelle fois de mettre à mal l'image de la SNCF), il n'en reste pas moins qu'elle répond à un objectif à plus long terme : supprimer les vendeurs au guichet !

Cet objectif s'exprime dans le projet industriel : « *La distribution plus proche du client doit inciter nos clients à anticiper leurs achats, donc à diminuer le nombre des ventes en départ immédiat en gare, pour écrêter les pointes aux guichets. Elle conduira progressivement à une diversification des métiers de vente, certains évoluant des métiers de vendeurs au guichet " face à face " vers des métiers de télévendeurs " fil à fil " »*

C'est la fermeture de nouveaux points de ventes qui est en fait prévue.

Quoi de plus logique pour une direction qui a compris que les télévendeurs pouvaient présenter une souplesse d'utilisation permettant d'ajuster au mieux l'offre à la demande ?

Multiplication des emplois précaires, personnel insuffisant, flicage des vendeurs, temporisation réduite, voilà ce que souhaite développer la SNCF et pourquoi pas demain des télévendeurs à domicile ?

La CFDT ne cautionnera pas le billet envoyé chez soi, et les agents renvoyés chez eux.

" De meilleur service dès aujourd'hui ", ce n'est pas de fermer les gares et les guichets, mais de permettre aux usagers d'être renseignés et servis par des cheminots. Dans ce cadre, le rôle des CLD est primordial pour l'accueil et le renseignement des usagers. Or, la priorité donnée aux tâches de ventes se fait au détriment de cette mission.

Contre ces orientations, la CFDT oppose un cahier revendicatif pour les agents des CLD apte à améliorer leur situation et à éviter toute dérive : embauche et titularisation des PS 25, instauration de pauses horaires, augmentation du temps de temporisation, formation régulière en école, paiement de la prime de langue pour chaque agent ayant eu son constat, déroulement de carrière avec un minimum de 50 % de qualification C.

Benoît VINCENT

POUR «RENFORCER LA PRÉSENCE COMMERCIALE» DANS LES GARES, LA DIRECTION DÉVELOPPE LA PRÉCARITÉ.

Depuis plusieurs mois, la Direction annonce qu'elle veut se rapprocher de ses clients. Redéployer les effectifs des bureaux vers le contact de terrain. Dynamiser les gares, les rendre plus attractives. Renforcer la présence commerciale... Ces ambitions sont d'ailleurs largement rappelées tout au long du « Projet Industriel ».

Regardons de plus près la traduction concrète d'une telle orientation: gilets rouges, porteurs, accueil des trains de prestige, ces salariés embauchés ont en commun de ne pas être, justement, au statut de ... cheminot !

Tous les arguments sur le maintien du Statut deviennent au passage sérieusement emprunts d'hypocrisie. La CFDT alerte depuis longtemps les cheminots sur ce danger: Il y a une méthode plus efficace pour mettre en cause le Statut de cheminot que celle consistant à une attaque frontale qui risquerait de provoquer en réaction une nouvelle grève reconductible.

La Direction semble vouloir procéder plus habilement. Le Statut continuera bien à exister, mais, par le développement des contrats précaires et de la sous-traitance, les cheminots seront de moins en moins nombreux à en bénéficier. Cela peut prendre plus de temps, mais c'est socialement moins risqué.

LE CAS DE « VOYAGEURS SERVICE PLUS »

VSP est une filiale de France Rail Publicité, elle-même filiale de la SNCF. L'effectif est d'environ 50 salariés, mais celui-ci ne cesse d'augmenter. Se rapprochant des objectifs commerciaux de la SNCF, il y a tout lieu de penser que c'est cette sous-filiale qui sera positionnée pour recruter le personnel nécessaire à la réalisation de cet objectif.

En ce moment, VSP multiplie les demandes de dérogation auprès des préfets pour que le travail le Dimanche lui soit autorisé.

Pour la CFDT, les métiers directement liés à l'activité ferroviaire doivent relever du statut SNCF. Dans ce cadre, pas besoin de dérogation puisque le statut autorise le travail le Dimanche.

LE BEURRE, L'ARGENT DU BEURRE

En outre, contrairement à ce qui est affirmé de manière péremptoire dans la lettre de VSP cette société refuse d'appliquer à ses salariés la convention collective de la manutention ferroviaire qui, elle aussi, permet le travail des dimanches. Tout cela pour ne pas payer les contreparties telles que, par exemple, le treizième mois. Au travers de VSP, la SNCF demande bien le beurre et l'argent du beurre, sourire de la crémière en plus.

Cette position est d'autant plus scandaleuse que nos fameux « gilets rouges », dont la plupart sont désormais recrutés par VSP, ont été en première ligne durant la récente période de grand froid. Précaires parmi les précaires avec des contrats de type C.E.S.(Contrats Emploi Solidarité), mal rémunérés et disposant d'une formation au rabais, ils ont eu à subir les assauts des voyageurs alors que le réseau était paralysé et que l'entreprise ne savait pas comment faire face aux multiples demandes de renseignements. C'est aussi pour cette raison que la CFDT demande la titularisation de ces salariés qui exercent des métiers de cheminots.

Il y a en tout cas toutes les raisons pour que les préfets refusent les demandes de dérogation présentées par VSP.

Quand il y a de telles demandes, la procédure oblige les préfets à solliciter l'avis des unions départementales interprofessionnelles avant de donner leur avis. Aussi la CFDT cheminots, par l'intermédiaire de ses unions régionales, a écrit en Décembre à toutes les UD.

A Lyon, le préfet a refusé la dérogation. Espérons que cet exemple ne sera pas le seul. La CFDT s'y emploie....

LES PORTEURS

"Embauchent salariés, niveau Bac + 2, pratiquant au moins deux langues étrangères, pour des emplois de CDD, rémunération SMIC. Activité de porteurs dans les gares. Adresser curriculum vitae à société VSP."

Voilà en gros le type d'annonce que VSP a pu faire paraître dans la presse.

Pendant des années, les porteurs des grandes gares parisiennes ont été utilisés par la SNCF sous un statut complètement bâtarde, dit "statut des porteurs libres".

Service des bagages individuels, assistance aux handicapés ou manutention des bagages des groupes sur demande de la SNCF, ces travailleurs-là ne disposaient ni de contrat de travail ni de salaire. Paiement à la prestation ou au pourboire....

Suite au dépôt de dossiers aux prud'homme, avec l'aide de la CFDT, la SNCF a été condamnée à requalifier ces contrats de travail, la justice considérant à juste titre qu'il s'agissait d'une forme de travail au noir.

Dans la foulée, les porteurs de la gare Montparnasse ont démarré un conflit pour revendiquer la régularisation de leur contrat de travail (en l'occurrence de leur absence de contrat) par la SNCF. Celle-ci a refilé le dossier à VSP, considérant que l'affaire n'était plus de son ressort.

La CFDT a bien sûr exprimé le soutien à leurs revendications. Mais l'enjeu devenant national, c'est à l'ensemble des cheminots de soutenir les salariés de VSP pour obtenir la reconnaissance de leur métier comme faisant partie intégrante de la SNCF.

Serge VASSET

PRÉCARITÉ

COMMENT DOIT ETRE REMUNERE UN SALARIE RECRUTE A LA SNCF SOUS CONTRAT A DUREE DETERMINEE (C.D.D.) OU CONTRAT DE TRAVAIL TEMPORAIRE (C.T.T.) ?

Rappelons que la législation sur ces deux formes de contrat est très proche, la différence est que les CTT sont établis par le biais des entreprises d'intérim.

QUE DIT LE CODE DU TRAVAIL ?

Art. L. 122-3-3 - 2ème alinéa : La rémunération ... que perçoit le salarié sous C.D.D. ne peut être inférieure au montant de la rémunération que percevrait dans la même entreprise, après période d'essai, un salarié sous contrat de travail à durée indéterminée, de qualification équivalente et occupant les mêmes fonctions.

Sachant que la plupart du temps, la SNCF paie les CDD autour du SMIC, comment décliner cet article sur l'entreprise ?

Prenons le cas d'un salarié recruté sous CDD pour remplacer un cheminot du Cadre Permanent absent. Le cheminot est sur la qualification B, niveau 2, position 8. Pour connaître le montant de la rémunération, dont la loi prévoit bien que ce montant est minimum, il faut partir de l'hypothèse qu'un autre cheminot est recruté, et déterminer la rémunération qu'il percevrait après son stage d'essai, c'est à dire, au bout d'un an. Par rémunération, il faut inclure l'ensemble des éléments fixes perçus dans l'année tels que les percevrait un cheminot après un an de travail.

Si nous continuons à partir de notre exemple, le recrutement se ferait sur la qualification B, premier niveau, position 4, échelon d'ancienneté 1 (après son stage d'essai, un nouvel embauché est sur l'échelon 1).

QUE GAGNE SUR UNE ANNÉE UN CHEMINOT B 1 04 ?

- 12 traitements,
- 12 indemnités de résidence,
- 12 primes de travail,
- 1 prime de fin d'année,
- 1 prime de vacances,
- 1 gratification annuelle d'exploitation.

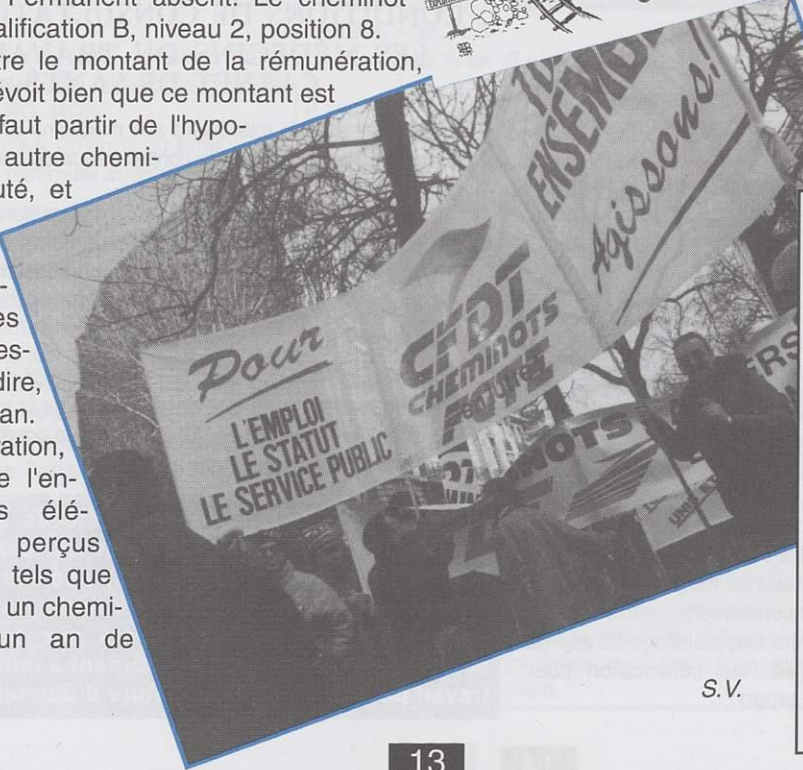
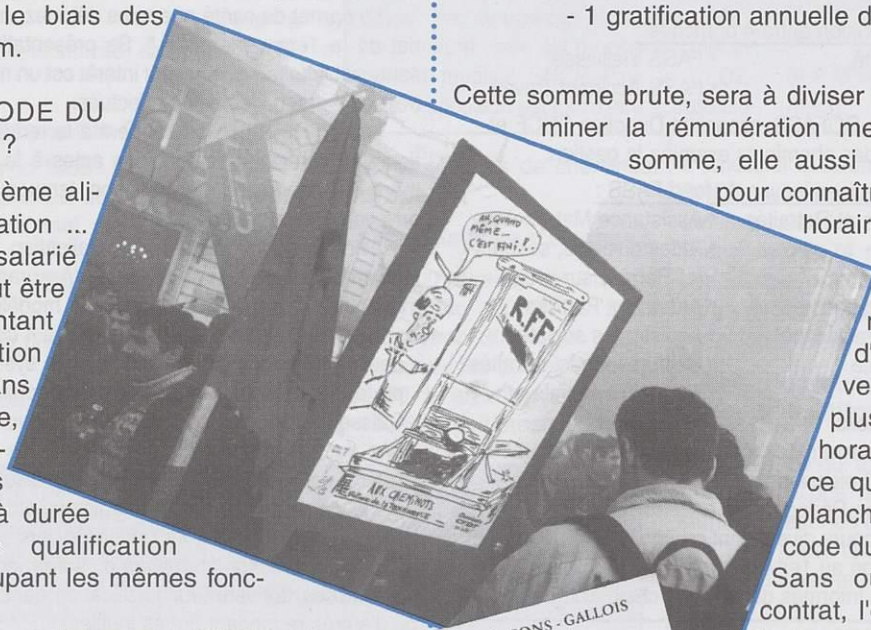
Cette somme brute, sera à diviser par 12 pour déterminer la rémunération mensuelle minimum, somme, elle aussi à diviser par 169 pour connaître la rémunération horaire brute.

Vous verrez alors que la SNCF rémunère les CDD d'une somme souvent inférieure de plus de 10,00 Frs horaire par rapport à ce qui est pourtant un plancher au regard du code du travail.

Sans oublier, en fin de contrat, l'effet sur l'indemnité de congés (10 %) et sur l'indemnité de précarité (6 % si CDD, 10 % si CTT).

Alors, si vous êtes sous contrat CDD ou CTT, n'attendez pas une seconde : muni de vos bulletins de salaires, contactez toute affaire cessante le syndicat CFDT de votre site.

Nous agissons pour que la SNCF vous paie les rappels de salaires.



Vient de paraître

« Cheminots en lutte »

Co-édition CFDT Cheminots/Editions l'Harmattan

Novembre/décembre 1995 :
Nune exigence forte : celle d'en finir avec les sacrifices imposés, non seulement sans aucun effet sur le chômage, mais porteurs, à chaque fois, d'un peu plus d'exclusion.

Une volonté de rompre avec le règne de la domination des contraintes économiques dictées par les multinationales et leur politiques libérales, de Bruxelles et d'ailleurs.

Un formidable mouvement social secoue le pays

Des espoirs multiples en revendiquant une protection sociale de haut niveau, en exigeant de nouvelles orientations pour développer les services publics et l'emploi. Certains avaient reproché aux cheminots de défendre égoïstement le « privilège » de leur retraite à cinquante cinq ans ; s'ils n'étaient pas parvenus à sauver ce droit acquis, les routiers auraient eu peu de chance de le conquérir à leur tour...



Pour que la mémoire ouvrière reste vive, nous avons voulu la traduire en mots, en photos. Vous les retrouverez dans un ouvrage témoin, porteur de nos luttes à venir...
Passez vos commandes à la Branche Cheminots CFDT, précisez Jean-Bernard Bertrand sur l'enveloppe, sans oublier de joindre le règlement (chèque à ordre de : FGTE CFDT).
Prix unitaire : 50 F (ajouter 10 F pour les frais d'envoi).

S.V.

TOUT SAVOIR SUR

LE FOND F.A.S.S.

Le fond d'Action Sanitaire et Social :

En 1983, modification du statut juridique de la SNCF, elle devient EPIC (Etablissement Public Industriel et Commercial). Les CE sont mis en place par établissement.

En 1986, création des CER :

- Transfert des activités sociales aux CE.
- Maintien du Fond d'Action Sanitaire et Social à l'entreprise.

Son financement : À partir exclusivement d'un salaire différé de 1,275 % de la masse salariale imposable et non pas, d'une part de cotisations sociales comme dans le régime général de sécurité sociale.

Répartition entre 4 branches :

- FASS Maladie Maternité.
- FASS Vieillesse.
- FASS Famille.
- FASS Accident Travail.

Une commission dite COFASS, associant Direction SNCF et représentants des cheminots examine la gestion.

Les prestations issues du fond FASS :

- Aides familiales Agents et Retraités
- Assistance Maternelle
- Indemnités de garde
- Aides diverses, secours et Remise sur prêts
- 31^{ème} et 32^{ème} maladie
- Aides aux Pupilles
- Subventions sociétés d'agents
- Assistantes sociales
- Suivi médical post professionnel
- Séjours jeunes, retraités
- centres Hygiène Sociale
- Economie sociale et familiale
- Subventions PACT
- Etablissements d'Accueils (maisons d'enfants et de retraites, centre de séjour temporaire)
- Centres Orientations Professionnels
- Centres Médico-Psycho-Pédagogique

Les prêts sociaux et secours divers sont en cours de renégociations pour une application au 1^{er} Avril 1997.

Nous vous en tiendrons informés dans un prochain article.

À qui s'adresser : Services sociaux de secteurs ou Services Sociaux Régionaux.

Permanence téléphonique CFTD au 01. 46. 07. 15. 19
les 1^{er} et 3^{ème} vendredi de chaque mois de 10H00 à 15H00
Serge MAZATS

L'ASSURANCE MALADIE

- Transports sanitaires
- Prise en charge

La Caisse de Prévoyance applique les règles de la Caisse Nationale de l'assurance maladie des travailleurs salariés (C.N.A.M.T.S.).

Nous rappelons les dispositions actuelles de prise en charge du transport sanitaire et précisons les éléments nouveaux, issus du relevé de conclusions auquel les caisses nationales d'assurance maladie et les syndicats représentatifs des ambulanciers sont parvenus, le 10 octobre 1996.

FOND L'OBJET D'UN REMBOURSEMENT, SUR PRESCRIPTION MÉDICALE :

- les transports nécessités par les soins ou le traitement de la victime d'un accident du travail ou d'une maladie professionnelle ;
- les transports prescrits pour des soins liés à une affection de longue durée ;
- en cas d'hospitalisation, les transports correspondant à l'entrée et à la sortie de l'hôpital, au transfert inter-établissements ;
- les transports en ambulance, quand l'état du malade nécessite le transport allongé ou une surveillance constante ;
- les transports sur convocation au centre d'appareillage ou auprès d'un fournisseur d'appareillage agréé, sur convocation pour contrôle médical et convocation d'un expert ;

- les frais de transport en commun de la personne accompagnante en raison du jeune âge du malade ou de son état.

Nécessite une entente préalable obligatoire

- les transports longue distance (plus de 150 kilomètres aller) ;
- les transports en série, correspondant à quatre transports d'une distance supérieure à 50 kilomètres, dans un délai de deux mois, pour un même traitement.

Sont exclus les transports pour soins pré ou post opératoires depuis le 26/11/96, ainsi que les transports pour convenance personnelle.

LE CARNET DE SANTÉ

Le carnet de santé a été distribué fin 1996 à l'ensemble des assurés sociaux. Ce carnet préfigure l'organisation future de l'assurance maladie en France à l'horizon de l'an 2000.

Le carnet de santé que vous détenez, nous l'appellerons " carnet de la 1^{ère} génération ". Sa présentation aux professions de santé est facultative; son seul intérêt est un meilleur suivi médical en transcrivant tous les actes effectués.

Les pouvoirs publics songent à le rendre obligatoire en conditionnant le remboursement des actes à la présentation du document (détachement d'un coupon tamponné par le médecin, à envoyer aux caisses de sécu).

L'horizon 2000 verra la généralisation du carnet informatique (système électronique de saisie de l'Assurance Maladie) par la distribution de la carte SESAM VITALE, modèle identique à une carte bancaire dotée d'un code confidentiel à 4 chiffres.

- une partie administrative assurera le système Tiers Payant. Les professionnels de santé se feront directement rembourser par la Caisse de l'assuré, les prestations qui leurs reviennent.

- une deuxième partie contiendra tous les éléments médicaux de l'affilié (antécédents médicaux, familiaux, résultats d'examen, d'analyse, comptes rendus médicaux, etc. ...)

Les avantages seront pour l'affilié : le tiers payant généralisé et une meilleure prévention au travers du suivi médical.

Les caisses trouvent leur justification dans l'économie d'exams ou d'autres redondant (jugés inutiles).

Exemple : plus de double radio d'un même organe, plus d'analyses répétitives, inutiles aux patients. Les inconvénients peuvent se résumer à une restriction de l'offre de soins.

Exemple : Décision administrative de refuser un frottis vaginal avant un délai de 2 ans, radio pulmonaire, etc. ... au titre de la RMO (Référence Médicale Opposable).

CONDITIONS DE CONSULTATION PAR LES MÉDECINS DU TRAVAIL DU CARNET DE SANTÉ

Les textes actuels interdisent aux médecins SNCF assurant la médecine du travail de prendre connaissance du carnet de santé.

La particularité des médecins SNCF réside dans la pratique de la médecine du travail et la médecine de soins dans les mêmes locaux. Les textes actuels interdisent fort heureusement à un médecin de se servir d'éléments médicaux contenus dans le carnet de santé.

L'ambiguïté étant évidente, la SNCF a décidé de donner la possibilité à un médecin exerçant dans le cadre de la médecine du travail de consulter le carnet de santé à la seule condition que l'agent signe une décharge qui restera archivée.

Notre position CFTD a toujours été de séparer les 2 aspects de la médecine. Le doute est permis, quant à l'utilisation d'un élément médical puisé dans ce carnet et pouvant être exploité contre le salarié. La CFTD attire donc l'attention des cheminots sur cet aspect où seule, la confiance qu'ils accordent à leur médecin du travail peut justifier la signature d'une telle décharge.

L'AUSTERITE : Les retraités connaissent !

Depuis 1981, les retraités et les veuves ou veufs de cheminots ou cheminotes ont vu leur pouvoir d'achat fondre avec le temps.

Plusieurs raisons l'expliquent :

- Les lettres de cadrage gouvernementales ;
- Les pressions exercées par la Direction sur la masse salariale ;
- Le poids du GVT ; (glissement, vieillesse, technicité) dans la masse salariale.

Quelques éléments sur le GVT :

- Selon la Direction en 1996 :
- Le poids des échelons est de 0,5 % du GVT (68 % du personnel est sur les échelons 6 à 9) ;
 - Les changements de position (ex indice) sont de 1 % ;
 - Les changements de niveaux sont environ de 0,35 % ;
 - Les changements de qualification sont environ de 0,35 % ;

tion 2 à 194,4 points (soit, 26,4 points d'écart). Ce décalage avec le minimum d'embauche est fort préjudiciable aux retraités.

Cette situation a pour effet de niveler par le bas les retraités à la SNCF et en conséquence, de rendre la vie des veuves et veufs de cheminots encore plus difficile.

QUELQUES EXEMPLES POUR ILLUSTRER :

Début 1996 : 64.200 retraités sur 215.200 percevaient moins de 6.000 Frs bruts mensuels, soit environ 30 % des retraité(e)s. Quant aux veuves ou veufs qui ne reçoivent que 50 % en reversion, c'était 119.400 sur 133.600, soit presque 90 %.

Afin de faire pression tant au niveau du Ministère qu'à la Direction SNCF, nous engageons une démarche avec les actifs pour que soit pris en charge la revalorisation salaires / pensions.

Nous pouvons craindre que la partition actuelle de l'entreprise ne soit pas de nature

A M I A N T E

Les retraités seront avisés par la Caisse des Retraites d'un suivi médical spécifique gratuit pour ceux qui auraient été exposés à l'amiante (locaux amiantés, travaux sur des pièces en amiante, etc.) La première visite est proposée dans un cabinet médical SNCF. Pour la CFDT, cette disposition est loin d'être accessible

à tous les isolés.

Par ailleurs, nous sommes pour que le coût du suivi soit pris sur le budget de l'entreprise, et non affecté sur les fonds sociaux qui sont déjà insuffisants face aux besoins (aides ménagères, notamment).

MAINTIEN A LA CAISSE DE PREVOYANCE

Vous êtes veuves ou veufs de retraités SNCF et vous ne bénéficiez d'aucun avantage vieillesse personnel. Dans ce cas, vous restez affilié(e) à la Caisse de Prévoyance pour la couverture maladie.

En cas de difficultés, vous rapprocher :

de l'UFR SNR Cheminots CFDT - 47/49, Avenue Bolivar - 75950 - PARIS CEDEX 19

Au vu de la hauteur du GVT, il reste chaque année, une faible partie de la masse salariale à affecter en augmentation générale tant aux actifs, qu'aux retraités.

L'augmentation des prélèvements sociaux (hausse des cotisations Caisse Prévoyance, CSG, RDS).

Le résultat, c'est qu'au fil du temps, les retraité(e)s au minimum augmentent.

Nous aurions pu, si la SNCF avait tenu ses engagements, nous trouver dans une meilleure situation. En 1968, elle s'était engagée à intégrer dans le traitement, la totalité de l'indemnité de résidence ; après 28 ans, il reste encore 6,5 points à intégrer en 3^{ème} zone (zone où les actifs sont les plus nombreux). **À la cadence actuelle, il faudra attendre encore 13 ans, soit 2009 pour que l'ensemble de l'indemnité de résidence soit intégrée !**

Autre recul : Le coefficient sur lequel est calculé le minimum de pension. Ce coefficient a été revalorisé de 2 points en 1991 passant de 166 à 168.

Depuis, avec la mise en place de la nouvelle grille, les actifs démarrent à la posi-

Par ailleurs, si l'on compare le nombre de retraité(e)s au minimum par rapport au nombre global de retraités, là aussi, le pourcentage augmente :

- 1989 = 37,86 % étaient au minimum.
 - 1995 = 38,21 %
- soit, + 0,45 % en 6 ans.

Il y a donc aujourd'hui une priorité pour la CFDT retraité(e)s, c'est la revalorisation des basses re-traites et pensions.

Cela passe par :

- un alignement du minimum sur le salaire d'embauche des actifs ;
- une intégration de la totalité de l'indemnité de résidence ;
- un relèvement immédiat du taux de pension de reversion à 54 % comme au régime général.

à améliorer la situation des retraités : l'EPIC SNCF va chercher à réduire ses coûts (masse salariale) afin de payer les intérêts financiers des 74 milliards de dette et les péages que lui facturera RFF au prix fort.

Nous avons donc besoin de vous tous pour faire avancer les choses.

Pourquoi ne pas faire une action commune ?

Hélas, ce qui aurait pu être possible et que nous avons réalisé à d'autres occasions (démarches communes auprès de la SNCF en juillet 1996, 22 octobre en direction du Gouvernement) ne l'est plus.

Les retraités CGT nous ont proposé de les suivre alors qu'ils avaient déjà envoyé à leurs militants une carte pétition à signer et décidé d'une manifestation le 19 mars auprès du Ministre des Transports et du 1^{er} Ministre.

Nous regrettons cette attitude qui handicape le rapport de force que nous aurions pu afficher ensemble face à la Direction et aux pouvoirs publics.

Nous n'appelons donc pas à participer à l'action du 19 Mars.

QU'EST-CE QUE LE MINIMUM DE PENSION ?

Le minimum de pension s'applique aux retraites normales (au moins 25 ans de service) et aux pensions de réforme. Il est égal pour le personnel à service continu au salaire soumis à retenues pour la retraite et qui serait au coefficient 168 depuis 1991.

Lorsque la pension calculée dans les conditions réglementaires n'atteint pas ce minimum, elle est portée à ce taux. Pour les pensions de réforme, si les intéressés comptent moins de 25 ans de service valable pour la retraite + les bonifications de campagne (pensions liquidées depuis le 1^{er} février 1979), le minimum est réduit proportionnellement.

Pour les agents de conduite et agents de trains réformés, le minimum n'est pas réduit si, au moment de la réforme, ils ont atteint l'âge de 50 ans et comptent 20 ans au moins de service valable pour la retraite.

Pour le personnel à service discontinu, le minimum de pensions est égal à 90 % des éléments de rémunération soumis à retenue pour la retraite d'un agent en début de carrière du grade sur lequel est calculée la pension. (art. 13 du Règlement des Retraites de la SNCF)

La CFDT agit pour que le minimum de pension SNCF soit au moins égal à celui existant dans les autres régimes.

SANS PAPIERS

PAS D'AUTRE CHOIX QUE NÉGOCIER !

La 24^e Chambre du Tribunal Correctionnel de Paris a annulé les poursuites contre Madiguène Cissé, porte-parole des sans papiers de Saint Bernard et de la coordination nationale des collectifs de sans papiers, ainsi que Kanté Cheikné sans papiers de Saint Bernard.

Encore une fois, la justice vient de donner un camouflet à l'administration et à la police qui ont manifestement perdu leur sang froid dans le traitement du dossier des sans papiers.

Et la justice refuse de faire le sale boulot que le Gouvernement ne veut pas faire.

Le Gouvernement doit comprendre par le rendu de la justice qu'il n'y a pas d'autre solution que l'ouverture de négociations directes avec la coordination des sans papiers pour la régularisation globale de la situation des immigrés.

Ababacar Diop

DANS LA PEAU D'UN SANS-PAPIERS



SEUIL

**Ababacar était avec nous
au congrès de Chambéry**

LE TEMPS DES CRISES

éditeurs,

SARL au capital de 100 000 F - RCS Nanterre - IMEUT 312 575 490 30015 - APPE 2° - 4
6, avenue Edouard Vaillant - 93 500 Pantin France - Tél: 49 42 99 11 - FAX: 49 42 99 68,



MISE EN VENTE NOVEMBRE 1996

« sorti de l'ombre »
JOURNAL
D'UN SANS-PAPIERS
Mamady Sané

préface de Mgr Jacques Gaillot



Pendant l'occupation de l'église Saint-Bernard par les trois cents Africains sans-papiers, l'un d'eux, Mamady Sané, a tenu un journal. Aujourd'hui, celui-ci paraît.
Il constitue un témoignage émouvant et précieux sur la façon dont les immigrés sans-papiers peuvent vivre et ressentir leur situation. Mamady raconte comment il a quitté son village du Sénégal, à la suite de discussions avec les siens et d'une décision de la communauté de l'envoyer « au pays des Blancs ». Il raconte l'odyssée de son voyage, la traversée de la Méditerranée en pirogue (au risque d'y perdre la vie), la traversée de l'Espagne et de la France, et la découverte de Paris. Puis l'occupation de l'église et la lutte au jour le jour, la solidarité, la honte, la colère et la dignité.
Ce livre est un document qui en dit long sur l'état du monde et une prise de parole de ceux à qui on la donne jamais.

144 pages
format: 11 x 20 cm
ISBN: 2-84109-079-5
Prix public TTC: 70 F

BON DE COMMANDE	
NOM	PRÉNOM
ADRESSE	
TEL	
JE COMMANDE EX. DE « SORTI DE L'OMBRE »	
réglement à l'ordre du Temps des Crises	
6 Av. Edouard Vaillant 93500 PANTIN	

- INTERNATIONAL - LIVRE BLANC (Suite)

Le 19 novembre, en manifestant à Bruxelles, les cheminots européens ont démontré qu'ils étaient conscients du danger qui planait sur leur entreprise. La réussite de cette manifestation a permis que la Commission Européenne ouvre des discussions avec les O.S sur le contenu du Livre Blanc. Le Président souhaitant que le volet social soit mieux pris en compte. La CFDT ne se contentera pas des discussions sur le volet social, elle continuera de demander le retrait total du projet. Projet prônant l'ouverture généralisée de la concurrence entre compagnies ferroviaires actuelles ou futures, incitant les entreprises à licencier leur personnel. Les premières discussions devraient avoir lieu début février.

A suivre ...

Dernière minute : l'Italie séduite par le Livre Blanc.

Le Gouvernement Italien vient de faire paraître un décret imposant aux chemins de fer un certain nombre de réformes mettant en cause l'unicité des F.S.

En effet, il introduit la rentabilité des différentes activités comme un critère absolu, l'autofinancement des investissements excluant tout financement de l'Etat. Ce décret vise en outre à délocaliser les activités vers des industries extérieures aux chemins de fer, afin de pouvoir bénéficier de conventions collectives moins contraignantes que l'actuel statut des cheminots italiens.

Les cheminots français doivent rester vigilants s'ils ne veulent pas voir ce type de décret franchir les Alpes.

Jean-Pierre BINETRUY