

LE CHEMINOT DE FRANCE

FÉDÉRATION DES CHEMINOTS C. F. D. T.

Michel Bigey et André Schmider

les transports urbains



CITOYENS
dossier

un sabotage méthodique... le mythe des
inventions... rendre la ville au citadin...
rôle de l'opinion publique...
un choix politique...

éditions universitaires

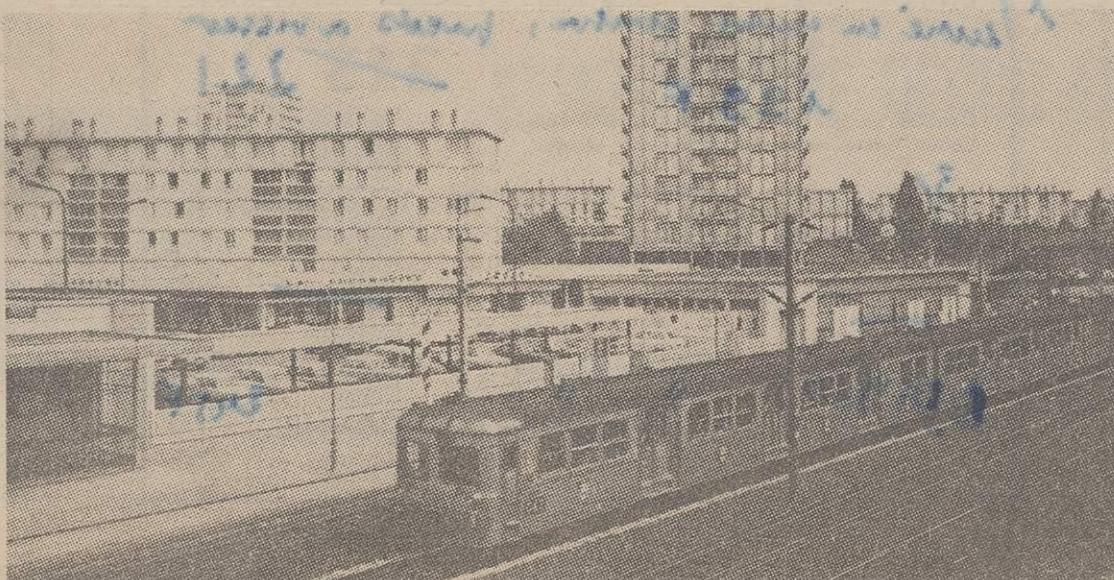


Photo S.N.C.F.

PARIS

ROME

1 500 km :
1 h 45

MASSY-PALAISEAU

CORBEIL

25 km :
1 h 30

Voir
pages 6-7

CONCERTATION OU RÉCUPÉRATION ?

par Antoine BARBERO

DES augures candides proclamaient que désormais, par la signature d'un accord annuel, tout était résolu. Ainsi était assurée la tranquillité pour un pouvoir hanté par le souvenir des brûlots du Quartier Latin. Par là étaient insufflés le chloroforme dans la masse des travailleurs que l'aventure n'entraîne que lorsque la colère et l'indignation font lâcher l'outil. Et le conformisme bâti était redonné à une partie de la hiérarchie qui n'a conçu la société qu'en fonction de la stratification bâtie sur des postulats euclidiens.

Il est certain que si les résultats quotidiens cautionnaient dans leur rigueur les grandiloquentes déclarations des alchimistes de la nouvelle société, nous aurions quelques regrets à troubler toute cette quiétude. Seulement, l'expérience de safaris africains ne donne pas à nos responsables financiers le coup de fusil nécessaire pour mettre fin à la fuite épandue des prix. Et même en refusant, au nom d'on ne sait quelle logique, à prendre en compte comme chômeurs ceux qui n'ont pas pu encore exercer d'activité salariale, le nombre des « sans travail » ne cesse de croître...

Ce sont là des signes qui ne trompent pas sur l'efficacité d'une politique ! Et les cheminots font, comme les autres travailleurs, les frais de cette ligne de conduite caractérisée à la fois par le culte de l'autosatisfaction et par l'incapacité à maîtriser les grands problèmes de l'heure, surtout lorsqu'ils sont sociaux. En fait, rien n'est résolu : ni les salaires, ni les conditions de travail, ni le problème des effectifs, ni la sauvegarde du chemin de fer.

RIEN N'EST RESOLU POUR LES SALAIRES

Si les organisations syndicales, instruites par l'expérience, avaient réclamé et obtenu qu'un « viatique » de 2 % soit accordé dès le premier janvier pour pallier la montée exagérée des prix enregistrée au cours du premier trimestre de chaque année, cette précaution s'avère caduque. Une flambée aberrante de l'indice remet dès maintenant tout en question.

RIEN N'EST GAGNE POUR LES CONDITIONS DE TRAVAIL

Il est vrai qu'un médecin principal déclarait en conclusion d'une conférence tenue au centre d'études supérieures d'un service, en 1970, « notre souci essentiel c'est finalement d'adapter l'homme à la technique car il n'y a de vraie liberté qu'à ce prix, en nous rappelant que ce qui profite à l'individu profite à l'entreprise... ». Avec un tel esprit, comment s'étonner d'avoir une division entière de brave bouges dont la finalité intellectuelle est d'adapter l'homme à la technique, quel qu'en soit le prix pour l'homme !

Adapter l'homme aux fantaisies des horaires, adapter l'homme au débit d'une machine, adapter l'homme à la nécessité tracée une fois pour toutes de faire faire le travail, que trois cent mille cheminots ont du mal à accomplir, par deux cent soixante dix mille, telle s'avère cette finalité.

CAR CONDITIONS DE TRAVAIL ET EFFECTIFS SONT ETROITEMENT LIES

Si certains, et non des moindres, sont acharnés à comprimer, à supprimer, soucieux qu'ils sont de leur précieux avancement, n'est-ce pas que l'accent est mis sur ce louable but : réduire de 10 % le nombre des travailleurs du rail, même au prix d'une perte d'efficacité technique et commerciale importante et par là au risque certain d'une désaffection de la clientèle, rebute par la baisse de la qualité du service.

ENFIN RIEN N'EST ASSURE POUR LA DEFENSE DE CE PRECIEUX OUTIL ECONOMIQUE ET SOCIAL QU'EST LE CHEMIN DE FER

A l'appétit de tous ceux, concurrents en faillite ou cheminots d'hier auxquels l'honorariat ne suffit pas, qui s'arrachent les services les plus rentables pour en faire des filiales, la grande dame répond par une aimable complaisance.

A l'audace de ceux qui sans vergogne prétendent, contre la logique des faits, que l'ère du rail est révolue, l'éternelle muette n'oppose que le silence. Silence qui, si digne soit-il, ne suffit pas à confondre les détracteurs. Aux prétentions d'un ministère dont la tutelle sclérosante semblait désormais abolie, qui sous la pression d'intérêts privés (et routiers) ne sait que réclamer la contraction du réseau, en dehors des périodes électorales et hors des lignes politiquement stratégiques, la trop soumise acquiesce sans mot dire...

Trois ans après la bousculade de mai-juin 1968, comment en être revenu là ?

Il y a quelques semaines, à un président de comité mixte collectif d'arrondissement qui expliquait son attitude conciliante en invoquant l'esprit de concertation dont on proclame sans cesse la nécessité, un ingénieur en chef répondait : « Mais la concertation c'est périmé ! C'était peut-être nécessaire peu après 1968, maintenant c'est bien fini ».

L'affaire est d'importance. Elle révèle un état d'esprit. La douce illusion que les leçons du passé peuvent s'oublier risque de faire des disciples et de gagner peu à peu tous les niveaux hiérarchiques de la S.N.C.F. Elle explique ce que chacun commence à ressentir comme une attitude habituelle dans les négociations et les audiences : le souci de « récupération ». C'est cette récupération d'une autorité, un instant très ébranlée, qui fait que déjà les règles du jeu ne sont plus respectées.

Règles non respectées lorsque le chef d'établissement doit demander autorisation pour faire des propositions et qu'il ne peut donner finalement, en réponse à son comité mixte pourvoyant en procédure de concertation et de conciliation, qu'un veto non motivé, et non avoué, du chef d'arrondissement.

Règles non respectées lorsque l'on interdit à un représentant régulièrement en congé syndical, de visiter un chantier avant une réunion du comité

mixte, sous prétexte que l'intéressé n'est que « consultatif ».

Règles non respectées lorsque l'on prétend être prêt à améliorer certaines dispositions du règlement du travail lesquelles, au dire même des dirigeants, n'ont pas beaucoup tenu compte du respect de l'homme, et que dans le même temps des consignes sont données par des services régionaux spécialisés pour une utilisation plus draconienne du personnel.

Règles non respectées si demain, au nom de la lettre, la S.N.C.F. se refusait à la référence de l'esprit de l'accord salarial ou acceptait la manipulation d'un indice déjà suffisamment suspect dans son actuelle composition.

A quel niveau, dans notre maquis administratif, se situe la responsabilité de ces blocages ? Il ne nous est pas donné de le savoir toujours ; mais les cheminots, mais leurs représentants syndicaux, mais la C.F.D.T., ne toléreraient pas que la S.N.C.F. soit parjure par personnes interposées !

De partout, devant les refus de plus en plus fréquents de discussion, arrivent des échos de conflits : Toulouse, Lyon, Nîmes.

Il n'est pas pensable que les choses continuent ainsi encore bien longtemps.

Nous ne nous faisons aucune illusion, la concertation, pour bon nombre, n'a pas été autre chose qu'un recours temporaire, alors que craquaient de toutes parts les assises traditionnelles de la société et de la hiérarchie. Le danger passé, chacun se croit le droit de retourner à ses inclinations, à sa douce quiétude, ainsi réagissait Louis XVI.

Nous ne croyons pas que la société actuelle, même renouvelée mais toujours sinon plus que jamais basée sur le profit, puisse elle-même se remettre en cause ; nous ne croyons pas qu'elle puisse à terme engendrer autre chose que sa propre ruine.

Mai-juin n'a été qu'un avertissement. Que l'on ne s'y trompe pas, l'apparente patience des travailleurs n'est ni apathie ni résignation ; vouloir croire le contraire serait se préparer de bien douloureux réveils.

En conclusion l'alternative se pose aujourd'hui en termes clairs :

- Retour au respect intégral des engagements pris en ce qui concerne les salaires, les conditions et la durée du travail, la défense de l'outil ferroviaire. Réouverture du dialogue pour de nouvelles perspectives sur la reconnaissance du droit syndical dans l'entreprise, la prise de responsabilités par les travailleurs, la revalorisation de la notion de service public...
- Ou refus de reconnaître que la poussée des mutations sociales est un mouvement irréversible qui partout fait table rase des bastions du passé.

Nous espérons que le bon sens des uns et l'instinct de conservation des autres inciteront tous les dirigeants de l'entreprise à choisir le premier terme. Il ne peut plus être question d'échapper au choix.

Les cheminots, tous les cheminots doivent dès aujourd'hui en avoir conscience. La C.F.D.T., quant à elle, ne passera pas la main.

SYNDICALISME HEBDO ET MAGAZINE

deux outils indispensables
à votre action syndicale

ABONNEMENT COMBINÉ :

32 F par an - C.C.P. C.F.D.T. 283-24 PARIS



**ACTION
PROFESSIONNELLE
ET SOCIALE**

COMPARAISONS

Encore qu'elles soient difficiles à établir du fait du SERNAM, nous avons essayé de faire la comparaison la plus juste possible en ajoutant pour les exécutants, aux résultats 1971 des Régions Nord, Ouest et Sud-Ouest, les chiffres SERNAM correspondant aux succursales ayant leur siège sur lesdites Régions.

Pour les délégués du personnel, l'évolution du pourcentage des suffrages valables est la suivante :

● Personnel d'exécution :

— C.G.T. : + 0,46 % ; C.F.D.T. : + 0,25 % ; F.O. : — 0,63 % ; C.F.T.C. : + 0,43 % ; F.G.A.C. : + 0,06 % ; F.A.C. : — 0,07 %.

● Personnel maîtrise et cadres :

C.G.T. : + 2,33 % ; C.F.D.T. : + 1,29 % ; F.O. : — 0,34 % ; C.F.T.C. : + 0,12 % ; F.A.C. : — 3,39 % ; C.G.C. : + 0,33 % ; divers : — 0,34 %.

Ces chiffres démontrent, d'une part un maintien de notre organisation, le léger fléchissement enregistré dans le collège exécutants étant compensé par le gain que nous avons dans le collège maîtrise et cadres, et une stabilité du corps électoral pour un pourcentage record de suffrages valables par rapport aux inscrits : 89,02 % pour les exécutants et 92,83 % pour la maîtrise et les cadres.

**DES RÉSULTATS
INTÉRESSANTS
À ANALYSER**

Le S.E.R.N.A.M.

Service nouveau, il est intéressant d'y mesurer l'influence respective des diverses organisations. Le pourcentage obtenu sur les valables par la C.F.D.T. dans ce service est supérieur de 6,52 % à celui réalisé par la C.F.D.T. aux élections générales de 1969 pour le personnel d'exécution, et supérieur de 0,40 % pour le personnel de maîtrise et des cadres. C'est un excellent résultat.

Il convient de souligner également qu'en comités mixtes nous occupons la première place dans huit succursales sur quarante-cinq (Besançon, Charleville, Lille, Metz, Nantes, Région Paris-Est-Sud, Troyes, Valence), et dans quatre d'entre elles (Charleville, Lille, Nantes, Valence) la C.F.D.T. obtient plus de 50 % des inscrits.

LA DIRECTION GENERALE

Les résultats de l'ensemble de la Direction générale témoignent de la poursuite des gains C.F.D.T. En effet, de 1969 à 1971, la C.F.D.T. passe :

- de 22,83 % à 24,06 % des suffrages valables pour le personnel d'exécution : + 1,23 % ;
- de 12,54 % à 14,31 % des suffrages valables pour les 10×14 : + 1,77 % ;
- de 9,02 % à 11,10 % des suffrages valables pour les 15×19 : + 2,08 %.

A l'intérieur des Services rentrant dans ces résultats, signalons entre autres :

La S.C.E.T.A., où la C.F.D.T. est largement représentative en obtenant 30,29 % des suffrages valables dans le collège « exécutants ». Malgré le rattachement de services nouveaux où

Résultats des élections du 24 mars 1971

I. — Ensemble des régions NORD, OUEST, SUD-OUEST et SERVICES CENTRAUX

COLLEGES	Inscrits	Valables	C.F.D.T.	C.G.T.	F.O.	C.F.T.C.	F.GAAC	F.A.C.	C.G.C.	Divers
Exécutants										
— Délégués du personnel	135 837	120 917	21 748	83 049	10 802	2 761	2 212	327		18
Pourcentages sur valables			17,98	68,68	8,93	2,28	1,83	0,27		0,01
— Comités mixtes	132 860	119 045	20 916	81 214	10 725	3 649	2 456			85
Pourcentages sur valables			17,57	68,22	9,01	3,06	2,06			0,07
Maîtrise et cadres										
— Délégués du personnel	23 451	21 770	3 137	5 336	1 127	1 018		10 123	941	88
Pourcentages sur valables			14,41	24,51	5,18	4,68		46,50	4,32	0,40
— Comités mixtes	23 036	21 224	3 116	5 126	987	1 113		9 907	873	102
Pourcentages sur valables			14,68	24,15	4,65	5,24		46,68	4,11	0,48
La C.F.D.T. obtient en délégués du personnel : 120 sièges exécutants et 13 sièges maîtrise et cadres										
en comités mixtes : 134 sièges exécutants et 14 sièges maîtrise et cadres										

II. — Ensemble du SERNAM

COLLEGES	Inscrits	Valables	C.F.D.T.	C.G.T.	F.O.	C.F.T.C.	F.A.C.	C.G.C.
Exécutants								
— Délégués du personnel	7 844	7 209	1 981	4 233	713	282		
Pourcentages sur valables			27,48	58,72	9,89	3,91		
— Comités mixtes	7 911	7 274	2 019	4 167	736	352		
Pourcentages sur valables			27,76	57,29	10,11	4,84		
Maîtrise et cadres								
— Délégués du personnel	679	651	107	87	43	27	353	34
Pourcentages sur valables			16,44	13,36	6,61	4,15	54,22	5,22
— Comités mixtes	679	632	111	61	38	18	376	28
Pourcentages sur valables			17,56	9,65	6,01	2,85	59,50	4,43
La C.F.D.T. obtient 40 sièges de délégués du personnel exécutants								
— 37 sièges exécutants et 7 sièges maîtrise et cadres dans les comités mixtes								

la C.F.D.T. était peu implantée, nous progressons de 0,27 % en exécutants et de 2,56 % en maîtrise et cadres (à noter que dans ce collège, seule la C.F.D.T. gagne).

L'Economat. Toutes les organisations syndicales perdent dans ce Service, sauf la C.F.D.T. qui gagne 2,36 % dans le personnel d'exécution et gagne un siège. Dans le collège maîtrise et cadres, la F.A.C. perd un siège au groupe 267 au bénéfice d'une liste commune C.F.D.T.-F.O. Il est certain que dans ce service les cheminots ont su apprécier tous les efforts déployés par la C.F.D.T. pour la préservation et la garantie des droits du personnel menacé, du fait de la mauvaise gestion de leur service, de licenciements, mutations et autres.

LES AGENTS DE MAÎTRISE ET LES CADRES

C'est effectivement dans ces collèges que les résultats sont les plus appréciables. En comparant les résultats 1969 et 1971 sur les Régions Nord, Ouest, Sud-Ouest et Services centraux, les variations du pourcentage par rapport aux suffrages valablement exprimés sont les suivantes pour chacune des organisations en compétition :

Collège 10×14 :

C.F.D.T. ... + 260 voix et + 1,44 %
C.G.T. + 578 voix et + 3,23 %
F.O. — 75 voix et — 0,52 %
F.A.C. — 695 voix et — 4,70 %
C.G.C. + 90 voix et + 0,50 %
C.F.T.C. ... + 70 voix et + 0,40 %

Collège 15×19 :

C.F.D.T. ... + 101 voix et + 1,18 %
C.G.T. + 65 voix et + 0,71 %

F.O. + 34 voix et + 0,42 %
F.A.C. + 268 voix et — 0,11 %
C.G.C. + 6 voix et — 0,95 %
C.F.T.C. ... — 19 voix et — 1,01 %

En définitive, la F.A.C. perd dans les deux collèges et plus particulièrement dans le collège « maîtrise 10×14 », et seules gagnent dans les deux collèges la C.F.D.T. et la C.G.T. Les autres organisations, dont aucune n'atteint, pour l'ensemble 10×19, 5 % des suffrages valables, gagnent dans l'un et perdent dans l'autre. Les cadres ont ainsi démontré qu'ils commençaient à tourner le dos à l'action syndicale autonome sclérosante et regardaient beaucoup plus vers les grandes organisations confédérées représentatives de l'ensemble des cheminots, seules organisations capables de répondre efficacement à l'ensemble de leurs aspirations, car isolés dans leur ghetto ils ne peuvent rien. Les cadres ont aussi démontré, ce faisant, que des revendications telles que la progression plus rapide du pouvoir d'achat des bas salaires réclamée par la C.F.D.T. n'étaient que justice. La C.F.D.T. et l'ensemble des cheminots ne peuvent que se réjouir de cette prise de conscience.

LES ELECTIONS COMPLÉMENTAIRES

Un certain nombre d'élections complémentaires ont également eu lieu sur les Régions où il n'y avait pas cette année d'élections générales. Les résultats desdites élections confirment la tendance générale.

La C.F.D.T. gagne : 1 siège à la catégorie 1 à Strasbourg ; 1 siège à la catégorie 1 à Paris Sud-Est ; 1 siège au groupe 207 bis de la Région Sud-Est ; 5,15 % à la catégorie 107 à Mulhouse ; 2,95 % au groupe 207 bis de la Région Est ; 1 siège exécutant au comité mixte de Dijon-Ville ; 1 siège cadre au comité mixte de Moulins, etc.

EN CONCLUSION, LA C.F.D.T. SE PORTE BIEN

Chaque organisation syndicale peut crier victoire et trouver motifs de se réjouir des résultats, mais s'il est facile de se donner des témoignages d'auto-satisfaction, nous avons conscience, à la C.F.D.T., que les résultats, quels qu'ils soient, ne doivent que nous encourager à continuer la lutte pour améliorer le sort de tous les cheminots.

Nos militants en sont convaincus et essaieront d'être efficaces, mais il faut pour cela que chaque adhérent lui apporte son aide.

La Fédération des Cheminots C.F.D.T. remercie tous les cheminots qui ont manifesté leur confiance aux candidats des listes présentées par la C.F.D.T.

• Elus et non-elus, travaillant en équipe, mettront tout en œuvre :

- pour obtenir des effectifs suffisants ;
- pour la sécurité de l'emploi ;
- pour des roulements plus humains ;
- pour une réduction effective de la durée du travail ;
- pour un avancement en indices à l'ancienneté ;
- pour défendre notre outil de travail et s'opposer au recours à l'entreprise privée ;
- pour arracher l'heure mensuelle d'informations syndicales, sur le temps de travail ;
- pour pratiquer, sans complexe et sans faiblesse, l'unité d'action avec nos partenaires syndicaux, sur des objectifs clairs, nets et précis ;
- pour défendre votre dignité d'homme, quels que soient votre grade et votre fonction.

LES ÉLECTEURS QUI ONT VOTÉ POUR NOTRE ORGANISATION PEUVENT ÊTRE CONFIAINTS : LA C.F.D.T. SE PORTE BIEN.

LES ÉLECTIONS DANS LE COLLÈGE MAITRISE ET CADRES

TROIS régions classiques auxquelles viennent s'ajouter les services centraux, ce sont là des éléments insuffisants pour tirer du scrutin des récentes élections professionnelles des enseignements de fond. Dans une récapitulation qui ne peut ici qu'être globale, pour les collèges maîtrise et cadres des déséquilibres apparaissent par rapport aux résultats traditionnels.

Malgré ces inconvénients d'ordre statistique, il est possible de procéder à une analyse partielle des résultats, bien que déjà l'énorme majorité apportée par l'origine d'ordre administratif des services centraux trouble les appréciations habituelles. D'abord notons le phénomène de l'accroissement des inscrits dans le collège cadres : plus 6,6 % contrairement à celui de la réduction qui apparaît dans le collège des agents d'exécution : moins 9,2 % et aussi, bien que de moindre ampleur, dans le collège des agents de maîtrise : moins 3,07 %. Plus qu'une constatation de circonstance, ce phénomène ne laisse insensible qui porte intérêt et attention aux réalités du devenir syndical.

En s'en tenant aux pourcentages, les seuls critères indiscutables, sont bénéficiaires les organisations groupant la totalité du personnel et confédérées au plan national et international, c'est-à-dire celles qui peuvent s'autoriser face aux salariés d'une audience authentique et de moyens d'action et d'information ouverts aux préoccupations modernes du monde du travail. Ces fédérations, par le processus naturel de la promotion de leurs adhérents dans les catégories maîtrise et cadres retrouvent, malgré les sentiments séparatistes que développent les organisations dites « de cadres », des voix qu'elles ont contribué normalement à venir voir s'inscrire sur les listes qui portent leur sigle.

Mais le choix reste libre et nous mettons pour cette raison au crédit de ces fédérations l'influence des actions communes menées sur le plan général

du pays, par les confédérations auxquelles elles sont adhérentes. Cette constatation sera-t-elle admise par tous ? Certainement par ceux qui au-delà des divergences de nature et de destin entre les confédérations, auront compris la force de l'unité des travailleurs.

Ce sont finalement les fédérations, dont l'action possède un support extra-professionnel, celles qui possèdent un projet de société propre aux instances auxquelles les cheminots participent qui auront augmenté leur audience dans le milieu. Est-ce à dire que ces projets coïncident ou se recouvrent ? Sûrement pas. Mais ces projets, ces perspectives n'est-ce pas là ce qui requiert l'intérêt des travailleurs et aussi celui des cadres ?

Ne peut-on pas légitimement supposer qu'au-delà de joutes électorales professionnelles limitées, les projets de société dont les travailleurs éprouvent le besoin n'aient pas été retenus et finalement choisis au-delà de la corporation et peut-être même du candidat ?

En ce qui nous concerne, nous avons toujours écrit que les organisations catégorielles de cadres s'interdisaient par la limitation de leurs analyses d'accéder à une connaissance et donc à une influence véritable sur les comportements générateurs de transformation sociale.

Toujours en ce qui nous concerne, le 35^e congrès confédéral tenu l'an dernier a pu modifier l'attitude de ce qu'il convient d'appeler notre électoralat. Le rapport du 35^e congrès donne trois caractéristiques à la société capitaliste : c'est une société d'exploitation, une société inégalitaire, une société aliénante. Les deux premières sont classiques mais la troisième allait-elle être compromise par des détenteurs d'une autorité soumis, n'oublions pas, eux aussi à l'autorité ?

Déclarant dans ses statuts être pour un « syndicalisme idéologique » la C.F.D.T., qui il y a six ans

encore était la C.F.T.C., a toujours beaucoup mis en avant la promotion des personnes, le respect de la dignité des salariés, le développement de la liberté et de la responsabilité.

Pour nous maîtrise et cadres, adhérents de la C.F.D.T., les luttes menées sur ces bases, sans jamais négliger les revendications immédiates des travailleurs doivent tendre à remettre en cause l'organisation capitaliste du travail. C'est en cela que nous marquons notre originalité dans le combat syndical. Nous pouvons croire que nous avons été, en partie, entendus.

Il ne s'agit plus aujourd'hui de tenir à des agents de maîtrise, des techniciens ou des cadres, un langage désincarné qui a pu à l'origine ses expressions dans un milieu authentiquement syndical mais qui s'épuise dans la routine, l'individualisme et la revendication corporative.

Il s'agit d'être avec d'autres présents et disponibles à une action spécifique propre au milieu, d'établir le lien entre la formulation des revendications, la conduite de l'action, une perspective et une stratégie.

Nos camarades savent que nous sommes prêts sur tous ces plans, quitte à encourir le reproche de nous répéter, nous déclarons que les cadres ont là un rôle qui leur revient, qu'eux seuls peuvent accomplir et qui demeure un levier pour l'action collective des travailleurs et pour la réussite commune.

Après ces élections, pour aussi limitées qu'elles aient été, nous ne boudrons pas des résultats acquis dans un vote librement et régulièrement exprimé, nous ne cacherons pas davantage notre satisfaction de voir que recule l'influence dans la profession d'une forme inauthentique de syndicalisme.

Union Fédérale des Cadres.

ACTION S.E.S.

Des patrons qui ont la tête dure !

DES patrons qui ne jouent pas le jeu... C'est le moins qu'on puisse dire de la direction des installations fixes. En effet : Lors du comité mixte extraordinaire du 15 janvier, les organisations syndicales obtenaient, en première étape, la nomination de 1 000 S.U.P. 1 à l'échelle 7 bis, et l'affirmation qu'une étude serait faite dans le but de définir les conditions d'accès à M 1 pour certains agents.

Mais de nombreuses revendications — ayant fait l'objet des actions au S.E.S. — restant en suspens, la C.F.D.T. déposait une motion demandant la création d'un groupe de travail, composé d'agents des différentes filières du S.E.S., désignés par les organisations syndicales ; proposition rejetée par la direction, forte du silence de la C.G.T. sur ce point.

Les résultats d'une telle position ne se sont pas fait attendre car le 31 mars, au comité mixte, le directeur annonçait que le groupe, composé uniquement de patrons techniciens, s'était déjà réuni trois fois mais se refusait à faire connaître aux représentants du personnel l'état actuel des travaux, indiquant toutefois que ceux-ci se limitaient à classer les postes sur les niveaux E 2 et E 3.

Ainsi, depuis le 15 janvier, la direction des installations fixes exécute la marche des écrevisses : un pas en avant, deux pas en arrière.

Non, les agents du S.E.S. ne sont pas des ânes que l'on fait avancer avec une carotte. Puisqu'aux I. F. on ne comprend que l'action, il faut reprendre celle-ci sur les bases suivantes :

- Que soit fixée la date de la deuxième étape pour le passage des S.U.P. 1 à 7 bis avant la dernière phase de la réforme du système de rémunération.
- Que pour le 1^{er} juillet 1971 l'on connaisse les conditions d'accès à M 1.
- La nomination de tous les agents ayant satisfait à l'examen d'O.P. F.L.K.
- La reconnaissance du danger des travaux effectués par les agents caténaires.

Il faut obtenir de nouvelles discussions. En conséquence, la C.F.D.T. appelle les autres organisations syndicales à une action commune et leur a proposé de se rencontrer. Elle s'engage à continuer à défendre avec la plus grande énergie les légitimes revendications des cheminots du S.E.S.

(VOIR DERNIERE MINUTE PAGE COMMISSION TECHNIQUE VB)

LA PAIE DE MAI 1971

Conformément à l'accord du 11 janvier 1971 sur l'évolution des salaires au cours de l'année 1971, signé par la totalité des organisations syndicales de la profession, les salaires seront augmentés, au 1^{er} mai 1971, de 1 % supplémentaire.

Nous vous donnons donc ci-dessous la nouvelle valeur du salaire de base au 1^{er} mai 1971.

ELEMENTS	Valeur en fonction de la majoration résidentielle					
	25 %	23 %	22,5 %	20,5 %	19,5 %	18 %
Traitements (T)	478,20	478,20	478,20	478,20	478,20	478,20
Complément de traitement non liquide (CTNL)	19,83	19,83	19,83	19,83	19,83	19,83
Indemnité de résidence (IR)	136,25	125,35	122,63	111,73	106,28	98,10

Pour vous permettre de calculer votre nouvelle rémunération, nous vous invitons à vous reporter au « Cheminot de France » n° 634 du 1^{er} février 1971, le présent tableau se substituant purement et simplement au tableau correspondant.

Par ailleurs, les primes de production, de rendement, de gestion, de traction et du personnel administratif seront augmentées dans la même proportion dès les primes payées à partir de la solde du mois de mai 1971.

Des actions se sont déroulées ou sont en cours, à Nîmes, Strasbourg C.R.M. 7, Dunkerque.... Un compte rendu de la lutte de nos camarades paraîtra dans le prochain Cheminot de France.

TRANSPORTS URBAINS : un sabotage méthodique

Un plaidoyer pour les transports en commun
un hommage rendu à l'action de la C.F.D.T.
(extrait de la préface d'A. SAUVY)

Tous ceux qui légifèrent, administrent, gouvernent, décident, rédigent et surtout informent, sont « montés » et, de ce fait, ont, pour la voiture individuelle, les yeux de Rodrigue pour Chimène. Cela ne serait rien, si, par contrecoup, ils n'étaient attachés aux puissants intérêts qui en vivent. En aucun autre domaine — et cependant la concurrence est vive, si l'on peut dire, — les hommes ne sont informés de façon aussi unilatérale que dans celui-ci. Aucun autre domaine n'a vu un triomphe aussi total de la propagande intéressée, sous les habits pompeux de l'intérêt général.

Ce phénomène, déjà bien apparent en divers pays, l'est plus encore en France. La C.F.D.T., dont l'initiative et le courage se manifestent ici, comme en tant de circonstances, a publié, l'an dernier, une liste de quarante-cinq journaux spécialement consacrés à l'automobile, avocats sans mesure, inspirés par la même voix d'en-haut ; le texte précisait d'ailleurs que cette liste ne saurait être complète. Si l'on compte les feuilles régionales, la certitude est certainement atteinte. Mais le plus grave est qu'au lieu du carillon qui se manifeste en tant d'occasions, la grande presse, dite d'information, ne fait entendre qu'une cloche unique.

Le caractère antisocial et anti-économique du système peut, grâce à la gamme des artifices, être poursuivi, sans être trop visible, dans l'ensemble du territoire ; une comptabilité bien imparfaite et du reste fort discrète assure le maintien de déséquilibres croissants, l'adversaire essentiel étant le chemin de fer, parce que service public. Mais dès qu'il s'agit de transports urbains, le sacrifice de ceux du bas apparaît dans toute son étendue.

Les urbanistes du monde entier savent, depuis quinze ans au moins que dans une grande ville — et surtout une ville ancienne — les déplacements des habitants ne peuvent être assurés sans de puissants moyens de transports en commun.

Il s'agit, en particulier d'espace, la dénnee précise en ce cas. Un autobus, ou autre véhicule collectif en surface, utilise de cinq à dix fois moins de m² par voyageur que la voiture individuelle. L'écart est plus fort encore pour les chemins de fer souterrains.

En dépit des évidences arithmétiques, en dépit de l'avis des urbanistes de tous pays, le gouvernement français a, en particulier depuis treize ans, systématiquement avantagé le transport le plus coûteux, le moins social. Le plus mangeur d'espace et, par contre-coup, de ressources monétaires. L'essence est restée à peu près au même prix, pendant que les tarifs des transports en commun doublaient et même bien plus, compte tenu de la dégradation qualitative. Pour le VI^e Plan, des rapports « d'experts » ont même été établis, dans un sens et dans un style qui inspirent au lecteur un doute sur sa propre raison ou sur celle des auteurs. Rassurons-nous, leur raison est intacte, du moins leur but est clair.

Privés de leur clientèle, et de leur espace, les transports de surface ont connu un déficit croissant qui a été combattu, en espacant les convois et en relevant les tarifs, ce qui a eu pour effet d'accroître encore le déficit. Cercle vicieux, s'il en fut.

Une famille ouvrière qui voyage en autobus paie chaque année, en supplément indu, résultant de l'encombrement, une somme supérieure à la vignette d'une voiture moyenne. Voilà une information qui est sûre de ne figurer dans aucune feuille, ni aucun programme audiovisuel. Les secrets les mieux gardés sont ceux qui manquent de pudeur. Le métro date de soixante ans ; pendant trente ans, aucun effort, même d'imagination, n'a été fait en sa faveur, le réseau intra-muros est, sur certains points, un défi au bon sens. L'entassement, à certaines heures, dépasse assurément ce que peuvent imaginer MM. Chalandon et Chamant, dans leurs jours d'indulgence. Parias nouveaux, qui rappellent les migrants de Charlot, les transportés, appelés usagers captifs, par euphémisme peut-être, ont subi le sort de ceux qui n'ont pas de défenseurs.

Ils en ont cependant : en dehors même des centrales syndicales et en particulier de la C.F.D.T., dont l'initiative et les recherches méritent les plus grands éloges, il y a des hommes décidés, non certes à condamner l'innocente voiture individuelle, mais à rétablir les proportions et surtout à assurer à ceux qui sont astreints à des déplacements journaliers, des moyens qui n'évoquent pas, par leurs rigueurs, les siècles antérieurs.

Une idée se répand dans les milieux intéressés et s'exprime parfois, selon laquelle la voiture individuelle étant appelée à se généraliser, les transports en commun sont, sinon condamnés, du moins voués à une vie décadente en attendant leur disparition comme un outil périssé. Il serait sans doute fort agréable que tout individu puisse bénéficier de cette maison mobile, notamment pour se rendre à son travail. Cependant ce rêve est proprement irréalisable. Non seulement, dans les villes se pose déjà une question aiguë d'espace, mais la locomotion individuelle ne peut être accessible à tous. Il y a tout d'abord une question financière.

L'argument financier peut, assure-t-on, n'avoir qu'un temps ; par le jeu magique des progressions géométriques, tout est possible. Mais il y a d'autres incompatibilités : il y aura toujours des faibles, des malades, des névrosés, des infirmes, des vieux, des très jeunes, des personnes dont la voiture est en réparation, des personnes de passage, etc. Singulièrement utopique est l'idée du véhicule universel et obligatoire.

Pour toutes ces raisons apparaît impérieuse la nécessité d'avoir des transports en commun.

Seulement le transport en commun ne peut avoir quelque rentabilité que s'il est massif. Conçu pour une faible minorité, il entraînerait un coût immense. En même temps la consommation de carburant s'accroîtrait d'une façon importante, alors que les récents débats avec les pays producteurs de pétrole soulignent l'imprévoyance stupéfiante de pays qui ont résolu d'asseoir toute leur économie, agriculture, industrie, commerce, transports, chauffage, etc., donc toute leur vie, sur un produit dont l'avenir n'est pas d'une parfaite sécurité.

Inversement, dans l'état si regrettable où ils ont été laissés, les transports en commun ne pourraient suffire à assurer tous les transports dans une grande ville, à Paris, du moins. La solution optimale serait alors, estiment d'ailleurs divers spécialistes, d'excellents transports en commun, assistés de voitures individuelles jouant un rôle d'appoint et limités en nombre par les possibilités de l'espace. Les transports en commun pourvus d'un site propre et assurés à intervalles convenables retrouveront d'ailleurs vite la clientèle nécessaire.

Conférence de presse pour la présentation du livre : " LES TRANSPORTS URBAINS "

Le mercredi 21 avril s'est tenue à Paris, rue de Trévise, une conférence pour faire connaître à la presse le livre « Les transports urbains », aux Editions universitaires.

Robert Duvivier, de l'Union régionale parisienne C.F.D.T., présida cette réunion. Il a présenté les auteurs : Biey et Schmider, deux militants de la C.F.D.T. ; M. Sauvy, membre du Conseil économique et social ; Jeannette Laot, responsable du cadre de vie à la Confédération, représentant la Commission exécutive.

Dans l'assistance, d'une quarantaine de personnes, nous avons remarqué la présence de quelques personnalités dont M. Belin, président de la R.A.T.P.

Dans un exposé liminaire, André Schmider a d'abord situé le livre par rapport à ceux déjà parus sur le sujet, à savoir : « Les quatre roues de la fortune », de M. Sauvy ; « Les transports urbains », de M. Gérondeau ; « Le livre noir des transports parisiens », de la Fédération des Comités d'usagers ; « Le marché des transports », de MM. Chapubert, Frébault, Pellegrin ; « Quatre heures de transport par jour », de Mme Brigitte Gros. Il a précisé que cet ouvrage était l'œuvre collective de la Commission des transports urbains de l'U.R.P., composée de militants des entreprises de transport et d'usagers.

A. Schmider énumère ensuite les principales caractéristiques du livre.

1. SON CARACTÈRE EST PLUS FRANÇAIS QUE PARISIEN.

Dans toutes les villes françaises de plus de deux cent mille habitants existe un problème des transports urbains. C'est une erreur commune de croire que ce problème est exclusivement parisien. Certes, il y a une grande différence de déplacements entre les deux situations. Peu de villes peuvent justifier la construction d'un métro. Par contre, dans de nombreuses villes de moyenne importance les déplacements dépassent ce que peut raisonnablement transporter l'automobile sans graves inconvénients. C'est pourquoi la solution du tramway

est mise en valeur. D'ailleurs, par référence à l'étranger où ils sont exploités de façon moderne, c'est le mode de transport idéal dans de très nombreux cas. Ses qualités sont le faible coût des infrastructures et la souplesse d'exploitation.

2. L'ACCENT EST MIS SUR LES RAPPORTS ENTRE L'URBANISME ET LES TRANSPORTS URBAINS.

La ville, concentration humaine importante sur une surface relativement restreinte, n'est vivable selon nous qu'à condition de développer franchement ce qui facilite la vie de tous et de restreindre ce qui n'est fait que pour une minorité. Or, à l'heure de pointe qui est la référence pour la circulation urbaine, la catégorie automobilistes est une minorité.

La ville ne saurait être subordonnée à la fonction « transport ». C'est ce qui se passe dans les villes américaines dont on fait si grand cas dans certains milieux français.

Des villes européennes ont su éviter cette erreur. L'art de vivre qui s'en dégage vaut qu'on médite l'exemple qu'elles nous donnent. Il faut cesser de penser sauvagement circulation automobile devant chaque problème de déplacement urbain en sachant que « l'âme de la ville » meurt de certains mauvais traitements.

3. UNE RÉFUTATION DE L'ARGUMENTATION ÉCONOMIQUE DE LA RENTABILISATION DES TRANSPORTS PUBLICS EXISTANTS.

Sans hostilité de principe à la notion de rentabilité, nous estimons que le contenu de ce terme, au sens ordinaire, est trop léger. Le plus urgent est de donner à ce mot une signification acceptable, en l'occurrence représentative du mieux-être général des citadins.

4. UNE CONTESTATION NETTE DE LA FUITE EN AVANT DANS L'INNOVATION TECHNOLOGIQUE.

Nous y voyons le tour de prestidigitation qui permet d'affirmer la priorité

des transports collectifs et de réaliser pratiquement la priorité de l'automobile individuelle.

5. L'OUVERTURE DE PERSPECTIVES D'AVENIR.

Qu'il s'agisse de réfuter la propagande officielle ou celle des milieux de l'automobile faisant de leur branche le fer de lance de l'économie française, qu'il s'agisse de demander des investissements de transports collectifs à l'échelle des problèmes à résoudre ou de tarification des transports collectifs telle que la clientèle leur revienne, nous pensons avoir été nets et avoir fourni un support intellectuel à l'action.

Prenant ensuite la parole, Alfred Sauvy remercie la C.F.D.T. de l'avoir invité. Il indique qu'on a souvent reproché à l'opposition de ne faire que des critiques et de ne pas faire de propositions constructives. La démonstration est faite qu'en ce domaine ce livre apporte des éléments intéressants, une base de départ valable pour une prise en considération des propositions qui méritent d'être retenues sur les plans économique et social.

Depuis quarante ans on assiste à une grande dégradation en la matière. Les pouvoirs publics ont sacrifié les transports publics par suite d'une conjonction entre les grands intérêts et l'opinion publique. Pour terminer, il félicite les auteurs et la C.F.D.T. de leur initiative.

La parole est alors donnée aux journalistes. Parmi les principales questions posées aux auteurs, nous vous indiquons celles qui se rapportent à la gratuité des transports urbains, la nécessité d'une autorité unique en ce domaine, la pression du mythe américain avec prédominance de l'automobile, l'opportunité des manifestations sur le problème, la réglementation de l'usage de l'automobile, les besoins d'investissements, la modification des infrastructures existantes.

Pour répondre à ces différentes questions, les auteurs ont repris les éléments et arguments contenus dans le livre en apportant des précisions complémentaires. Dans leurs réponses, ils ont souligné que pour faire des transports en commun un élément essentiel d'une véritable politique urbaine, il semble indispensable d'étudier sérieusement le problème en France et de trouver d'urgence des solutions satisfaisantes, à partir de vrais choix politiques et économiques. Il faut tenir compte, par l'analyse, des solutions étrangères dans ce qu'elles présentent d'analogie avec l'urbanisation telle que la France la pratique aujourd'hui.

En conclusion, Robert Duvivier souligne que ce livre doit servir de support pour l'action à engager afin que ce problème soit pris en compte par les pouvoirs publics. Il sera un élément important pour sensibiliser l'opinion et faire en sorte que cette préoccupation devienne prioritaire.

Le livre « Les transports urbains » dont nous vous parlons dans cette page est paru en librairie le 15 avril.

Vous pouvez obtenir ce livre au prix de 6 F en effectuant vos commandes groupées à : l'Union Professionnelle des Cheminots de la région parisienne, 35, rue d'Alsace - 75 - Paris (10^e), et en prenant livraison de ces commandes à la Fédération.

Cependant, exceptionnellement, la Fédération peut assurer l'envoi individuel au prix de 6,50 F francs de port.

Paiement à effectuer au C.C.P. 19027-63 Paris.

La S.N.C.F.: une cible pour les transporteurs routiers

AUDIENCE CHEZ LE MINISTRE

Le dernier numéro du Cheminot de France a publié les positions prises par l'ensemble des organisations syndicales pour la défense du chemin de fer (communiqué du 17 mars). Ces positions avaient été approuvées et amplifiées par notre Conseil fédéral (communiqué du 26 mars).

Suite à ces prises de positions, le Ministre des Transports (M. Chamant) a reçu le 6 avril une délégation des organisations syndicales. Cette audience avait été préparée la veille par une réunion commune qui avait réparti les interventions entre la C.F.D.T., la C.G.T., F.O. et la F.A.C.

A l'issue de cette audience les organisations syndicales ont publié deux communiqués dont l'un concerne plus particulièrement les transports parisiens (voir ci-contre).

Le communiqué ci-dessous résume brièvement les réponses du Ministre aux questions posées. Ces réponses amènent cependant de notre part les quelques commentaires suivants.

• En ce qui concerne le turbotrain Paris-Lyon il est à peu près certain maintenant qu'il sera inscrit dans le texte du VI^e Plan. Mais si l'inscription est importante elle n'a de valeur qu'en fonction des engagements de crédits qui seront autorisés à la S.N.C.F. Il est indispensable que ces crédits lui permettent d'engager rapidement des travaux rendant la décision irréversible.

• Pour les fermetures de lignes au service voyageurs omnibus le Ministre entend poursuivre sa politique de transfert sur route. La S.N.C.F. ayant actuellement fait des propositions pour dix mille kilomètres est « invitée » à proposer une nouvelle tranche de deux mille cinq cents kilomètres. En ce domaine l'expérience prouve qu'il est possible dans un certain nombre de cas de retarder ou de faire annuler des décisions de fermeture. Cela dépend souvent des réactions et de l'action des usagers et des « politiques » locaux qu'il nous appartient d'alerter et de sensibiliser.

Comme l'indique le communiqué commun tous les cheminots sont invités à agir dans ce sens. La Fédération leur apportera toute son aide.

• Comme nous l'expliquons par ailleurs, la S.N.C.F. ne sera plus autorisée en matière marchandises à exploiter elle-même (avec son matériel et son personnel) sur route à courte distance. Elle pourra « affrêter » des camions (400). Il nous faut quand même souligner qu'il y a une différence importante entre l'exploitation directe et l'affrètement qui consiste en fait à faire travailler (pour le compte de la S.N.C.F.) un certain nombre de routiers qui peuvent par ailleurs être ses concurrents.

Dans le « constat intérimaire » du 29 novembre 1968 toutes les organisations syndicales avaient d'ailleurs fait des réserves sur cette formule de l'affrètement.

Si cette audience ne change pas grand'chose au fond des problèmes, à savoir la mise en place d'une politique libérale du transport condamnée par toutes les organisations syndicales, les Pouvoirs publics doivent cependant tenir compte de la force que peut représenter l'action unie des cheminots. La C.F.D.T. pour sa part poursuivra sans relâche son action pour conserver à la S.N.C.F. « son rôle de grande entreprise nationale de transports, au service du public... ».

RÉACTION DES ORGANISATIONS C.G.T., C.F.D.T., F.O., F.A.C., C.G.C. et F.G.A.A.C.

1 Les représentants des Fédérations de cheminots C.G.T., C.F.D.T., F.O., F.A.C., C.G.C. et F.G.A.A.C. ont été reçus par le ministre des Transports le mardi 6 avril 1971, suite à leur communiqué commun du 17 mars.

Se faisant les interprètes de l'émotion des cheminots en présence des attaques dont la S.N.C.F. est l'objet, ils ont rappelé leur opposition à la politique des transports suivie par le Gouvernement et leur volonté d'aboutir à un système de transport rationnellement organisé et démocratiquement planifié, reposant sur la complémentarité des techniques.

Ils ont particulièrement insisté pour : — l'inscription au VI^e Plan des travaux relatifs à une nouvelle ligne PARIS-LYON à grande vitesse, avec les engagements de crédits nécessaires, — l'amélioration des transports de banlieue dans la région parisienne, — l'arrêt de la politique de fermeture de lignes, — l'octroi à la S.N.C.F. du droit d'utiliser la technique routière.

2 Les représentants des Fédérations de cheminots ont été reçus le 6 avril 1971 par le ministre des Transports suite à leur demande du 17 mars.

A l'occasion de cette audience, ils ont préconisé certaines mesures visant à l'amélioration des transports S.N.C.F. dans la région parisienne, à savoir :

- la réalisation rapide des travaux nécessaires à l'élimination des points de congestion du trafic, en particulier à la gare du Nord,
- l'ouverture au service voyageurs de lignes ou portions de lignes ouvertes au seul trafic marchandises telles la Petite et la Grande Ceinture de Paris,
- l'équipement d'infrastructures existantes, notamment celle de la ligne PARIS-CHARTRES par GALLARDON.
- la création de lignes ferroviaires nouvelles dans les zones fortement urbanisées et dépourvues de transports collectifs,
- la réalisation rapide de liaison ferroviaires entre Paris et les aéroports de ROISSY et d'ORLY.

• l'amélioration de la qualité du service banlieue qui exige en particulier l'augmentation des effectifs du personnel, la modernisation des installations et du matériel.

Pour éviter une nouvelle dégradation des conditions de transport dans la région parisienne et passer au stade de leur amélioration, les fédérations de cheminots, conscientes de l'importance des moyens financiers à mettre en œuvre, qui ne peuvent être assurés par la seule S.N.C.F., ont proposé :

- que l'Etat augmente sa participation au financement des infrastructures et de l'équipement des transports ferroviaires de banlieue,
- que les grandes entreprises industrielles et commerciales de la région parisienne contribuent à ce financement.

Le Ministre a répondu que les crédits prévus à cet effet au VI^e Plan seraient supérieurs à ceux du V^e Plan et qu'il avait engagé la S.N.C.F. à faire un effort particulier pour la banlieue parisienne.

Les Fédérations de cheminots considèrent cependant que les crédits prévus, tout comme ceux du V^e Plan, ne seront pas suffisants pour répondre aux besoins.

En conséquence, elles invitent les cheminots de la région parisienne à unir leurs efforts à ceux qui agissent en faveur d'une amélioration rapide des transports parisiens et à faire échec aux manœuvres qui visent à opposer les usagers au personnel de la S.N.C.F.

PARIS, le 8 avril 1971.

FAITS DIVERS

LES PAUVRES !

Le 22 au 27 avril, le Conseil national de la Fédération nationale des Transporteurs Routiers (F.N.T.R.) s'est tenu à bord du paquebot « France », entre Cannes et Le Havre avec escale à Lisbonne.

Si l'on en croit la presse c'était une grande manifestation du syndicalisme national des routiers. Les réceptions offertes par le gratin du lobby routier (Berliet, Saviem, Unic, Fruehauf, Dunlop, B.P. ...), étaient nombreuses.

Il n'est pas douteux que cette chaude

ambiance de travail aida grandement les congressistes à rédiger les motions sur la grande misère des entreprises routières étranglées par la S.N.C.F. et le règlement européen sur les conditions de travail.

Il est vrai que ces bons patrons viennent d'accepter une revalorisation de 3 % des taux de déplacement de leurs chauffeurs... qui ne manqueront pas, nous en sommes sûrs, de s'associer aux réjouissances... mais peut-être à leur manière.

A propos du nouveau cahier des charges : les vicissitudes de l'article 8

Le 31 mars, le Conseil d'administration de la S.N.C.F. est appelé, à la demande du ministre des Transports, à « revoir » l'article 8 du projet de cahier des charges qu'il avait adopté le 30 septembre 1970. C'est cet article 8 qui traite de la possibilité pour la S.N.C.F. d'utiliser des modes de transport autres que le chemin de fer.

Pour comprendre pourquoi l'article 8 a été modifié et ne permet plus maintenant que « l'affrètement » de camions en zone courte par la S.N.C.F. au lieu de l'exploitation directe prévue par le premier texte, il n'est pas sans intérêt de reprendre chronologiquement certains faits.

• Le 30 septembre 1970, le Conseil de la S.N.C.F. approuve un texte qui lui permet d'exploiter elle-même sur route en zone courte.

Le commissaire du gouvernement confirme l'accord du ministre des Transports.

• Le 18 février 1971, Conseil national extraordinaire de la F.N.T.R. qui « exige que « les garanties formelles soient données aux transporteurs routiers afin que « les possibilités nouvelles accordées au rail soient strictement limitées et contrôlées ».

Un « comité d'action » est créé pour préparer des actions ou manifestations en cas d'échec des négociations avec le Ministre sur le cahier des charges de la S.N.C.F.

• Le 13 mars, la « Vie des Transports » constate que les discussions avec le Ministre se déroulent « dans un bon climat et dans un esprit constructif » et qu'il n'y a pas lieu de déclencher l'action.

• Le 17 mars, la S.N.C.F. est « invitée » à modifier son projet de cahier des charges. Seul maintenant « l'affrètement » lui est permis.

• Le 10 avril, la « Vie des Transports » fait état « des assurances données par le Ministre des Transports en ce qui concerne l'exploitation directe et l'affrètement de véhicules routiers par la S.N.C.F. ».

Si, comme il le dit lui-même, « le Ministre ne céde pas à la pression de groupes d'intérêts », les faits tendraient plutôt à montrer le contraire, à moins — comme le dirait le bon peuple — qu'il y ait un « cornard » quelque part !

Le Sernam en liberté surveillée... par les groupeurs

• La situation de la S.N.C.F. l'empêche de pratiquer des prix trop bas

• Au cas où l'activité du S.E.R.N.A.M. se révélerait désastreuse ou compromettrait l'équilibre de la S.N.C.F., le gouvernement la ferait cesser.

• Les groupeurs pourront suivre de près l'évolution du trafic de détail par un comité de surveillance du marché (à créer).

DU NOUVEAU DANS LE TRANSPORT

Pour la première fois dans l'histoire de la C.F.D.T., vingt militants, venant de quatre Fédérations différentes, représentant quinze branches du transport, se sont réunis du 31 mars au 3 avril au Centre de Bierville pour étudier en commun les problèmes socio-économiques du transport et la syndicalisation dans ce secteur.

Cette session de recherche, organisée par la Confédération, a été animée par P. Butet et M. Darmais, avec l'aide de J. Ruppert de l'Institut confédéral de formation.

Quelle est la situation actuelle de chaque branche, son évolution, son avenir ?

Quels sont les problèmes posés aux salariés ?

C'est d'abord à une analyse détaillée de la situation que se sont livrés les participants avant de dégager les différences, mais aussi et surtout les points communs à chaque branche, à chaque mode de transport. Ces points communs sont nombreux. Les problèmes posés par la modernisation des techniques, la politique libérale des transports, l'abandon de la notion de service public, la concentration des centres de décision et « l'atomisation » des exploitations... sont les mêmes dans toutes les branches. Cela se traduit d'ailleurs presque toujours par des questions d'emploi, de conditions de travail, de manque de formation professionnelle, par l'accentuation des inégalités et de l'exploitation des salariés.

C'est à partir de cette analyse, de ces constatations que les participants ont arrêté les grandes lignes de leurs objectifs communs, qu'ils ont voulu cohérents avec les perspectives et la stratégie définies par le 35^e Congrès confédéral.

Il s'agit dans l'immédiat de renforcer la solidarité entre tous les salariés des différentes branches pour lutter contre la politique néo-capitaliste du transport, et en particulier contre les disparités, pour l'emploi et la sécurité, pour une formation professionnelle ouverte...

Priorité sera donnée dans cette action aux transports en commun, aux transports urbains, à la valorisation du service public, à la lutte pour le cadre de vie.

A plus long terme, ce sont les bases d'une véritable politique socialiste du transport qui vont être établies, d'abord entre toutes les branches du transport mais aussi avec les salariés constructeurs de matériels et d'infrastructures. C'est sans doute là, un programme ambitieux, tous les participants en ont eu conscience, c'est pourquoi ils ont décidé de se réunir à nouveau trois jours en octobre et surtout de décentraliser leurs recherches et leur action commune au niveau des régions et syndicats de base.

Oui, depuis le début avril quelque chose bouge dans le transport. Le départ est donné. Il n'y aura bientôt plus de « cheminots », des « routiers », des « marins », des « aviateurs »... défendant une corporation, mais des salariés victimes du même système économique, solidaires et décidés à lutter ensemble.

P. BUTET.

Secteur international

DANS quelque domaine syndical que ce soit, il n'y a pas de petites tâches. Il existe seulement une volonté commune définie dans les congrès, qui, ensuite, selon les lieux et les circonstances, à l'initiative des groupes de base, prend corps dans des actions vécues.

Le morcellement des actions ne réduit pas la portée collective, au contraire, c'est la multiplication des initiatives orientées selon les perspectives du Mouvement qui donne corps aux motions, résolutions, etc.

La dimension internationale n'échappe pas plus qu'une autre à cette loi. En voici un exemple : dans le cadre du jumelage intervenu entre les communes de Kornwestheim (R.F.A.) et de Villeneuve-Saint-Georges, une délégation du syndicat des cheminots C.F.D.T. de Villeneuve-Saint-Georges a rencontré les 26, 27, 28 février 1971 une délégation de cheminots appartenant à diverses organisations syndicales. C'est simple évidemment. Encore fallait-il passer à la réalisation !

« Les représentants des organisations syndicales se félicitent de leur rencontre et de la liberté dans laquelle ils ont débattu de leurs problèmes communs. »

« Le syndicalisme demeure pour chacun d'eux l'instrument nécessaire de leur promotion individuelle et collective ainsi que de la construction d'une société démocratique. »

« Convaincus qu'il est indispensable aujourd'hui que la dimension internationale intervienne dans les décisions de leurs Fédérations, ils souhaitent :

1) que s'établissent entre les syndicats démocratiques des pays de l'Europe, à tous les niveaux, des relations privilégiées ;

2) que leurs Fédérations et confédérations encouragent les efforts déjà entrepris par leurs syndicats.

« Demandent à leurs Fédérations respectives que soient mises rapidement en place des procédures de concertation entre les secrétariats européens de la C.M.T. et de la C.I.S.L. »

Plus loin, dans le texte de la résolution établie en commun :

« La paix n'étant que le résultat d'une œuvre de justice, ils se déclarent attachés à tout ce qui dans le monde permet le développement de tout homme et de tous les hommes, et estiment qu'elle ne peut être acquise que dans la perspective d'une société favorisant l'épanouissement de la

personne de chaque travailleur en dehors de tout aspect de profit. »

Si on examine la démarche de nos camarades on constate qu'elle contient la totalité des préoccupations qui sont les nôtres :

- initiative locale définie par le syndicat ;
- volonté d'une rencontre inédite et sans a priori ;
- contact entre des hommes sur le plan le plus élémentaire et parfois négligé : à la base ;
- confrontation libre des idées, des perspectives, et expression des convergences ;
- traduction commune avec information transmise aux organismes responsables.

Quand les motions des congrès se mettent à vivre et à exister dans les initiatives de la base, alors les objectifs deviennent proches parce qu'ils sont inclus dans la réalité quotidienne de la vie syndicale.

Alors, si là où nous sommes, selon nos moyens et selon les circonstances, on tentait d'agir aussi ?

Les textes en italique sont extraits de la résolution commune rédigée à la fin de la rencontre.

ÉCONOMAT

ES formes du commerce de demain, son devenir, dans ce contexte évolué, la place de l'Economat, notre position de syndicalistes face à ce problème, tels étaient les thèmes de réflexion abordés dans notre précédent article et dont nous voudrions aujourd'hui trouver la réponse.

Les très grandes surfaces ou hypermarchés ont encore, sur le plan national de beaux jours à vivre, mais on pense généralement qu'elles auront vite atteint leurs propres limites et qu'il ne suffit pas de les annoncer comme la forme « évoluée » de la distribution pour leur assurer une faveur durable des consommateurs.

Il y aura des exceptions, mais on peut penser que, dans quelques années, cette distribution concentrée risque de marquer une régression par rapport à la tendance actuelle. Cela tiendra essentiellement à la nouvelle implantation de la population dans les agglomérations qui vont se créer ou se développer et dans lesquelles un équipement commercial bien étudié et équilibré devra être mis en place à proximité des consommateurs pour servir leurs besoins.

La population restera suffisamment concentrée pour qu'une bonne partie se refuse à de longs déplacements et à des pertes de temps pour effectuer ses achats même en contrepartie d'avantages matériels qui deviennent de moins en moins évidents avec l'accroissement, si faible qu'il soit, du pouvoir d'achat.

Le grand facteur de la distribution dans les prochaines années sera le SERVICE, c'est-à-dire la sélection des produits, le contact personnel du commerçant considéré comme la meilleure des garanties et un certain nombre de services dont la nature sera variable suivant les opportunités.

Ces données évolutives se trouveront naturellement dans l'Economat réadapté, réorganisé avec profit pour les consommateurs cheminots.

Il n'est plus concevable que l'Economat, s'il est disposé à sortir du marasme dans lequel il se trouve plongé, continue à vivre sur le passé et à rester statique. Il doit s'adapter et coller à l'évolution de la distribution à son niveau.

Cette réorganisation que nous demandons, ce « management » doit être une

Le commerce de demain (SUITE)

adaptation de ses structures pour lui permettre de mieux se situer dans le climat actuel de sévère concurrence. Elle doit obliger l'Economat, et la S.N.C.F., à clarifier et à expliquer les buts (il faut qu'une saine mise au point soit faite au départ), à envisager les moyens, à informer.

L'avenir de l'Economat passe par une solution suivant des principes rigoureux, gestion suivant des principes rigoureux, mener la confiance de la clientèle cheminote et redonner au personnel de l'Economat l'assurance d'un avenir normal. Pour cela, il est indispensable d'être d'accord sur le but poursuivi, puis vouloir jusqu'au bout.

En ce qui nous concerne, nous syndicat C.F.D.T., voilà des années que nous ne cessons de proclamer que l'avenir de l'Economat n'est pas joué, que sa direction n'a pas la pleine conscience des atouts qu'elle possède. Nous sommes prêts à prendre part, dans un contexte syndical, à la responsabilité des choix qu'implique ce « management », à la détermination du but à atteindre et à participer à la délibération sur les moyens.

Dans une compétition chaque jour plus vive, le salut peut de moins en moins être recherché dans une aide extérieure : c'est à l'intérieur même de l'entreprise que se trouve la véritable solution. Et cette solution sera d'autant plus facile à trouver que nous rencontrons l'appui de tous nos camarades cheminots pour un Economat, service social, qui peut être le leur.

J. ROBERT,
Chef de magasin Economat.

Nous sommes informés par les camarades siégeant au comité mixte de l'Economat des fermetures suivantes de magasins :

AU 1^{er} JUIN 1971 : Nogent-Cité, Port-d'Atelier, Saint-Ouen, Troyes-Gare, Verneuil.

AU 1^{er} JUILLET 1971 : Arras Cité de Bapaume, Boulogne-Outreau, Lens Cité annexe.

Ces fermetures seraient motivées par une non-rentabilité de ces points de vente. Mais, alors, que fait-on de l'aspect social de l'Economat ?

SECTEUR JURIDIQUE

Passé au crible

Patience et longueur de temps ne font pas toujours l'affaire

Il nous faut évoquer de nouveau les désagréments provoqués par l'absence de libre choix du médecin en cas de maladie.

Les faits se sont passés en plein Berry au mois de février.

Un de nos adhérents, malade un mardi (fièvre à 40°), appelle le médecin S.N.C.F. de la localité à 14 heures pour lui demander une visite à domicile. Le mercredi, à 8 h. 30, le médecin n'étant pas encore venu, notre camarade a dû se lever pour renouveler son appel. La femme du médecin lui répondit tout crûment que s'il avait tant de fièvre il ne fallait pas qu'il se lève, même pour téléphoner, et que le docteur allait venir, mais pas avant 19 heures, le même jour, donc au moins vingt-neuf heures après le premier appel. En présence de cette situation, la femme de l'intéressé, à juste titre alarmée, appela un médecin privé qui, lui, trouva le moyen de venir rapidement et de prodiguer les soins nécessaires. Notre propos est de dire que de tels faits, s'ils ne sont pas généralités, se répètent trop souvent.

Que les médecins de la S.N.C.F. rémunérés à la visite estiment que les honoraires versés par l'entreprise sont insuffisants, c'est leur droit, mais qu'ils préfèrent réserver leur concours à la clientèle payante en délaissant les cheminots, ce n'est pas admissible et il leur est loisible de résilier leur charge s'ils estiment avoir trop de travail.

Mais au fait, pourquoi de nombreux médecins tiennent-ils tant à soigner les cheminots ? Pour soigner aussi les familles ou pour des avantages personnels ?

Allons, le cheminot moyen qui tarde à exécuter son travail est possible d'une sanction... Sans commentaires...

E. MULLARD.

S.E.R.N.A.M.

L'équipe animatrice nationale S.E.R.N.A.M. s'est réunie le 19 avril 1971. Elle a procédé à un examen des résultats des élections du S.E.R.N.A.M. que vous trouverez par ailleurs dans ce journal. Elle se félicite des résultats obtenus et elle est convaincu que les élus C.F.D.T. seront des défenseurs efficaces et des représentants qualifiés de tous les agents du S.E.R.N.A.M.

Afin de permettre aux délégués de la C.F.D.T. de remplir avec le maximum de compétence leurs fonctions, les dispositions suivantes sont envisagées :

— Une journée des représentants C.F.D.T. dans les comités mixtes de succursales aura lieu le MARDI 8 JUIN, à 9 heures, au siège de la Fédération des Cheminots C.F.D.T., 26, rue de Montholon, Paris 9^e, métro Cadet.

Cette rencontre est ouverte aux élus titulaires exécutants et maîtrise des comités mixtes de succursales, ainsi qu'aux représentants syndicaux C.F.D.T. pour les succursales où notre organisation n'a pas d'élu.

— Une journée des délégués du personnel C.F.D.T. des catégories 80, 81, 82, aura lieu le MERCREDI 9 JUIN, à 9 heures au lieu indiqué ci-dessus.

Cette rencontre est ouverte aux délégués titulaires du personnel élus de ces catégories.

Des Délégués compétents à votre service

Des consignes plus précises sont adressées aux responsables locaux mais d'ores et déjà les intéressés doivent demander à bénéficier du congé-éducation nécessaire pour assister à ces deux réunions dans les conditions requises par la Note Générale P 5, n° 1.

Avis important aux élus C.F.D.T.

Tous les élus titulaires et suppléants C.F.D.T. du personnel d'exécution : représentants comités mixtes, délégués à la sécurité, délégués du personnel doivent voter le 19 mai pour les différents délégués au 2^{de} degré présentés par notre Organisation.

Agents maîtrise et cadres du S.E.R.N.A.M.

La C.F.D.T. vous fait confiance pour voter massivement le 19 mai en faveur des candidats qu'elle présentera en vue des élections au comité mixte professionnel du S.E.R.N.A.M.

**

Nous publierons dans le prochain journal un compte rendu de la réunion du 5 mai, du comité mixte professionnel du S.E.R.N.A.M.

LES DÉCOUCHERS

Modalités d'application du régime de 42 heures

La S.N.C.F. a présenté, au cours de la réunion de la Commission Mixte du Statut du jeudi 8 avril, un projet de rectificatif à l'Avis Général P4, n° 1, du 21 avril 1970.

Ce projet remet en cause le calcul du nombre de repos annuels. Lors du déclenchement de la diminution de la durée hebdomadaire du travail, en juillet 1968, il avait été admis qu'une diminution de dix minutes de la durée du travail entraînerait l'attribution d'un repos complémentaire, ce qui nous aurait amenés à avoir cent repos dans l'année, à l'application des 40 heures.

Avec les modalités proposées par la S.N.C.F. dans le projet de rectificatif, nous n'aurons que 98 repos aux 40 heures (soit deux de moins). Ce projet, qui a soulevé de vives critiques des représentants syndicaux, viendra en seconde lecture le jeudi 22 avril 1971.

La commission technique nationale des agents de conduite attire l'attention des roulants sur le nouveau préjudice que porte la S.N.C.F. à ses agents et leur demande d'envisager l'action qui pourrait obliger la direction à revenir sur ses positions.

Rappelons à ce propos que, dans le projet de réforme du P4 R, la C.F.D.T. préconisait cent repos. Si elle avait été suivie par les autres organisations, nous aurions déjà ces cent repos depuis 1968, sans remise en cause possible, tout en poursuivant les étapes de diminution de la durée hebdomadaire de travail.

ES agents de conduite subissent les découchers, c'est une conséquence de leur métier de roulant, mais pas à n'importe quel prix et dans n'importe quelle condition. Ils ne veulent pas être victimes des conséquences néfastes du régime capitaliste qui, sous prétexte de rentabiliser la S.N.C.F., s'occupe davantage du « fric » que de la santé et des conditions de repos de ses agents. Pourtant les lourdes responsabilités d'un mécanicien dans la conduite des trains méritent qu'au minimum il puisse trouver un repos « salutaire » et une certaine détente dans les foyers mis à sa disposition lorsqu'il ne peut pas rentrer chez lui.

Le découcher est déjà un avantage pour la S.N.C.F. puisqu'elle peut réutiliser l'agent de conduite 8 ou 9 heures après la fin de sa journée de travail au lieu de 14 heures pour un repos journalier à la résidence, et « couvrir » deux journées de travail dans un jour de calendrier, avec un seul agent.

Pour l'agent il en est tout autrement. On l'oblige à découcher au lieu de rentrer chez lui. Du fait de son long déplacement, il lui faudra parfois deux ou trois repas qu'il devra prendre en dehors des heures normales.

Pour atténuer ces inconvénients, l'agent de conduite en découcher devrait trouver un foyer accueillant, propre et à l'abri des bruits qu'il a dû subir pendant toute sa journée de travail. Il attend des conditions optimales de repos, la facilité de prendre ses repas et de se détendre. En réalité, que trouve-t-il ? Deux types de foyers :

— Les foyers anciens très souvent vétustes, mal conditionnés, bruyants, avec des chambres à deux lits ;

— les foyers nouveaux souvent propres et modernes mais que l'on a placés à proximité du dépôt ou du relais afin de gagner du temps aux dépens de l'agent sans se soucier de l'environnement.

Exemples : Sibelin, à côté de Rhône-Gaz (danger d'explosion et d'asphyxie) ; Hourcade, sur le bord du relais (rien de prévu pour l'insonorisation et la climatisation) ; Rungis, à côté d'un pont routier (grosses camions de ravitaillement sur autoroute A7).

La C.F.D.T. dénonce la désinvolture avec laquelle la S.N.C.F. traite les agents de conduite en découcher. Ces messieurs nos dirigeants accepteraient-ils de telles

conditions de repos ? Sûrement pas ! A Sibelin, les agents de conduite de Marseille, Saint-Etienne, Avignon et Dijon refusent depuis plusieurs mois de découcher dans ce foyer. La C.F.D.T. soutient l'action de ces camarades.

La S.N.C.F. doit réduire le nombre de découchers, la modernisation qui diminue le temps de parcours permet de ramener l'agent de conduite à sa résidence beaucoup plus souvent.

La C.F.D.T. sait très bien que les repos hors résidence ne peuvent pas tous être supprimés mais la S.N.C.F. doit assurer aux agents de conduite un repos dans les meilleures conditions de l'environnement et des suggestions des camarades qui siègent dans les comités mixtes des établissements intéressés.

L'état des foyers pour le personnel de conduite démontre l'absence de politique sociale à la S.N.C.F. Elle rejoint le problème du logement des célibataires qui sont souvent logés dans des conditions plus déplorables encore.

La commission technique nationale des agents de conduite C.F.D.T.

ATELIERS

LES SÉDENTAIRES DU M.T. SONT PATIENTS...

...mais pour combien de temps ?

DANS toute la France, les ouvriers sédentaires du M.T. se considèrent concernés par les points que les organisations syndicales ont présentés et défendus lors de l'audience commune du 5 avril et dont on lira ci-contre le compte rendu et la suite que nous entendons donner.

Pour notre part, nous pensons que la direction du M.T. aurait tort de considérer que cette agitation est passagère et qu'il suffira de vagues promesses pour que tout rentre dans l'ordre.

Seule une position réaliste et positive de la direction peut améliorer le climat actuel chez nos camarades ouvriers. Il y a un important contentieux à régler, nous entendons que l'on nous fasse des propositions précises et non des déclarations de principe.

Aux cheminots ouvriers du M.T. de soutenir l'action des organisations syndicales pour qu'enfin soient trouvées des solutions aux problèmes posés.

J. MAGNAN.

Audience à la Direction du M.T

Suite à la demande d'audience du 10 mars 1971 formulée en commun par les organisations syndicales C.G.T., C.F.D.T., F.O., et grâce aux actions et démarches diverses des cheminots du Service, la Direction du M.T. a reçu en audience les représentants de ces trois organisations le lundi 5 avril 1971.

La discussion a porté sur les points suivants :

- Effectifs en fonction du travail à effectuer et de la réduction du temps de travail à venir ;
- Maintien des activités et des charges de travail ;
- Qualification professionnelle et application des nouvelles méthodes de travail ;
- Déroulement de carrière et conditions de transmission dans le nouveau système de rémunération.

La Direction a pris un certain nombre d'engagements. Elle a notamment accepté :

1^o à consacrer le temps nécessaire à la discussion des problèmes du M.T. dans le cadre du comité mixte professionnel central ;

2^o de procéder à une étude détaillée des besoins réels en effectifs, notamment dans les centres où existent des difficultés, avec la perspective d'y apporter des solutions ;

3^o de revoir le problème du déséquilibre des différentes catégories professionnelles.

La Direction a également reconnu que les nouvelles méthodes de travail doivent conduire au développement de la qualification professionnelle par la création de nouveaux postes d'agents hautement qualifiés et à l'accession à la filière « ouvriers professionnels » des

agents de la filière « ouvriers » par une formation professionnelle permanente.

Concernant le déroulement de carrière et les conditions de transposition dans le nouveau système de rémunération, les organisations syndicales ont mis l'accent sur la nécessité de mesures exceptionnelles à prendre pour permettre à chaque agent du service d'atteindre la transposition dans de meilleures conditions.

Les représentants de la Direction du M.T. et le représentant de la Direction du personnel ont pris acte des demandes de la délégation. La Direction du M.T. reconnaissant l'existence de déséquilibres et d'anomalies dans le déroulement de carrière, a accepté de procéder à un nouvel examen de cette situation.

Quant au maintien des activités et des charges de travail, la Direction reste sur sa position.

Les organisations syndicales C.G.T., C.F.D.T., F.O. félicitent les cheminots du M.T. pour les initiatives prises à la suite de l'appel lancé par les Fédérations et leur demandent de maintenir cette pression et de rester attentifs aux suites données lors des discussions à venir.

Les organisations syndicales décident de demander la réunion d'un comité mixte professionnel extraordinaire.

Pour la C.G.T. :
HOURDIAUX, THOMAS.

Pour F.O. :
PRADAL, LETORT.

Pour la C.F.D.T. :
LHOTE, MAGNAN.

ASSURANCES FÉDÉRALES

UNE NOUVELLE FORMULE VIENT D'ETRE LANCEE

En effet, nous mettons à la disposition de nos adhérents une assurance « CHASSE » qui garantit :

- les dommages corporels des tiers sans limitation de somme ;
- les dommages matériels des tiers à concurrence de 500 000 F

pour une prime annuelle de 14 F à verser à la Fédération (C.C.P. Paris 1500-18).

Réseaux secondaires

Au cours du Congrès de l'Union des syndicats C.F.D.T. des agents des réseaux secondaires, qui s'est tenu le 28 mars 1971, les congressistes ont désigné le camarade Gaudry Pierre au poste de secrétaire général de l'Union, en remplacement du camarade Andrieux qui ne sollicitait pas le renouvellement de son mandat.

Les syndicats locaux et les camarades des réseaux secondaires sont invités à s'adresser à Gaudry Pierre, « Les Chaumottes », 71 - Autun.



Photo S.N.C.F.

VOIE et S. E. S.



Photo S.N.C.F.

Après les élections

La commission technique nationale C.F.D.T. tient à remercier tous les agents du Service VB qui lui ont manifesté leur confiance en votant pour les listes C.F.D.T., tout en regrettant la présence de listes de divisions présentées par la C.F.T.C. à la solde du patronat et du gouvernement.

Nous pouvons assurer les cheminots de VB que les militants C.F.D.T. élus ou représentants de l'organisation dans les comités mixtes sont à leur disposition et décidés à tout mettre en œuvre pour faire aboutir les revendications qui sont nombreuses à VB, Service trop longtemps considéré comme la « bonne à tout faire » et en définitive, le pelé, le galeux d'où vient tout le mal. Il faut que cela change.

Nous allons connaître des difficultés accrues avec mise en place des nouvelles structures ; nous devons dès maintenant penser aux délégués indicuels par section, délégués qui, siégeant auprès de votre chef direct, le « chef de section », auront un rôle important qui conditionnera votre déroulement de salaire sur le niveau E1, E2 ou E3 qui sera le vôtre.

Dans un prochain « Cheminot de France », nous vous donnerons plus de détails sur ces délégués nouveau style.

LA SITUATION A V. B.

Au nom de la rentabilité, la S.N.C.F. supprime et déclasse des centaines de kilomètres de lignes, confie de plus en plus le travail à l'industrie privée, modernise à outrance (barres longues, entretien mécanisé, etc.), réorganise des cantons.

Cela conduit à diminuer fortement les effectifs, à supprimer des brigades, à allonger les parcours.

Dans le même temps, la S.N.C.F. exige plus de connaissance des poiseurs, plus de technicité des chefs de canton, tout en continuant à les considérer en fait comme des manœuvres.

Certes, certaines satisfactions ont déjà été obtenues, pour une bonne part grâce à l'action de la C.F.D.T. (augmen-

tation du nombre des S.C.C.T. amélioration de l'astreinte, meilleurs régimes de travail, etc.).

Tous les ans, depuis 1968 nous avons arraché des augmentations supplémentaires pour les bas salaires. Mais beaucoup reste à faire.

Avec la C.F.D.T. vous exigerez :

- la diminution du recours à l'industrie privée (la S.N.C.F. doit acquérir ses propres bourses),
- la reconnaissance de votre qualification professionnelle et un meilleur déroulement de carrière,
- une formation professionnelle accrue et pas seulement réservée à quelques-uns,
- l'amélioration des conditions de travail (aménagement et modernisation des locaux VB : réfectoires, vestiaires, trains-parcs, etc.).

Photo HUBERT



Le Sud-ouest encore en vedette !

Le service régional VB Sud-Ouest, passant outre les assurances données aux représentants du personnel lors du comité mixte de la direction des Installations Fixes, en janvier 1971, à la suite d'une question posée par la C.F.D.T., a décidé de transférer à l'industrie privée une partie de la charge de travail des balanciers du premier arrondissement et s'apprête également à brader l'entretien des appareils de pesage et autres installations utilisées par le SERNAM.

Dans le cas précis des appareils de pesage, le contrat passé avec l'entreprise n'apporte aucune économie à la S.N.C.F., bien au contraire. Alors ? Nous ne comprenons pas, ou bien c'est trop clair.

Les cheminots du service VB seront vigilants et dans tous les comités mixtes ils s'opposeront à ce que la création du SERNAM permette à certains patrons de VB de se faire les fossoyeurs de leur propre service.



Photo S.N.C.F.

LE DROIT SYNDICAL A V. B.

La mise en place de nouvelles structures à la S.N.C.F. et l'application du nouveau système de rémunération vont modifier très sensiblement la représentation des cheminots face au « POUVOIR PATRONAL » au travers de leurs organisations syndicales.

En délégation du personnel, les gars de VB sont traités comme les autres cheminots ; ils connaissent de nouveaux délégués : les délégués indicuels, qui siègeront au niveau de l'établissement en l'occurrence « la section ».

En ce qui concerne les comités mixtes, la C.F.D.T. a fait des propositions visant à donner à VB la parité avec les autres services, notamment avec ce qui va se faire à l'Exploitation. La S.N.C.F., par contre, veut imposer un comité

mixte collectif par nouvelle Région S.N.C.F., réduisant ainsi le nombre de délégués VB et empêchant la contestation syndicale d'être une REALITE au niveau de l'échelon de commandement qu'est la section. Les cheminots, comme tous les autres travailleurs, savent bien que, lorsqu'il y a absence de représentation syndicale, c'est la porte ouverte à toutes les entorses au règlement, ou non-respect du P4, du P6, au non-paiement des allocations de déplacement, et parfois, fait plus grave, à la non-application des règles de sécurité.

Pour la C.F.D.T., en matière de droit syndical, les cheminots de VB ne doivent pas être les parents pauvres, une fois de plus.

P. POUJOULY.

OU EN EST L'ACTION DE LA C.F.D.T. ?

La sous-commission technique nationale V.B. s'est réunie à Paris le 20 avril au siège de la fédération des cheminots C.F.D.T.

C'est la situation des ateliers-magasins dans leur ensemble qui a nécessité cette réunion :

- Baisse de la charge de travail ;
- Implantation de plus en plus grande de l'industrie privée dans nos ateliers.

Afin de mieux connaître la situation de chaque atelier-magasin, une mise en commun de tous les dossiers et documents, recueillis lors des comités mixtes, a été effectuée.

A la suite des débats des décisions d'action ont été prises :

- **Demande d'audience** à la direction des installations fixes, dans les plus brefs délais. La délégation sera composée de :
- POUJOULY, responsable commission technique nationale V.B.
- THIBAUD, responsable U.P.R.
- PENOUTY, responsable S.S.E. Brive.
- LEROUX, responsable S.S.E. Moulin-Neuf.
- PINTAT, responsable S.S.E. Saint-Dizier.
- BOUCHERIE, responsable S.S.E. Chamiers.
- NOEL, responsable S.S.E. Saint-Dizier.

Face à la situation alarmante, avec un dossier bien rempli, la C.F.D.T. entend faire aboutir les solutions qui s'imposent au plus haut niveau afin de garantir l'avenir des cheminots, la charge de travail de nos établissements ainsi que le respect de l'accord-cadre.

Cette action est la vôtre, vous devez la soutenir.

Sous-commission technique nationale V.B. C.F.D.T.
BOUCHERIE Ch. O.P.F.L.
A.T.M. V.B. Chamiers

S. E. S. !

(Dernière minute)

La direction des installations fixes a décidé de convoquer un comité mixte extraordinaire, le 29 avril, afin d'informer les représentants du personnel d'un classement des postes sur E 2 et E 3 pour les agents du S.E.S.

Aussitôt les organisations syndicales C.F.D.T., C.G.T. et F.O. ont adressé une lettre commune au directeur des installations fixes, lui demandant de discuter de l'ensemble des revendications qui ont fait l'objet des dernières actions au S.E.S. Une réunion commune s'est tenue le 27 avril. A la suite de cette réunion, les organisations syndicales C.F.D.T. et C.G.T. (F.O. n'étant pas venue le 27) ont décidé de se rencontrer à nouveau le 4 mai (en invitant F.O.) pour examiner les suites du comité mixte extraordinaire. Un compte rendu détaillé de ce comité mixte sera diffusé largement.

Agents du S.E.S. restez vigilants.

QUEL AVENIR ?

EFFECTIFS et réserves insuffisants, postes non tenus, fermetures de lignes, suppression des gares, modernisation, recours à l'industrie privée...
... Quel avenir au Service de l'Exploitation ?

Autant de problèmes que chaque camarade de l'Exploitation ressent plus ou moins confusément, mais dont il est la victime.

L'objectif de la S.N.C.F. : supprimer 50.000 emplois de cheminots d'ici le 31 décembre 1973. Pour y arriver, la modernisation doit se traduire par des suppressions de postes, malgré les créations que devrait entraîner le retour aux quarante heures pour le 1^{er} janvier 1974.

En clair, l'orientation S.N.C.F. est d'investir dans les techniques nouvelles : automatisme, électronique, cybernétique..., non pas pour soulager le travail de l'homme, mais pour que la machine remplace l'homme.

C'est ce qui explique la mauvaise volonté de certains de nos « patrons » à développer une politique cohérente de formation professionnelle..., eux-mêmes ne sachant pas encore quelles tâches seront demandées, demain, aux cheminots.

Les « tours de vis » inconsidérés donnés sur les effectifs, après de « savantes » études du Service « Organisation et Méthodes », sont ressentis durement dans tous les chantiers où la chasse aux « temps morts » a doté les agents d'une polyvalence ne se traduisant pas concrètement sur la bande de paie...

Et la réserve qui devrait permettre de faire face aux besoins réels de tous les établissements ? La S.N.C.F., à l'aide de moyennes pondérées, arrive à amputer les gares, les agences et les arrondissements du personnel indispensable à la bonne marche de l'entreprise...

Le service client n'est plus qu'un slogan vide de sa substance, faute d'un personnel suffisant.

La belle carotte de l'avancement, souvent bloqué par la règle inique des pourcentages, se traduit par :

- Un déroulement de carrière compromis ;
- Des mutations et des déplacements ;
- Des examens sans perspective de nomination.

La colère grandit à EX... Les sujets de mécontentement sont trop nombreux.

Demain va disparaître le Service de l'Exploitation. Serons-nous toujours des exploités ?

Seul le syndicalisme peut concrétiser notre révolte et faire avancer nos problèmes.

LA COMMISSION TECHNIQUE NATIONALE, EXPLOITATION DE LA C.F.D.T.

- Moniteurs, Infirmières,
- Assistantes sociales,
- Secrétaires d'Assistantes sociales

Le 6 avril 1971, une délégation « médicaux sociaux » C.F.D.T. a été reçue par la Direction du personnel. Participants à l'audience : Delageau Janine, MNTRC2, Breton Monique, AS2, Cauchy Anne-Marie, INFP, Delanoue M., INFI, A. Barbero et D. Cercellier.

MONITEURS JEUNESSE

La délégation a insisté pour que la S.N.C.F. reconnaîsse, dans la nouvelle filière, la qualification professionnelle des moniteurs tout en tenant compte de l'évolution de la fonction. A propos de l'avancement la délégation a attiré, une fois de plus, l'attention de la Direction sur les chances minimales offertes à cette filière. A ce sujet, et pour y remédier, la Direction a informé la délégation qu'elle envisagerait une modification de l'échelle d'entrée dans la filière avec passage de l'examen d'employé stagiaire, un examen de barrage tenant compte de la spécificité de la fonction et un déroulement de carrière analogue à celui de la filière administrative. Ainsi la Direction pense que les moniteurs étant remplacés dans un cadre plus large auront plus de possibilités d'avancement et pourront accéder éventuellement aux niveaux C1 et C2.

La délégation, tout en étant consciente des aspects avantageux, souligne certains écueils de cette assimilation et étudiera cette proposition avant d'arrêter sa position.

La délégation est également intervenue sur l'importance des dépassements du temps de travail et les disparités inexplicables dans le domaine de l'attribution des primes et gratifications diverses. La Direction fera examiner. Enfin, elle a protesté sur la participation insignifiante de la S.N.C.F. à propos des remboursements de frais professionnels. Sur ce dernier point, la Direction fait connaître qu'elle vient de relever les taux de ces remboursements.

INFIRMIERES

A l'occasion d'une longue discussion sur l'insuffisance des effectifs, la délégation fait remarquer à la Direction qu'aux charges de la médecine du travail s'ajoutent celles de la médecine de soins, sans oublier que dans le même temps les tâches administratives se multiplient, que les visites systématiques ont doublé et que si la loi sur la médecine du travail prévoit une infirmière pour cinq cents agents, c'est loin d'être le cas à la S.N.C.F.

A propos du déroulement de carrière, la délégation rappelle à la Direction qu'elle est pour :

COMMUNIQUÉ COMMUN des fédérations C.G.T. - C.F.D.T. - F.O. sur la situation dans le service EX

A l'issue de la réunion intersyndicale du 16 avril 1971, à laquelle participaient, pour la C.F.D.T., nos camarades Debande, Hoffmann, Jacquinot, Leroy et Chartrain, le communiqué commun suivant a été diffusé.

Devant la situation faite au personnel des gares : compressions des effectifs, détérioration des conditions de travail, avancement compromis, fermetures de lignes, d'établissements, cession d'activités au secteur privé, devant les lenteurs apportées par la Direction S.N.C.F. à la solution de leurs revendications essentielles, les Cheminots sont légitimement mécontents et ils l'expriment par diverses manifestations et actions.

Face à cette situation, les Fédérations ont constaté leur identité de vue :

- Sur les causes et les conséquences de cette situation ;
- Sur la nécessité d'une action coordonnée.

Pour la mise en place d'effectifs suffisants ; pour l'amélioration des conditions de travail, notamment par la rénovation du P4S dans la perspective des 40 heures ; pour le paiement des qualifications et responsabilités et la garantie d'un déroulement minimal des carrières ; pour la défense de l'outil de travail, service public national : les Fédérations engagent leurs militants et les Cheminots

- à préparer rapidement et partout, en particulier à l'occasion des prochains comités mixtes ordinaires, ou éventuellement extraordinaires, de mai 1971, la pression indispensable pour imposer ces revendications ;
- à organiser la riposte nécessaire, y compris jusqu'à l'arrêt du travail, là où les conditions sont requises.

Les Fédérations C.G.T., C.F.D.T., F.O. défendront ces mêmes revendications lors d'une audience commune demandée à la Direction du Service.

Les Fédérations C.G.T., C.F.D.T., F.O.
Paris, le 16 avril 1971.

SERVICES COMMUNS

AUDIENCE A LA DIRECTION DU PERSONNEL

- l'embauchage sur titre au futur niveau M1, et promotion automatique au futur niveau M2 (échelles 11A et 12B actuelles), après trois ans maximum de stages d'adaptation et de remplacements éventuels ;
- l'accès au niveau M3 en fonction de la qualification professionnelle (échelles 13A à 14B) ;
- la création de grades d'INFP pour les infirmières chefs de région et de grands cabinets médicaux (début 15A actuelle) ;
- l'accès au niveau C2 pour les infirmières chefs de réseau.

Dans le cadre de cette discussion, et à propos des promotions exceptionnelles intervenues au 1^{er} janvier 1971, la délégation attire l'attention de la Direction sur le fait que celles-ci ont été nettement insuffisantes et souhaite qu'intervienne une nouvelle mesure pour éviter au moment de la mise en place du nouveau système de rémunération, que le plus grand nombre d'entre elles stagnent sur les niveaux E3D, M1D et M2D, d'autant que subsiste le problème du choix auquel la C.F.D.T. est fermement opposée.

Enfin, la délégation attire l'attention de la Direction sur le problème de l'utilisation de contractuelles non diplômées ni autorisées, et assument seules les responsabilités d'infirmières chargées d'un cabinet médical.

- En conséquence, la délégation exige :
- le respect de la loi en la matière
 - l'arrêt de tels embauchages
 - le reclassement de celles déjà en place, par une formation appropriée à d'autres tâches, sous la responsabilité d'une infirmière principale.

ASSISTANTES SOCIALES

La délégation fait part à la Direction de la situation difficile devant laquelle se trouve placée l'assistante sociale considérée par les cheminots comme un instrument manié par l'entreprise. Les rapports qui s'ensuivent sont souvent entachés de méfiance.

La délégation regrette également que les praticiens ne soient pas entendus sur la mise en œuvre de la politique sociale. Elle fait d'autre part remarquer que trop souvent les services ne tiennent pas compte ou peu des rapports établis qui révèlent les vrais besoins des cheminots et cite des exemples. A l'occasion de cet entretien, il semble que la Direction se retranche derrière une prudente réserve et des assurances lénifiantes. La délégation reste très sceptique et souligne la nécessité d'un large échange et d'une évo-

lution marquée des mentalités. Enfin, elle rappelle à la Direction que la C.F.D.T. est pour :

- l'admission sur titre au niveau M2 (échelle 11) avec stage d'adaptation nécessaire et déroulement de carrière en fonction des qualifications ;
- l'amélioration des conditions de travail de l'assistante sociale, tenant compte des charges et des responsabilités inhérentes à chaque secteur et des réductions du temps de travail ;
- une formation professionnelle largement ouverte vers l'extérieur et pour toutes les assistantes sociales.

SECRÉTAIRES D'ASSISTANTES SOCIALES

La délégation précise les particularités de cette fonction qui exige, outre la technique propre au secrétariat, une aptitude à la rencontre, à l'écoute, à la compréhension, et des facultés de prise de responsabilité pour faire face à l'immédiat dans certaines situations. C'est pourquoi elle souhaite une étude de poste qui permettrait de reconnaître la spécificité de la fonction de secrétaire ; celle-ci devrait conduire à la revalorisation de cette fonction et donner accès au niveau M1.

Elle demande l'arrêt de l'embauchage de contractuelles et l'association des secrétaires auxiliaires du droit commun au groupe de perfectionnement et de recherche créé dans certaines régions. Elle souligne l'intérêt de ces journées de rencontre ouvertes à toutes, l'efficacité de commissions de travail pluri-disciplinaire et cite des exemples de recherches communes, associant des travailleurs sociaux d'origines diverses.

La délégation fait remarquer d'autre part que le contenu de l'examen de C.G.R. « agents d'études administratives » est, d'une part inadapté à la fonction et d'autre part, de préparation difficile pour des secrétaires.

- des postes à 11 pour les secrétaires d'assistantes sociales de région
- des stages nécessaires à l'embauchage et stages de perfectionnement en cours de carrière.

La Direction du personnel confirme le rattachement des secrétaires aux régions et prend note des observations de la délégation.

La C.F.D.T., consciente de ses responsabilités à l'égard de nos collègues des services médicaux sociaux, n'entend pas en rester là et suivra avec attention l'évolution des problèmes traités lors de cette audience.

D. CERCELLIER

Edmond MAIRE, secrétaire général Laurent LUCAS, président

Ph. R. FRIEMAN

EUGENE DESCAMPS ayant décidé d'abréger pour raisons de santé son mandat de secrétaire général de la C.F.D.T. et après une large consultation, le bureau national de la C.F.D.T., réuni le 22 avril 1971, a pris les décisions que la situation imposait.

Il est entendu que ces décisions entreront dans les faits lors du départ d'Eugène Descamps du secrétariat général de la C.F.D.T. après les vacances d'été. Après avoir décidé d'utiliser la possibilité que lui donnaient les statuts, le bureau national a élu Laurent Lucas au poste de président, par 21 voix sur 29 ; au poste de secrétaire général, le bureau national a élu Edmond Maire par 23 voix sur 29.

En outre, pour remplacer, le moment venu, celui-ci à sa responsabilité du secteur d'action professionnelle et sociale, Fredo Krumnow a été désigné.

Le bureau national a décidé de compléter son exécutif à 10 membres lors de sa session de juin prochain.

Ces mutations interviennent un an après le 35^e congrès et l'expérimentation fructueuse d'une direction collégiale ; les décisions prises marquent la volonté de continuer dans cette voie et de poursuivre l'action engagée dans les perspectives du 35^e congrès.

La fédération des cheminots C.F.D.T. se félicite de ces décisions du bureau national de la confédération.



PERSPECTIVES et STRATÉGIE

I - DÉBAT ENGAGÉ

Le remplacement d'Eugène DESCAMPS par Edmond MAIRE aux fonctions de secrétaire général de la C.F.D.T. n'entrainera aucune modification dans la ligne générale de l'action syndicale menée par notre organisation. La C.F.D.T. s'est toujours efforcée de préfigurer à l'intérieur de ses organismes et d'appliquer à sa vie interne les objectifs qu'elle vise pour la société. En conséquence, si la démocratie est effectivement vécue, ce n'est pas parce que notre sigle en contient le terme, mais parce que nos structures et l'état d'esprit qui animent l'ensemble permettent une élaboration collective des décisions.

Le Secrétaire général de la C.F.D.T. ne fait pas partie de la catégorie des « grands seigneurs » que l'on vénère, il est le porte-parole d'une organisation ouvrière qui a toujours tracé en son sein et sans concours extérieur ses propres orientations votées par les congrès confédéraux. Elles constituent le fil conducteur de notre pensée et de notre action. Elles s'appliquent à tous. Mais, pour pouvoir les appliquer, il faut bien les connaître. Est-ce le cas pour tous nos adhérents ? N'ont-ils pas souvent une image déformée des « perspectives et de la stratégie de la C.F.D.T. » par ce que leur en rapportent : télévision, radio, presse, voire d'autres organisations syndicales ? Si l'information, « outil numéro un de la démocratie », peut être un excellent moyen d'éducation et de libération, elle est aussi parfois, ne l'oublions pas, un objet d'asservissement. Toute timidité de notre part, dans son utilisation, constituerait une faute lourde contre la démocratie et une erreur dans notre tactique d'action syndicale.

**

NOUS avons donc décidé d'expliquer et de vulgariser par le canal du « Cheminot de France » les positions fondamentales de la C.F.D.T., telles qu'elles découlent des orientations du 35^e Congrès confédéral. Parallèlement, nous tiendrons informés tous nos adhérents de la réflexion entreprise au sein de notre fédération, suivant mandat de notre dernier Congrès fédéral, dans le but de tracer des lignes d'action applicables à la profession, conformes aux « perspectives et à la stratégie de la C.F.D.T. ».

Est-il besoin de souligner que notre réflexion sera exclusivement de caractère syndical ? Même si, au cours de celle-ci, nous rencontrons tout naturellement des problèmes de nature très diverse : économiques, sociaux, culturels et politiques ! Toutes ces questions, nous les aborderons du point de vue d'un mouvement syndical qui réunit des hommes en fonction de la place qu'ils occupent, le salariat, dans le processus de production.

Nos adhérents se rendront alors mieux compte, comme le soulignait le rapport Jeanson, que — pas plus que le Congrès extraordinaire de 1964 qui de la C.F.T.C. a fait la C.F.D.T. — le Congrès du cinquantenaire en 1970 n'a marqué aucune rupture

par rapport à notre passé. Pour l'essentiel, les orientations de la C.F.D.T. se trouvent en germe dans nos travaux antérieurs, qu'il s'agisse du rapport sur la planification démocratique de 1959, du rapport sur les salaires de 1961, et surtout du rapport d'orientation d'Eugène Descamps en 1964. Et même au-delà de ces textes récents, il est facile de trouver les fondements de nos positions présentes.

Un exemple : si l'article 1^{er} de nos statuts stipule que « la C.F.D.T. combat toutes les formes de capitalisme et de totalitarisme », notre opposition au système capitaliste n'est pas nouvelle. Elle ne date ni de 1970, ni même de 1964. Le 15 novembre 1940, sous l'occupation nazie, le « Manifeste des Douze » définissait comme premier principe essentiel :

« Le syndicalisme français doit être anticapitaliste et, d'une manière générale, opposé à toutes les formes de l'oppression des travailleurs. » Trois responsables de la C.F.T.C. d'alors, bien connus des « anciens » : Jules Zirnheld, Gaston Tessier, Maurice Bouladoux, lequel est aujourd'hui président de la Confédération Mondiale du Travail, ont signé ce manifeste. La continuité ne se mesure pas à la seule utilisation d'un sigle, mais davantage à la fidélité aux principes et aux positions définis.

Nous expliquerons aussi comment, à partir de notre conception de l'homme, de son aspiration à la dignité et à la responsabilité et en fonction de son épanouissement, nous nous sommes fixés comme projet l'avènement du socialisme démocratique. Nous dirons pourquoi il ne faut pas en chercher le modèle dans ceux existants, la société que nous voulons marquant des distances considérables par rapport aux systèmes dits « socialistes » de l'Est ou à celles relevant d'une gestion efficace du système capitaliste pratiquée par nombre de courants socialistes démocrates de l'Europe occidentale.

Nous définirons les trois piliers du socialisme démocratique : la propriété sociale des moyens de production, l'autogestion, la planification démocratique.

Nous n'écludrons aucun sujet, même ceux qui sont controversés, la lutte de classes par exemple. Ils se trompent ceux qui dans les panneaux syndicaux de la S.N.C.F. nous qualifient de « ralliés à la lutte de classes ». La C.F.D.T. « ne considère pas qu'elle représente l'expression la plus souhaitable de la vie sociale » mais avec les travailleurs nous en vivons la pleine réalité. Il n'est pas besoin d'être marxiste pour en assumer tous les risques. Nous pourrions renvoyer nos « moralistes » de la prétendue C.F.T.C. à la lecture de la « lettre des évêques aux catholiques de France » d'octobre 1968 qui non seulement affirmait que « personne ne pouvait nier la lutte des classes », mais en désignait les « premiers responsables », ceux-là qui « maintiennent volontairement la classe ouvrière dans une situation injuste, qui s'opposent à sa

promotion et qui combattent les efforts qu'elle fait pour se libérer. »

Les 370 actions juridiques financées par le fonds de soutien de la C.F.D.T. depuis 1968, les 248 dossiers de militants licenciés ou sanctionnés par les patrons constituent bien une conséquence de la lutte qu'une classe privilégiée livre pour conserver pour elle seule l'avoir, le savoir et le pouvoir.

**

On comprendra mieux que dans ces perspectives générales, voulant définir avec précision les objectifs et la stratégie d'une fédération syndicale évoluant dans un secteur nationalisé, nous avons le souci d'établir préalablement un « constat » à partir des réalités vécues quotidiennement par les cheminots.

C'est pourquoi nous avons défini quatre thèmes discutés dans des commissions du conseil fédéral et auxquels nous nous sommes pour le moment limités. Les conclusions de ces commissions seront envoyées aux syndicats pour étude et avis. Nous vous livrons ci-dessous ces thèmes de recherche et de réflexion.

1) La C.F.D.T. s'oppose à l'économie libérale, elle préconise la planification démocratique, entend faire instaurer un véritable service public et sauvegarder les nationalisations. Quelles sont les situations de fait concrétisant le rôle que fait jouer à la S.N.C.F. le système capitaliste en place ?

2) La C.F.D.T. condamne la société capitaliste parce qu'elle engendre l'exploitation, l'inégalité, l'aliénation. Comment se concrétisent à la S.N.C.F. l'exploitation, l'inégalité, l'aliénation ?

3) Comment le concept de lutte de classes est-il perçu au sein de la S.N.C.F. ?

4) Comment est perçue par les cheminots la solidarité ? Est-elle traduite, et comment ? à l'intérieur de la profession ? à l'extérieur ?

Il n'est nul besoin de souligner la nécessité et l'opportunité d'un tel travail. L'action syndicale, dans un monde dominé par la volonté de production et les techniques de prévision et de programmation ne s'improvise pas. Elle exclut l'à-peu-près et le sentimentalisme. Les forces politiques, économiques et sociales dominantes ne détiennent pas seulement les « pouvoirs », elles ont une stratégie. Le syndicalisme, s'il veut faire face à sa mission doit avoir la sienne. Notre fédération s'inscrit en tous points dans celle définie par notre confédération. Ni en deçà ni au-delà. Tout simplement nous avons la volonté de l'adapter d'une manière réaliste aux situations que nous rencontrons dans notre entreprise. Tous nos adhérents sont concernés. Nul n'est écarté du débat.

Raymond MARTIN, secrétaire général.