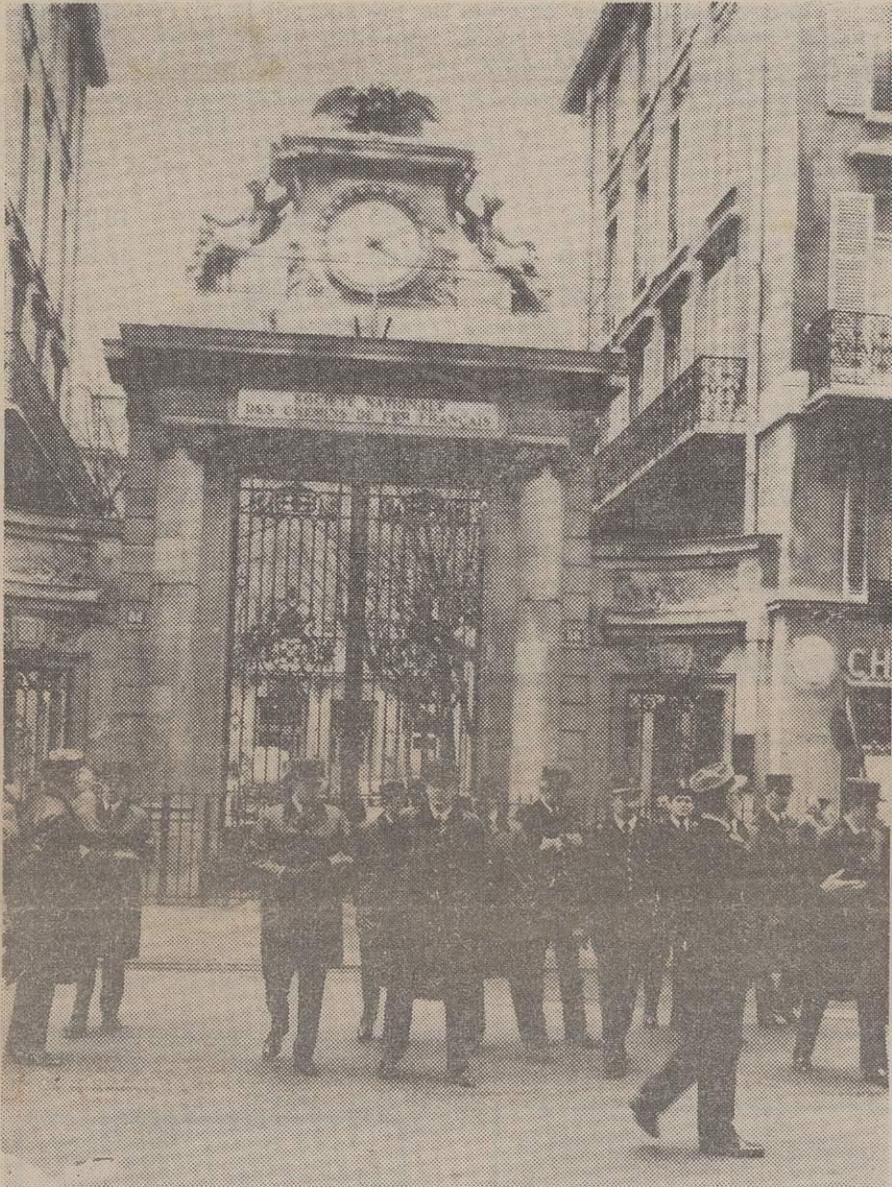


LE CHEMINOT DE FRANCE

fédération des cheminots c.f.d.t.



La Direction de la S.N.C.F., 88, rue Saint-Lazare, le 17 janvier 1974.

PRÉSAGE

→ 1974



MANIFESTATION
des agents de
maîtrise et cadres
de la fonction transport

(voir commentaires page 8)



Photo HUBERT

2 OUTILS INDISPENSABLES

L'ÉDITION FÉDÉRALE DE "SYNDICALISME-HEBDO"

Adresser votre abonnement de **25 F** au
C.C.P. : FÉDÉRATION DES CHEMINOTS C.F.D.T. 2644 PARIS



LE BULLETIN DU MILITANT

Adresser votre abonnement de **7 F**
à votre responsable

Si vous avez besoin d'**ARGENT LIQUIDE** !
Pour vous aider rapidement et vous défendre au besoin
L'Association d'aide aux emprunteurs salariés
A. A. E. S. - 61, rue Meslay - PARIS (3^e)
Tél. 508-87-26 - Métro : Strasbourg-Saint-Denis - De 10 h à 13 h sauf samedi

**DANS TOUS LES MAGASINS
DE L'ÉCONOMAT**
JUSQU'AU 28 FEVRIER 1974

GRANDE VENTE DE BLANC
AVEC REMISE DE 5 %

sur les achats compris entre 80 et 200 F

OU 8 %

sur les achats supérieurs à 200 F

Ces remises seront appliquées notamment sur tout le linge de maison (literie, cuisine, toilette, etc.).

**ET UNE BONNE AFFAIRE
AU RAYON MOBILIER**
SALON "COMET"

Banquette-lit, matelas non reversibile 110 x 188, ouverture par soulèvement du siège, sans déplacement.

Revêtement en tissu plastique : vinyl coloris noir pour les manchettes, VINYmousse à côtes (imitation piqûres) coloris rouge pour le siège et le dossier. Pieds coniques dorés.

LA BANQUETTE **593 F**

LE FAUTEUIL assorti **262 F**

ASSURANCES FÉDÉRALES

Responsabilité familiale

Il est toujours possible de souscrire en envoyant les fonds au C.C.P. PARIS 1500-18 de la fédération ou par chèque bancaire.

Cyclomoteurs

Dorénavant tous les contrats se termineront le 31 décembre de chaque année. Les souscriptions nouvelles et les renouvellements auront donc, au cours de 1974, un caractère de raccord et seront variables d'un mois à l'autre.

Prix pour :	zones A1 et 2	B3 et 4	C5	vol et incendie
Janvier	52,80	63,60	85,20	18,00
Février	48,40	58,30	78,10	16,50
Mars	44,00	53,00	71,00	15,00

Multirisques immobiliers

Les bénéficiaires de contrats en cours sont invités à ne pas envoyer de versements à la fédération (ni ailleurs) tant qu'ils n'auront pas reçu d'avis d'échéance (d'ici à fin février). Bien entendu il n'y a pas de rupture de garantie.

AVIS TRÈS IMPORTANT

UN APICULTEUR SPECIALISE nombreuses références recherche personnes manquant de vitalité, surmenées très fatiguées, désireuses de faire une cure de

VÉRITABLE GELÉE ROYALE GARANTIE PURE et FRAICHE

Prix très étudiés. Ecrire de suite à
H. LAPELLEGERIE, apiculteur à
23000 GUERET



si vous êtes
CATHOLIQUE
et si vous
cherchez à vous
MARIER
écrivez à :
PROMESSES CHRÉTIENNES

Service C.F. - Résidence Bellevue
92 - MEUDON (Hauts-de-Seine)

Mariez-vous bien par l'**UNION DES FAMILLES** fondée en 1913 Haute moralité toutes situations. Mme SOULIER, 28, rue de Turbigo, Paris (3^e) Tél. 272-35-02 Présentation gratuite.

SOCIETE fabricant UNIFORMES pour la S.N.C.F. recrute RETRAITES CHEMINOTS pour prise de mesures Agents S.N.C.F. sur réseau Nord - Est - Bretagne. Formation technique assurée. Ecr. **U.G.E.C.O.**, 28, rue de la Chapelle, PARIS (18^e).

Vins de table ★ Vins fins
Claude BOISSON
30830 AUBAIS
Documentation gratuite

CURE THERMALE 1974

Elle sera plus agréable et plus efficace si elle est doublée d'une cure de détente et de soleil.

De l'OCEAN à la MEDITERRANEE, choisissez les stations de détente de la Chaîne Thermale du Soleil. GREOUX-LES-BAINS (A.-P.), en Haute-Provence. Thermes troglodytes gallo-romains (équipés à neuf), RHUMATISMES, arthroses, arthrites, traumatologie, rééducation. VOIES RESPIRATOIRES. Ouverture 1^{er} Avril.

MOLITG-LES-BAINS (P.-O.), en Roussillon. PEAU, VOIES RESPIRATOIRES, rhumatismes, obésité. Thermes neufs. Ouverture 1^{er} Avril.

BARBOTAN-LES-THERMES (Gers), en Armagnac. Station de la JAMBÉ MALADE, CIRCULATION VEINEUSE, phlébites, varices, hémorroïdes, RHUMATISMES, traumatologie, rééducation. Thermes rénovés. Ouverture 1^{er} Avril.

EUGENIE-LES-BAINS (Landes), COLIBACILLOSE, reins, voies digestives et urinaires, RHUMATISMES, obésité, rééducation. Thermes neufs. Ouverture 1^{er} Avril.

SAINT-CHRISTAU (P.-A.), au cœur du Pays Basque. RHUMATISMES, VOIES RESPIRATOIRES. Thermes en cours de rénovation.

ASSURES SOCIAUX, présentez votre demande de prise en charge dans les délais réglementaires. Documentation gratuite : SOCIETE THERMALE de chaque station précisée et à Paris (2^e) MAISON DU THERMALISME 32, av. de l'Opéra, Tél. 073-67-91-11.

Le **CHEMINOT** de France

REDACTION et ADMINISTRATION

26, rue de Montholon, 26
75439 PARIS Cedex 09

Téléphone : 280-62-43
Compte chèque postal

Fédération des Cheminots C.F.D.T.
PARIS 26-44

Abonnement annuel : 5 F

LA PUBLICITE EST REÇUE
par : Publicité DUJARDIN
2, rue de Choiseul, 75002 Paris
Tél. : 742-44-39

Le Directeur
de la publication
Claude BINSSE



IMPRIMERIE SPECIALE
du **CHEMINOT DE FRANCE**
28-30, place de l'Éperon - Le Mans

Travail exécuté par des syndiqués

Grandeur et Servitude d'une CAISSE DE RÉSISTANCE

DANS le « Cheminot de France » des mois de décembre 1973 et janvier 1974, nous avons analysé ce qu'était la Caisse de Résistance, son bilan extraordinaire, la solidarité active et permanente qu'elle offrait, la répercussion sur le niveau de la cotisation, les prestations offertes, la capacité de résistance.

Aujourd'hui nous allons essayer de répondre à des objections qui sont souvent avancées par les adversaires de la caisse de grève.

1. POURQUOI LES GRÈVES GÉNÉRALES SONT-ELLES EXCLUES POUR LE VERSEMENT DES PRESTATIONS ?

En effet, les grèves se situant dans le cadre d'un mot d'ordre confédéral ne sont pas indemnisées par la Caisse (exemple : la grève du 6 décembre).

En cas de grève générale de tous les travailleurs, la solidarité s'exprime dans l'action. Mai 1968 en est un exemple. Le principe qui a présidé à la création d'une Caisse de Résistance était de permettre, par la cotisation de tous les adhérents, le soutien financier de ceux qui, dans leur entreprise ou leur administration, sont en grève et ont besoin de tenir parfois de longues semaines sans salaire.

Or, une Caisse de Résistance ne peut pas indemniser tous les adhérents à la fois, engagés dans une même action, surtout avec une prestation représentant six mois de cotisation à la Caisse. Aucune compagnie d'assurances ne tiendrait si tous les assurés étaient sinistrés le même jour. Aucune Mutuelle ne pourrait faire face au remboursement des prestations si tous les mutualistes tombaient malades en même temps.

Il y a des règles intangibles auxquelles une caisse de grève n'échappe pas.

2. LES COLLECTES N'EXPRIMENT-ELLES PAS UNE PLUS LARGE SOLIDARITÉ ?

Les collectes constituent en effet un moyen d'aider dans les conflits à la prise de conscience en même

temps qu'elles mettent à l'épreuve la solidarité générale. Une Caisse de Résistance ne s'oppose pas aux collectes dont les militants C.F.D.T. peuvent prendre l'initiative, mais elles sont aléatoires et ne s'organisent que pour les conflits très longs. Et qu'est-ce que cela donne en milieu rural ? Ou lorsqu'il s'agit d'une grève aux P.T.T. ou à... la S.N.C.F. ?

On ne peut pas comparer cette sorte de dévouement facultatif à l'effort continu et persévérant d'une Caisse de grève qui assure à tous les adhérents et en toutes circonstances un soutien financier. La C.F.D.T. aide ceux qui s'organisent en son sein, cela est bien normal. Ce serait un comble d'accorder aux inorganisés chroniques une prime avec l'argent des syndiqués.

3. VOUS NE FAITES PAS ASSEZ DE PROPAGANDE AVEC VOS RÉALISATIONS !

Une Caisse de Résistance n'est pas la panacée ; on ne doit pas en faire un argument publicitaire.

Il est bien normal que dans tel ou tel secteur d'activité, lorsque l'action a été rude, nos syndicats ou nos sections mettent en valeur les résultats obtenus et le rôle rempli par le syndicalisme, y compris le soutien financier apporté par la C.F.D.T. De plus, les adhérents ont le droit de savoir, l'organisation a le devoir de les informer.

Mais l'adhésion à la C.F.D.T. n'est pas seulement utilitaire. On n'adhère pas pour percevoir 16,50 F par journée de grève. Le sens de l'adhésion à la C.F.D.T., ce sont ses objectifs revendicatifs, ses perspectives de transformation sociale, la stratégie qu'elle propose aux travailleurs. On y adhère pour être solidaire de la classe ouvrière trois cent soixante-cinq jours par an.

4. LA CAISSE DE GRÈVE N'EST-ELLE PAS UN FREIN DANS LES ACTIONS ?

Après un important conflit dans une industrie automobile, une publication régionale du P.C. reprenait à son compte des critiques anciennes ayant fait long feu...

« Outre les préoccupations financières qu'elle suscite, la Caisse de grève entrave le développement de l'action syndicale en isolant les syndiqués parmi les ouvriers et en empêchant le déclenchement d'actions inopportunes... Si théoriquement la Caisse de grève permet de remporter la victoire, en fait elle se révèle rapidement un frein considérable... car tout mouvement de quelque ampleur a pour conséquence l'épuisement des ressources... »

Affirmer qu'une Caisse de grève accentue la rupture avec les travailleurs qui n'y adhèrent pas n'est pas forcément un constat objectif. Il ne dépend pas de nous que la C.G.T. ou F.O. n'aient aussi un fonds de soutien puissant ! Ou que les inorganisés restent dans l'isolement ! Rabaisser le choix du syndiqué au même rang que le comportement de l'inorganisé, c'est affaiblir l'importance de l'acte d'adhésion et diminuer le syndicat qui représente l'organisation et l'action.

Par ailleurs, il n'y a jamais eu subordination des organismes de décision de l'action (syndicats, régions, fédérations) au fonctionnement de la Caisse de grève. La C.F.D.T. n'est-elle pas considérée de nos jours comme

LE COMITÉ DE GESTION DE LA C.N.A.S.

Président : Raymond Martin, Fédération des Cheminots.

Tresorier : Claude Mennecier, Fédération de la Chimie.

Membres : Yves Branlebecq, Union régionale Bretagne ; Victor Camier, Union régionale lorraine ; Raymond Darcel, Union régionale parisienne ; André Gaboriau, Fédération des P.T.T. ; Pierre Hureau, trésorier confédéral ; Alfred Moutet, Fédération Métallurgie ; Monique R'gault, Fédération Santé ; Gilbert Ryon, Union régionale Nord ; Charles Tissier, Union régionale Auvergne.

Participent aux réunions du comité : Maurice Dubois, responsable des Services administratifs de la C.N.A.S.

Norbert Al'se. Jean-Paul Murcier, responsable du Service juridique confédéral.

la Centrale la plus dynamique, la plus orientée vers l'action et même parfois la plus... « jusqu'au boutiste » ? Et la Caisse n'a-t-elle pas toujours rempli toutes ses obligations ?

5. VOTRE CAISSE DE GRÈVE N'AURAIT PLUS DE SENS DANS UN SYSTÈME SOCIALISTE !

Dans un tract publié par un syndicat C.G.T. des Métaux de la Région Rhône-Alpes, voici quelques années, on pouvait lire : « Si nous nous assurons contre les maladies parce qu'il nous est impossible de les supprimer, pour les grèves il en est autrement : les grèves étant la conséquence du régime capitaliste, en supprimant ce régime nous ferons disparaître en même temps la cause et l'obligation qui nous est faite de faire grève pour défendre nos conditions d'existence. »

La C.F.D.T. est convaincue que l'avènement d'une société socialiste peut orienter la vie vers la suppression des inégalités, des injustices, de l'aliénation et elle agit en conséquence. Mais le réalisme le plus élémentaire nous amène à penser, donc à écrire, que même dans la perspective d'une société socialiste démocratique autogérée qui ne se réalisera pas du jour au lendemain, des contradictions resteront à résoudre, des combats à mener, des solidarités à exprimer. La vie sociale ne va pas sans conflits, y compris en autogestion, et il pourra surgir des divergences d'intérêts entre ceux qui seront mandatés pour la gestion et les syndicats qui conserveront leur fonction autonome de défense des intérêts matériels et moraux des travailleurs.

C'est dire que l'indépendance du syndicat et de ses moyens d'action, y compris la grève, constituera pour la C.F.D.T. une nécessité et une garantie fondamentale pour les libertés, sans quoi l'autogestion et le socialisme ne seraient qu'un leurre.

R. MARTIN.

NOUVELLES INTERNATIONALES

LE SECTEUR FÉDÉRAL INTERNATIONAL

Le secteur fédéral international, à travers ces différentes informations qui dépassent le cadre national, désire familiariser les militants et les adhérents avec les s'gés souvent utilisés à ce niveau d'action syndicale. Le second objectif est de leur faire connaître les organismes internationaux où sont traités, discutés, débattus les problèmes qui concernent les cheminots et les travailleurs des transports. Enfin, il est utile de savoir que les problèmes que nous avons à résoudre sur un plan national ou européen peuvent se poser de la même façon sur un autre continent.

A. SERVANTON

RENCONTRE ANNUELLE DE LA CONFÉRENCE EUROPÉENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS (C.E.M.T.) AVEC LES ORGANISATIONS SYNDICALES

La C.E.M.T. regroupe 18 pays : 15 pays de l'Europe occidentale plus la Grèce, la Yougoslavie et la Turquie. Chaque année, elle recueille sur des problèmes de transports les avis des organisations internationales :

• les Fédérations Internationales des Travailleurs des Transports, à savoir : la F.I.O.S.T., affiliée à la C.M.T., et l'I.T.F. qui est un Secrétariat Professionnel International (S.P.I.) très proche de la C.I.S.L.,

• l'Union Internationale des chemins de fer (U.I.C.),

• la Chambre de Commerce Internationale (C.C.I.),

• le patronat routier, représenté par deux organisations : l'Union Internationale des Transports (I.R.U.) et la Fédération Routière Internationale (F.R.I.),

• la Prévention Routière,

• les Offices de Tourisme.

Le représentant de la Fédération Internationale des Organisations syndicales du personnel des transports (F.I.O.S.T.) est intervenu sur l'ensemble des chapitres de l'ordre du jour.

Il a affirmé la nécessité de création d'un vaste service public pour les TRANSPORTS URBAINS, avec obligation de consultation des usagers et de la population. Ce service public pratiquerait la complémentarité entre modes de transports collectifs, qu'ils soient traditionnels ou fassent appel aux techniques nouvelles. Son objectif serait de réaliser des investissements d'infrastructures au meilleur coût pour la collectivité. Il permettrait d'améliorer les conditions de vie pour les usagers et les conditions de travail pour le personnel des entreprises de transports.

D'autre part, notre représentant a insisté sur la nécessité de mieux protéger la population et d'assurer le maximum de sécurité pour les chauffeurs et convoyeurs assurant le transport des marchandises dangereuses notamment par la route.

Le représentant de la F.I.O.S.T. a fait ensuite des observations sur les problèmes suivants :

— LA LUTTE CONTRE LE BRUIT. Par une recherche concernant un meilleur équipement intérieur et extérieur des véhicules routiers, par l'utilisation de matériaux améliorant sensiblement l'insonorisation du matériel. Il demande la généralisation de l'interdiction pour les poids lourds de circuler le week-end, ceci non seulement pour lutter contre le bruit mais aussi pour mieux appliquer la réglementation du travail.

— LE FINANCEMENT de l'attelage automatique pour les chemins de fer. Notre représentant a demandé que la date d'application de l'attelage automatique soit la moins éloignée

possible de l'année 1981, mais il a insisté pour que l'étude des répercussions sociales soit entreprise dès maintenant.

— LA NORMALISATION DES COMPTES entre Etats et chemins de fer. Le représentant de la F.I.O.S.T. a demandé : la compensation à 100 % des charges d'infrastructures pour les chemins de fer, aussi longtemps qu'une tarification efficace n'est pas réalisée pour les autres modes de transport ; le maintien de tous les droits acquis par les cheminots en matière de déroulement de carrière, régime de Sécurité sociale et retraites, soins de santé et logement.

— LES TRANSPORTS GUIDES A GRANDE VITESSE. La F.I.O.S.T. tout en considérant que les grandes vitesses guidées peuvent entrer en compétition directe avec l'aviation civile à l'intérieur du pays et inter pays, pense qu'ils doivent présenter certains aspects de démocratisation tels que la généralisation de la deuxième classe pour l'accès par tous aux biensfaits de la vitesse et du confort. Il faut simultanément en mesurer les incidences aussi bien auprès du public pour ses avantages de faibles nuisances que sur le personnel des transports pour des problèmes le concernant : formation professionnelle appropriée, aménagement du temps de conduite, les conséquences sur la santé, l'équilibre nerveux, les réflexes, etc.

— LE CONTINGENT MULTILATERAL dans les transports internationaux par route au 1er janvier 1974. La F.I.O.S.T. a fait des réserves au sujet du respect des conditions de travail, pour les chauffeurs et convoyeurs routiers. Selon la C.E.M.T., quinze pays sur dix-huit seraient en mesure de faire respecter l'accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (A.E.T.R.) signé à Genève le 1er juillet 1970.

Parmi les autres interventions retenues pour l'essentiel celles :

• de l'Union Internationale des Chemins de Fer (U.I.C.) qui a réclamé une augmentation importante du volume des investissements pour les chemins de fer. En effet, selon l'U.I.C., cette augmentation est insignifiante en comparaison avec les autres modes de transport. Autre fait signalé par l'U.I.C. : les réseaux européens sont à la limite de leur capacité, en personnel, en infrastructures et en matériel. Enfin l'U.I.C. insiste sur l'accélération de la mise en œuvre des transports guidés à grande vitesse face à la crise de l'énergie.

• du Patronat routier (I.R.U. et F.R.I.). Après avoir souligné la nécessité d'une harmonisation des conditions de concurrence, le patronat routier estime que les investissements pour les transports guidés à grande vitesse ne doivent pas retarder le développement des autoroutes et par solidarité avec la route les chemins de fer devraient diminuer leur vitesse. Il demande la création d'une « table ronde » pour examiner les investissements nécessaires à chaque mode de transport.

GREVE DANS LES CHEMINS DE FER EN AMERIQUE LATINE

Une grève générale des chemins de fer a récemment paralysée durant huit jours toute la région sud de la République du Pérou. L'arrêt du travail avait comme origine de légitimes revendications concernant les rémunérations et les conditions de travail des cheminots. L'activité a repris normalement après que le gouvernement péruvien eut donné satisfaction aux revendications formulées par les travailleurs.

Dans le déroulement de cette grève victorieuse, le responsable syndical péruvien Alfredo Lazo a joué un grand rôle. Le camarade Lazo a été désigné comme représentant de quatre centrales syndicales qui ont déclenché cette grève.

Ce camarade est secrétaire général de la Fédération latino-américaine des travailleurs des transports (F.L.A.T.T.), affiliée à la Fédération internationale des Organisations syndicales du Personnel des transports (F.I.O.S.T.). Cette Fédération, dont le président est notre camarade Gérard Demeulenaere, est une des douze Fédérations internationales professionnelles (F.I.P.) affiliées à la C.M.T.

EXAMENS ET CONTROLE DES CONNAISSANCES

(TOUS SERVICES)

Le 13 décembre 1973, en Commission Mixte du Statut, la C.F.D.T., dans une longue déclaration, précise qu'elle désire lier le problème des examens à la formation professionnelle, à la promotion sociale et à l'emploi. La C.F.D.T. renouvelle ses propositions en matière d'examen (qui constate une aptitude) et de contrôle des connaissances et réclame une clarification en la matière.

La Direction déclare ne pas vouloir rediscuter sur le fond ni rouvrir un débat sur les niveaux où ont été placés les examens lors de la discussion sur le dictionnaire des emplois. Elle consent seulement à la création d'un groupe de travail restreint pour définir quelques principes de base qui permettront aux Directions techniques d'envisager le contenu des examens.

PREMIÈRE RÉUNION DU 10 JANVIER 1974

Pour appréhender les problèmes posés par les examens et concours, le groupe de travail décide un survol par niveau plutôt que par filière.

Niveau E1 A. La Direction propose que l'examen d'entrée consiste en des tests simples permettant de contrôler que le candidat sait lire, écrire et compter.

Cet examen individuel serait un complément à la visite psychotechnique et aurait lieu au centre d'embauche régional ou local.

Niveau E1 B (il s'agit de l'examen de la filière « ouvrier » Matériel). Les tests seraient identiques à ceux du niveau E1 A, mais le candidat devrait obtenir un « quotient intellectuel » supérieur.

La C.F.D.T. a déclaré réservoir sa réponse. La Direction doit d'abord fournir des exemples de tests pour permettre une prise de position.

Niveau E1 C. Il doit y avoir parallélisme entre les examens Transport et Commercial (filières 1 et 3) et ceux du Sernam.

L'examen de conducteur automobile sera davantage un « contrôle de connaissances pratiques ».

Niveau E2 A. L'examen existe pratiquement dans toutes les filières (sauf dans la filière Service des trains de voyageurs : placé à E2 B).

Le niveau de valeur est comparable au B.E.P.C. pour les connaissances générales et au C.A.P. pour les épreuves professionnelles. Les examens peuvent être classés en trois grands types :

1^o Examen mixte connaissances générales et professionnelles, destiné essentiellement aux agents issus du niveau E1 et donnant accès aux grades de : agent mouvement, commis, surveillant de travaux, etc. ;

2^o Examen ou concours, éventuellement ouvert à l'extérieur, d'où vérification des connaissances générales,

et destiné à des stagiaires : surveillant des installations électriques, rédacteur ou animateur, etc. ;

3^o Examen purement professionnel (pratique et oral) donnant accès, par exemple, aux grades de conducteur (locotracteur, draisine), ouvrier qualifié, chef de brigade...

CONTROLE DES CONNAISSANCES ?

Niveau E3. Les examens d'entrée à ce niveau sont plus difficiles à justifier par la Direction. La comparaison avec des unités de valeur externes à l'entreprise n'est pratiquement pas possible. Les représentants des Directions présents essaient d'expliquer... sans convaincre. Comment justifier un examen pour ouvrier hautement qualifié ? Un exemple ? Cet examen peut démontrer qu'un ouvrier qualifié (OK) sait utiliser une machine perfectionnée, mais seulement certains OK sont appelés à faire cette démonstration, seulement certains OK sont « formés » sur cette machine. Alors, qui décide ? qui sélectionne en fin de compte ? Où est le lien avec la formation ?

A partir de là, et même si l'examen d'accès à E3 est de type « purement professionnel », on peut s'interroger : si les unités de valeur des examens pour E2 sont comparables d'une filière à l'autre, pourquoi certains cheminots peuvent-ils avoir un déroulement de carrière sur plusieurs niveaux ? Pourquoi d'autres doivent-ils subir un examen pour chaque changement de niveau ?

Niveau M1. De nombreuses filières sont maintenant confrontées à un examen pour l'accès au niveau M1. Il s'agit, comme à E3, d'exams purement professionnels donnant la prépondérance aux connaissances pratiques, à l'expérience.

Le « contrôle de ces connaissances », car il s'agit bien de cela en fait, peut avoir lieu par des épreuves écrites ou orales, ou pratiques, ou par un mélange des formules. Dans certaines filières, les agents devront être placés sur E3 avant d'avoir « droit d'accès » à l'examen ; dans d'autres, il sera possible de se présenter à l'examen de M1 après un délai de séjour sur E2.

On peut se demander à quoi servent fondamentalement ces examens d'accès aux niveaux E3 et M1 ? S'agit-il de contrôle de connaissances ayant valeur de critère pour la notation aptitude ? Et dans ce cas c'est préférable à une notation à la tête du client. S'agit-il au contraire d'un frein à l'avancement, renforçant l'autre frein existant : le cadre autorisé ou le cadre d'organisation ?

HARMONISATION ET ILLOGISME

Niveaux M1 C et M2 A. Toutes les filières sont confrontées à un examen d'entrée dans la maîtrise. Le but de la Direction est de vérifier à la fois les connaissances générales et professionnelles. Malgré la volonté d'harmonisation, il restera que certains examens permettront un déroulement de carrière plus accéléré que d'autres.

Certains de ces examens de barrage : district, installations électriques, dessin et contrôle, sont placés au niveau M1 C. Pour sa part, la C.F.D.T. considère qu'ils devraient l'être sur le niveau M2. Les discussions sur le dictionnaire des emplois ont permis d'obtenir ce passage à M2 A à l'issue d'un stage de deux ans. Une pression continue des cheminots sera nécessaire pour supprimer cet illogisme et obtenir un classement direct à M2 comme pour les autres filières.

Par contre, c'est d'ambiguïté qu'il s'agit pour le Service du Matériel. L'école de maîtrise peut-elle être considérée comme examen de barrage ou, plus exactement, tous les agents du Matériel ont-ils la possibilité de concourir à cette école ? Dans quelle mesure la Direction procède-t-elle pas à une présélection ? De même, quelle est la valeur de l'examen de chef d'équipe (niveau M1) ? Impose-t-il réellement un arrêt du déroulement de carrière à M1 D ? Quelle est sa valeur par rapport à l'examen de contrôleur adjoint actuel ?

DISCUSSIONS SUR LES EXAMENS

Les prochaines réunions du groupe de travail (fin janvier) sont réservées pour débattre des examens de contrôleur (filière 15) et chef de groupe/agent d'administration (filière 13).

Le groupe de travail a préféré que le contenu des autres examens soit débattu directement au niveau des Directions techniques, c'est-à-dire au sein du Comité mixte professionnel (C.M.P.) ou d'un groupe paritaire issu du comité mixte professionnel. Les discussions ont commencé notamment au Transport et à l'Équipement.

Après discussion dans les Directions techniques, la Direction du personnel s'assurera qu'il n'y a pas de différences notables entre les examens de même niveau, mais de filières différentes.

La C.F.D.T., de son côté, par l'intermédiaire de ses groupes techniques, se livrera à ce même travail. Elle en informera les Cheminots pour qu'à examens de mêmes niveaux correspondent des possibilités de déroulements de carrière équivalents.

M. GORAND.

Examens à l'équipement

Réunion de la Commission interne sur les examens au S.E.S. (11-12-1973). — Délégation C.F.D.T. : Fonteneau, Kopp.

Examen d'accès au niveau M1 ; Options techniques générales SEG, SET. — Le candidat aura le choix aux épreuves écrites ou orales entre les épreuves suivantes (coefficients 1. Note minimum pour ne pas être éliminé : 5).

1. — Etablissement d'un décompte de travaux (métré) ;
2. — Etablissement d'un canevas d'organisation pour un petit chantier simple ;
3. — Commentaires explicatifs, destinés à un jeune agent, d'une structure sur le fonctionnement d'une installation.

A l'origine, l'agent devait subir toutes ces épreuves.

En SEG, c'est à la demande de la C.F.D.T. que la S.N.C.F. établira un programme d'examen pour les agents force-lumière (FL). Même choix entre 1, 2 et 3.

Par ailleurs, les épreuves pratiques seront décomposées en deux parties (relève de dérangement et manipulation au réglage d'appareil) affectées chacune du coefficient 1.

Options techniques nouvelles :

L'épreuve aura lieu en deux temps :

Premier temps : épreuves écrites probatoires. Mathématiques et électricité. Coefficient 1. Note minimum 6 (pour chaque matière). Seul le candidat reçu à cet examen probatoire (connaissances générales) sera appelé à recevoir la formation « technique nouvelle ». A noter que c'est à la demande de la C.F.D.T. que :

1. — L'épreuve maths modernes (option) ne comportera pas d'exercice d'algèbre logique ;
2. — Le problème d'électronique prévu en électricité sera remplacé par des questions sur l'électronique élémentaire.

Deuxième temps : épreuves orales et pratiques.

C'est seulement après avoir reçu la formation dans la technique souhaitée que le candidat subira ces épreuves :

- Commentaires explicatifs d'un schéma (coefficients 2) ;
- Relève d'un dérangement (coefficients 3) avec possibilité d'intervention sur un deuxième dérangement (la meilleure note sera prise en compte) ;
- Réglementation (ou manipulation d'appareil) (coefficients 1).

Mesures transitoires pour les agents actuellement en place dans ces postes :

Ils sont dispensés de l'épreuve probatoire.

Ils subiront un examen individuel de contrôle de connaissances pour être déclarés aptes et être promus par voie de TA.

Examens d'accès au niveau E3 (SM, C, LT).

La C.F.D.T. demandait la suppression de l'épreuve écrite (croquis coté). Après discussion, l'ensemble de l'épreuve écrite est supprimée.

En SM, la S.N.C.F. rajoute un contrôle de connaissance du règlement P9.

En C, les épreuves orales sont allégées et l'épreuve pratique concernant l'exécution d'un réglage est supprimée.

En LT, la S.N.C.F. rajoute le contrôle de connaissance du P9.

Finalemant, et pour les trois options, l'examen se déroule en deux parties :

- Epreuves orales :

Trois parties (quatre en « caténaires »). Coefficient 6. Note minimale 8.

- Epreuves pratiques :

SM. Coefficient 3. Options : signalisation en freins de voie ou portiques transconteneurs.

C. Coefficient 3. Exécution d'une opération élémentaire de révision intégrale.

LT. Coefficient 3. Options : lignes aériennes ou lignes souterraines.

(Voir le compte rendu de la réunion du 13 décembre sur le même sujet, en page 5).

Examens au transport

D'PUIS deux ans, notre entreprise et les cheminots supportent les conséquences d'importantes réformes : système de rémunération, modifications des filières et régionalisation. L'opposition de la C.F.D.T. à certaines de ces réformes n'est pas effectuée par principe, mais parce que nous refusons l'orientation de la Direction qui, sous la pression gouvernementale, recherche la rentabilité au détriment du service public et des conditions de travail et de vie des cheminots.

La C.F.D.T., à chacune de ces réformes, a exigé qu'elles soient l'occasion d'une amélioration réelle du sort des cheminots.

Oui, suite à la réforme des filières, la S.N.C.F. envisage de modifier les programmes des examens d'accès dans les filières du transport et commercial.

Oui, un groupe de travail « examens » existe au niveau du Comité mixte professionnel Transport et la C.F.D.T., organisation représentative des cheminots y est présente.

OUI, en attendant les conclusions du travail de ce groupe, de multiples suppositions se font jour dans les couloirs des directions régionales S.N.C.F. et des directions d'établissements.

OUI, la C.F.D.T. a pris des positions, et dans certains cas donné son accord à des orientations qui vont dans le sens de l'intérêt général des cheminots du service Transport :

- suppression de la dictée dans les différentes filières et niveaux ; dorénavant l'orthographe sera appréciée dans le cadre de l'épreuve « rédaction » ;

- en cas d'échec aux épreuves orales des examens ATV-stagiaire (E1 C), AMV (E2), CS (E2), la réussite de la partie écrite sera considérée comme une satisfaction à l'examen d'agent d'exploitation confirmé (AE), niveau E1 C, c'est-à-dire l'ancien examen de facteur ;

- corrélativement la réussite à l'examen d'agent d'exploitation confirmé (ex facteur), dispensera du passage de l'écrit pour ATV stagiaire, AMV et CS ;

- les titulaires du B.E.P.C. seront dispensés de l'examen écrit et, à la demande de la C.F.D.T., une étude est en cours pour en dispenser également les titulaires de C.A.P. Déjà, à une précédente séance du Comité Mixte Professionnel Transport il a été décidé de recruter au niveau EA les titulaires de C.A.P. ;

- selon la C.F.D.T., et puisque la Direction a décidé qu'il y aurait examen pour l'accès à M1 A, ce ne peut qu'être un contrôle des connaissances professionnelles. Au Transport, ce contrôle vise en fait les grades de CAMVA (spécialité aiguilles), KRUP (contrôle de route) et, éventuellement, le prolongement de la filière visée. Ce contrôle doit s'opérer par des épreuves orales et pratiques en présence des délégués du personnel.

- La C.F.D.T. accepterait que l'examen de CRLO - E2 A (uniquement épreuves orales et pratiques) s'effectue immédiatement à la sortie du stage de l'école de réseau, sous contrôle des délégués catégoriels, étant entendu que notre revendication reste le passage de cette spécialité dans la filière agents de conduite.

- Niveau M2 : L'examen sera différent pour le grade de chef de service mouvement (CSMV) et pour celui de chef de gare (CG3). La rédaction, notamment, portera sur un texte de rapport pour le grade de CSMV. Le sujet sera plus étendu, pour le grade de chef de gare et les notateurs plus exigeants sur le style. Seules les épreuves orales de chef de gare comporteront la vérification des connaissances tarifaires, comptables et de gestion du personnel. Cependant les cheminots titulaires avant 1974 de l'examen de sous-chef de gare conservent la possibilité d'accès à la filière chef de gare.

- Dans la filière Bureaux des gares, en cas d'échec aux épreuves orales de CBG, les candidats sont dispensés, ultérieurement, des épreuves écrites.

Pour le groupe de travail C.F.D.T.,
Jean HOFFMANN.

BILAN 1973 en matière de SALAIRES et RETRAITES

AFIN qu'il n'y ait confusion dans l'esprit de qui que ce soit, car toutes les mesures 1973 ne sont pas dues à la seule vertu de l'accord 1973, nous vous en donnons ci-dessous une récapitulation, en distinguant celles décidées fin 1972 par l'accord de toutes les organisations et celles octroyées en plus de l'accord

salarial, suite, en fait, aux actions C.F.D.T. et C.G.T. (tout ceci est repris dans la première colonne), de celles découlant strictement de l'accord salarial signé par les organisations F.O., C.F.T.C., F.M.C., C.G.C. et F.G.A.A.C. (autres mesures reprises dans la seconde colonne).

Mesures 1973 acquises par l'accord signé le 16-12-1972 par toutes les organisations dont la C.F.D.T. et la C.G.T.

SALAIRES

1-1-1973. — Augmentation de 1,50 % des salaires.
1-4-1973. — Dernière étape de la réforme de rémunération.
1-4-1973. — Réduction du nombre des zones de salaires et relèvement de la plus basse.

RETRAITES

1-10-1973. — Nouvelle étape de bonification d'annuités pour la retraite des agents de conduite.

Courant 1973. — Proposition à l'homologation ministérielle de la prise en compte des primes pour le calcul du minimum de pension du personnel à service discontinu.

Coût approximatif des mesures salaires ci-dessus, en accroissement de masse salariale 1973/1972 : + 2,20 %

Mesures supplémentaires à l'accord du 18-5-1973, suite à l'action menée par la C.F.D.T. et la C.G.T.

SALAIRES

Septembre 1973. — Gratification de 120 F, 160 F, 200 F et 350 F suivant les niveaux, selon répartition faite par les cinq.

1-10-1973. — Augmentation de 1,25 % des salaires.

RETRAITES

1-1-1974. — Inclusion du C.T.N.L. restant dans le traitement.

Coût approximatif des mesures salaires ci-dessus en accroissement de masse salariale 1973/1972 : + 1,08 %

Autres mesures découlant du texte de l'accord salarial tel qu'il fut signé le 18-5-1973 par F.O., C.F.T.C., F.M.C., C.G.C. et F.G.A.A.C.

SALAIRES

1-6-1973. — Augmentation de 1,50 % des salaires.
1-7-1973. — Augmentation de 0,50 % des salaires, jeu de la clause de sauvegarde.
1-8-1973. — Augmentation de 0,75 % des salaires, dernier jeu de la clause de sauvegarde avant le 1-1-1974.
1-10-1973. — Augmentation de 1 % des salaires.
1-12-1973. — Augmentation de 2 % des salaires.

1-1-1974. — Ajustement éventuel des salaires pour les mettre à 2 % au-dessus de l'évolution des prix du 1-12-1972 au 1-12-1973.

Prime de vacances. — Revalorisée dans la même proportion que l'évolution des salaires du 1-7-1972 au 1-7-1973.

RETRAITES

1-10-1973. — Inclusion des 2/3 du C.T.N.L. dans le traitement.

Mesures décidées par la S.N.C.F. compte tenu des divergences entre les organisations signataires

1-6-1973. — Majoration des primes des ouvriers et des surveillants des installations électriques.
1-10-1973. — Crédits pour mesures catégorielles : réalisation des nouvelles filières.
1-10-1973. — Crédit correspondant à 5 % de la masse des primes traction pour la réforme du mode de calcul.
1-7-1973 et 1-9-1973. — 2 points uniformes supplémentaires à tous les coefficients hiérarchiques.

Coût approximatif des mesures salariales ci-dessus en accroissement de masse salariale 1973/1972 : + 2,93 % (non compris ajustement au 1-1-1974)

EXAMENS ÉQUIPEMENT

(Suite de la page 4)

COMMISSION INTERNE
DU COMITÉ MIXTE PROFESSIONNEL
(13 décembre 1973)

Délégation C.F.D.T. : KOPP, POUJOLY.

Cette réunion de travail concernait les projets d'examens pour l'accès à E3 pour les spécialités VB (ouvrage d'art, levage, pesage, engins mécaniques, soudure à l'arc, soudure aluminium, bâtiment).

Signalons au passage que F.O. et la C.F.T.C. n'ont pas jugé utile de participer à ces travaux.

La C.F.D.T. est intervenue pour demander la suppression de l'épreuve écrite : croquis à main levée ; celui-ci figurera dans les épreuves orales, sans coefficient ni note éliminatoire. Dans la spécialité engins mécaniques, ce croquis n'existera pas, même dans les épreuves orales, mais le coefficient sera majoré pour rétablir l'équilibre (coefficient 5).

La C.F.D.T. a fait remarquer l'incohérence qui consistait, par des examens de même nature, voire identiques, à ne pas assurer le même déroulement de carrière entre les différents services de la S.N.C.F.

Enfin nous avons insisté sur la nécessité de la formation technologique pour la préparation aux examens.

Les examens pour l'accès à E3 aux caténaires auront lieu fin février ou début mars.

ÉCONOMAT

Depuis le 8 janvier 1974, Antonin Novel a remplacé Jean Godefroy à la représentation C.F.D.T. pour la commission de contrôle et la commission d'achat de l'Economat.

Ce militant est à la disposition des Cheminots pour toutes les questions intéressant cet organisme.

Le courrier est adressé à Novel Antonin, SCBG, gare de Bellegarde (Ain) 575, adresse domiciliaire : 67, rue de la République, 01200 Bellegarde-sur-Valserine ou à Fédération des Cheminots, secteur APS, 26, rue de Montholon, 75439 PARIS CEDEX 09.

MAITRISE ET CADRES

CONDITIONS DE TRAVAIL :

qui tourne en rond

18 décembre et 15 janvier : Une table ronde

LE 22 novembre 1973, à la « table ronde » sur les effectifs et les conditions de travail des Cheminots, la S.N.C.F. avait demandé aux organisations syndicales de lui adresser leurs observations en vue d'une nouvelle « table ronde » sur les effectifs et les conditions de travail du personnel Maîtrise et Cadres.

Le 29 novembre, notre Union fédérale des Cadres C.F.D.T. réunit un groupe de travail qui élabora un document comprenant :

● un texte sur la situation générale et nos objectifs essentiels (devant servir de base à une discussion de fond) ;

● une argumentation relative à la situation concrète dans chaque fonction (transport et commercial, équipement, matériel, services divers, situation particulière aux P.C.).

Dans ce document, nous mettons en cause :

● les conséquences de la politique des transports et du contrat programme ;

● la gestion pratiquée par la Direction en matière d'effectifs et d'organisation du Service, dont les effets sont particulièrement ressentis par le personnel d'encaissement ;

● la réforme des structures tendant à décentraliser les tâches sans moyens correspondants, alors que le pouvoir de décision se renforce au niveau des Directions centrales.

Conséquences de cet ensemble, nous dénonçons la dégradation de la qualité du service « difficilement acceptable par le personnel d'encaissement, face à laquelle il a le sentiment d'être impuissant et dont il ne peut être tenu pour responsable ».

Enfin, nous proposons une méthode de discussion sur la base d'objectifs essentiels et des remèdes concrets pour chaque fonction.

Ce document est remis le 3 décembre à la Direction du personnel.

A LA TABLE RONDE DU 18 DECEMBRE

Le directeur du personnel déclare tranquillement qu'il n'a en main que le seul document F.M.C. et qu'il engage la discussion sur cette base. Nous protestons

A LA TABLE RONDE DU 15 JANVIER

Le Directeur du personnel, bien qu'ayant en main le document C.F.D.T., aborde d'office les fonctions équipement et services divers. Nous espérons néan-

moins, après le survol des fonctions, aboutir à un certain nombre de décisions.

Nous exposons donc les difficultés vécues par le personnel d'encaissement des sections, des divisions de l'équipement, des bureaux des sections, des services administratifs, médicaux et sociaux. Nous marquons notre volonté d'un débat concret sur les effectifs dans les comités mixtes. Nous faisons remarquer que dans le secteur privé, les patrons acceptent de discuter du rôle de l'encaissement.

Mais finalement, nous revenons aux vraies causes de la situation.

Nous rappelons notre déclaration du 18 décembre et réclamons à nouveau la définition d'objectifs essentiels communs à toutes les fonctions.

Le Directeur du personnel prétend que nos objectifs ont bien été vus ! (nous n'en avons pas eu l'impression !). Certes, il nous a fait savoir qu'une commission étudie la simplification de tâches administratives et que nous en serions informés. Certes, il a bien indiqué que des instructions seraient émises à la suite de ces « tables rondes ». Mais sur quelles positions précises et concrètes avec nos organisations ? Nous n'en savons rien. Toutes les organisations ont demandé à savoir quand il sera possible de faire à nouveau le bilan de l'évolution de la situation... pas de réponse ferme.

Nous constatons, quant à nous, qu'à aucun moment les vraies causes du malaise n'ont pu être débattues et nous estimons qu'une telle discussion ne peut porter le nom de concertation.

Nous ne préjugeons pas des directives qui pourraient être données par la S.N.C.F. mais nous l'engageons à relire (plutôt deux fois qu'une) le document que nous lui avons remis. Ce que nous n'avons pu dire y est écrit. Nous espérons qu'elle ne refusera pas la réalité de ce que vivent les agents de la maîtrise et les cadres avant de prendre ses décisions.

Notre document est entre les mains de tous nos adhérents. Ils jugeront de la valeur des mesures qui seront prises face à l'ampleur d'un problème qu'ils ne connaissent que trop.

Et si nous menons des actions dans le sens des positions que nous avons clairement exposées, nous pensons que personne ne pourra s'en trouver surpris ou nous taxer de mauvais esprit.

R. CHALUMEAU.

Les frais d'une politique

UNE fois de plus ce seront les travailleurs qui vont faire les frais d'une politique économique absurde. C'est ce que peut constater n'importe quel citoyen, quelles que soient ses connaissances de la chose publique. En effet, parle-t-on d'une menace de ruine des trusts, d'une réduction du train de vie d'Onassis, de Dassault ou des descendants de Rothschild ? Point du tout ! Les seules phrases prononcées présagent des risques de chômage, prétendent à l'obligation du blocage des salaires et lancent l'idée que la meilleure façon de continuer à améliorer les conditions de travail, c'est encore de réduire les horaires de travail... avec une diminution corollaire du salaire, bien sûr !

EMPLOI ET PLEIN EMPLOI

Malgré les belles préventions affichées... sur les panneaux électoraux, le régime en place n'a jamais traduit dans la réalité le souhait du plein emploi. Comment le pourra-t-il puisqu'il s'appuie sur une économie de marché, sur un pré-tendu libéralisme, qui n'a jamais caché qu'un volont de main-d'œuvre, c'est-à-dire de chômeurs, était indispensable à la réussite de sa politique ?

Mais aujourd'hui le voile est tombé. On ne se bat plus que sur le chiffre ; de un demi-million à huit cent mille, les tristes énichères sont ouvertes aux statisticiens. Lorsque l'on sait que le chiffre officiel ne comprend pas les jeunes à la recherche du premier emploi, il y a de quoi être inquiet. Et qu'on ne se dise pas avec un bel égoïsme professionnel que cela sera sans répercussion sur les Cheminots, protégés par la garantie de l'emploi.

Tout d'abord ce serait oublier tous ceux qui travaillent à nos côtés, que nous considérons comme des compagnons de travail et qui, cependant, n'ont aucune protection, parce qu'ils ne bénéficient d'aucun statut ni de convention collective. Ce sont les auxiliaires, mais surtout les contractuels, ceux que l'on appelle le beau nom de « droit commun », un qualificatif sentant l'administration pénitentiaire.

Malgré plusieurs interventions auprès du Directeur général et une lettre de promesse, depuis plus d'un an nous attendons la négociation d'un texte couvrant ce personnel.

Ce serait ignorer aussi que la politique des salaires de la S.N.C.F. tient essentiellement compte de l'offre du marché du travail. C'est ainsi que la création d'une prime d'embouchure n'a été que la conséquence de la non-compétitivité des salaires de la S.N.C.F. Avec une relative pléthora de main-d'œuvre, notre Direction en reviendra à un salaire de début de misère et toute la grille suivant...

SALAIRES ET POUVOIR D'ACHAT

Après son échec retentissant sur le blocage des prix, le ministre de l'Economie et des Finances fait un bel effet d'autorité... en bloquant les salaires !

Voilà qui s'inscrit assez mal dans la ligne de cet admirable exposé du 22 juin 1972, « Economie et Justice », tracant les orientations pour un progrès de la justice sociale !

Mais la crédulité, fût-elle aussi naïve que celle du Français 1973, a des limites. Comment parler de justice sociale lorsque l'on se réfère à un indice manipulé, dont les pondérations sont irréalistes, et calculé sur un budget-type ne correspondant pas à celui de beaucoup de travailleurs et en tout cas de la moitié des cheminots ?

Comment parler de justice sociale lorsque l'on connaît la non-équité des rémunérations des travailleurs du Rail ?

Qui pourrait croire que, plus qu'un maintien global des inégalités, ce n'est pas un partage de la richesse nationale que vont revendiquer tous les travailleurs ? En tout état de cause, la formulation d'octroi de points uniformes, émise par l'ensemble des Fédérations C.F.D.T. du secteur public et nationalisé, est bien la traduction de cette volonté de répartition plus juste.

CONDITIONS DE TRAVAIL ET CONDITIONS DE VIE

La C.F.D.T. a toujours mis l'accent sur les revendications qualitatives, la qualité de la vie notamment. Or, qui dit qualité de la vie dit en même temps bonnes conditions de travail. En ne limitant pas celles-ci par ailleurs aux murs de l'atelier, mais en prenant en compte les parcours pour aller au travail et en revenir.

A quoi servirait, en effet, une réduction journalière de douze minutes de travail si ce temps était gaspillé par une augmentation du temps de trajet ou si les conditions de transport étaient plus néfastes que celles du travail ?

Le pouvoir, à l'affût de ce qui peut donner quelque recul, vient d'accepter à travers la loi de décembre 1973, d'ouvrir, par une attribution nouvelle aux comités d'entreprise, la discussion sur les conditions de travail. Bizarre hasard ! Le secteur nationalisé se trouve apparemment écarté par une rédaction restrictive du texte.

Mais nous connaissons suffisamment les expériences du passé pour savoir que rien ne sera en fait réellement accordé sans que la pression des travailleurs ne l'impose au patronat ou aux directions.

C'est pourquoi la C.F.D.T. se battra pour que sur ces trois points :

- plein emploi,
- amélioration du pouvoir d'achat
- amélioration des conditions de travail

les travailleurs obtiennent satisfaction, et non pas qu'ils fassent les frais de la faillite qu'une politique absurde a préparée.

Antoine BARBERO.

L'ACTUALITÉ REVENDICATIVE

Extraits de la déclaration de la Fédération des cheminots C.F.D.T. à la réunion direction S.N.C.F./organisations syndicales du 22 janvier 1974

Nous redoutons que, cédant une fois de plus à la facilité, le Pouvoir cherchera à calmer une partie de l'inflation par un blocage des salaires. Et comme ce sont ceux du secteur public et nationalisé qui sont les plus subordonnés à l'autorité gouvernementale, ce sont eux qui seront plus particulièrement concernés...

Pour n'avoir pas été les responsables de la dégradation de l'appareil économique qui nous régit mais au contraire pour n'avoir cessé de manifester leur incrédulité sur la pertinence d'une situation basée sur trop d'incohérences, les travailleurs ont acquis le droit de refuser de faire les frais des répercussions de la crise.

Les cheminots, en particulier, entendent montrer ce droit. En effet, durant toute l'année passée ils n'ont pas connu la moindre augmentation de pouvoir d'achat. La preuve en est que la solde de janvier comportera 2 % de provision sur le rappel de 1973... M. Beynet disait on mai dernier : « Ce qui est primordial c'est que le 31 décembre la majoration de 2 % du pouvoir d'achat soit garantie ». Or, l'accord 1973 n'a même pas pu assurer à cette date le maintien du pouvoir d'achat du 1^{er} janvier 1973, et qu'en serait-il alors des actions menées par les cheminots ?

Nous avons donc pour 1974 à nous garantir plus efficacement contre les effets d'une inflation qui rien ne permet d'espérer décroissante et à permettre aux salariés de l'entreprise de profiter des résultats de leur travail...

... Nous commencerons donc par évoquer la nécessité d'améliorer le pouvoir d'achat. Cette amélioration doit prendre effet dès le 1^{er} janvier 1974.

Vous disiez, Monsieur le Directeur général, le 25 septembre 1973, devant les fonctionnaires supérieurs, que « la tradition d'une progression de 2 % du pouvoir d'achat se conservera car elle est raisonnable ». Vous savez que pour nous l'augmentation du pouvoir d'achat ne peut être distribuée sous forme de pourcentages. Empruntions au ministre des Finances cette phrase : « Enfin, cette politique tiendrait compte des impératifs de justice sociale, voire de progrès dans la justice sociale ».

Aujourd'hui la justice sociale consiste :

- à apporter un peu plus à ceux qui n'ont que le minimum, minimum affecté au seul maintien de leur existence,
- à éliminer le décalage des salaires des cheminots avec ceux des secteurs voisins.

Dans cette perspective nous demandons l'attribution de quinze points pour tous. Cette formule a également pour avantage de compenser l'irréalisme de l'indice I.N.S.E.E., notamment à l'égard des petits revenus, en ce qui concerne le maintien du pouvoir d'achat, car l'amélioration du pouvoir d'achat suppose, bien entendu, qu'il y ait son maintien...

... Nous insistons sur la nécessité d'une comparaison d'évolution trimestrielle.

D'autre part, si en période de relative stabilité est mal admis le retard provoqué par l'attente de la parution de l'indice I.N.S.E.E., aggravé par le paiement du salaire à mois échu, il est inacceptable en période d'emballement des prix. En 1973, un graphique tenant compte de l'effet réel des mesures vous montrerait que depuis le 1^{er} mai les salariés perçus ont toujours été largement en-dessous des prix (moins 1 % en juin, moins 1,5 % en octobre, moins 1 % en décembre !)

C'est pourquoi nous exigeons pour 1974 la constitution d'un pourcentage d'augmentation tenant compte de l'évolution prévisible et payé de telle sorte qu'il vienne établir le

pouvoir d'achat à l'instant où la hausse des prix l'empêche. Cela veut dire, par exemple pour le premier trimestre à venir, qu'en tablant sur une évolution minimale de 3 % de janvier à mars, il faut dès maintenant prévoir cette majoration sur la solde de février puisque celle-ci sera perçue au 1^{er} mars. Ensuite, chaque premier mois de trimestre cette méthode sera reconduite, le second mois du trimestre précédent servant de critère pour prévoir l'évolution possible de l'indice.

Mais il est abnormal de parler de salaires si au préalable, il n'y a pas connaissance exacte pour chacun des partenaires de tous les salaires payés par l'entreprise à son personnel. Nous vous demandons donc de communiquer le barème des rémunérations versées aux fonctionnaires supérieurs.

Nous ne voudrions pas clore cette évocation du problème de la rémunération sans souligner la nécessité de poursuivre la suppression des inégalités que représente à la S.N.C.F. l'abattement de zones de salaires dans le calcul de l'indemnité de résidence. Cette année la dernière zone (19 %) doit se confondre avec la zone 21 %.

Nous ne saurions oublier l'effort à faire pour les retraites et pensions. Là encore la situation des plus modestes nous fait douter de l'intention de ceux qui prétendent à la justice et à la solidarité. Nous considérons qu'il est urgent dès maintenant d'effectuer le calcul du minimum de pension sur le salaire d'embauche.

Dans le même temps nous comprenons mal qu'un engagement précis ne soit pas pris à la S.N.C.F. pour l'intégration de l'indemnité de résidence dans le salaire comptant pour la retraite. Cet engagement doit se concrétiser par une première intégration de points des catégories.

Lorsque nous parlons de plus défavorisés nous n'avons garde d'ignorer le problème de la réversion. Chacun sait combien est irréaliste le partage en deux parts égales de la consommation d'un ménage : laisser cette moitié moitié conduit tout juste à entretenir, pour beaucoup, encore quelque temps, une survie dans la misère ou la dépendance vis-à-vis des descendants. Il faut prévoir dès maintenant, dans l'optique d'un maintien plus large, un taux de réversion au moins égal à 60 % de la retraite...

... Nous rappellerons que nous sommes demandeurs d'une extension aux retraités du bénéfice de la prime de vacances, prime que nous avons à réactualiser par une majoration de 50 % pour les actifs...

Dans le cadre des modifications escomptées de la notation indicelle nous confirmons nos demandes :

- d'augmentation des pourcentages de changement d'indice,
- de réduction du temps maximum de passage à l'ancienneté pour le ramener à cinq ans pour tous,
- de passage automatique, dans un délai réduit, de l'indice A à l'indice B du niveau E1.

Pour ce qui concerne la réforme de la grille, un crédit 1974 suffisant devrait permettre, en première étape, d'apporter les retouches indispensables pour maintenir une progression constante à l'intérieur des niveaux et de combler une partie du creux de la grille.

Nous attachons un importance toute particulière à l'amélioration des conditions de travail et au paiement des sujétions du métier de cheminot.

Le service d'été prochain doit permettre de retrouver la semaine de quarante heures

en cinq journées de huit heures, ce qui doit conduire à envisager un décompte de cent quatre repos pour tous les agents.

Il ne peut toutefois y avoir d'amélioration des conditions de travail pour tous si l'anachronisme des équivalences de travail subsiste. Rien aujourd'hui ne permet de maintenir un texte qui ne présente qu'utilisé abusivement la possibilité d'imposer à certains travailleurs un temps de présence supérieur au travail payé.

En ce qui concerne les sujétions du métier : horaires décalés, travail de nuit, travail du dimanche et des jours de fête, astreinte, congés en dehors des périodes protocolaires, etc., nous réclamons une augmentation substantielle des indemnités. Nous devons également substituer la notion de week-end, aujourd'hui plus adaptée, à celle du dimanche. Enfin, certaines de ces servitudes doivent être compensées en temps, notamment le travail de nuit pour lequel, dès 1974, une compensation d'une journée de récupération pour cent quatre-vingts heures de nuit doit être accordée.

Quant aux allocations de déplacements, familiales supplémentaires, de nuit, etc., qui ont un caractère de remboursement, nous confirmons notre demande présentée à la direction du personnel pour l'uniformisation des taux par un relèvement plus important de ceux du personnel d'exécution et pour leur revalorisation.

De même, dans l'entreprise le recours à l'auxiliaire et au personnel contractuel rend indispensable une discussion. Lorsque la titularisation n'est pas possible ce personnel doit renouvellement d'un texte élaboré partialement, lui accordant une garantie d'emploi et de ressources. Monsieur le Directeur général, nous avons votre engagement sur le sujet depuis 1971 !

Enfin, les discussions de 1972 et 1973 sur le dictionnaire des emplois ont fait apparaître des besoins importants en matière d'amélioration des qualifications. Une première étape a été réalisée fin 1973. Un crédit doit être envisagé en 1974 pour de nouvelles mesures catégorielles.

Nous ne saurions terminer sans préciser la nécessité d'un effort en matière d'information du personnel. Pour que la reconnaissance du syndicat soit réelle dans l'entreprise nous considérons qu'en 1974 tous les cheminots devraient avoir la possibilité de participer périodiquement, pendant le temps de service, à des réunions syndicales d'information sur les problèmes socio-professionnels...

DERNIÈRE MINUTE

Déroulement de la réunion du 22-1-1974

Après avoir évoqué les incertitudes de la conjoncture, la Direction de l'entreprise a demandé aux organisations syndicales de faire partie de leurs revendications. La Direction essaiera de bâti des propositions « raisonnables » qu'elle présentera lors de la prochaine réunion, le mercredi 6 février 1974, à 15 heures.

LES 40 HEURES

Pour sa part, la C.F.D.T. réclamera les 40 heures au service d'épreuve. L'organisation actuelle de la vie en société, la nécessité pour les cheminots d'avoir accès aux loisirs comme les autres travailleurs, un développement de la participation des femmes au travail salarié, la cantine scolaire pour les enfants, etc. Tous ces faits ont modifié profondément la vie familiale ces dernières années et rendent plus contraignant le travail pendant les week-ends. Cette situation plus durable ressentie impose des compensations financières importantes.

Pour 1974, nous réclamerons une indemnité substantielle pour le travail des samedis et un relèvement des taux de l'indemnité pour travail des dimanches et fêtes.

LE TRAVAIL DES WEEK-ENDS

Les autres servitudes ne seront pas passées sous silence et la C.F.D.T. réclamera une compensation ou une revalorisation d'indemnité en fonction de la nature des sujétions.

Nous soulignerons particulièrement les contraintes créées dans notre profession pour les problèmes d'horaires décalés (le travail posté, les horaires des rouleaux), d'astreinte, de congés pris en dehors des périodes normales, de repos hors du domicile.

Nous avons déjà demandé la revalorisation des allocations de déplacement, mais il reste à étudier l'évolution vers des taux uniformes.

LES AUTRES SERVITUDES

Les autres servitudes ne seront pas passées sous silence et la C.F.D.T. réclamera une compensation ou une revalorisation d'indemnité en fonction de la nature des sujétions.

Nous soulignerons particulièrement les contraintes créées dans notre profession pour les problèmes d'horaires décalés (le travail posté, les horaires des rouleaux), d'astreinte, de congés pris en dehors des périodes normales, de repos hors du domicile.

Nous avons déjà demandé la revalorisation des allocations de déplacement, mais il reste à étudier l'évolution vers des taux uniformes.

LES PENSIONS

Pensions de reversion

Au décès du retraité, sa veuve reçoit 50 % de la retraite. Nous savons bien que l'on dit fréquemment de la femme mariée qu'elle est la moitié de son mari. Mais va-t-elle payer un demi-loyer, une demi-facture de chauffage, d'éclairage, etc.? Lorsqu'elle recevra ses enfants et ses petits-enfants, devra-t-elle réduire ses dépenses de moitié ?

Tout cela ne correspond à rien. Il faut donc agir pour crever le mur des 50 % et passer en première étape à 60 %.

Minimum de pension

Il n'est pas calculé sur le salaire d'embauche (indice actuel : 142), mais sur l'indice 112. Sans doute parce que les « besoins des vieux » sont moins importants. Ils ne produisent plus, ils ne perturbent pas la production quand ils réclament, ils occupent dans bien des cas des logements anciens, donc en principe moins onéreux.

L'indemnité de résidence

Bien qu'elle soit une composante du salaire de l'actif, l'indemnité de résidence ne compte pas pour le calcul de la retraite. 1974 doit entamer le processus d'intégration de l'indemnité de résidence dans le traitement. Par contre, la C.F.D.T. n'admettra pas que cette mesure différencie les retraités selon les résidences et réclamera que la part d'indemnité de résidence intégrée soit la même pour tous.

LES INDICES

La notation en indice

Lors de 3 séances récentes de la Commission du Statut, le sujet a été abordé. Un long article paru dans « Syndicalisme C.F.D.T. » (édition des Cheminots) du 10-1-1974, a permis à toutes les sections syndicales de base d'informer localement les cheminots brièvement l'état de la discussion.

La Direction, suite à la réunion du 22 novembre, nous propose le 20 décembre, une note dont la partie principale consiste à préciser que pour l'établissement de la liste de classement à l'indice supérieur il fallait « assurer une priorité aux agents les plus anciens en indices en s'imposant, si N est le nombre d'agents à classer sur l'indice supérieur, de classer au moins la moitié pour l'exécution, le tiers pour la maîtrise et le quart pour les cadres, de ceux qui se trouvent par

LES HORAIRES VARIABLES résolvent-ils les vrais problèmes ?

DES camarades de l'Union Professionnelle Régionale de Paris-Nord ont fait paraître un document sur le sujet et nous l'avons utilisé pour cet article.

Un prochain bulletin du Militant traitera plus longuement de ce thème, car les travailleurs de tous services seront tôt ou tard confrontés au problème des horaires variables.

L'horaire variable : qu'est-ce que c'est ?

L'horaire variable comprend, en dehors d'une partie fixe, une fraction variable située au début et à la fin de la journée de travail. La durée de cette partie variable est plus ou moins importante : de quelques dizaines de minutes à deux heures ou plus.

Ainsi chaque salarié est libre de choisir son horaire en respectant le nombre d'heures qu'il est tenu d'effectuer au cours d'une période donnée (journée, semaine, mois).

Les moyens de contrôle

Devant la diversité des horaires qu'elle permet, cette formule amène, en contrepartie, un certain contrôle : en quelque sorte, le rétablissement du pointage pour ceux qui l'ont connu et son établissement pour ceux qui ne l'ont jamais eu.

Quelques conséquences

L'étalement des horaires peut amener, certes, une harmonisation de la vie professionnelle : sommeil prolongé, tension physique et nerveuse diminuée, repas pris dans plus de calme, moyens de transport moins encombrés, y compris les vestiaires, couloirs et ascenseurs, souplesse de l'emploi du temps par le report d'heures.

Toutes les études faites sur les « horaires variables » ont prouvé qu'ils avaient des avantages certains pour tous, mais surtout pour les patrons :

- l'absentéisme de courte durée diminuera ;
- la productivité sera meilleure ;
- l'ambiance également, d'où moins de conflits parce que, jouant la carte de l'individualisme, la réponse collective sera moins fréquente ;

SERNAM

Tous les cheminots sont concernés

NOUS voici prévenus à l'heure des bilans. Les comptes Sernam 1973 ne sont pas encore établis mais il est fort probable que les résultats de l'année écoulée ne confirmeront pas ceux de 1972, notamment sur le plan financier, malgré le chiffre record des recettes.

Sur les autres plans : exploitation, conditions de travail, les résultats sont également loin de nous satisfaire et nous n'avons pas manqué, à maintes reprises, d'attirer l'attention des cheminots sur les agissements du Sernam et d'intervenir dans toutes les instances pour critiquer la politique suivie.

Que nous a, en effet, apporté l'année 1973 ?

- Sur la lancée de 1972, la poursuite effrénée d'une politique de libéralisme économique basée sur la recherche d'une rentabilité immédiate, et souvent douteuse, négligeant tout souci d'assurer des objectifs à long terme.
- Un développement sans précédent, pendant le premier semestre, de l'emploi de véhicules routiers pour assurer le trafic au lieu et place de wagons.
- L'ouverture de centres de transit dont le but avoué est de faire échec aux grèves affectant les gros chantiers de transbordement mais qui aboutissent, en réalité, à désorganiser le plan de transport, à encombrer les quais, ce qui entraîne en catastrophe des mesures de soulagement ajoutant encore aux difficultés du moment.
- Le recours plus large à du personnel d'entreprises privées de remplacement, souvent mal qualifié, provoquant un malaise parmi le personnel tant dirigeant qu'exécutant et créant dans l'entreprise un climat peu favorable à la réalisation d'un bon travail.
- Une dégradation soutenue de la qualité du service préjudiciable à une promotion du trafic.

Toutes ces mesures et leurs répercussions ajoutent encore aux craintes que nous avons déjà exprimées. Ne seront-elles pas évoquées pour remettre en cause la capacité de la S.N.C.F. à assurer un trafic messageries de qualité ?

TRANSPORT ET COMMERCIAL

Après la manifestation du 17 janvier

Le rassemblement national du 17 janvier 1974 était « unitaire ». Votre réponse a été unanime.

Organisons-nous et soyons prêts pour la prochaine fois. RESTONS UNIS ET SOYONS TENACES !

Ce n'est pas parce que le directeur du Transport accepte enfin de discuter de notre situation qu'il faut se démobiliser. Déjà son acceptation de discussion est restrictive, il renouvelle son couplet « responsabilités nouvelles suite à la crise énergétique » ; même sur l'air de « la Marseillaise », cela ne nous concerne pas.

Nous dénonçons depuis quinze ans la politique des transports dont les résultats font qu'aujourd'hui la S.N.C.F. est incapable d'absorber 10 % d'augmentation de son trafic.

- les « retards » dus aux transports seront supportés par le personnel.

Mais il ne faut pas ignorer d'autres conséquences moins apparentes à première vue :

- recul de la revendication sur la réduction du temps de travail pour pouvoir consacrer davantage de temps aux loisirs ; chacun se « débrouillera » selon... ses besoins (1) ;
- recul de la revendication pour l'heure d'information mensuelle des travailleurs.

Un problème de fond

Pour être plus précis, on peut diviser en gros notre existence en quatre moments :

- le temps consacré au travail (transport compris) ;
- le temps consacré à faire face aux contraintes de la vie (repas, ménage, enfants, achats, démarches) ;
- le temps de repos ;
- le temps qui reste disponible pour les loisirs.

Les horaires variables ne diminuent pas les trois premiers temps, mais ils les décalent pour tenter de permettre aux travailleurs de trouver une solution aux multiples contraintes de la vie auxquelles ils doivent faire face. Il s'agit donc d'un décalage entre ces temps, non d'une augmentation de l'un par rapport à l'autre.

Les contraintes imposées par la société capitaliste et notamment l'éloignement travail-domicile et le manque d'équipements collectifs ou de services sont-elles à supporter par les seuls travailleurs ?

Tout ce qui touche à l'amélioration des conditions de vie des travailleurs fait partie des objectifs C.F.D.T. C'est pourquoi on ne peut passer sous silence — même si à priori le système est séduisant... et il séduit ! — que le recours aux horaires variables n'est qu'un palliatif destiné à masquer les vraies solutions d'ensemble :

- réduction du temps de travail ;
- amélioration de l'habitat, des transports, des loisirs, etc.

MATÉRIEL

LE BATARD

Qui est le père ? Qui est la mère ?

Les procurateurs du niveau E4 devraient pouvoir se reconnaître. Il a bien fallu qu'ils soient au moins deux. En tout cas, le fait est là : le niveau E4 est créé, pour la seule filière « ouvriers » ; il n'a que deux indices A et B, et la valeur des coefficients hiérarchiques correspondants est celle des indices A et B du niveau M1. Pourquoi ?

A la question suivante, posée par la délégation C.F.D.T. au comité mixte professionnel « Matériel » du 23 novembre 1973 : « Crédit au niveau E4. Critères retenus par la Direction du Matériel pour l'établissement des tableaux d'aptitude. Spécialités reconnues valables pour l'accession à ce grade », il est répondu : « Des études sont en cours actuellement pour définir les critères de classement des postes sur le niveau E4 et les informations utiles seront fournies aux membres du comité mixte professionnel lors d'une prochaine réunion ».

Il fut bien répondu : « une prochaine réunion » et non la prochaine. C'est pourquoi nous demandons l'inscription à l'ordre du jour de la réunion du comité mixte professionnel du 25 janvier 1974 de la question suivante : « Evolution de la question concernant les nominations d'OHKP ».

Va-t-on enfin montrer cette progéniture de la Direction du matériel et de certaines organisations syndicales ? Qui va la montrer dans tous ses atouts ? On croirait que cet enfant E4 est devenu orphelin et que ses parrain et marraine aient bien du mal à s'en occuper. Il est actuellement dans les bras de la Direction du Matériel et les réponses de cette dernière témoignent de son embarras pour l'habiller. Il est vrai que ce gosse commence à prendre de l'âge ; depuis plusieurs mois, il a été question de lui à différentes réunions de la Commission Mixte du Statut et des habits de toutes sortes ont été proposés, mais on doit finalement se rendre compte qu'aucun ne lui ira.

En effet, ce niveau E4, destiné au personnel ouvrier hautement qualifié, n'a été inventé que pour la filière 7. Partout ailleurs, ce fut beaucoup plus simple : ont prévu pour le personnel hautement qualifié une possibilité de déroulement de carrière sur le niveau M1 :

- créations de 700 postes d'AGAM (agents d'administration) sur M1 pour le personnel administratif
- 10 % environ des surveillants des installations électriques vont être classés à M1 avec un grade de surveillant technique,
- une centaine de contrôleurs de route vont passer M1, etc.

On accuse souvent la C.F.D.T. d'avoir la manie des comparaisons, mais, en fait, ce sont les cheminots du « Matériel » qui, avec la C.F.D.T., font celles-là. Ils en font d'ailleurs bien d'autres : ils demeurent, en particulier, les seuls à être dans l'obligation de passer un examen pour accéder à E3 alors qu'ils ont déjà dû en passer un pour être à E2.

C'est pour cela que nous clamons avec eux : « Serons-nous toujours des bâtarde au Matériel ? ».

G. LHOTE.

FUTURS RETRAITÉS !

Ne vous trompez pas d'adresse

UNE seule organisation pour les retraités C.F.D.T. : l'Union Fédérale des Cheminots Retraités C.F.D.T., qui regroupe des cheminots retraités et des veuves de cheminots.

La C.F.D.T., organisation représentative, a des délégués sièges : ● au Comité de gérance de la Caisse des Retraites ● au Conseil d'Administration de la Caisse de Prévoyance ● dans tous les Comités régionaux d'activité sociale ● au Comité Central des Activités Sociales ● à la Commission Mixte du Statut.

Dans ces organismes, la C.F.D.T. défend les droits des retraités et des veuves. L'Union Fédérale des Cheminots Retraités C.F.D.T. défend les intérêts généraux des Retraités et des Veuves ; elle intervient avec efficacité pour les cas particuliers auprès : ● de la Caisse des Retraites ● de la Caisse de Prévoyance ● des Services de la S.N.C.F.

Ses adhérents reçoivent chaque mois le « Cheminot de France » qui les informe de leurs droits et de la vie de la profession et de l'Organisation syndicale qui les défend. Ils peuvent recevoir aide et conseil du service juridique fédéral. S'ils le désirent, ils peuvent bénéficier des services assurances de la Fédération : ● assurance responsabilité civile, ● assurance cyclomoteur ● assurance décès.

D'autres vous sollicitent par lettres, par des démarcheurs à domicile. Certains vous parlent d'autonomie mais sont moins prolixes sur leur absence d'efficacité. Ne remplissez rien, ne signez rien, ne payez rien, vous le regretterez. Continuez à accorder votre confiance à la C.F.D.T. et à son Union Fédérale des Retraités.



Photo HUBERT

JEAN-LOUIS BRETON, secrétaire du syndicat C.F.D.T. de la police parisienne, RÉVOqué

LIBRE EXPRESSION OU IMPOPULARITÉ SATISFAITE

(Texte paru dans "Le Monde" du 9-1-74) (1)

DES DECISIONS DE CONGRÈS ET DES ORIENTATIONS OFFICIELLES

Le 11 mai dernier, le Congrès du syndicat C.F.D.T. de la Police parisienne s'achevait par l'adoption, à l'unanimité, d'une résolution condamnant le rôle « politique et essentiellement répressif » imposé à la Police Nationale. Nous constatons alors que la police devenait « ...l'arme principale du pouvoir et du patronat contre la classe ouvrière... » et exprimons alors notre refus d'une obéissance hiérarchique aveugle.

Michel Rolant, membre de la Commission exécutive de notre Confédération, avait notamment déclaré, en clôturant notre congrès, que si « les brutalités et exactions commises par les éléments de la police sont hautement condamnables, il serait grave de condamner globalement l'ensemble des policiers et de ne pas examiner tous les mécanismes mis en place qui provoquent ces situations ».

C'est donc autour de la défense morale de notre profession et de l'analyse de ces mécanismes corrupteurs, que notre syndicat a axé son action et orienté sa réflexion. Dans cet esprit nous avons rencontré le Syndicat de la Magistrature, nous avons dialogué avec des avocats, conversé avec des journalistes, controversé avec d'anciens détenus. Tous ces entretiens ont concouru à affirmer nos positions : la police française doit rapidement évoluer dans le sens d'une démocratisation de ses structures et d'une prise de responsabilité de ses membres.

Nous avons expliqué à certains que notre objectif n'était pas la désagrégation de l'appareil répressif de l'Etat ; plus simplement, nous voulions introduire plus d'humanité dans la froide rigidité des rapports hiérarchiques, nous souhaitions reconquérir notre dignité d'homme journallement bafouée par un encadrement militarisé.

A d'autres qui espéraient contenir ou limiter notre rôle à son aspect humanitaire et antibureaucratique, nous avons répondu que notre analyse des « mécanismes corrupteurs » de la machine policière nous amenaient tout naturellement à contester un type de société fondé sur l'inégalité, l'exploitation et le profit.

D'ailleurs, notre action syndicale est-elle tellement éloignée des perspectives définies en 1966 par M. Aubert, Secrétaire général pour la police, quant il a porté sur les fonds baptismaux la nouvelle Police Nationale ? Celui-ci écrivait alors : « De plus en plus, il apparaît que l'action purement répressive est insuffisante et que la police doit situer son action davantage que par le passé dans une perspective de préservation

sociale, afin de lui donner un aspect humain plus prononcé... ».

ESCALADE DANS LA REPRESSE

C'est pour avoir ainsi pris au pied de la lettre les orientations définies il y a sept ans que notre camarade Jean-Louis Breton, Inspecteur de police à la Brigade des Mineurs de la Préfecture de Police et Secrétaire du Syndicat C.F.D.T. de la Police parisienne, risque d'être révoqué (2). Mandaté par notre Conseil syndical, accompagné par quatre autres responsables syndicaux, il a répondu à une invitation des « Lip » et s'est rendu, le 16 novembre dernier, à Besançon, pour dialoguer avec les ouvriers sur le rôle de la police.

C'est également pour avoir basé son action syndicale sur l'axiome « police humaine et sociale, préventive et protectrice » que notre Fédération C.F.D.T. de la police est soumise à des pressions administratives, que nos militantes sont l'objet de mesures d'intimidation (refus de titularisations, mutations...), que nos adhérents et sympathisants sont à l'occasion de nos rares manifestations publiques, la cible privilégiée des « photographes » de l'Inspection Générale des Services.

Cette escalade dans la répression de nos droits syndicaux ne date pas d'aujourd'hui. Souvenons-nous : en septembre 1971, le Congrès du Syndicat National des Policiers en Tenue (S.N.P.T.) à la suite de l'expression du mécontentement de ses mandants, se termina par un défilé de protestation jusqu'à la sous-préfecture de Thonon. Le cortège fut salué par les ouvriers en grève d'une usine « lock-outée », ce qui avait motivé l'analyse suivante d'un hebdomadaire : « ...Le ministre de l'Intérieur aurait pu, à la rigueur, oublier les écarts de langage d'un communiqué, mais pas les applaudissements des ouvriers en grève de la Société des eaux d'Evian sur le passage des policiers... ».

Immédiatement, notre regretté camarade Roger Daurelle était révoqué.

L'HOMO-FLICUS BETE ET DISCIPLINE

Jean-Louis Breton n'a pas posé de micros ; il n'a matraqué personne ; il n'a espionné aucun citoyen ; il n'est pas suspecté d'avoir giflé à mort une fillette de six ans. Notre camarade, porte-parole fidèle de son syndicat, a simplement tenté de donner du policier une image différente de celle de l'homo-flicus « bête et discipliné, indifférent aux changements, enfermé dans un ghetto d'impopularité satisfait ».

Peut-on sérieusement soutenir que nos camarades aient failli à une « obligation de réserve » qui nous

invite à nous abstenir en public, de tout acte de nature à « porter déconsidération » sur le corps auquel nous appartenons ?

Ceux qui ont ordonné l'occupation de l'usine Lip ne portent-ils pas une responsabilité morale dans la déconsidération qui frappe le corps policier tout entier ?

Et que penser d'une administration qui tolère qu'un gradé des C.R.S. se conduise ouvertement en chef local du S.A.C. et qui laisse, sans réagir, une milice parallèle assurer un service d'ordre musclé dans les rues de Rennes lors de la visite du Premier ministre ?

Sommes-nous donc entrés dans la police pour exécuter les règlements de compte politiques d'un ministre ?

Les policiers de notre pays sont-ils donc destinés à conforter M. Marcellin dans la conception que celui-ci se fait de l'ordre... ou bien sont-ils au service de la population ?

La seule réponse à nos interrogations est l'accentuation de la répression anti-syndicale : il s'agit de « purger » la police de ses éléments les plus conscients, de renforcer la sujétion hiérarchique, d'écraser toute velléité de solidarité sociale.

Sommes-nous donc de nouveau à l'époque de l'Etat français ? Il est temps que les démocrates de ce pays répondent comme il convient !

M. Marcellin voudrait sans doute que « sa » police devienne une seconde « grande muette » dont il serait le porte-parole privilégié, avec, pourquoi pas, le commissaire Javillley qui déclarait récemment : « Pour être un bon policier, il faut se « mouiller », ne pas hésiter à rencontrer de petits truands, même éventuellement à faire « ami-ami » avec eux... ».

Dans la police, aujourd'hui, il semblerait, hélas, qu'il vaille mieux faire « ami-ami » avec des truands plutôt qu'avec des ouvriers en grève.

René BELLANGER Louis TROHEL Michel TARDIVEAU
Secrétaire général Secrétaire général du adjoint du Syndicat
de la Fédération Syndicat C.F.D.T. de la Police Nationale C.F.D.T. des police parisienne
Inspecteurs de Police

(1) Les sous-titres sont de la rédaction du « Cheminot de France ».

(2) Révoqué le 10 janvier 1974 par décision du Conseil de discipline.

Au Conseil Économique et Social :

LA C.F.D.T. DÉNONCE LA POLITIQUE DES TRANSPORTS DU POUVOIR

Dans le débat sur la conjoncture économique du deuxième semestre 1973 (rapports Malterre et Dumontier), qui s'est déroulé au Conseil économique et social, les 18 et 19 décembre 1973, avec la participation de M. Giscard d'Estaing, René Bonéty est intervenu pour exposer les motifs de l'opposition de la C.F.D.T. à la politique économique et sociale du Gouvernement. Voici un extrait de cette déclaration :

« Aujourd'hui, avec la crise de l'énergie, l'opinion publique n'est-elle pas interpellée sur les aspects néfastes de la politique libérale des transports, laquelle engendre des gaspillages de ressources, d'énergie, d'espace, coûteux pour la collectivité.

« Ayant fait passer au premier plan la rentabilité capitaliste des activités de transport au détriment de la rentabilité sociale qui devrait être l'objectif primordial, la politique des Pouvoirs publics a conduit à un abandon progressif du service public pour tout ce qui n'était pas nécessaire aux activités industrielles et commerciales.

« Une aggravation de la crise énergétique ne permettrait pas qu'un transfert sensible de la technique routière ou aérienne vers la technique ferroviaire puisse s'opérer, celle-ci n'ayant plus la capacité d'infrastructures, de matériel, de personnel suffisants pour faire face à une telle situation. »

« Aujourd'hui, le mot d'ordre simpliste est la lutte contre le gaspillage. Or, nous l'avons redit le mois dernier, c'est un modèle de croissance qui est fondamentalement en cause, et la reconversion sera douloureuse. Ce n'est la faute de la C.F.D.T. d'avoir, dans ce domaine, alerté l'opinion dès l'élaboration, en 1970, du VI^e Plan ! ».

LIP : UNE SOLUTION POSITIVE ET SÉRIEUSE EST-ELLE ENGAGÉE ?

COMMUNIQUE C.F.D.T. DU 14-1-74

Après 9 mois d'une lutte longue et difficile la raison a prévalu, le démantèlement de Lip est écarté et le potentiel humain et technique de l'entreprise est sauvagardé.

Un plan de relance a été mis au point et la négociation avec les organisations syndicales de l'entreprise s'ouvrira incessamment.

Le temps perdu avant d'aboutir à une solution positive impose une reprise progressive de l'activité. Des problèmes juridiques complexes résultant de la procédure de liquidation empêchent l'utilisation immédiate de l'usine de Palente et imposent une occupation partielle et provisoire des locaux de la rue Viollet.

La pleine activité de Lip à l'usine de Palente est cependant, à terme, assurée.

Des actions de formation seront organisées en fonction du plan de relance pour tous les travailleurs non immédiatement réemployés.

La solution retenue confirme les appréciations constantes de la S.E.E., de la F.G.M. et de la C.F.D.T. sur la possibilité d'une solution industrielle globale sans démantèlement garantissant l'emploi et les droits acquis des travailleurs.

La C.F.D.T. et la F.G.M. considèrent comme sérieuse et positive la solution engagée.

Des Vœux

par Robert BELLE

BIEN sûr, pour de futurs ou déjà vieux retraités, ce sont des vœux de santé qui s'imposent et je serais impardonnable de ne pas les exprimer à tous, mais mon propos en ce début d'année difficile dépasse les formules classiques et charitables pour entrer de plain-pied dans la dure actualité sociale.

Ce sont des souhaits très fermes de prise de conscience et, ce faisant, je m'adresse non seulement à vous amis de l'U.F.R. C.F.D.T., mais à tous nos semblables du soi-disant troisième âge, qu'ils aient le pied sur le seuil ou qu'ils soient déjà dans la maison.

Tout le monde s'occupe de nous, vous le savez puisqu'on vous le « à longueur de colonnes dans toutes les presses écrites ou sur toutes les ondes. Hier encore, j'entendais une information-télé relatant les attendus et conclusions d'un « Symposium » international tenu aux Etats-Unis sur notre troisième âge. Cet informateur se délectait et nous apprenait que la France est en avance sur les U.S.A. car ILS n'ont pas d'organisation sociale d'Etat et sont tributaires des Cies d'assurances.

Fort bien et grand bien leur fasse — ILS ont des dollars.

Dans l'hexagone donc on fait mieux qu'ailleurs, et le souci dominant de nos responsables sociaux nationaux du Tourisme, de la Santé Publique, de la Sécurité sociale, des organisations de tout poil, des groupes d'Etudes, voire des « Professionnels de Tourisme » est de confectionner des conditions de vie quasi idéales dans des sortes d'Edens plus ou moins préfabriqués, en tout cas payants et hors de portée des allocataires Vieillesse + Fonds National de Solidarité qui recevront à partir du 1^{er} janvier 1974 — 5 200 F par an, soit 433,33 F par mois, soit 14,34 F par jour.

Bien entendu, une forte proportion de nos veuves de retraités se trouve aussi mal lotie, et combien d'autres qui ne rêvent jamais au Club méditerranée.

Cependant je dois ici tirer mon chapeau à certains groupements de bénévoles, à certaines municipalités où les centres de quartiers remplissent leur rôle à merveille. Voyez Grenoble, mais ce sont là des gouttes d'eau dans l'Océan de la très libérale société française actuelle.

Chers camarades et amis, avez-vous entendu parler de concertation aux plus hauts niveaux en ce qui vous concerne ?

Le C.N.P.F. par la bouche de son président a donné le ton à l'orchestre du ministre des Finances il y a peu de temps. Rappelez-vous « Les rémunérations et tous revenus ne devront pas augmenter plus que la hausse des prix » dans les mois à venir. Cette fameuse inflation « internationale » met au rancart toutes les clauses de sauvegarde du pouvoir d'achat et conduit notre grand argentier à recommander aux « plus modestes » — 14,34 F par jour — à freiner leur demande et à théauriser !

Encore une chose avant de vous quitter, et ce n'est pas la moindre à mes yeux.

Le rôle social du citoyen du 3^e âge retraité n'est pas de participer à voix égale. La preuve ? Dans la répartition des familles socio-professionnelles des Comités Economiques et Sociaux qui vont entrer en fonction, cherchez la représentation des millions de retraités en tant que tels ? Il n'y en a pas.

C'est une énorme lacune qui élimine notre famille et nous confine dans un état d'assistés.

Nous devons donc obtenir une place, des places, et c'est dans cette prise de conscience que notre tâche doit s'affirmer au sein des organisations interprofessionnelles et en premier lieu de notre U.C.R.

Enfin, disons une fois de plus que les retraites honnêtes et indispensables sont les filles des rémunérations honnêtes et suffisantes et c'est bien dans ce sens que va notre vœu principal.

LE BILLET DU PRÉSIDENT

L'ANNEE 1973 s'étant terminée sur une période mouvementée, fertile en événements de toutes sortes, le billet que nous avions préparé pour la nouvelle année n'a pas paru dans le dernier journal.

Nous nous en excusons vivement et avec un peu de retard, mais bien sincèrement, au nom de l'U.F.R. et de son bureau, nous présentons à tous nos adhérents et à leur famille nos vœux de bonheur, de longue retraite et, surtout, de bonne santé.

Quant à l'année 1974, elle se présente, pour le moment, sous de sombres perspectives. Ceux qui veillent à notre bien-être (ce sont eux qui le disent) nous recommandent de faire des économies ; sinon, gare aux restrictions !

Ne demandez plus d'augmentations de vos retraites ; c'est très mal vu en haut lieu. Par contre, à plus ou moins brève échéance, vous paieriez tout plus cher ; mais cela, c'est un détail, car il faut bien que quelqu'un se dévoue pour sauver la situation.

Et si, au lieu de toujours frapper les mêmes, on envisageait vraiment de faire des économies en supprimant les dépenses inutiles et tous les organismes dont la seule raison d'être est de procurer des sinécures à certains favorisés du régime ?

Et si, au lieu de nous répéter sans cesse : « Faites ce que je vous dis, ne vous occupez pas de ce que je fais », ces messieurs donnaient l'exemple en cessant de gaspiller des fonds que nous alimentons de nos maigres deniers, peut-être que les restrictions nous sembleraient moins dures et que tout irait pour le mieux ! C'est là qu'apparaît pour nous tous la nécessité de rester forts, unis, de soutenir de toutes nos forces nos militants qui s'efforcent de défendre votre bien-être, vos moyens d'existence et ne réussissent pas toujours, hélas ! souvent parce que beaucoup d'entre vous baissent les bras, disent : « A quoi bon : ils sont les plus forts », alors qu'en réalité, par notre nombre, notre résolution, c'est nous qui devrions être les plus forts.

Est-ce trop demander ? L'avenir nous le dira. Restons optimistes et commençons la nouvelle année avec le ferme espoir de pouvoir enfin vivre tranquille et en paix.

H. CADET.

NOTRE PLACE DANS L'UNION CONFÉDÉRALE DES RETRAITÉS C.F.D.T. (U.C.R.)

Il faut que tous les cheminots retraités de la C.F.D.T. connaissent l'Union Confédérale des Retraités. Dans ce but, à partir du bulletin du retraité du quatrième trimestre 1973, chaque responsable de groupe cheminot reçoit un numéro par la poste chaque trimestre. Cela permettra ainsi à nos responsables de devenir le lien entre l'U.C.R. et nos adhérents à qui ils devraient parler de cet organe confédéral par lequel nous sommes rattachés à la C.F.D.T. Quelques-uns le font déjà. Pour les autres, nous comptons sur leur esprit de « militant ». Des responsables de groupes, après avoir consulté le cas échéant leurs adhérents peuvent estimer qu'il leur faudrait davantage de Bulletins du retraité pour quelques-uns de ceux-ci (ou même pour tous), l'U.C.R. est d'accord pour les envoyer dans les conditions suivantes :

1^o Indiquer le nom et l'adresse où le paquet contenant les bulletins du retraité demandés doit être envoyé.

Exemple : Cheminots Retraités C.F.D.T., 24, avenue Bollée - 72000 Le Mans.

2^o Indiquer le nombre de Bulletins du Retraité nécessaires à l'Union Confédérale des Retraités C.F.D.T., 26, rue de Montholon, 75009 Paris.

3^o Envoyer 1 F par numéro commandé à l'Union Confédérale des Retraités C.F.D.T., 26, rue de Montholon, 75009 Paris - C.C.P. 15-102-34 Paris.

4^o Dès réception des Bulletins du Retraité demandés (dans un paquet), les distribuer aux adhérents.

a) soit par poste à domicile, avec 0,15 F ;

b) soit en allant les voir chez eux.

OBSERVATIONS. — Comme conséquence financière à la charge des groupes, cette réception de Bulletins du Retraité équivaut à :

a) Paiement de 1 F à l'U.C.R. pour chaque Bulletin du Retraité demandé

b) Envoi des Bulletins du Retraité (0,15 F chacun) à ceux des adhérents à qui les groupes les enverront par poste.

C'est tout ce que nous avons pu faire pour l'instant. L'U.C.R. est en pleine réorganisation. Il est possible que, dans le futur, une autre méthode soit employée.

P. LEBODOUR.

LA COTISATION POUR 1974

Gardes-barrières : taux uniforme de 5,50.

Chaque adhésion donne lieu à la perception unique d'une somme de 1,00 F pour frais d'établissement de la plaque-adresse, destinée à l'envoi de notre journal à domicile.

Nous rappelons que ces taux ne concernent pas nos camarades d'Alsace et Lorraine, qui sont tributaires d'un régime particulier.

Les cotisations sont à régler soit à nos responsables locaux, soit par virement à notre C.C.P. n° 7005-34 Paris, soit par chèque bancaire, soit en timbres-poste usuels.

Nous vous prions d'ajouter à votre cotisation un timbre-poste pour l'envoi de la vignette confédérale à domicile.

Enfin, les demandes de changement d'adresse doivent être accompagnées de la dernière bande du journal et de deux timbres-poste pour frais de confection d'une nouvelle plaque-adresse. Merci d'avance.

PAYER SA COTISATION EN DÉBUT D'ANNÉE, C'EST
FACILITER LE TRAVAIL DE TOUS — MERCI

L'ASSEMBLÉE générale du 20 octobre 1973 a décidé de porter le taux de nos cotisations pour 1974 à :

Niveaux	Cotisations	
	Pension directe	Pension de reversibilité
E 1	11,00	5,50
E 2 et E 3 T 1 à T 3	13,00	6,50
M 1 à M 3 T 4	18,00	9,00
C 1 et au-dessus	25,00	12,50

LA VIE DE NOS GROUPES

SAINT-NAZAIRE

Le 25 novembre dernier, les Cheminots retraités C.F.D.T. tenaient leur assemblée générale à la Bourse du Travail avec la participation d'André Nicolas, secrétaire général de l'Union fédérale des Retraités C.F.D.T. Le président Moulin, en ouvrant la séance, fit le bilan de l'année en cours, en faisant appel tout particulièrement au groupe pour une plus large cohésion, puis parla de l'activité de l'Union confédérale locale des retraités C.F.D.T.

Prenant la parole, Nicolas aborda le problème de la péréquation des retraites, la priorité des revendications pour les petites pensions, puis indiqua le pourcentage de revalorisation des retraites, en donnant des détails sur la totalité de l'incorporation du complément de traitement non liquidable.

La situation de la Caisse de Prévoyance fut à l'ordre du jour, ainsi que le recrutement de futurs retraités en prévision d'un certain nombre de départs en retraite l'an prochain.

AUDUN-LE-ROMAN

Le groupe d'Audun-le-Roman a tenu sa réunion annuelle le 7 décembre 1973.

Une délégation de Longwiciens, appuyée de la présence du Macérien Octave Lair, a participé à la réunion qui fut suivie, animée, cordiale. Les cotisations ont été encaissées par le collègue Georges François Gisquet, responsable du syndicat (actif) et délégué du personnel, a, pendant la dernière heure, tenu en haleine tous les présents.

CHALON-SUR-SAONE

L'assemblée générale annuelle s'est tenue le samedi 15 décembre 1973, à la Maison des Syndicats. Malgré un temps peu favorable, de nombreux adhérents se sont retrouvés avec les militants, Jean Reynier, responsable du groupe de Chalon, Audoin, président du syndicat des cheminots C.F.D.T., Robert Dubard, secrétaire général de l'Union départementale de Saône-et-Loire, Maurice Sordet, responsable régional des Cheminots retraités C.F.D.T., et André Nicolas, secrétaire général de l'U.F.R.

Après que l'assemblée eut traité des affaires locales : activités du groupe pendant l'année, finances, élections des responsables, André Nicolas a évoqué les problèmes revendicatifs : calcul des

pensions sur la totalité du salaire imposable, réversion des pensions à 60 % en première étape pour atteindre les 75 %. Calcul du minimum de pension sur le salaire d'embauche du niveau E1. Il expliqua ensuite les questions relatives au régime d'assurance maladie et les liens nouveaux établis entre le régime général de Sécurité sociale et la Caisse de Prévoyance depuis 1971.

AIX-EN-PROVENCE ET MARSEILLE

Assemblée générale le samedi 9 mars, à 14 heures, au siège, 18, rue Sainte, 13001 Marseille.

L'U.F.R. y sera représentée par un de ses responsables du Bureau de Paris.

Tous les retraités y sont cordialement invités. Une convocation individuelle fixera l'ordre du jour de la réunion.

SAINTE-LAZARE

Réunion des militants et adhérents de l'U.F.R. - C.F.D.T. le samedi 16 février, à 15 heures, au local Cheminots C.F.D.T., 4, impasse d'Amsterdam (rez-

de-chaussée, à droite, métro St-Lazare), avec Lucien Delatte et André Nicolas.

CHAMBERY

Par suite de changements dans la programmation des permanences à la Maison des Syndicats, les adhérents du groupe de Chambéry sont informés que la permanence mensuelle a lieu le premier mardi de chaque mois, à 17 h 30, au lieu du mercredi. Les membres du Bureau sont invités à considérer ce jour comme jour de réunion jusqu'au mois de juin.

REGION PARISIENNE

Les adhérents ont reçu une circulaire datée du 22 octobre 1973 ; 257 personnes ont répondu au questionnaire joint à la circulaire.

Nous terminons la mise à jour du fichier et adresserons une nouvelle circulaire aux adhérents dans quelques semaines pour rendre compte du résultat de l'enquête.

Merci à tous ceux qui ont répondu et double merci à ceux qui ont joint une lettre au questionnaire.

Quelques informations pratiques

CAISSE DE PROVOCANCE

Nous rappelons à nos camarades qu'à l'échéance du 1^{er} janvier 1974, à leur trimestrialité s'est ajouté un rappel représentant le remboursement d'une somme égale à 10 % des cotisations CP précomptées sur les arrérages de leur pension, au titre de l'année 1973.

ARRERAGES IMPÔSABLES AU TITRE DE 1973

Le montant des arrérages de pension imposables perçus au titre de l'année 1973 (échéances des 1-1, 1-4, 1-7 et 1-10-1973) figure dans la case A de la fiche de décompte remise à l'échéance du 1-1-1974.

BUREAU DES FACILITÉS DE CIRCULATION PARIS-SUD-OUEST

Le bureau des facilités de circulation qui se trouvait 7, boulevard de l'Hôpital, dans la cour du quai saisonnier de la gare d'Austerlitz, a été transféré 1, place Valhubert.

Un bureau spécial, réservé aux retraités, est ouvert au rez-de-chaussée de l'immeuble. Il fonctionne tous les jours, sauf samedis, dimanches et fêtes, de 9 heures à 11 heures et de 13 h 30 à 16 h 30.

Pour s'y rendre, il faut prendre, sous le porche de l'entrée principale, le couloir de droite et s'adresser à la première porte à droite.

C'est notre groupe qui a attiré l'attention de la Direction régionale sur les inconvénients du transfert de ce service dans un local d'accès difficile pour les personnes âgées.

Grâce à cette intervention, nos camarades n'auront pas d'étages à monter ni de longs couloirs à parcourir pour aller retirer ou renouveler leurs titres de circulation.

Nouvelle adresse postale de ce service :

S.N.C.F. - REGION DE PARIS-SUD-OUEST,
Section des facilités de circulation, DP 4,
1, place Valhubert, 75634 PARIS CEDEX 13.

PREMIÈRE ETAPPE DU TRANSFERT A MARSEILLE DE LA CAISSE DES RETRAITES

Les opérations concernant les retraités dont le numéro d'immatrication (N° CP) se termine par 1 ou par 2 à l'exception des retraités des anciens réseaux d'Alsace-Lorraine ou d'Afrique du Nord sont désormais traitées à MARSEILLE.

Service des Retraites de la S.N.C.F.,
17, avenue du Général-Leclerc,
13331 MARSEILLE CEDEX 3.

AIDER LES HANDICAPÉS

IL est entendu qu'un retraité doit éviter de travailler et prendre la place d'un adulte dans la limite où il peut équilibrer son budget avec sa pension, on ne peut obliger celui qui a atteint le troisième âge à se confiner dans les quatre murs de son appartement. Outre le jardinage ou d'autres activités privées, il existe des activités sociales bénévoles et gratuites.

Nous avons eu l'occasion, ma femme et moi, d'être volontaires moniteurs, au mois d'août 1973, dans une colonie de vacances pour handicapés moteurs adultes, organisée par l'Association des Paralysés de France.

La C.F.D.T., respectueuse de la personne humaine dans toutes ses misères, se doit de s'engager dans cette action.

Je m'adresse à mes camarades cheminots retraités, actifs et enfants de cheminots, bénéficiant de facilités de circulation et par là évitant des frais de déplacement à l'Association des Paralysés de France. Si on évalue chaque aller et retour de moniteur, pour se rendre à la colonie, à 150 F en moyenne, l'A.P.F. peut ainsi récupérer deux paires de draps.

Pour tous renseignements, s'adresser à :

Mme G. Georget, service vacances, Association des Paralysés de France, 27, avenue Mozart, 75016 Paris. (Tél. 288-84-57.)

Léon DELESTRE.

TAUX DES ALLOCATIONS DÉCÈS

Tarif applicable pour les décès survenus à dater du 1^{er} décembre 1973

TAUX DE LA MAJORIZATION RESIDENTIELLE (indemnité de résidence)	25 %	23,5 %	21 %	19 %
<i>Décès de l'ex-agent retraité</i>				
— montant minimum de l'allocation à verser au conjoint, ou, à défaut, aux descendants à charge ou ascendants à charge	3.070	2.970	2.820	2.700
— 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				
<i>Décès du conjoint du retraité</i>				
— montant minimum de l'allocation	3.070	2.970	2.820	2.700
— montant maximum de l'allocation	6.130	5.940	5.640	5.390
— montant maximum de l'indemnité pour frais d'obsèques	3.070	2.970	2.820	2.700
<i>Décès de la veuve de l'ex-agent affiliée</i>				
— montant minimum de l'allocation à verser aux descendants à charge, ou, à défaut, aux ascendants à charge	2.050	1.980	1.880	1.800
— 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				
<i>Décès d'un enfant mineur ou d'un enfant majeur</i>				
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 21 ^{er} anniversaire.				
— montant de l'allocation forfaitaire	2.050	1.980	1.880	1.800

ERRATUM

Dans le « Cheminot de France » du 1^{er} janvier 1974, page 11, nous avons publié un tableau indiquant le pourcentage du salaire de base correspondant à la durée des services.

Nous avons fait une erreur : dans les deux colonnes « pourcentage », correspondant aux mois et aux jours, il faut déplacer la virgule d'un cran vers la droite.

Avec nos excuses.

Nous reproduirons ce tableau correctement dans un prochain numéro.

CONTRAT DE PROGRAMME

La CFDT et l'AVENIR de la SNCF

REALABLEMENT à la réunion tripartite du 17 décembre 1973, la Fédération des Cheminots C.F.D.T. a adressé au ministère des Transports un dossier exposant les vues de notre Organisation sur l'avenir de la S.N.C.F. Il nous est malheureusement impossible de publier dans ce journal l'intégralité du document, mais nous croyons intéressant de faire connaître l'orientation générale qui a servi de base aux propositions C.F.D.T., ainsi que les grandes lignes de ces propositions.

G. BILLON.

REFLEXIONS DE LA FEDERATION DES CHEMINOTS C.F.D.T. CONCERNANT L'AVENIR DE LA S.N.C.F. ADRESSEES LE 7 DECEMBRE 1973 AU MINISTERE DES TRANSPORTS EN VUE DES REUNIONS TRIPARTITES

La C.F.D.T. insiste sur l'accroissement des coûts sociaux pesant sur la collectivité et sur les graves dangers de la dégradation du milieu et des conditions de vie, en soulignant notamment l'augmentation croissante et inquiétante des charges d'infrastructures transport, de la consommation d'énergie et des accidents de la route. Sans action immédiate dans les domaines de l'environnement, de l'aménagement de l'espace, des investissements, des coûts, cette évolution ne manquera pas de s'intensifier.

Si le développement du secteur des transports est dans une certaine mesure inévitable et nécessaire, il doit prendre les formes les moins nuisibles à tout point de vue pour la collectivité. Il doit conduire les pouvoirs publics à poser le problème en termes de priorité et de choix dans l'allocation des ressources disponibles, et aussi de lutte efficace contre les nuisances et ce qu'il faut bien appeler par son nom : la « tuerie » routière (60.000 tués, 1.500.000 blessés en un an pour l'ensemble de la Communauté Economique Européenne).

de sécurité du chemin de fer viennent en tête par rapport à tous les autres modes de transport, ce qui nous paraît particulièrement important à un moment où les conséquences humaines et sociales des accidents de la route deviennent dramatiques.

Bien entendu il ne s'agit là que d'un résumé très partiel d'un certain nombre d'avantages qui interviennent tant dans le domaine des coûts que du modèle culturel et de l'environnement. Mais il faut bien constater que ces avantages peuvent se révéler des handicaps dans une société où le développement est basé sur l'accroissement de la consommation individuelle et où la recherche du profit particulier l'emporte sur l'intérêt général.

Pour notre part, tout en maintenant notre désaccord fondamental sur l'orientation actuelle de la politique des transports, nous ne pouvons pas nous désintéresser des décisions (ou de l'absence de décisions) qui sont prises dans le temps présent. Certaines d'entre elles créent en effet des situations irréversibles conduisant à hypothéquer lourdement toute possibilité de

Défendre un outil de travail

Envisager la solution des problèmes en termes purement techniques nous paraît une erreur car technologiquement les différents modes de transport sont capables d'acheminer les diverses natures de transport, ils sont de plus en plus substituables. La seule question qui se pose est donc de savoir à quel prix direct et indirect pour la collectivité satisfaire les besoins, en tenant compte de la nécessité de protéger plus efficacement l'homme du point de vue de l'environnement.

C'est à partir de cette analyse que la C.F.D.T. s'efforce de situer quel devrait être l'avenir souhaitable de la S.N.C.F.

La technique ferroviaire présente de multiples avantages pour la collectivité :

● elle engendre moins de nuisances que le transport routier et l'aviation. Certains experts estiment que l'automobile produit les deux tiers du poids des principaux polluants de l'air en France, ce qui n'est certainement pas sans influence sur l'équilibre écologique ;

● elle est économique d'espace. En France, les voies ferrées occupent un espace quinze fois plus réduit que les routes : en zone interurbaine, à trafic égal, le rapport Rail-Route en surface nécessaire est de 1 à 2 ; en zone urbaine il est certainement au moins de 1 à 5 et ces chiffres, cités par des experts, nous paraissent très modestes ;

● elle consomme moins d'énergie à l'unité transportée ; certains parlent d'un rapport de 1 à 10 entre la route et le chemin de fer pour la voiture particulière et de 1 à 4 pour les « poids lourds ». Ceci sans parler des risques possibles d'une certaine pénurie de pétrole dans un avenir qui ne peut pas être très lointain ; la situation conjoncturelle que nous connaissons actuellement constitue une interpellation pour ceux qui veulent bien s'interroger sur ce problème. Pour les neuf Etats membres de la C.E.E. les experts évaluent à 16 % (dont 13 % pour la route seule) la part des transports dans la consommation finale d'énergie ;

● elle nécessite des investissements de moindre importance, toujours à l'unité transportée, tout en permettant un débit plus important et des gains de productivité considérables ;

● elle constitue un moyen de transport sûr, notamment grâce à la technique de guidage par rail et à la fiabilité du matériel ; dans tous les pays le coefficient

changeant ultérieur d'orientation. De plus, nous estimons que certaines mesures à court et moyen termes sont susceptibles d'atténuer les effets de la politique actuelle.

La C.F.D.T. se prononce clairement pour la nécessité du développement du trafic assuré par la technique ferroviaire en raison des qualités que nous avons exposées, tout en reconnaissant qu'elle présente certaines déficiences par rapport à d'autres techniques, notamment celle parfois d'une moins grande souplesse. Mais il s'agit de remettre chaque technique à sa juste place en fonction des intérêts de l'usager dans le cadre des intérêts de la collectivité et nous estimons qu'actuellement certaines décisions ou absences de décisions limitent, voire amputent très dangereusement le potentiel du chemin de fer. Au niveau du gouvernement, il est grand temps de modifier fondamentalement certaines orientations si l'on ne veut pas que le transport s'aspphyxie lui-même, échappe à la maîtrise des autorités responsables, accélère la dégradation des conditions de vie, devienne d'un coût insupportable pour les ressources du pays et constitue ainsi un des facteurs d'inflation.

L'intérêt de la Nation comme l'avenir de la S.N.C.F. nous paraissent donc très étroitement liés à la capacité de promouvoir le développement de la technique ferroviaire.

Le rôle des Pouvoirs publics comme de la direction de l'entreprise est de s'employer à ne pas freiner mais à encourager une telle évolution conforme aux intérêts à moyen et long termes du pays.

Cette volonté doit s'exprimer en fixant :

● d'une part des objectifs dynamiques — d'accroissement du trafic assuré par le chemin de fer, — d'augmentation de la part des transports ferroviaires dans l'ensemble de ce qui est à transporter, — d'amélioration de la qualité du service offert par le chemin de fer ;

● d'autre part en prenant les mesures nécessaires pour permettre la réalisation de ces objectifs.

C'est à partir de cette orientation générale que nous nous sommes efforcés de faire connaître notre avis sur les cinq points évoqués lors de la réunion du 20 novembre 1973.

RESUME SOMMAIRE DES PROPOSITIONS C.F.D.T.

POLITIQUE DES TRANSPORTS ET ENVIRONNEMENT DE LA S.N.C.F.

● **Imputation des charges d'infrastructures.** Il importe de faire supporter réellement à chaque technique les coûts (directs et indirects) qu'elle occasionne à la collectivité (ce qui suppose d'ailleurs la volonté de voir clair dans ce domaine) par une imputation correcte des charges d'infrastructures.

● **Coordination des investissements d'infrastructures tant au niveau français qu'européen.**

Pour réaliser correctement cette coordination, il convient de fixer des normes de dimensions et de capacité des matériels de transport compatibles avec les dépenses de réalisation et d'entretien des infrastructures supportables par les finances publiques, mais compatibles aussi avec la protection de l'environnement.

● **Adaptation de la capacité du transport.** En raison des coûts et des nuisances occasionnés par la technique routière, il importe :

— de limiter réellement la capacité du transport routier,
— de revoir certaines dispositions anormales existant pour la zone courte,
— d'agir pour s'opposer à un développement inconsidéré de la voiture particulière.

Des problèmes de limitation de capacité de transports ne vont également pas manquer de se poser pour l'aviation du troisième niveau.

● **Priorités à accorder aux transports collectifs sur le transport individuel et aux transports publics sur le transport privé dans le cadre de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme.**

Il convient d'arrêter la suppression d'infrastructures ferroviaires. Les affirmations souvent formulées par le gouvernement et

contestables que ses concurrents ou entraînent une influence croissante des capitaux privés au sein de l'entreprise nationale.

Un effort important de décentralisation des responsabilités doit être entrepris par la Direction. Cette décentralisation doit s'accompagner d'une amélioration du droit syndical à tous les niveaux.

Problèmes particuliers productivité et effectifs.

Assigner à la S.N.C.F., de la part de l'Etat, des objectifs d'accroissement de productivité et d'effectifs nous paraît inopportun. De tels objectifs ne ferait-ils pas double emploi avec la réalisation de l'équilibre budgétaire et ne seraient-ils pas incompatibles avec la liberté de gestion ?

L'amélioration indispensable et bénéfique de la qualité du service ferroviaire dépend certes des investissements mais aussi de la mise en place d'effectifs suffisants et qualifiés.

En outre, les cheminots doivent être bénéficiaires des diverses opérations de modernisation et de rationalisation.

EQUILIBRE FINANCIER ET POLITIQUE TARIFAIRES

La C.F.D.T. ne revient pas sur ce qui a fait l'objet d'un point de convergence dans le constat intérimaire du 29-11-68, à savoir « le rétablissement de l'équilibre financier de la S.N.C.F., notamment après l'application simultanée des mesures faisant l'objet de points de convergence, apparaît conforme à l'intérêt général et peut constituer en même temps que la satisfaction des besoins du pays, un des buts fixés dès maintenant à l'action de l'entreprise, dont la mission conserve son caractère de service public »

Si nous n'excluons pas à priori l'intervention de l'Etat pour l'octroi de réductions tarifaires ponctuelles pour des motifs

indispensable à la vie du pays

la majorité actuelle dans son programme électoral doivent se traduire dans les faits notamment en intensifiant dans les zones urbaines les services assurés par le transport en site propre en général, et le chemin de fer en particulier.

● **Harmonisation sociale dans le transport et le contrôle.**

Aujourd'hui les conditions sociales dans le transport routier constituent dans le domaine considéré une des situations les plus scandaleuses que connaisse notre pays. On ne peut dissocier ce problème des différents contrôles à effectuer et de la sanction de la fraude. Il importe donc :

— d'intensifier l'efficacité des contrôles, en les accompagnant de lourdes sanctions tant pénales qu'administratives pour les fraudeurs, afin d'obtenir le respect des différentes réglementations,

— de mettre en application rapidement le deuxième règlement européen sur les conditions de travail dans le transport routier.

Ces dispositions doivent s'accompagner de mesures permettant le respect du droit syndical dans les entreprises. L'harmonisation sociale dans le progrès ne doit pas rester une simple déclaration d'intention.

● **Egalité de traitement.**

Il importe d'octroyer à la S.N.C.F. à partir de bases irréfutables des compensations financières pour la dédommager des charges que ne supportent pas ses concurrents.

GESTION GENERALE DE LA S.N.C.F. PRODUCTIVITE - EFFECTIFS

Lorsque l'on parle de rentabilité, pour nous il s'agit de rentabilité sociale immédiate et future et non pas seulement de rentabilité d'entreprise.

La liberté donnée à l'entreprise ne doit pas se traduire par un recours à des structures juridiques ou des méthodes de gestion permettant d'utiliser les mêmes armes

économiques et sociaux clairement définis et donnant lieu à compensations financières, nous estimons malaisant des interventions systématiques afin d'apporter une solution à des problèmes conjoncturels (exemple : blocage général des tarifs pour tenter de juguler l'inflation) dont la cause n'est pas inhérente à l'activité transports.

INVESTISSEMENTS

Le développement des activités ferroviaires passe par l'octroi aux chemins de fer des investissements nécessaires à son développement, notamment la réalisation d'infrastructures nouvelles (exemple l'artère de Paris-Sud-Est), afin de ne pas limiter les réalisations possibles aux seules opérations permettant d'améliorer la productivité.

Il convient, au cours des prochaines années, d'accroître sensiblement, non seulement le montant des investissements ferroviaires mais aussi leur part relative dans l'ensemble des investissements consacrés aux transports.

MISSIONS DE SERVICE PUBLIC

De par sa dimension, ses structures, ses infrastructures, son statut juridique, son passé historique, la qualité de son personnel, le chemin de fer doit être l'instrument privilégié de réalisation des missions de service public transport. Il appartient aux Pouvoirs publics de fixer à la S.N.C.F. des objectifs dynamiques en matière d'obligations de service public dans les domaines social, économique et d'aménagement du territoire.

En conclusion, nous affirmons que les cheminots agiront pour DEFENDRE EFFICACEMENT L'AVENIR D'UN OUTIL INDISPENSABLE AU PAYS mais aujourd'hui insuffisamment utilisé et équipé pour répondre aux besoins réels de la collectivité et faire face à la situation créée par la crise énergétique.