

LE CHEMINOT DE FRANCE

fédération des cheminots c.f.d.t.



la victoire

des

LIP

TOUT au long des neuf mois de leur conflit, « Le Cheminot de France » a relaté et popularisé la lutte des travailleurs de Lip dont les revendications : « Non aux licenciements, non au démantèlement » sont restées présentes dans toutes les mémoires.

Cette action de grande ampleur, marquée par des formes nouvelles : fabrication et vente de montres par les grévistes, paies sauvages, popularisation et soutien actif des autres travailleurs à travers, notamment, la fameuse marche sur Besançon, fut surtout l'occasion permanente d'une pratique syndicale démocratique qui associait l'ensemble du personnel concerné.

MAINTENANT, ALORS QU'UN ACCORD VIENT D'ÊTRE SIGNÉ ET APPROUVÉ MASSIVEMENT PAR LES OUVRIERS DE LIP AU COURS DE LEUR ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DU 29 JANVIER 1974, PAR 650 VOIX, 16 ABSTENTIONS ET SEULEMENT 3 CONTRE, diverses personnes et organisations d'horizons différents estiment que ce qui a été obtenu est inférieur AUX PROPOSITIONS GIRAUD qui avaient été discutées pendant l'été et refusées alors PAR 626 VOIX CONTRE 174. Quand il s'agit des milieux patronaux ou gouvernementaux, il n'y a pas lieu de s'étonner. Par contre, quand ces prises de position émanent de la C.G.C. et de F.O., qui furent constamment hors circuit, cela surprend déjà. Mais lorsque la C.G.T. se croit obligée de s'y associer, accusant en plus la C.F.D.T. de faire de la collaboration de classe, cela devient intolérable.

A ce propos, il est bon de rappeler que la C.G.T. n'a pas déploré l'accord qu'elle a signé à Romans avec M. Bidegain ! Quant à la conclusion du conflit Lip, elle a été obtenue par l'exploitation d'une contradiction entre deux tendances du patronat : les « modernistes » « d'entreprise et progrès », et les autres, dont la C.F.D.T. a tiré parti comme elle tire parti de toutes les contradictions du système. Est-ce cela, la collaboration de classe ?

En ce qui concerne l'accord adopté, il n'a pas été accepté par usure ou par lassitude, mais parce qu'il présente des propositions viables de

relance de l'entreprise. En effet, comme l'ont écrit les travailleurs de Lip : « Plus le plan industriel et financier est cohérent et solide, plus nos emplois sont véritablement assurés. »

Or, Giraud, tout seul, ne disposait pas au départ de capitaux, alors que le plan Neuschwander, qui bénéficie de la caution d'industriels importants tels que : Riboud (B.S.N., Gervais, Danone), Gillet (Rhône-Poulenc)... et repose sur une étude approfondie du marché, propose un développement important : un million de montres en 1975 au lieu de 600.000, et une extension du secteur mécanique de précision.

Au niveau des emplois, le plan Giraud nécessitait dans un premier stade 160 licenciements et la suppression de la mécanique (bastion du syndicalisme chez Lip), alors que l'accord signé à Dôle le 29 janvier 1974 prévoit : au minimum 300 emplois fin mars, 500 au 1^{er} septembre et les autres ensuite en fonction du développement de l'usine. Bien sûr, comme avec le plan Giraud, seul l'essor futur de l'entreprise pourra assurer définitivement les emplois des travailleurs. Mais la différence essentielle se situe dans les garanties d'un développement industriel de la nouvelle société et ce sont ces garanties qui ont motivé l'approbation des grévistes.

Sur le plan juridique, dans la première solution, un groupement d'intérêt économique devait coiffer trois sociétés différentes (c'était le démantèlement), tandis que dans le plan Neuschwander, il s'agit d'une « holding » qui couvre deux filiales : horlogerie et équipement, d'une part, et mécanique de précision, d'autre part. Là encore, cette formule est bien meilleure puisque de nature à garantir le non-démantèlement de l'entreprise. Enfin, le statut social obtenu maintient l'essentiel des avantages acquis, sauf l'échelle mobile qui remontait à mai 1968.

La lucidité des travailleurs de Lip fait qu'ils considèrent la signature de cet accord comme une étape qui doit permettre à chacun de retrouver son emploi.

Pour atteindre cet objectif, l'action de la C.F.D.T. est plus que jamais nécessaire.

Jean-Claude BLONDEAU.

EXIL A VIE... EXIL A MORT !

Alexandre Soljenitsyne, Pablo Neruda, même trépas !

Au-delà de la formule, du slogan facile, nous avons assisté, impuissants, passifs, à une mise à mort. Peu importe que ce soient des staliniens ou des fascistes, ceux qui empêchent un homme d'écrire, de publier ses livres, de vivre sur sa terre, de parler de son peuple, ne font que précipiter leur propre chute. Ceux qui brûlent les livres ou assassinent les écrivains ne font que creuser leur propre

tombeau. Celui-ci n'est pas toujours physique, mais c'est la chute libre dans ce que l'esprit humain peut engendrer de plus hideux : la médiocrité bureaucratique !

Chili, Union Soviétique, Neruda, Soljenitsyne, les censeurs sont partout ; ils ne sont pas le seul fait des sociétés totalitaires, ils sont l'expression criante de l'imbécillité érigée en dogme culturel.

Il ne sert à rien de s'attendrir sur Soljenitsyne si l'on

ne condamne pas les atteintes continuelles à la liberté d'expression, le matraquage et l'intoxication permanente qui se vivent dans notre « bonne » France.

Exiler un écrivain est un crime contre l'esprit, mais Soljenitsyne a encore la possibilité d'écrire. Par contre, assassiner Pablo Neruda devrait encore soulever plus d'indignation, car c'est une des plus belles voix humaines qui s'est tue à jamais.

Se servir d'un fait actuel

pour justifier d'autres thèmes ne servira pas la cause que l'on prétend défendre. Il faut crier tout le temps que les atteintes à la créativité d'où elles émanent, sonnent le glas d'un monde que certains aveugles prétendent encore civiliser.

Neruda, Soljenitsyne et tous ceux que des censeurs, encore plus inhumains empêchent d'écrire, méritent notre hommage qui ne devrait pas rester silencieux.

A. KLEIN.

A LA GARE DE PARIS-LYON LA COMPRESSION DES EFFECTIFS A TUÉ !

La gare de Paris-Lyon vient de vivre un drame : un agent de manœuvre a été tué en service.

A travers cet accident du travail, c'est toute la politique de compression des effectifs à la S.N.C.F. qui est en cause. Cet agent a été victime d'une politique qui fait passer les « économies » avant des conditions de travail garantissant la sécurité. De plus en plus nous constatons des quantités d'irrégularités dans l'application du Règlement P4.

Il faut en finir !

Les cheminots, unitairement, ont réagi vigoureusement. Ils ont massivement cessé le travail, le 19 février, à 9 h 30, témoignant, en même temps que le désir d'apporter à la famille éprouvée un réconfort, la volonté de voir mettre fin sans tarder à ces pratiques inadmissibles faisant fi de la vie des travailleurs.

Une délégation C.F.D.T., C.G.T., C.F.T.C., F.O. a tenu à être reçue immédiatement après la levée du corps, par le chef d'établissement de Paris-Lyon.

Elle a exprimé la volonté des Cheminots de voir s'ouvrir des négociations sur les effectifs, particulièrement sur le calcul et l'utilisation des besoins.

Elle a réclamé :

- Une étude sur la réévaluation de la réserve sur l'ensemble des chantiers de gare ;
- Une politique des effectifs axées sur la satisfaction des besoins réels (conditions de sécurité, volume de travail, attribution des congés et fêtes...) et non sur un cadre d'organisation décidé au sommet pour tenir compte du budget au lieu des besoins.

La délégation, au nom des Cheminots, a réclamé la réunion, dans les délais les plus courts, d'un comité mixte extraordinaire consacré uniquement à ces problèmes. Le Chef de gare en a admis le principe.

La C.F.D.T. mettra tout en œuvre pour que des solutions rapides soient trouvées afin d'éviter de nouveaux drames.

L'Equipe U.P.R. de Paris Sud-Est.

LA NOTATION INDICIELLE

suite et fin (?)

La séance du 21 février était consacrée à l'examen d'un nouveau texte proposé par la Direction (Voir Syndicalisme n° 1483).

La délégation C.F.D.T. a fait une déclaration préalable, mettant l'accent, notamment, sur la position figée de la Direction qui, sous couvert d'une simplification de la notation, ne retient plus les notions de :

- garantie du passage automatique à l'ancienneté ;
- notation obligatoire à l'issue d'un séjour de deux ans dans l'indice ;
- obligation de ne pas abaisser une note d'une année sur l'autre.

Il s'agit là d'un recul de la Direction qui cherche à reprendre les acquis de 1970.

La discussion sur le texte proposé a permis d'améliorer quelques pourcentages de passage d'un indice sur l'autre (voir tableau), mais là n'était pas notre divergence fondamentale.

Cette divergence est concrétisée par une partie du texte du nouvel article 13 qui porte sur « le choix des agents en fonction de la qualité des services assurés, compte tenu de la difficulté des sujétions du ou des postes tenus et de l'expérience acquise dans ces postes ».

Cette rédaction s'apparente fortement à celle utilisée pour la notation aptitude et, en la combattant, nous savons fort bien que notre expression répond à celle de tous les cheminots qui refusent une deuxième notation à la « tête du client »...

Devant l'obstination des organisations syndicales à défendre le passage à l'ancienneté, le directeur du personnel propose que les agents les plus anciens en indice soient classés à l'indice supérieur dans la limite d'une fraction du nombre N défini en pourcentage (voir tableau ci-dessous) égale à :

1/2 pour le personnel d'exécution

1/3 pour le personnel de maîtrise
1/4 pour les cadres.

La position de la délégation C.F.D.T. lors des ultimes discussions avec la direction sera définie au Conseil fédéral des 26 et 27 février.

NIVEAUX	% de passage de A à B	% de passage de B à C	% de passage de C à D
E1 et E2	(16) 18	(12) 15	(8) 12
E3	20	(15) 16	(10) 12
E4	20	(réservé)	
M1	(20) 22	(15) 16	(10) 12
M2 et M3	25	20	(15) 16
C1, C2 et C3	30	25	(20) 21
T1 et T2	(14) 16	(10) 12	
T3 et T4	(18) 20	(14) 15	

Entre parenthèses, les chiffres en vigueur depuis 1970 lorsqu'ils sont différents.

C. COLLIN.

« CEUX DU D.A.F. »

Souvenirs d'un travailleur forcé en Allemagne
par André DELAPIERRE

Chaque génération a eu son drame ; il ne faisait pas bon avoir vingt ans ou un peu plus en 1942 !

« CEUX DU D.A.F. » (les cotisants involontaires du « Deutsches Arbeit Front ») est un récit vivant, documenté et vrai, réalisé d'après le journal et les souvenirs de l'auteur.

André Delapierre est syndicaliste (secrétaire général d'un syndicat C.F.D.T.) et, dans son récit, ne l'oublie pas.

(92 pages, avec illustrations, 10 F. En vente à la librairie confédérale.)

Avec l'ÉCONOMAT RAJEUNISSEZ VOTRE INTÉRIEUR

Peinture OXFORD-RIPOLIN (1)

Peinture glycérophtalique brillante ou satinée, 0,500 l . . .	7,90
Peinture glycérophtalique brillante ou satinée, 2,500 l . . .	36,90
Peinture spécial plafond, 2,500 l	32,70
Vernis brillant incolore, 0,500 l	8,70
Antirouille, 0,500 l	10,60
Enduit universel, 1 kg	0,20
Sous-couche, 0,500 l	1,70
Sous-couche, 2,500 l	26,60
Nettoyant pour pinceau, 0,500 l	7,80
Super teintes, tube 20 cc	2,20

★

Pinceau rond N° 1 virole cuivre, soie pure, manche naturel	4,50
— — N° 5 — — — — —	9,10
Pinceau plat N° 3 virole fer blanc, soie pure, manche naturel	2,30
— — N° 7 — — — — —	5,30
— — N° 3 pour radiateur, virole cuivre cardée . .	3,70
Rouleau à peindre 13 cm, mousse, avec grille, sous sachet (2)	5,95

★

Notre nouvelle collection de papiers peints est à votre disposition. Consultez-la, choix important, décorations variées et modernes (2).

(1) En vente dans certains magasins, renseignez-vous.
(2) En vente dans tous les magasins

Si vous avez besoin d'ARGENT LIQUIDE !

Pour vous aider rapidement et vous défendre au besoin
L'Association d'aide aux emprunteurs salariés

A. A. E. S. - 61, rue Meslay - PARIS (3^e)

Tél. 508-87-26 - Métro : Strasbourg-Saint-Denis - De 10 h à 13 h sauf samedi

AVIS TRES IMPORTANT

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

VÉRITABLE GELÉE ROYALE GARANTIE PURE et FRAICHE

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

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

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

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

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

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

Le CHEMINOT de France

REDACTION et ADMINISTRATION

26, rue de Montholon, 26
75439 PARIS Cedex 09

Téléphone : 280-62-43

Compte chèque postal

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

Abonnement annuel : 5 F

LA PUBLICITE EST REÇUE

par : Publicité DUJARDIN

2, rue de Choiseul, 75002 Paris
Tél. : 742-44-39

Le Directeur
de la publication
Claude BINSSE



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

Travail exécuté par des syndiqués

L'EUROPE DES TRAVAILLEURS : C'est bien parti !

SUITE logique des réunions préparatoires rassemblant l'ensemble des organisations syndicales des neuf pays de la Communauté, membres des trois grandes centrales internationales : C.M.T. (F.I.O.S.T.), C.I.S.L. (I.T.F.), F.S.M. (C.G.T.-C.G.I.L.), une véritable stratégie unitaire des représentants des travailleurs s'est rapidement construite au niveau de l'Europe.

Elle s'est concrétisée déjà par la rédaction du communiqué commun sur la politique européenne des transports élaborée à la rencontre du 21 novembre 1973 et publié intégralement dans « Le Cheminot de France » de décembre. Le communiqué a été signé par toutes les Organisations syndicales, sauf F.O., appartenant aux trois Centrales professionnelles européennes (F.I.O.S.T. - C.M.T., I.T.F. - C.E.S., C.G.T. - C.G.I.L. - F.S.M.).

Elle s'est précisée par la préparation en commun des interventions des représentants des travailleurs au Comité consultatif paritaire pour les problèmes sociaux dans les Chemins de fer.

L'ACTION SYNDICALE DANS LE CADRE DU COMITE CONSULTATIF PARITAIRE

Ce Comité consultatif a été créé dans le cadre de la Communauté européenne et a vu son rôle précisé par plusieurs décisions successives. La tâche qui lui est actuellement confiée consiste à préparer, dans le cadre de la décision du Conseil de la C.E.E. du 13 mai 1965, l'harmonisation de certaines dispositions ayant une incidence sur la concurrence dans le domaine des transports par Chemin de fer, par route et par voie navigable.

Il s'agit, en fait, de rapprocher DANS LE PROGRES les dispositions législatives, réglementaires et administratives spécifiques relatives aux conditions de travail applicables dans le domaine des trois modes de transport déjà nommés.

Compte tenu de la cadence semestrielle des réunions de la Commission, seul a été abordé le problème des conditions de travail et de la composition des équipages dans les Chemins de fer.

Il faut reconnaître que l'entrée du Danemark, de l'Irlande et de la Grande-Bretagne dans la Communauté n'a pas été un facteur d'accélération du processus ! Bien au contraire. Les conditions de travail et la composition de ladite Commission entraînent également une lourdeur de fonctionnement.

Il y a en effet quarante-trois membres, à savoir :

- Trois représentants de la Commission des Communautés européennes (Direction générale des Affaires sociales (2) et Direction générale des Transports) ;
- Quatre représentants des Organisations professionnelles européennes (I.T.F., C.E.T., C.G.T.-C.G.I.L., U.I.F.) ;
- Dix-huit représentants des travailleurs salariés (dont la France : 1 C.F.D.T., 1 C.G.T., 1 F.O., 1 F.M.C.) ;
- Dix-huit représentants des transporteurs (3 pour la S.N.C.F.).

La présidence est assurée par les fonctionnaires de la Communauté.

Chacune des deux délégations (travailleurs et employeurs) a choisi son porte-parole.

Pour les travailleurs, ce rôle a été confié à l'Allemand Schäfer. Pour les employeurs, c'est le Français Beynet qui a été désigné.

Si les premières discussions sur la mise en forme d'une espèce de P4 R européen ont montré une remarquable cohésion du côté des représentants des salariés, le camarade Schäfer étant toujours appuyé par les interventions des autres membres du collège des travailleurs, du côté des employeurs l'attitude a été fort différente. On a même pu voir le directeur des Chemins de fer luxembourgeois appuyer les représentants des travailleurs de ce pays et s'opposer à M. Beynet. L'attitude autoritaire, sans concession, de ce dernier, a amené par ailleurs le Président à questionner séparément chacun des dirigeants des administrations ferroviaires lors de l'exploration des situations existantes.

L'attitude peu conciliante du porte-parole des transporteurs s'est encore manifestée lorsqu'il s'est agi de fixer la date de la prochaine réunion de la Commission. Tous les efforts patronaux allaient vers un report le plus lointain possible de celle-ci. Devant l'effet inverse provoqué par cette puérile méthode, les transporteurs acceptèrent finalement de réserver les 8 et 9 avril prochain pour une nouvelle séance de travail.

Il est vrai que les représentants patronaux ont toutes raisons d'être inquiets. Déjà, en effet, la pertinence de certaines revendications syndicales ont ouvert une brèche dans la formulation peu favorable au personnel de quelques articles des règlements nationaux régissant les conditions de travail. Et la détermination très visible des représentants ouvriers à aller beaucoup plus loin a jeté une certaine panique parmi les transporteurs.

L'ACTION SYNDICALE

DANS LE CADRE PLUS LARGE DE L'EUROPE

En même temps que se mettent en place les conditions de réalisation d'une force syndicale unitaire sur le plan européen, les fédérations professionnelles des trois tendances ont, dans le sens défini à la réunion du 21 novembre, poursuivi leurs efforts pour mettre en place un programme d'action commune.

Une rencontre européenne syndicale I.T.F., C.M.T., C.G.T.-C.G.I.L., sur les problèmes des cheminots, a été décidée. Elle se tiendra le 8 mars prochain. Elle rassemblera les 28 représentants de 14 organisations de l'I.T.F. (dont F.O. et la F.A.C.), les 10 représentants des 5 organisations de la F.I.O.S.T., les 2 représentants de la C.G.T. et les 2 de la C.G.I.L., en même temps que les 3 secrétaires européens, soit, en tout, 45 participants appartenant aux neuf pays du Marché commun.

Les thèmes retenus pour la journée sont :

- a) Les problèmes économiques des Chemins de fer. (Rapporteur : Itton, Allemagne.)
- b) Les problèmes sociaux, en particulier l'harmonisation sociale. (Rapporteur : Barbero, France.)
- c) La coordination syndicale dans l'Europe des Neuf. (Rapporteur : Tonneaux, Belgique.)

Une résolution générale sera élaborée à l'issue de cette rencontre, précisant dans quelles conditions l'action entreprise sera poursuivie.

Une réunion préparatoire rassemblant les trois rapporteurs et les secrétaires s'est tenue le 20 février à Bruxelles. Le résultat de cet échange laisse bien augurer de la journée du 8 mars.

Que les travailleurs se rassurent. Si hier quelque angoisse pouvait saisir certains devant les progrès de la construction d'une Europe du Capital, des instances de laquelle serait exclue toute notion de représentativité des travailleurs, aujourd'hui la crainte n'est plus de mise. Elle a changé de camp !

Conscientes de l'enjeu, les grandes centrales professionnelles de cheminots ont trouvé un langage commun et se sont donné une ardente obligation de faire apparaître le travailleur comme le partenaire obligé et prépondérant dans le contexte communautaire.

L'Europe des travailleurs a pris le départ et un bon départ !

Antoine BARBERO.

Santé

COLLUSION MÉDECINS PATRONS = ABUS

UNE MEDECINE PATRONALE

« N'attribuer que de courtes interruptions initiales de « service ». Limiter au maximum les sorties autorisées... »

Telles sont les directives données aux médecins S.N.C.F. pour lutter contre l'absentéisme.

Une nouvelle fois, la collusion Direction-Médecine se réalise et la position se durcit afin de lutter contre l'absentéisme... par des mesures administratives.

Sous l'entête de la Direction du Personnel et signée par un médecin-chef, une lettre vient de parvenir à tous les médecins d'une zone médicale.

Faisant état d'une étude d'ensemble sur l'évolution de l'absentéisme pour maladies et blessures hors services, elle demande l'aide de chaque médecin pour « réduire cet absentéisme ». Et pour ce faire, des conseils pratiques sont donnés tels ceux indiqués ci-dessus mais aussi demandant de « signaler tous les cas... suspects ».

S'agit-il de l'initiative isolée d'un médecin en chef ? D'une initiative nationale ? Nous avons déjà dénoncé de tels abus... qui se renouvellent périodiquement.

De telles pratiques s'inscrivent dans la logique d'un service médical patronal. Les Cheminots, dans leur majorité, se satisfont de « leur » caisse de prévoyance. Depuis de nombreuses années mais avec des points forts : 1967, 1969, 1973, la C.F.D.T. mène, pratiquement seule, la lutte pour l'évolution de la Caisse de Prévoyance et pour le libre choix du médecin.

Ces deux objectifs sont intimement liés. Aux Cheminots de s'unir pour mener, avant qu'il ne soit trop tard, la lutte indispensable pour obtenir le libre choix du médecin.

SANTE ET SECURITE SOCIALE

LE Conseil Economique et Social vient d'être saisi d'une demande d'avis sur les problèmes posés par le mode de calcul des cotisations sociales (notamment au regard des industries de main-d'œuvre).

Le ministre de la Santé publique et de la Sécurité Sociale multiplie ses déclarations pour des réformes « audacieuses » en matière de financement de la Sécurité Sociale ou d'amélioration de la Santé publique. 1974 serait une année importante en la matière.

En réalité, la SANTE est chaque jour un peu plus agressée :

- au travail : par de mauvaises conditions de travail et une insuffisance de la médecine du travail ;
- à la ville : par des logements insuffisamment insonorisés, par l'absence d'équipements sociaux et par la pollution croissante ;
- à l'école : par l'entassement des élèves et la déficience de la médecine scolaire ;
- dans les établissements de santé : par l'insuffisance en personnel et en équipement.

Gouvernement et patronat se rendent bien compte que toute une politique sociale passe par la Sécurité sociale : le C.N.P.F. s'assure la maîtrise des Conseils d'administration des Caisses de Sécurité Sociale. Après les ordonnances d'août 1967, le gouvernement a accentué sa politique de tutelle et de dégradation du régime de Sécurité Sociale.

En quoi cela intéresse-t-il les cheminots ? Les Cheminots subissent, comme les autres travailleurs, les mêmes atteintes à la santé.

Depuis la Loi de Finances de 1971, la Caisse de Prévoyance est intégrée dans le régime général de Sécurité Sociale. Mais les Cheminots ne sont pas affiliés directement à la Sécurité Sociale et c'est un système de compensation globale qui existe. La profession apparaît alors comme « assistée » du régime général. Il s'ensuit que la Caisse de Prévoyance ne fonctionne pas comme une caisse complémentaire de la Sécurité Sociale, qu'elle est à la merci d'une décision « politique » et que la Direction maintient son service médical tel quel sans... LIBRE CHOIX DU MEDECIN.

MEDECINE DU TRAVAIL

ANNUELLEMENT, dans l'entreprise, chaque médecin du travail fait le rapport de son activité au comité mixte de l'établissement.

Au niveau national, l'inspection médicale du travail, et de la main-d'œuvre vient de soumettre un rapport au « Conseil supérieur de la médecine du Travail ».

33 % des salariés sont suivis par des médecins du travail d'entreprise, contrôlés par les comités d'entreprise (les 67 % autres le sont par des services interprofessionnels).

Qu'en est-il de ce contrôle dans nos comités mixtes ?

Depuis la circulaire ministérielle de novembre 1972 le tiers du temps du médecin du travail doit être consacré aux visites des lieux de travail. Le règlement PS 24 b prévoit une mesure semblable.

Les Cheminots usent-ils de ces possibilités légales et réglementaires ?

A la S.N.C.F., la confusion médecine de soins et médecine du travail est tellement grande que les Cheminots n'en apprécient pas toujours la différence.

Et pourtant les médecins du travail ont, au regard de la loi, un rôle important à jouer à la fois pour l'amélioration des postes et des conditions de travail mais aussi pour éviter certaines agressions sur la santé et l'intégrité physique des travailleurs.

Comment exercent-ils ce rôle dans l'entreprise ?

De la médecine du travail, les cheminots connaissent essentiellement la visite annuelle de santé. Or, pour la C.F.D.T., la médecine du travail ne doit pas se cantonner dans des « visites » car à l'extrême elle consisterait alors à la constatation des méfaits du travail et non à la prévention des risques dus au travail ou aux conditions de travail.

Mais encore faudrait-il que les médecins reçoivent une formation adéquate et qu'ils soient plus proches des travailleurs et de leurs représentants.

Sans doute faudrait-il que ces médecins dépendent directement des comités mixtes et non de l'autorité patronale. Aux Cheminots de lutter dans ce sens.

Les salaires au 1^{er} Février 1974

A U titre de l'exercice 1973, les salaires ont été augmentés de 2 % au 1-1-1974. A la même date, le reliquat du complément de traitement non liquidable a été intégré dans le traitement et le coefficient hiérarchique de l'indice A du niveau T4 a été relevé de 1 point.

Au titre de l'exercice 1974, la S.N.C.F. a décidé unilatéralement de majorer les salaires de 2 % au 1^{er} février 1974, une majoration similaire intervenant sur les taux de base des primes de travail.

Nous vous donnons ci-dessous les divers éléments qui vous permettront de calculer votre propre rémunération.

I. — VALEUR DU SALAIRE DE BASE AU 1^{er} FEVRIER 1974

Traitement (T)	Indemnité de résidence en fonction du % de la majoration résidentielle (IR)			
	25 %	23,5 %	21 %	19 %
637,94	174,53	164,06	146,60	132,64

II. — GRILLE DES COEFFICIENTS HIERARCHIQUES PAR NIVEAU ET INDICE

A) Personnel à service continu autre qu'agents de conduite

Indices Niveaux	A	B	C	D
E1	139	144	150	157
E2	158	164	172	179
E3	180	188	196	206
M1	207	217	227	238
M2	241	253	265	277
M3	287	301	315	330
C1	342	359	376	395
C2	408	428	449	469
C3	487	511	535	560

B) Personnel de conduite

Indices Niveaux	A	B	C
T1	148	154	160
T2	169	176	185
T3	190	199	209
T4	216	226	237

C) Personnel à service discontinu

Niveaux	G4	G3	G2	G1
Coefficients	71	87	97	117

III. — POURCENTAGE DE MAJORATION DE SALAIRE A APPLIQUER SUIVANT LES ECHELONS

ECHELONS	NIVEAUX E1 à C3	NIVEAUX T1 à T4	NIVEAUX G4 à G1
Essai et 1 (1)	2 %	2 %	3 %
2	4 %	5 %	6 %
3	6 %	8 %	9 %
4	8 %	11 %	12 %
5	10 %	14 %	16 %
6	12 %	17 %	20 %
7	14 %	20 %	
8	17 %		
9	20 %		

(1) La rémunération des agents à l'essai est calculée sur la base des éléments afférents au 1^{er} échelon.

Pour déterminer votre salaire, il suffit de multiplier les éléments du salaire de base correspondant au pourcentage de majoration de votre résidence d'emploi (unité d'affectation) par le centième du coefficient hiérarchique correspondant à votre niveau et à votre indice ; le résultat ainsi obtenu est ensuite à majorer du pourcentage correspondant à votre échelon.

EXEMPLE : Le salaire d'un OK, niveau E2, indice C, 9^e échelon et travaillant dans une unité d'affectation à majoration résidentielle de 23,5 % sera déterminé comme il suit :

- Salaire de base à prendre en compte : T = 637,94 IR = 164,06.
- Le coefficient du niveau E2, indice C, est 172, la rémunération correspondante sera :
 $T = 637,94 \times 1,72 = 1.097,25$ $IR = 164,06 \times 1,72 = 282,18$.
- L'intéressé étant au 9^e échelon, son salaire sera de 20 % supérieur, soit :
 $T = 1.097,25 \times 1,20 = 1.316,70$ $IR = 282,18 \times 1,20 = 338,61$.

PARTICULARITE. — Les gardes-barrières à service discontinu, veuves, divorcées, séparées judiciairement ou célibataires, vivant seules ou ayant des enfants ou ascendants à charge, ou dont le mari ne peut contribuer aux besoins du ménage, perçoivent, lorsqu'elles y ont avantage, l'indemnité de résidence égale à la valeur de base (tableau I ci-dessus) de cet élément correspondant à la majoration résidentielle qui leur est appliquée.

Allocations de déplacement ou de défaut de logement Allocations pour usage de bicyclette ou d'un véhicule personnel Allocation de nuit

L INDEXATION desdites allocations sur l'indice des prix d'hôtel et de repas dans les restaurants repris dans l'indice des 295 postes de l'I.N.S.E.E., indexation que nous avons réussi à obtenir au début de 1973, conduit à leur majoration au 1^{er} janvier 1974 de 10,4 %, conformément à l'évolution moyenne des prix concernés de novembre 1972 à novembre 1973. Nous avons une nouvelle fois réclamé la suppression de la hiérarchie des taux et, dans une première étape, l'alignement du taux III du régime général des allocations de déplacements sur le taux II. Une fois de plus, c'est un refus de la S.N.C.F. et le renvoi d'une telle discussion à plus tard. Nous vous donnons donc ci-dessous les nouveaux taux au 1-1-1974 à titre documentaire.

I. — ALLOCATIONS DE DEPLACEMENT DU REGIME GENERAL

GROUPE	ALLOCATIONS NORMALES			ALLOCATIONS MAJOREES		
	Repas	Découcher	Complète	Repas	Découcher	Complète
I. Niveaux C1 à C3... du 1 ^{er} au 10 ^e jour... du 11 ^e au 30 ^e jour...	14,80	29,60	59,20	18,50	37,00	74,00
				16,65	33,30	66,60
II. Niveaux M1 à M3 du 1 ^{er} au 10 ^e jour... du 11 ^e au 30 ^e jour...	12,40	24,80	49,60	15,50	31,00	62,00
				13,95	27,90	55,80
III. Autres niveaux... du 1 ^{er} au 10 ^e jour... du 11 ^e au 30 ^e jour...	10,65	21,30	42,60	13,30	26,60	53,20
				12,00	24,00	48,00

II. — ALLOCATIONS DU REGIME PARTICULIER DES BRIGADES DE LA VOIE

- Allocation de papier : 10,65 F.
- Allocation de trajet : 0,10 F par kilomètre.

III. — ALLOCATIONS DE DEPLACEMENT DU REGIME « ROULANTS »

- Jusqu'à la cinquième heure : 0,61 F de l'heure.
- Au-delà de la cinquième heure : 1,52 F de l'heure.
- Allocation supplémentaire de nuit : 0,46 F de l'heure.
- Allocation pour panier inutilisé : 7,10 F.

IV. — ALLOCATION MENSUELLE POUR DEFAUT DE LOGEMENT

Taux pendant les trois premiers mois :

Groupe I - Niveaux C1 à C3		Gr. II - Niveaux M1 à M3		Groupe III - Autres niveaux	
Complète	Partielle	Complète	Partielle	Complète	Partielle
1 360	340	1 140	285	980	245

Ces taux subissent un abattement de 20 % à partir du 4^e mois, de 40 % à partir du 7^e, de 60 % à partir du 10^e et de 70 % à partir du 13^e.

V. — ALLOCATIONS KILOMETRIQUES POUR USAGE DE BICYCLETTE OU DE VEHICULE PERSONNEL

Bicyclette : 0,80 F. Cyclomoteur : 0,10 F. VéloMOTEUR : 0,105 F. Motocyclette : 0,115 F.

VOITURES AUTOMOBILES	Jusqu'à 8 000 km par an	Après 8 000 km
Voitures de 6 CV et plus	0,49 F	0,25 F
Voitures de 4 et 5 CV	0,40 F	0,19 F
Voitures de moins de 4 CV	0,34 F	0,17 F

VI. — ALLOCATION HORAIRE DE NUIT

Le taux de l'allocation horaire de nuit du personnel soumis à la réglementation du travail du personnel sédentaire est portée de 0,60 F à 0,66 F.

Pour les allocations et indemnités ayant un caractère de remboursement la C.F.D.T. revendique :

- Le relèvement substantiel des taux
- La suppression de la hiérarchisation

18 FÉVRIER : TROISIÈME ACTE DES NÉGOCIATIONS SALARIALES

MAJORATION de 2 % des salaires le 1^{er} février. Pas de discussion d'accord salarial 1974 avant le mois de juin, uniquement « maintien » du pouvoir d'achat pendant les six premiers mois de l'année : les propositions du Directeur Général n'ont pas varié.

Divers problèmes devaient être étudiés par la Direction :

- d'abord celui des servitudes. Le Directeur Général nous indique qu'il le renvoie à une réunion spécifique le 28 février, en nous précisant d'ores et déjà qu'il est opposé à la compensation en temps pour le travail de nuit que réclame la C.F.D.T. ;

- les retraites ensuite qui sont renvoyées elles aux discussions du mois de juin ;

- enfin, la procédure à mettre en place pour « maintenir » le pouvoir d'achat et l'attribution d'un crédit spécifique, objets de la réunion.

Qu'en est-il ?

NOUVELLES BRÈVES

GESTION DE LA S.N.C.F. — La Direction va mettre en place ce qu'elle appelle un « système intégré de gestion ». Ce projet prévoit la mise en place de plans glissants d'une durée de cinq ans. Des objectifs propres pourront être assignés à chaque région ou à chaque fonction. Le contrôle de gestion au niveau de ces unités pourrait se faire au moyen d'un compte recette-dépense servant surtout à faire des comparaisons d'une année sur l'autre. Un système de facturation serait mis en place entre chaque service.

(Réunion tripartite du 5 février 1974.)

REPLACEMENT DES DELEGUES ET REPRESENTANTS DU PERSONNEL. — En cas d'impossibilité pour le titulaire de siéger, soit temporairement, soit définitivement, l'Organisation syndicale pourra désigner à sa place suppléant de son choix, et devra le faire connaître à l'autorité compétente.

(Commission Mixte du Statut du 14 janvier 1974.)

LA S.N.C.F. PROMOTEUR IMMOBILIER. — L'avenant au contrat de programme prévoyant de « tirer le meilleur parti du domaine du chemin de fer dans le cadre de la réglementation en vigueur en matière d'urbanisme ». Le Directeur Général nous a signalé qu'il s'agissait de réaliser des opérations immobilières profitables en mettant notamment en valeur des terrains. Des opérations type Paris-Montparnasse pourraient être renouvelées.

(Réunion tripartite du 5 février 1974.)

COMMANDE DU PERSONNEL. — A l'occasion de la discussion sur le cas de cheminots qui avaient refusé d'effectuer des tâches non prévues au Dictionnaire des emplois, le Directeur du Personnel a déclaré : « Quand le personnel a l'impression d'être mal commandé, il effectue d'abord le travail, il réclame ensuite. » En somme, un système qui est bien connu, notamment dans l'armée.

(Commission Mixte du Statut du 4 février 1974.)

CALENDRIER DES TRAVAUX DE LA COMMISSION MIXTE DU STATUT. — De mars à mai (le 15 au plus tard), discussion sur le nouveau règlement PS 4S et sur les Comités du Travail, ces deux choses devant entrer en application le 1^{er} juillet.

De mai à juillet : modification à apporter au système électoral en vue des élections générales de 1975. Entre-temps, serait étudié le problème de la grille de salaire, la S.N.C.F. devant préparer un projet.

Si vous avez des idées sur ces questions, faites-les-nous parvenir.

FORMATION PROFESSIONNELLE. — La C.F.D.T. a été reçue le 14 février au ministère des Transports : la délibération dans les comités mixtes, la prise en charge par l'Etat de la rémunération des agents en stage extérieur à l'entreprise, l'apprentissage, la mise en place d'une commission professionnelle consultative au niveau des transports ont, entre autres, été évoqués. Le ministère étudiera nos propositions. Une fois de plus, la non-prise en charge de la formation générale des cheminots les plus défavorisés a été dénoncée.

PAS DE MAINTIEN DU POUVOIR D'ACHAT MAIS SEULEMENT UN RATTRAPAGE EN FIN DE TRIMESTRE

Pour la Direction Générale, il suffit en fin de trimestre de relever les salaires d'un taux égal à l'augmentation des prix réels en janvier et février et de ceux estimés en mars pour maintenir le pouvoir d'achat (l'opération sera ainsi renouvelée pour les trois autres trimestres). C'EST FAUX !... De l'aveu du Directeur Général, il s'agit d'un rattrapage en fin de trimestre. Il ne parle donc pas le même langage que les membres du Gouvernement qui clament à qui veut les entendre qu'il faut maintenir le pouvoir d'achat.

En plus, si l'on se base sur les prévisions officielles du ministre des Finances en matière d'augmentation des prix, qui sont de 1,5 % en janvier et février ; si l'on se base sur une augmentation de 1 % en mars, cela nous conduira à un rattrapage de 2 % le 1^{er} avril. L'augmentation des prix du deuxième trimestre étant elle-même comblée en juillet, il s'agit bien là d'une régression.

LA MESURE SPECIFIQUE : UNE MASCARADE

La Direction ose proposer aux Cheminots un crédit de 0,70 % de masse salariale réparti par moitié comme il suit :

— en juin :

1 point, soit environ 8 F, pour les niveaux exécution, T1 à T3, G1 à G4 ;

1,5 point pour les niveaux de la maîtrise et T4 ;

2 points pour les niveaux cadres.

— en novembre :

La seconde moitié du crédit serait répartie sous la même forme à moins qu'à l'issue des discussions de juin 1974, il en soit décidé autrement.

CETTE MESURE SERA SUBORDONNÉE A LA SIGNATURE D'UN ACCORD OU D'UN PROTOCOLE INTERIMAIRE !

LA C.F.D.T. DIT NON !

Plus que jamais, nous maintenons notre revendication d'une augmentation de 3 % au 1^{er} février.

Nous sommes d'accord pour réformer la grille des salaires par étapes, mais des mesures doivent être immédiatement prises pour que les Cheminots

qui ressentent le plus la hausse des prix ne soient pas pénalisés. Nous réclamons donc 15 points uniformes pour tous. Ce n'est pas le dégagement d'un crédit spécifique aussi ridicule qui se traduit par une répartition aussi fantaisiste qui permettra aux bas salaires et aux petites pensions de progresser plus vite ou qui permettra d'apporter une correction à la grille.

Les autres revendications que nous avons formulées ne peuvent pas être aussi facilement renvoyées aux discussions de juin. Les Cheminots actifs et retraités comptent bien en discuter tout de suite.

Pour notre part, nous sommes toujours prêts à discuter maintenant un accord global pour 1974. La Direction prend une lourde responsabilité en renvoyant, d'une part, la discussion en juin, d'autre part, en obérant déjà un éventuel accord par des mesures partielles.

AUX CHEMINOTS DE JUGER

Vous avez maintenant en main les éléments pour juger.

Si certaines organisations syndicales catégorielles peuvent se déclarer satisfaites, ce n'est pas le cas de la C.F.D.T. qui rappellera au Directeur Général, le 25 février, à la prochaine réunion :

- qu'en cette période de forte hausse des prix des mesures immédiates doivent être prises pour ceux qui en ressentent le plus les effets ;

- que les Cheminots, comme tous les travailleurs, ne peuvent supporter les conséquences d'une crise dont ils ne sont pas responsables ;

- que les techniques évoluent, la qualification et le trafic augmentent, la S.N.C.F. demande aux Cheminots de produire toujours plus ; une progression du pouvoir d'achat doit être prévue sans attendre le deuxième semestre.

Il n'est donc pas possible pour la C.F.D.T. de signer quelque accord ou protocole interimaire, étant donné les propositions actuelles.

C'est aux Cheminots qu'il appartient maintenant, en se réunissant sur leur lieu de travail, d'analyser la situation et de préparer dans l'unité la plus large, la réponse qu'ils feront aux propositions d'une direction qui ne fait que répercuter les décisions gouvernementales.

J. VILLETTE.

Au chantier de renouvellement de la voie de LA LOUPE CHOIX ENTRE LES HOMMES ET LE MATÉRIEL ?

PENDANT la première phase du chantier RVB, les agents Equipement de la section de La Loupe, par des actions de grève suivies à 100 %, ont fait connaître clairement à la Direction Régionale qu'ils n'entendaient pas remettre en cause la semaine de cinq jours qu'ils ont eu assez de mal à obtenir.

ILS NE VEULENT PAS DE ROULEMENTS 6 + 4 qui se terminent invariablement, ils le savent, par des roulements 6 + 6.

Ils ont fait la démonstration en novembre et décembre 1973 que le chantier pouvait être tenu dans les délais en ne travaillant que cinq jours avec repos samedi et dimanche alors que la Direction régionale était incapable de fournir en temps voulu les wagons d'évacuation et d'approvisionnement et que le manque de personnel ne permettait pas d'utiliser la totalité des interceptions.

La deuxième phase est maintenant commencée, elle doit se poursuivre jusqu'au mois de juin 1974. Dans une lettre commune au Directeur régional, la

C.F.D.T. et la C.G.T. de Paris Montparnasse rappellent avec force les revendications des agents de l'Equipement de La Loupe et plus particulièrement l'application de la semaine en cinq jours. Les possibilités offertes par la modernisation doivent profiter aux cheminots et non en faire les esclaves assujettis au matériel moderne ou au profit des entreprises privées.

Un préavis de grève a été déposé pour les samedi 23 février et 2 mars 1974 et l'action sera poursuivie pour les samedis suivants si la direction régionale persiste dans son refus de trouver avec les représentants des Cheminots de La Loupe les solutions de justice permettant de maintenir les avantages acquis tout en assurant le déroulement normal du renouvellement de voie et ballast.

UNE SOLUTION EST POSSIBLE.

Que la Direction tienne compte des propositions des cheminots de La Loupe sinon elle portera la responsabilité du conflit.

Conseil national des 24, 25 et 26 janvier

STRATEGIE DE LA C.F.D.T. ET UNION DES FORCES POPULAIRES

DEPUIS 1970, nul ne peut plus ignorer que la deuxième Centrale syndicale française a fait un double choix :
— Changer fondamentalement le type de société ;
— Adopter, à la place du capitalisme pseudo-libéral que nous connaissons le socialisme démocratique autogestionnaire.

Mais ce projet apparaissait, pour beaucoup, comme un horizon lointain, imprécis, du fait que nous n'avions pas toujours présenté nettement les moyens pratiques pour y parvenir.

Les travailleurs sont « payés » pour constater que leur action, fût-elle massive, fût-elle payante, est récupérée peu à peu par le patronat si elle ne débouche pas sur une remise en cause fondamentale du système. Mai-juin 1968 en est le meilleur exemple. Faute d'une alternative politique, d'une opposition de gauche crédible à l'époque, les électeurs, y compris bon nombre de travailleurs trop crédules, ont reconduit la majorité de droite mise en cause par la grève générale.

A l'abri d'un pouvoir policier renforcé d'une conjonction économique inquiétante, le patronat tente de remettre en cause les conquêtes de travailleurs ; dénonciation chez Berliet du droit syndical, punitions et menaces à la S.N.C.F., licenciements pour action syndicale ici et là.

La C.F.D.T. a décidé d'élaborer une stratégie syndicale capable, à travers une large union des forces populaires, de déterminer l'avènement d'une société socialiste démocratique.

La raison de la démarche

S'il ne peut être question de rester témoins passifs des événements, la C.F.D.T. ne peut pas plus se soumettre à tel ou tel autre parti politique.

Si le socialisme démocratique est le choix fait publiquement en 1970, elle n'entend pas détacher cette conception de celle de l'autogestion.

C'est pourquoi, sachant que le socialisme ne sera pas le rassemblement homogène d'une pensée politique et culturelle unique, elle propose le respect des courants et cherche à faire de l'autogestion une des finalités de l'Union.

C'est aussi construire une force consciente, dans laquelle la liberté de pensée reste l'enrichissement permanent et assure l'indépendance syndicale ; notre action ne saurait en effet se confondre avec celle des partis politiques.

Mais voyons le rapport.

Dans une situation de crise

L'analyse de la situation économique et monétaire actuelle, sans tomber dans le pessimisme, peut se traduire dans le terme de crise. Elle a une influence non négligeable sur le contexte politique. Le Pouvoir peut récupérer à son profit la réaction de peur engendrée par sa faillite.

Trois hypothèses possibles

Trois possibilités paraissent actuellement crédibles :

1° Il n'est pas impossible de voir réapparaître une proposition de société « participative » dont un passé récent nous a montré le style et le peu de réussite ;

2° Mais, à mesure que se présente l'éventualité d'un gouvernement de gauche, se dessine le contour d'une réaction fasciste. Des ministres « autoritaires » ont peu à peu investi le gouvernement. Ils ne cachent guère leur penchant pour un régime « fort » ;

3° Enfin, troisième figure : la conquête du pouvoir par la gauche dont la force sera de reposer sur un rassemblement de citoyens conscients et motivés.

La responsabilité de la C.F.D.T.

Dans cette Union, la présence de la C.F.D.T. est indispensable et déterminante. Par l'engagement des travailleurs, mobilisés dans chaque entreprise, la C.F.D.T. contribuera à modeler, suivant les aspirations des travailleurs, le socialisme qui sera mis en place.

Le passage au socialisme

Le changement du Pouvoir doit être le résultat de la conjonction des luttes sociales et des luttes politiques.

Les moyens de l'Union des Forces populaires

Après avoir analysé la nécessité d'un engagement qui affirme l'autonomie de l'organisation syndicale, la Fédération des Cheminots a apporté sa contribution à l'enrichissement de la discussion et du texte proposé.

Les moyens privilégiant la prise en charge des aspirations des travailleurs se résument par :

- Le développement des luttes sociales et une pratique syndicale démocratique ;
- L'approfondissement de notre stratégie conduisant à préciser et à compléter nos objectifs à court et à moyen terme ;
- La reconnaissance de l'unité comme élément permanent de la stratégie.

Il s'agira donc de construire entre organisations syndicales, dont la C.G.T., une plate-forme intersyndicale d'objectifs de transformation conduisant au socialisme et comportant à la fois :

- Un ensemble d'objectifs revendicatifs à court terme : emploi, pouvoir d'achat, conditions de travail, formation professionnelle, santé, cadre de vie, etc. ;
- Un ensemble d'objectifs significatifs : mode de développement, hiérarchie, socialisation, décentralisation, planification.

Ces objectifs resteront en permanence révisables pour permettre la prise en compte des aspirations nouvelles des travailleurs.

Une confrontation avec les partis politiques se réclamant du socialisme est nécessaire ensuite afin de déboucher sur un constat de convergences rassemblant l'ensemble des forces populaires sur des objectifs de transformation conduisant au socialisme.

La distinction entre programme de gouvernement et plate-forme intersyndicale revendicative gardera alors tout son sens. Car si un programme de gouvernement prétermine et programme la satisfaction d'un certain nombre de revendications, il ne peut être adopté par toutes les forces populaires puisque la nature d'une organisation syndicale n'est pas de gouverner mais « de porter à tout moment les aspirations des travailleurs, de transformer à tout moment les rapports sociaux et les mentalités, d'agir en permanence pour le dépassement des limites des institutions et structures existantes ».

Défendre les libertés

Enfin, un des soucis constants de la C.F.D.T. est la protection et l'extension des libertés. C'est pourquoi, à l'initiative de la Fédération des Cheminots C.F.D.T., tout un paragraphe précise que quel que soit le mode de passage, le changement devra être légitimé et ratifié par le suffrage populaire.

Les moyens

Pour conclure il était indispensable de prévoir les moyens à mettre en œuvre au sein de la C.F.D.T. Il s'agit tout d'abord :

- de faire de l'autogestion une perspective de masse ;
- de mieux mobiliser les travailleurs vers des objectifs socialistes et accroître leur capacité de contrôle aujourd'hui et demain ;

— d'enrichir les confrontations et les débats avec les autres forces autogestionnaires et l'ensemble des forces populaires.

Il faut ensuite tout mettre en œuvre pour :

- la mobilisation des masses à partir de revendications claires, crédibles ;
- le développement général de l'organisation, une attention particulière étant portée aux secteurs stratégiques (tels les transports) ;
- la formation des militants pour leur permettre d'accroître leur capacité d'analyse et d'action ;
- le rassemblement dans l'action des différentes catégories et l'élargissement des luttes à un niveau interprofessionnel chaque fois que c'est nécessaire.

L'axe fondamental de la C.F.D.T. reste le développement d'une action de masse et de classe conformément aux décisions des 35^e et 36^e Congrès, pour un rassemblement conscient de la majorité du peuple dans la lutte contre le capitalisme et pour le socialisme démocratique et autogestionnaire.

Tous ensemble nous avons à en appliquer les grands axes mais aussi, par une pratique et une critique permanentes, à en polir l'expression.

« Changer la société », « instaurer le socialisme démocratique autogestionnaire » ne peuvent être des slogans de congrès ou des formulations internes. La pratique est la seule façon de faire avancer notre idéologie.

C'est bien le sens que les cheminots C.F.D.T. donnent à leur action.

UNE BRIQUE POUR TOUS TOUT POUR LA BRIQUE

C'EST parti ! Définir et réaliser une nouvelle politique immobilière était un mandat donné par le congrès fédéral de 1973 au Conseil national de la C.F.D.T.

Celui-ci, réuni du 24 au 26 février 1974, a voté d'importantes décisions qu'il convient désormais de concrétiser...

Dans quelques semaines la C.F.D.T. va lancer une opération « année de l'équipement » appelée à faire du bruit. Pourquoi une année de l'équipement ?

- Pour au moins trois raisons :
- construire, rue Cadet à Paris, un nouvel immeuble pour loger la Confédération ;
 - permettre à toutes les Fédérations de se retrouver dans l'ensemble Montholon-Mayran, qu'il convient de rénover ;
 - résoudre les problèmes d'équipement des organisations régionales interprofessionnelles.

Un plan de financement précis a été voté. Coût de l'opération : 17 millions de francs ! Oui, vous avez bien lu : un milliard sept cent millions d'anciens francs ! Et bien, allez-vous penser, la C.F.D.T. n'y va pas « avec le dos de la cuiller » ! C'est vrai, mais loin de nous effrayer une telle opération doit satisfaire ceux qui ont foi dans la capacité de la C.F.D.T. d'assumer sa vocation au service des travailleurs. Car en réalité, constater qu'il manque actuellement 2 500 m² de superficie pour loger les organisations nationales, c'est reconnaître la progression constante d'une organisation qui, si elle a besoin de toujours plus d'adhérents pour mener son action, a besoin aussi de locaux convenablement équipés pour accroître son efficacité.

Ce sera la troisième opération immobilière qu'entreprendra notre centrale depuis la Libération :

- au lendemain de la guerre, il y eut l'acquisition de notre siège actuel, la M.T.C.,

26, rue de Montholon. Nul ne peut oublier les efforts financiers des adhérents de l'époque, trois fois moins nombreux qu'aujourd'hui et ayant un niveau de vie inférieur à celui que nous avons arraché depuis...

— dans la période 1960-1962, l'achat d'un immeuble contigu à notre siège social, opération financée par un emprunt obligataire de 1 500 000 F et une contribution financière réclamée à chaque adhérent en 1962.

Et nous ajouterons la réalisation du centre de formation ouvrier de Bierville où cinq mille militants participent chaque année à des stages syndicaux.

Aujourd'hui il n'y a plus de contentieux suite à notre évolution de 1964 et la C.F.D.T. dispose de l'entier patrimoine de la C.F.T.C. Une nouvelle étape peut être franchie.

Certes, l'acte financier est important mais chacun mesure bien que sa signification est plus large. C'est une démonstration supplémentaire de la capacité de la C.F.D.T. à faire face à ses responsabilités du présent et de l'avenir, en même temps que l'affirmation de son indépendance.

Syndicats, S.S.E., militants vont être directement invités par la confédération pour être les supports de l'année de l'équipement qui s'étendra jusqu'à l'automne 1975. Des briques de 10, 20, 100 F seront proposées aux adhérents, actifs et retraités, mais aussi aux travailleurs et à tous ceux qui voudront bien témoigner leur sympathie vis-à-vis de la C.F.D.T. Plus nous vendrons de briques, moins nous aurons à faire appel à l'emprunt.

Voilà bien une occasion offerte de démontrer la vitalité de la C.F.D.T. et aux cheminots d'affirmer leur confiance dans les positions qu'elle défend et les luttes qu'elle mène.

Une occasion à saisir.

A chaque adhérent sa brique, une brique placée pour chaque adhérent pour que la C.F.D.T., au service de tous, soit l'œuvre de tous.

LE DEBAT SUR L'ACTION REVENDICATIVE

La crise économique est bien sûr au centre du débat. De nombreux intervenants indiquent qu'elle est perçue différemment suivant les branches et les régions. Cette crise confirme la justesse des positions C.F.D.T. vis-à-vis du type de croissance et du mode de développement de la société capitaliste.

Cependant le patronat dramatise la situation et fait planer des menaces sur l'emploi et les conditions de vie des travailleurs.

Les incertitudes économiques, la dramatisation du patronat et du gouvernement créent un conditionnement et pourrait même entraîner une attitude d'attente chez les travailleurs s'ils relâchent leur vigilance et leur combativité. Il y a nécessité de ne pas se laisser acculer à des positions défensives. Les travailleurs doivent garder l'initiative et l'offensive.

Le débat sur l'action revendicative s'est conclu par une résolution reprenant la synthèse des interventions des représentants fédéraux et régionaux.

Les cheminots retrouvent dans cette résolution les problèmes auxquels ils sont confrontés mais aussi les objectifs qui sont les leurs. C'est la démonstration très nette que leur sort est identique à celui des autres travailleurs et que les causes fondamentales sont communes pour l'ensemble des travailleurs du privé et du public et nationalisé.

UN CONSTAT

Les luttes récentes dans les entreprises et révélant l'état de conflit entre le capitalisme portent sur :

— l'emploi (LIP en a été l'illustration la plus marquante) ;

— les salaires et les classifications (les cheminots sont sensibilisés sur les classifications à travers leurs revendications et actions sur le dictionnaire des emplois et les problèmes catégoriels) ;

— l'amélioration des conditions de travail... et le problème des effectifs qui ont été les causes les plus vives d'actions tant en 1973 qu'au début de 1974. La résolution précise :

« Dans le même temps, dans les secteurs public et nationalisé, l'Etat capitaliste, le gouvernement, jouant de la complexité des directions ou de leur résignation :

- organise le démantèlement des secteurs publics,
- s'oppose aux investissements indispensables,
- freine les augmentations de salaires, accumulant un lourd contentieux,
- provoquent de graves difficultés de fonctionnement des services et une aggravation des conditions de travail, par une pénurie de moyens (effectifs, moyens de fonctionnement) ».

DES OBJECTIFS IMMEDIATS

Pour la C.F.D.T., les travailleurs ne doivent pas faire les frais de la crise actuelle.

Gouvernement et patronat utilisent l'argument de la crise pour désamorcer les réactions des travailleurs et pour refuser de répondre à leurs revendications.

La C.F.D.T. appelle les travailleurs à mener, avec leurs organisations, à tous les niveaux, l'action offensive sur des objectifs immédiats.

Les revendications confédérales, sous une expression différente, puisque recouvrant l'ensemble des travailleurs, tiennent largement compte des revendications des cheminots puisqu'elles visent :

- l'amélioration des bas salaires (S.M.I.C. à 1 200 francs) et du minimum de retraite ;
- la garantie réelle du pouvoir d'achat bien sûr mais aussi « une progression non hiérarchisée du pouvoir d'achat » traduite chez les cheminots par la revendication de « points uniformes » ;
- l'application du tiers payant pour aboutir à la gratuité des soins ;
- la mise en œuvre d'un véritable droit à la formation ;
- le maintien et l'accroissement des possibilités d'emploi par l'amélioration des conditions de travail et la diminution des charges de travail et des cadences ;
- l'amélioration des conditions de vie et de santé des travailleurs, notamment par la réalisation d'équipements collectifs, d'équipements sociaux et hospitaliers adaptés mais aussi... « la priorité et l'amélioration des transports en commun » ;
- le droit à l'expression et à l'information des travailleurs, notamment par « l'heure d'information syndicale ».

ADHERER A LA C.F.D.T.

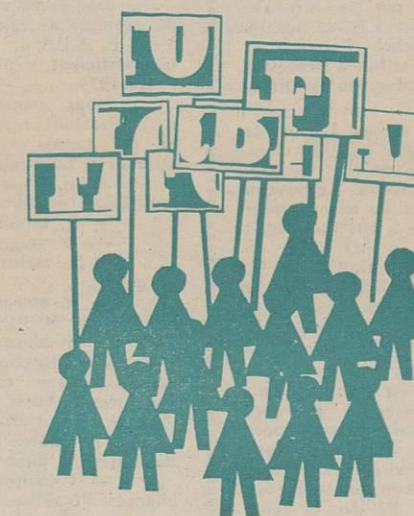
Ainsi, la C.F.D.T. appelle les travailleurs à unifier leurs luttes sur ces objectifs prioritaires. La C.F.D.T. favorisera le développement des luttes et prendra les initiatives nécessaires.

Elle appelle les travailleurs à renforcer la C.F.D.T. par leur adhésion, condition importante dans le développement d'un rapport de force permanent.

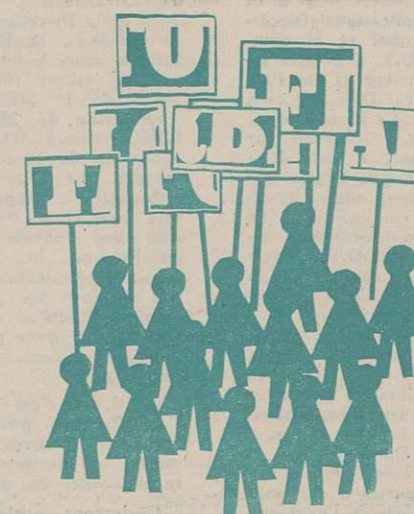
La C.F.D.T. et l'UNION des FORCES POPULAIRES



La C.F.D.T. pour une Action offensive



La POLITIQUE IMMOBILIÈRE de la C.F.D.T.



Primes de production : le panier de crabes

La récente modification de la prime de production concernant les ouvriers du Matériel a reçu de notre part un accueil très réservé. A notre connaissance, nous avons été la seule organisation syndicale vraiment représentative du personnel à avoir présenté des observations écrites à la suite de la diffusion du projet de notice primes en mai 1973. Il est tout de même utile de rappeler la réponse adressée le 11 juillet 1973 au Directeur du Matériel :

« En ce qui concerne le problème de fond concernant le principe même des primes de production et étant donné le peu de propositions nouvelles présentées par la S.N.C.F. à la commission mixte, concernant la filière Ouvriers du Matériel, la C.F.D.T. considère que l'attribution de primes de production n'est pas susceptible de résoudre le paiement de la qualification professionnelle. Elle ne peut donc que renouveler sa demande de voir les agents du Service traités comme les autres Cheminots, c'est-à-dire la garantie d'un déroulement de carrière normal sur plusieurs niveaux (ouvriers et ouvriers qualifiés en particulier). »

« Sur le projet de primes lui-même, nous considérons que chaque Chef d'Etablissement n'a pas à interpréter le système à sa façon et que des directives précises doivent être données pour que les disparités entre établissements et même à l'intérieur d'un établissement disparaissent. »

« Nous pensons que devrait être aboli le système de deux taux de prime par niveau. Le coefficient de notation de l'agent devrait se situer dans une fourchette allant de 1 à 1,2. Ce n'est pas au seul chef d'équipe d'attribuer les notes agents mais bien à la maîtrise de prendre ses responsabilités (C.M., S.C.A.T., C.A.T.). »

« Nous refusons absolument le principe évoqué à la réu-

nion des chefs d'établissement pour une notation faite par les agents eux-mêmes. Nous pensons que la note agent doit avoir un caractère révisable et que les modifications intervenant doivent être clairement expliquées et motivées aux intéressés par le personnel de maîtrise (C.M., S.C.A.T., C.A.T.). D'autre part, le nouveau système ne doit en aucun cas péjorer les agents bénéficiant des primes T.T.U. de l'ancien système. »

« Nous souhaitons vivement que nos observations soient prises en considération car celles-ci, nous en sommes certains, sont seules susceptibles d'atténuer le climat de mécontentement qui s'instaure dans les établissements, y compris à tous les échelons de la maîtrise. »

Après 4 mois d'application, que pouvons-nous constater ? — c'est le grand bazar.

Chaque patron d'atelier qu'il soit du matériel moteur ou remorqué, a établi sa propre notice et la Direction du Matériel manifeste une ignorance quasi totale de ce qui se passe dans la réalité. Qu'on en juge par quelques exemples : dans un grand atelier du matériel moteur : 13 critères servent à définir la note agent ; dans un autre : les critères retenus sont ceux de la notation indiciaire, ailleurs dans un atelier de dépôt : le service 3/8 est privilégié, etc... Mais aussi dans un certain nombre d'établissements, une grande prudence est observée pour ne pas accentuer la dégradation d'un climat suffisamment tendu.

Mais dans la majorité des cas, une catégorie d'agents subit plus encore les contraintes du système : le chef d'équipe, c'est sur lui que retombe tout le mécontentement parfaitement justifié des agents, mais qui devrait s'exprimer auprès des agents dirigeants des établissements autres que le chef d'équipe. Nous l'avions écrit, le chef

d'équipe, bien que connaissant le mieux les agents, n'a pas à assurer seul la notation, car nous pensons que celui-ci a déjà assez de responsabilités à prendre dans les autres domaines de sa fonction.

Que faut-il donc en conclure pour l'instant ? Les différences importantes de primes se feront sentir de plus en plus, au fur et à mesure que les primes de raccord disparaîtront suite aux augmentations de salaires. Nos camarades ont donc à mettre tout en œuvre dans les établissements pour informer les agents du Matériel qu'ils ne doivent pas se laisser prendre au jeu de la compétitivité entre eux.

Quant à la Direction du Matériel, nous souhaitons que celle-ci envisage d'une part de tenir compte de nos observations et d'autre part de considérer le personnel A.M.N. avec un peu plus d'objectivité, car celui-ci participe indirectement à la production, mais y participe quand même, et il est anormal de constater les différences de primes existant sur le niveau E1.

Pour notre part, nous ne pouvons que confirmer notre position, à savoir que le problème de la rémunération du personnel du service matériel ne peut être solutionné par le jeu des primes.

Un déroulement de carrière correct est seul susceptible d'apporter les améliorations durables auxquelles nous avons droit.

Dans l'immédiat, face aux manœuvres de division, les ouvriers doivent se sentir solidaires et agir pour réduire les inégalités constantes par la mise en place du nouveau système qui, au dire de la Direction du Matériel, devait apporter plus de justice.

J. MAGNAN.

équipement

CATÉNAIRES :

Nous ne sommes pas d'accord

La C.F.D.T. nous ne sommes pas d'accord avec la décision unilatérale prise par la S.N.C.F. de placer sur le niveau E3 les agents reçus à l'examen de chef d'équipe et nous étions la seule Organisation à protester lors du dernier comité mixte de la Direction de l'Équipement.

Pour la C.F.D.T., le niveau E3 est le niveau sur lequel tous les ouvriers, Equipement et Matériel, doivent au minimum terminer leur carrière. Le niveau E3 ne doit donc pas être un niveau pour chefs d'équipe au rabais à qui l'on ferait miroiter la nomination à M1 dans un temps indéterminé. La notation pour E3 ou M1 doit se faire en fonction de la valeur professionnelle et non de la conduite (docilité, servilité, non-participation aux actions syndicales) ou de la ténacité du client.

La position C.F.D.T. est donc claire : les agents reçus à l'examen de chef d'équipe n'ont pas à traîner des années avant d'être nommés à M1 voire, pour certains, partir en retraite avec l'examen dans la poche comme souvenir. Qu'ils soient placés sur E3 dès la réussite à l'examen de M1, nous sommes d'accord, mais que ce soit sans péjorer la promotion des AENP (ex-ouvrier professionnel) sur E3, par une formule de hors compte par exemple.

Le niveau E3 doit être celui des professionnels sur E3, par une formule de diminuée.

Le groupe technique national Equipement.

AUDIENGE INTERSYNDICALE DES AGENTS DE MAITRISE ET DES CADRES DE LA DIRECTION DE L'ÉQUIPEMENT

Délégation C.F.D.T. : Demeure, Delespine.

Tenant sa promesse de faire le point chaque année, le Directeur de l'Équipement nous a reçus le 30 janvier.

Des états comparatifs faisant ressortir des améliorations découlant de la réforme du système de rémunération dans une seule catégorie de personnel : « les établissements Voie et S.E.S. », permettent à la Direction de se trouver très satisfaite du fait que le coefficient salarial moyen soit passé de 340 à 347 points entre le 31-8-1971 et le 31-12-1973.

Nous avons, bien sûr, apprécié les satisfactions apportées à certaines de nos revendications mais faut-il rappeler qu'il a été nécessaire que les agents de maîtrise et les cadres viennent par deux fois manifester leur mécontentement devant la Direction Générale de la S.N.C.F.

Aussi, avons-nous développé les problèmes importants dont nous saisissons nos mandants, parmi lesquels :

- le bouchon M3 - C1,
- la stagnation des KSES sur certains Réseaux,
- le maintien sur M3 de 36 % des chefs de district et de circonscription en poste,
- la non-parité des spécialités sur la moyenne nationale des filières « contrôle » qui est de 50 % M1 + M2, 50 % M3,
- le blocage du déroulement de carrières dans la filière Contrôle et Inspection.

La Direction s'est retranchée devant les impératifs budgétaires et nous a reconduits vers une autre instance habilitée à débattre de la répartition des crédits catégoriels. Aussi les résultats nous semblent-ils maigres, la perspective de nombreux départs en retraite vers 1978-1979 ne pouvant nous satisfaire dans l'immédiat.

Les cadres autorisés 1974 n'étant pas encore arrêtés, il ne nous est permis que de faire un bilan modeste de cette audience :

- Création de 27 postes C3 classant sur ce niveau tous les chefs de section chargés d'établissement ;
- Promotion de 27 C1 et de 27 M3 ;
- Augmentation du nombre de chefs de section adjoints à temps complet au gré de l'orientation des Directeurs de Réseau, dans la limite des 27 C2 supplémentaires ;
- Amélioration du pourcentage des M3 dans les spécialités qui passent de 26 à 33 %, sans programmation pour la répartition 50/50 ;
- Réduction des disparités de déroulement de carrière entre les réseaux ou entre les filières ;

D'ores et déjà, nous avons demandé à nos responsables de poursuivre la discussion des problèmes au niveau des Réseaux.

Rapprochez-vous des militants C.F.D.T. qui vous donneront des informations plus complètes sur les autres questions débattues au cours de cette audience.

TRANSPORT ET COMMERCIAL

Service des trains de voyageurs : SUR L'EXAMEN ET L'ACCÈS A M1

Les agents de cette filière ont droit à toutes les explications nécessaires sur le pourquoi et le comment des positions C.F.D.T. à propos de leur déroulement de carrière et de l'accès au niveau M1. La C.F.D.T. n'a rien à cacher à ses mandants. Le 22 novembre 1973, lors d'une audience accordée par la Direction du Transport à une délégation C.F.D.T., nous faisant l'écho des rouspades de l'Exploitation, nous avons exprimé notre hostilité au principe de l'examen pour l'accès au futur grade de KRUP, niveau M1. La C.F.D.T. estime que la création de ce nouveau grade devrait permettre une amélioration sur place du déroulement de carrière.

Pour 1.600 KRU sur la S.N.C.F., celle-ci avait envisagé une centaine de promotions pour le 1^{er} janvier 1974. La C.F.D.T. n'a pas manqué alors de protester contre l'insuffisance du contingent attribué et s'est employée à faire partager son inquiétude par la Direction sur le sort qui pourrait être réservé aux KRU déjà en place dans les postes à reclasser au cas où ils échoueraient à l'examen. Le 19 décembre 1973, c'est au tour

de la Direction du Personnel et non plus de la Direction Transport de recevoir la C.F.D.T., la Direction du Personnel faisant alors connaître qu'il y avait de sa part accord (donc confirmation) qu'à dater du 1^{er} janvier 1974 se ferait la nomination de 100 KRU au grade de KRUP niveau M1, accord assorti d'une promesse de caractère évolutif de cette mesure. La Direction P déclarait en substance, à propos de l'examen prévu, que celui-ci se limiterait à un contrôle oral des connaissances professionnelles, en présence des délégués. L'ancienneté serait déterminante dans le souci de ne pas bloquer les possibilités de promotions ultérieures au niveau M1. Notre lutte n'était donc pas vaine, des éléments nouveaux étaient enregistrés comme étant un progrès.

Ainsi, et c'est tout le mérite de la C.F.D.T., nos positions sont claires et n'ont pas d'autres objectifs que de permettre au maximum d'agents de la filière d'accéder au niveau M1.

Ci-dessous, projet d'examen oral d'accès au grade de KRUP M1A.

EPREUVES PRATIQUES :

- a) Ecrite : néant.
- b) Orales :
 - Les règles du service des voyageurs dans les trains, notamment l'information à donner aux voyageurs ;
 - L'application des tarifs voyageurs ;
 - La responsabilité en matière d'accidents survenus aux voyageurs.

EPREUVE ORALE FACULTATIVE (1) :

- Exercices portant sur une ou plusieurs langues vivantes.

Nota : La C.F.D.T., par lettre du 11-2-1974, insiste auprès de la S.N.C.F. pour qu'elle prenne rapidement des mesures visant à la nomination de la première tranche des 100 KRUP, prévue pour le 1-1-1974.

P./Le groupe technique national Transport : Paul HENNION.

(1) Seuls entrent en compte les points obtenus au-dessus de 12 pour cette épreuve.

AGENTS DE CONDUITE

SUR L'UTILISATION DES T4

LA COMMISSION Mixte du Statut du 4 février, la Direction a relancé le problème de l'utilisation du T4 en nous présentant un projet de préambule au dictionnaire des emplois. On peut notamment lire : « Toutefois, sous réserve qu'il possède les aptitudes requises, un agent d'un grade quelconque peut être amené à assurer exceptionnellement ou accessoirement des activités ressortissant normalement d'un autre grade placé sur un niveau égal ou inférieur au sien. »

Ce texte, que nous refusons, chaapeute l'ensemble des filières, mais il est clair que la Direction vise essentiellement la filière Traction ; le projet nous avait d'ailleurs été présenté lors d'une table ronde sur le problème des Roulants.

Ce texte est inutile : dans la filière Traction, on trouve un grade que l'on ne retrouve nulle part ailleurs et qui est clairement défini dans le nouveau dictionnaire des emplois : c'est celui d'élève conducteur. Il est, en effet, stipulé que cet agent peut être amené à remplacer soit des T4, soit des T2.

Nos camarades de Bordeaux ont clairement démontré, par leur action des 1^{er} et 2^{es} février, qu'ils entendaient respecter ce texte. Aussi devons-nous nous montrer vigilants dans chaque dépôt et signaler les cas où le règlement n'est pas respecté.

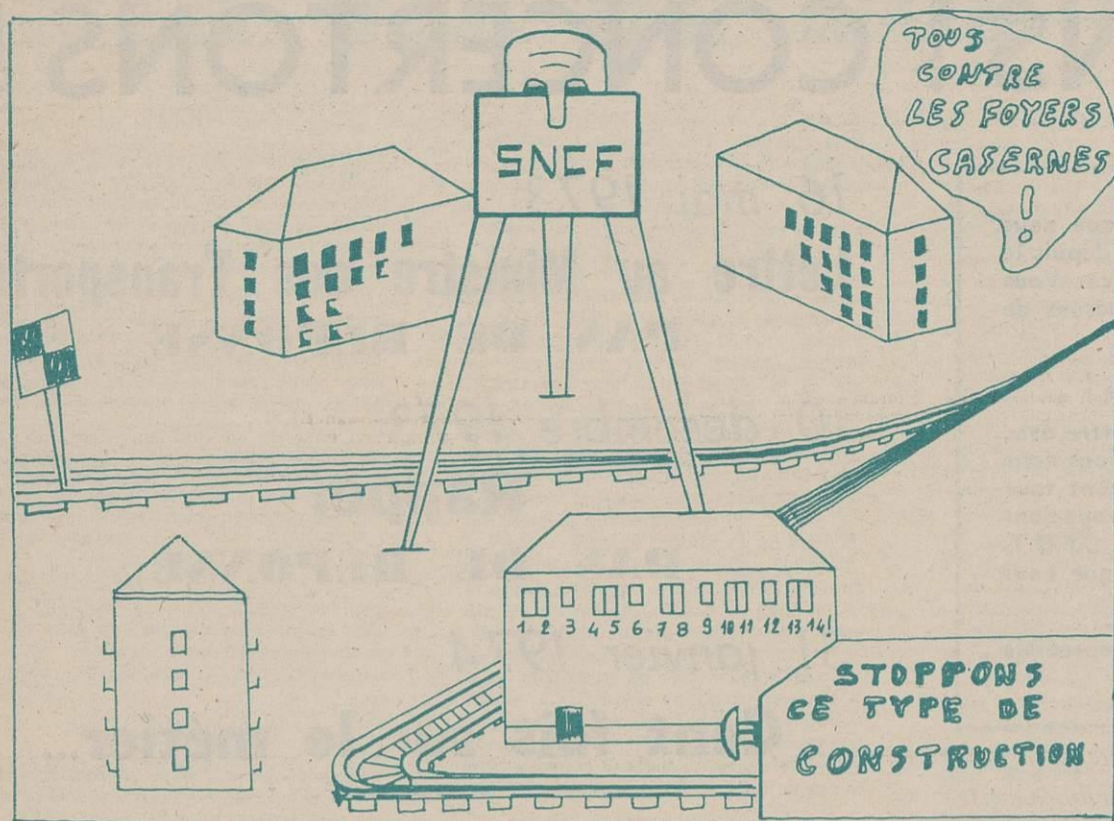
A ce problème, qui a motivé l'action des agents de conduite en décembre, s'ajoutent ceux de la qualification et du déroulement de carrière. Pour l'instant, la S.N.C.F. n'a rien solutionné. Aussi avons-nous adressé en commun, avec les fédérations C.G.T., C.F.D.T. et F.G.A.A.C. une lettre à la Direction, le 12 février, pour demander la réouverture des discussions.

A cela, s'ajoute le problème des effectifs. Souvent, sous le vocable « défaut de machine », on camoufle le manque de personnel et on supprime des trains.

Les agents de conduite ne toléreront pas longtemps cet état de fait. Si la S.N.C.F. refusait de négocier, elle porterait la responsabilité d'éventuels conflits. La C.F.D.T. saura, le moment venu, prendre ses responsabilités.

A. STECKMANN.

NON aux FOYERS CASERNES !



- Pas de droit de visite !
- Parcage dans des locaux spéciaux !
- Surveillance assurée par des vigiles !

Voilà, en gros, la réglementation des foyers de célibataires dont se satisfait la S.N.C.F., mais pas les intéressés ! Pas la C.F.D.T. !

Depuis longtemps, nous réclamons la réforme de règlements datant d'une autre époque.

Depuis longtemps, nous réclamons l'attribution de studios ou de F2 pour ces cheminots.

La S.N.C.F. s'y oppose. Aujourd'hui, nos camarades ripostent et manifestent. Les comités de locataires sont mis en place.

Pour infléchir la position patronale et prendre en charge collectivement le problème, il y a nécessité :

— De mettre en place, au niveau de chaque foyer, une association de locataires déclarée dans le cadre de la loi de 1901 et affiliée à une confédération nationale des locataires ;

— De lutter avec tous les cheminots pour la refonte des règlements, notamment celle du PS 13.

S.N.C.F. = SÉCURITÉ ?

A DOMPIERRE

DERNIERE en date des accidents du même type, la collision mortelle de Dompierre révèle une nouvelle fois les conditions d'insécurité dans lesquelles travaillent de nombreux cheminots et circulent les trains sur voie unique.

Comme en 1970, à Chapeauroux, en 1972, à Gensac-la-Pallue, en 1974, à Dompierre-Sept-Fons, l'insuffisance des effectifs et des installations de sécurité sont les principales causes de la collision. Cela est conséquence directe de la politique S.N.C.F. et gouvernementale en matière de personnel et d'investissements.

LES FAITS

Dompierre, gare de voie unique : voie directe type S.N.C.F. avec block manuel de voie unique type Sud-Est (ancienne D.V. déposée en 1958). Passage à niveau situé entre l'aiguille de dédoublement et le B.V., sur route nationale n° 488. Un seul agent est prévu au tableau de service pour assurer les nombreuses tâches et faire face aux désheurements presque habituels des trains.

Le 2 février, suite au retard de cinquante minutes du train de marchandises 35 347 (composition : 47 wagons, longueur 63 unités), l'agent seul de service a dû effectuer :

- réception du 35 347 sur la voie directe et garage sur cette voie en raison de sa longueur inhabituelle, opérations de sécurité,
- passage d'un autorail omnibus sur voie d'évitement, vente de billets, téléphonie, service du train, manutention, opérations de sécurité,
- manœuvre (de nuit) du 35 347 pour retrait de 14 wagons nécessitant de longues allées et venues à pied en raison de la longueur du train (environ 3,500 km depuis l'arrivée de ce train), essai des freins,
- l'autorail 5735 (sans arrêt) devait dépasser le « marchandises » par la voie d'évitement.

QUE S'EST-IL PASSE ?

EN L'ABSENCE DE ZONE DE PROTECTION interdisant toute fausse manœuvre, l'aiguille était disposée pour la voie directe malgré son occupation par le 35 347 ; la collision devenait inévitable.

Deux morts, dont l'agent de conduite, dix-huit voyageurs blessés, s'ajoutent à la liste des victimes des carences de la S.N.C.F. et du manque d'effectifs.

Pour Dompierre, la S.N.C.F. mettait uniquement l'accent sur la défaillance humaine du seul cheminot en service à l'heure de l'accident.

Nous ne pouvions laisser dans l'ombre **LES CAUSES PROFONDES DE CETTE COLLISION**, à savoir :

- que les installations en place ne correspondent pas aux exigences du trafic et aux possibilités techniques actuelles,
- que la réduction des effectifs, poussée à l'extrême (un seul agent, impose des conditions de travail incompatibles avec la disponibilité d'esprit nécessaire pour faire face aux tâches nombreuses et multiples et aux situations exceptionnelles.

Il faut noter l'unanimité des dirigeants S.N.C.F. sur la compétence et la qualité du service fourni par l'agent de la gare de Dompierre.

Il était donc de notre devoir de protester contre les conditions de travail, la compression des effectifs, les insuffisances des installations en matière de sécurité.

Il était de notre devoir aussi d'attirer, une fois de plus, l'attention de la direction S.N.C.F. et des Pouvoirs publics, sur leur prise de responsabilité découlant de leur seule décision en matière d'investissements, de compression de personnel et, d'une manière générale, de politique des transports.

Malgré nos nombreuses interventions antérieures et notamment à la suite d'accidents du même type (Chapeauroux sur la Région en 1970, malgré les grèves contre la politique gouvernementale et S.N.C.F., nous sommes au regret de constater la carence des véritables responsables et le maintien des situations dénoncées.

Aussi, le lundi 4 février, les organisations régionales C.F.D.T. et C.G.T. se retrouvaient — SEULES — pour prendre les décisions qui s'imposaient. Elles appelaient l'ensemble des cheminots de la Région à cesser le travail le 5 février, jour des obsèques de notre camarade agent de conduite. L'information syndicale et notre analyse étaient rendues publiques au cours d'une conférence de presse.

Suite au refus du Directeur Régional, le 5 février, d'examiner les conditions de sécurité sur la Région avant le prochain Comité mixte professionnel régional, les agents de conduite décidaient d'appliquer eux-mêmes un ralentissement à 40 km/h au franchissement des aiguilles de passage en vitesse dans les gares de voie unique.

Après cette décision et son début l'application, le directeur convoquait les responsables C.F.D.T. et C.G.T. le 6. Au cours de l'audience il a donné l'assurance que le financement des travaux pour les gares de Dompierre, Chapeauroux et Montbeugny était décidé pour 1974. Il a admis de débattre avec les organisations syndicales de l'équipement des autres gares concernées.

En première mesure, nous avons demandé l'implantation d'un T.I.V. fixe à 40 km/h dans ces établissements jusqu'à mise en place de zones de protection. Ne pouvant s'engager sur ce problème qui est national, il a accepté de le transmettre à la Direction Générale.

En conséquence, compte tenu de ces éléments nouveaux, les organisations syndicales régionales C.F.D.T. et C.G.T. demandaient aux agents de conduite de surseoir aux dispositions concernant le passage systématique des aiguilles à 40 km/h.

Pour le Comité mixte professionnel régional du 25 février, un ordre du jour complémentaire a été adressé en commun, C.F.D.T., C.G.T., au Directeur de Région, pour faire un bilan de sécurité de la Région et prendre les décisions qui s'imposent et cela après consultation de toutes les S.S.E.

Pour que de tels accidents ne puissent pas se reproduire, comme les cheminots de la Région l'ont exprimé par leur grève du 5 février, la S.N.C.F. doit revoir dès maintenant :

- sa politique d'effectifs,
- sa politique d'investissements,
- les conditions de circulation sur voie unique lorsqu'il n'y pas de zone de protection.

Nous demandons, pour toutes les gares de voie directe ouvertes à la sécurité et au cantonnement, la mise en place d'un T.I.V. fixe à 30 ou 40 km/h jusqu'à l'installation de zones de protection. Les horaires devront être modifiés en conséquence si nécessaire.

L'Union professionnelle régionale des cheminots C.F.D.T. d'Auvergne.

A THIONVILLE

IL ne suffit pas d'appliquer toutes les règles de sécurité dans l'exécution du service mais il faut le faire aussi dans nos appartements et cités S.N.C.F. C'est pour cela que les Cheminots de Thionville Est et Ouest, à l'appel des Organisations C.F.D.T., C.G.T., A.P.F., ont manifesté le 8 février 1974 devant la Direction de l'Équipement de ces secteurs. Car cela peut se produire partout !

Les Cheminots veulent trouver leurs familles en bonne santé à leur fin de service. Ils ne veulent pas voir surgir la mort dans leurs appartements par la faute de leur entreprise. Si des crédits plus importants étaient débloqués pour l'entretien des logements S.N.C.F., des événements regrettables tels que ceux que nous avons connus auraient été évités.

L'intoxication de l'épouse d'un camarade n'a pas suffi pour émouvoir les services compétents. Il a fallu la mort de notre camarade pour qu'il y ait une réaction immédiate et encore laquelle ? Celle de la C.F.D.T., de la C.G.T., de l'A.P.F., et non celle des responsables de l'administration. Et pourtant, cette dernière n'est pas en reste pour suivre les augmentations des loyers.

La politique pratiquée par le Pouvoir et notre Entreprise n'aboutit pas à l'amélioration de nos conditions de vie mais à rechercher systématiquement le moindre coût.

En cités :

- loyers, charges = hausse, mais souvent
- hygiène, sécurité = baisse.

Sur les chantiers, même politique :

- effectifs, salaires = bloqués.
- rendement, fatigue = accentués.

C'est pour cela que les Cheminots ont déposé une pétition avec la signature de tous les locataires. Ils demandent à la Direction de l'Équipement :

- des crédits pour la sécurité de leurs familles,
- l'arrêt du démantèlement de la S.N.C.F.,
- l'arrêt des profits immobiliers.

CONCERTONS ! CONCERTONS !

VOUS trouverez ci-après la troisième lettre que nous avons adressée au ministre des Transports depuis le 16 mai 1973, pour lui demander audience. Vous lirez aussi la liste des questions que nous lui proposons de discuter.

Le Ministre fait le sourd, il ne répond même pas !

Et pourtant, les affaires dont nous voulons débattre avec lui, ce sont vos affaires à tous, celles pour lesquelles vous nous écrivez. Alors ! Ne baissons pas les bras, commençons tous par lui écrire directement pour notre affaire, en lui rappelant que notre Union fédérale des Cheminots retraités C.F.D.T. lui a demandé audience depuis le 16 mai 1973 et que nous exigeons qu'il reçoive nos représentants.

Et si cela ne suffit pas ? Et bien nous irons tous ensemble « faire du foin » sous ses fenêtres !

Le 31 janvier 1974,

M. le Ministre des Transports,

Par lettre 364-5-73 IN du 16 mai 1973 nous vous avons demandé d'accorder une audience à une délégation du bureau de notre Union Fédérale des Cheminots Retraités C.F.D.T.

Sans réponse de votre part, nous avons, par lettre 94-12-73 AN du 10 décembre 1973, insisté auprès de vous pour que notre délégation soit reçue sans trop tarder.

A ce jour, nous n'avons pas encore été informés de votre intention de nous accorder cette

audience. Bien entendu, nous tenons nos militants informés de nos démarches et ceux-ci cachent de moins en moins leur mécontentement lorsque, nous demandant où en est l'audience au Ministre, nous ne pouvons en réponse qu'évoquer votre silence.

Plus de huit mois se sont écoulés depuis notre demande et nous voulons croire que ce très long délai aura été mis à profit pour étudier soigneusement nos revendications et qu'ainsi notre grande patience trouvera sa juste récompense dans les satisfactions que vous ne manquerez pas de nous accorder.

Nous vous prions,

Les salaires des cheminots ont été augmentés de 2 % le 1^{er} janvier 1974, au titre de l'année 1973, et de 2 % le 1^{er} février 1974, au titre de l'année 1974.

Les retraites et pensions qui seront payées le 1^{er} avril 1974 seront augmentées de 4 % et le rappel sera de 2 % pour un mois (janvier) et 4 % pour deux mois (février et mars).

Evolution des pensions pour l'année 1973.

Minimum de pension :

2.188,60 le 1^{er} janvier 1973 ;

2.446,80 le 1^{er} janvier 1974.

Soit une augmentation de 11,80 %.

Retraite de E2 C code 1, 2, trente-deux ans de services valables :

2.491 le 1^{er} janvier 1973 ;

2.844 le 1^{er} janvier 1974.

Soit une augmentation de 14,17 %.

Le minimum de pension est en retard parce qu'il n'est pas calculé à partir du salaire d'embauche et, de ce fait, n'a pas bénéficié des revalorisations des bas salaires.

Le ministre a été saisi de propositions de la S.N.C.F. pour modifier cette situation en mars 1973.

Tu causes, Guena... Tu causes, Giscard... pour les pauvres vieux !

Mais d'actions ? Point !

Échéance du 1^{er} avril 1974

16 mai 1973 :

**Lettre au Ministre des Transports
PAS DE RÉPONSE**

10 décembre 1973 :

**Rappel
PAS DE RÉPONSE**

31 janvier 1974 :

Cent fois sur le métier...

Questions soumises pour l'audience
à Monsieur le Ministre des Transports

1) AMELIORATION DES PENSIONS

- Accélération des mesures de prise en compte des éléments non liquidables et mesures fiscales en faveur des retraités.
- Relèvement substantiel du minimum de pension.
- Amélioration des pensions de reversion (taux, durée du mariage, reversion des pensions des femmes agents).

2) ATTRIBUTION A TOUS LES RETRAITES DES AVANTAGES ACCORDES

- Mesures consécutives à la réforme de la rémunération du 1^{er} janvier 1972 (y compris les facilités de circulation).
- Mesures concernant les majorations de pension pour enfants (1^{er} avril 1973).

- Recherche d'une formule de règlement pour l'année de neutralisation appliquée aux anciens mineurs réadmis tardivement après leur retour du service militaire.

3) FACILITES DE CIRCULATION

- Conditions d'attribution de la carte aux 100 km (assouplissement).
- Attribution d'un permis annuel aux parents et beaux-parents du retraité ou de sa veuve.

Le billet du Président

CHACQUE année, au mois de février, nous voyons revenir une corvée dont nous nous passerions volontiers, c'est l'obligation d'établir une déclaration de revenus en nous demandant à quelle sauce nous allons être mangés.

Rassurez-vous, si vous avez payé quelque chose l'année dernière, vous paierez plus cette année et si vous n'avez rien payé l'année dernière, il y a de fortes chances pour beaucoup d'entre nous, qu'ils ne soient pas oubliés par le percepteur.

Pourquoi ? D'une part, parce que nos pensions ont été revalorisées... mais les prix aussi, d'autre part, parce que les tranches d'imposition, n'ont pas été élargies dans les mêmes proportions.

Vous avez également l'honneur de déclarer intégralement vos revenus, jusqu'au dernier centime, reconnaissons que c'est parce que nous ne pouvons pas faire autrement, et on ne nous fait pas de cadeaux comme à certaines catégories de contribuables nettement plus rentés que nous.

Et puis, nous n'avons pas les moyens de nous offrir un « conseiller financier » qui, à l'occasion, pourrait nous guider et nous permettre de jouer aux aros capitalistes.

L'évasion des capitaux, la fraude fiscale ce n'est pas pour notre

nez. Essayez un peu de vous tromper dans votre déclaration et vous ne serez pas ratés, seulement voilà, vous n'êtes que des retraités de la S.N.C.F., donc taillables et corvéables à merci.

Sans être jaloux, nous admettons difficilement les privilèges accordés aux non salariés, par rapport aux salariés, si la formule « à revenus réels et contrôlés et non forfaitaires impôts égaux » n'est pas rigoureusement appliquée.

De même, si le fisc considère que nos retraites sont un salaire différé, elles doivent bénéficier des mêmes abattements que les salaires soit = 10 + 20 % quelles que soient les dénominations données à ces abattements et les arguments subtils avancés par les Finances.

Chaque année, c'est une levée de boucliers contre la complication du système fiscal qui favorise les « gros » au détriment des « petits » la mauvaise répartition et le poids excessif des impôts mais, pratiquement, il n'y a rien pour le 3^e âge ou tout au moins on dit du bout des lèvres : « Il faudrait remplacer ceci, il faudrait faire cela ».

Pour nous le « faudrait » est de trop, le futur ne nous intéresse pas, seul, le présent compte.

H. CADET.

LA VIE DE NOS GROUPES...

NIORT

L'Assemblée générale des cheminots retraités et veuves du groupe de Niort et environs, s'est tenue le 16-12-73 à 15 h, local de Clas, en gare de Niort, avec le concours de Rambaud, délégué régional, et de Charbonneau, représentant les actifs de la résidence. Le président Derbord ouvre la séance en demandant une minute de silence à la mémoire de nos camarades décédés : Mme Vve Gatineau et Potet Aimé, puis donne un compte rendu de la vie du groupe durant l'année qui s'achève. A sa suite, le trésorier Breton François rend compte de la trésorerie. Puis Rambaud commente le cahier revendicatif adopté à l'Assemblée générale en octobre à Paris.

Il répond ensuite à plusieurs questions individuelles.

Il souhaite que nous resserrions nos liens avec nos camarades retraités des autres secteurs professionnels dans l'Union Confédérale des Retraités C.F.D.T.

SAINT-ETIENNE

Le groupe de Saint-Etienne a tenu son assemblée générale le samedi 12 janvier 1974, avec la participation d'André Nicolas, secrétaire général de l'U.F.R. De nombreux camarades étaient présents.

Le groupe se porte bien, l'effectif est en progression grâce à une bonne collaboration avec les actifs.

Au moment de la rentrée parlementaire d'octobre 1973, le bureau a écrit à tous les députés et sénateurs du département une lettre pour attirer leur attention sur la situation des cheminots retraités. Il leur demandait d'intervenir auprès du gouvernement en faveur de leurs revendications les plus essentielles : augmentation du minimum de pension et des pensions de reversion, amélioration du mode de calcul des retraites par l'inclusion dans le salaire de base de l'indemnité de résidence.

Le secrétaire Girinon donna lecture

des 7 réponses reçues sur 11 lettres envoyées. Certaines des réponses sont de pure forme, d'autres plus intéressantes font état d'une intervention auprès du ministre des Transports.

Dans un exposé très complet et très documenté qu'il avait placé sous le signe de la liberté et de l'information, Nicolas fit état des améliorations obtenues en 1973, et rappela le programme revendicatif de l'U.F.R. Il mit l'accent sur l'impératif du recrutement, l'intérêt d'une structuration régionale et la nécessité d'une liaison étroite avec les actifs. Sur un plan plus général et au-delà des revendications purement matérielles, Nicolas invita les retraités à se comporter en citoyens majeurs et à rester attentifs aux événements.

Partout dans le monde et en France, la liberté est violée, bafouée ; l'information est orientée, dirigée. Nous devons garder un esprit critique et nous montrer exigeants sur le respect des libertés et la qualité de l'information.

Le secrétaire de l'association des retraités C.F.D.T. de la Loire, présent à l'assemblée, mit en évidence les points communs sur le plan social aux retraités des secteurs public et privé et souligna la nécessité d'une action commune.

FIRMINY

L'assemblée annuelle du groupe s'est tenue le dimanche 13 janvier 1974, avec la participation de C. Girinon de Saint-Etienne et d'André Nicolas, secrétaire général de l'U.F.R.

Ambiance de franche camaraderie où chacun a pu débattre librement des positions actuelles de la C.F.D.T.

En ouvrant la séance J. Mounier avait, d'entrée de jeu, planté le décor, appuyé par une lettre du camarade Michel, retenu loin de Firminy.

Dans son intervention, le Secrétaire général de l'U.F.R., après avoir fait le point sur toutes les questions concernant les retraites, a précisé les positions de la C.F.D.T. et répondu aux questions posées par les participants.

THOUARS - BRESSUIRE

L'assemblée générale des cheminots retraités et veuves du groupe de Thouars-Bressuire, s'est tenue le 19-1-1974 à l'Union locale C.F.D.T. Président de séance Ponnet André, assisté de Rambaud Jean délégué de région et du secrétaire du syndicat des actifs de Thouars.

Au début de la réunion, l'assemblée observe une minute de silence à la mémoire de notre camarade Grosieux Lucien décédé. La parole est ensuite donnée à Rambaud, qui d'emblée se félicite de la présence de nombreux actifs.

Puis il fait un compte rendu succinct de l'assemblée générale d'octobre à Paris. Il s'attache en particulier au contenu du cahier revendicatif, ce qui suscite beaucoup d'intérêt parmi les actifs également. Concernant nos camarades retraités des autres secteurs professionnels, il recommande que nous prenions contact avec eux et que nous les aidions à s'organiser, dans la grande famille de l'Union Confédérale des Retraités.

Des vœux de complet rétablissement sont adressés à notre ami Jean Schmit, conseiller juridique régional.

Il est procédé ensuite à l'élection du Bureau du groupe :

Président : Mme Tard Marie.
Secrétaire : M. Gelot Martial.
Secrétaire Adjt : Geffard André.
Trésorier : Ponnet André.
Trésorier Adjt : Gody Elie.
Conseillers : Robin Jean, Favrau Julien.

CHALONS-SUR-MARNE

Le 4 février s'est tenue l'assemblée générale des Cheminots retraités de Chalons au siège de l'U.I.S.

En raison de l'intérêt de l'ordre du jour, l'assistance était plus nombreuse que d'habitude.

Dès l'ouverture de la séance, le président rappela à la pensée de tous, les noms des camarades disparus au cours de l'année et émit des vœux pour la guérison des hospitalisés ou malades ; il est décidé de faire des visites particulières aux camarades ne pouvant se rendre aux assemblées.

Le secrétaire donna lecture du procès-verbal de la dernière réunion, ainsi qu'un compte rendu détaillé du Congrès National tenu à Paris, le 20 octobre dernier, indiquant les revendications propres aux retraités et à leurs ayants droit.

En l'absence de trésorier, le président nota une bonne rentrée des cotisations pour 1973 ainsi que des adhésions nouvelles. Les Mutuelles et Assurances sont tenues correctement.

Après l'évocation de quelques cas particuliers ou questions diverses solutions rapidement, il fut procédé au renouvellement du bureau.

Pour tous renseignements ou adhésions, les nouveaux retraités peuvent donc s'adresser à :

Président : M. Monot.
Vice-président : M. Sellier.
Secrétaire : M. Dautelle.
Membres : Mmes Revemont, Poin-taux, MM. Mathieu, Carroy, Colle, Du-mong, Zimmer.

LE MANS

Le groupe de retraités du Mans et de la Sarthe informe ses adhérents et sympathisants que l'assemblée générale statutaire pour 1974, aura lieu le samedi 9 mars à 14 h 30, 24, avenue Bollée, 72000 LE MANS.

PARIS - EST

Réunion d'information le samedi 30 mars à 15 h au local des Cheminots C.F.D.T., 35, rue d'Alsace, à côté de la gare de l'Est, avec Robert Leroy, Roger Lepage et André Nicolas.

FONDS NATIONAL DE SOLIDARITÉ

DEPUIS le 1^{er} janvier 1974, l'allocation du Fonds National de Solidarité a été portée à 2.750 F par an, soit 687,50 par trimestre.

Pour avoir droit au versement de cette allocation, la totalité des ressources du demandeur ne doit pas dépasser 6.400 F par an pour une personne seule, 10.400 F par an pour un ménage.

Par ressources, il faut entendre le montant brut de la pension et tous les autres revenus tels, par exemple, les intérêts des sommes placées à la Caisse d'Epargne décomptés pour 3 %.

Lorsque le total des ressources et du F.N.S. dépasse le plafond retenu, il n'est versé qu'une allocation différentielle mais si ce total est supérieur au plafond, le F.N.S. n'est pas servi.

EXEMPLES THEORIQUES

Total des ressources	Plafond annuel	F.N.S servi
12 000	10 400	0
9 000	10 400	1 400
7 000	10 400	2 750

De nombreux camarades susceptibles de percevoir le F.N.S. n'osaient pas en faire la demande par crainte de voir leurs enfants en rembourser le montant en raison de l'application de « l'obligation alimentaire ».

Ils n'ont plus à avoir cette crainte car cette obligation est supprimée quant au F.N.S., mais elle reste toujours valable en ce qui concerne l'héritage éventuel avec un plafond actuel de 50.000 francs.

Rappelons que l'attribution du F.N.S. permet de bénéficier, le cas échéant, d'exonération à la cote mobilière, non-paiement de la taxe télévision, dans certaines villes réduction ou gratuité sur les transports urbains, etc.

L'allocation du F.N.S. n'est jamais attribuée d'office, il faut toujours en faire la demande, soit :

A la Caisse des Retraites S.N.C.F., 7, rue de Château-Landon, 75475 Paris, pour nos adhérents bénéficiant exclusivement d'une pension S.N.C.F.

A la Caisse de Sécurité Sociale de leur résidence pour ceux qui bénéficient en outre d'un avantage personnel versé par le régime général de la Sécurité Sociale.

Les imprimés nécessaires sont à leur disposition à la mairie de leur résidence.

LA MUTUELLE

La Mutuelle, qui a été créée par des syndiqués, vient encore d'étendre le réseau de ses activités.

Elle assure désormais les services suivants :

- Caisse générale maladie,
- Caisse dentaire, acoustique, optique, orthopédie,
- Caisse chirurgicale,
- Caisse invalidité-décès,
- Caisse d'entraide et de solidarité.

En outre, les adhérents peuvent obtenir, sur leur demande, une carte européenne mutualiste pour leur voyage à l'étranger.

Elle complète ainsi les prestations versées :

- par la Caisse de Prévoyance, aux agents et retraités de la S.N.C.F. ainsi qu'à leurs ayants droit ;
- par la Sécurité Sociale, aux auxiliaires, retraités, ayants droit d'agents de la S.N.C.F. qui sont affiliés au régime général de la Sécurité Sociale. La limite d'âge à l'adhésion est de 65 ans.

Pour tous renseignements, s'adresser à la Mutuelle Familiale des Cheminots de France, 31, rue du Faubourg-Montmartre, 75009 Paris (téléphone 824-40-91). Métro : Cadet ou Le Peletier ou rue Montmartre.

Une permanence est ouverte en semaine (sauf le samedi) de 14 à 18 h.

Henri DARNET.

A qui sert le service juridique ?

Une adhérente, de passage à Marseille, a été victime d'un accident (chute dans un autobus urbain à la suite d'un arrêt brusque).

Après une longue procédure contre un adversaire particulièrement coriace, nous avons abouti à une indemnité de plus dix mille francs que, par ses seuls moyens, elle n'aurait jamais pu obtenir.

La C.F.D.T., une organisation dynamique, mais aussi efficace.

NOUVELLES BRÈVES

● **Facilités de circulation - retrait des vignettes** : La date limite est le 30 avril mais les vignettes peuvent être retirées sans attendre la dernière limite.

● **Echéance du 1^{er} avril 1974** : Paiement dans les gares samedi 30 mars.

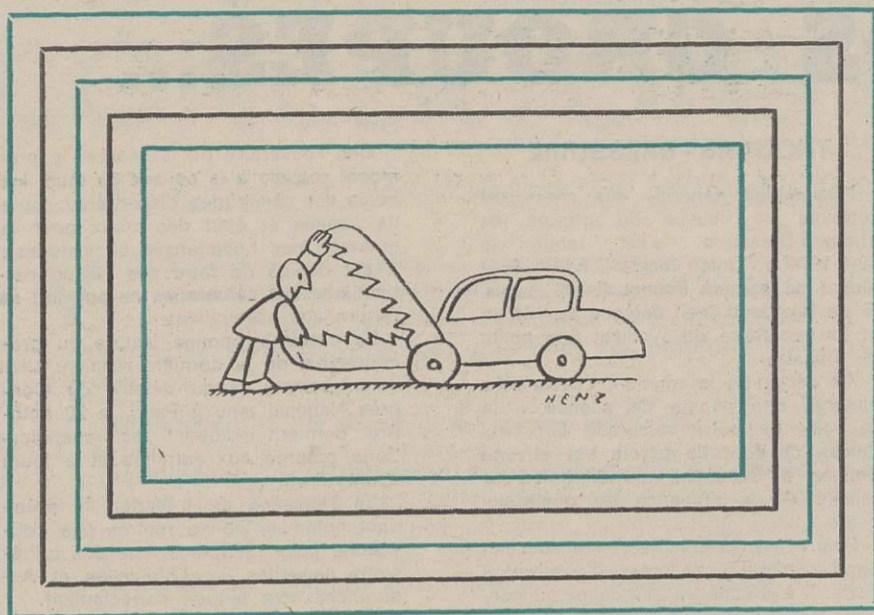
● **Cumul** : A partir du 1^{er} décembre 1973, le salaire pour un emploi dans un organisme public ne doit pas dépasser 867,83 F par mois pour pouvoir se cumuler avec la pension S.N.C.F.

● **Réclamation - demandes de renseignements** : Indiquez toujours sur votre lettre votre numéro de Caisse de Prévoyance. Il figure sur votre carte S.N.C.F.

Avec la crise du pétrole

que de

DÉCOUVERTES !



DEPUIS des années nous déplorons une politique des transports qui conduit à des gaspillages d'argent — notre argent, celui de nos impôts — et à des gaspillages d'énergie, pétrole en particulier. Générateurs, nous parlions dans le désert et n'intéressions personne.

Nous avons tout de même ouvert une brèche dans la forteresse des habitudes et depuis quelques temps nous pouvons constater la pénétration de certaines de nos idées dans différents milieux. Aujourd'hui la crise du pétrole provoque, en parole tout au moins, un ralliement quasi général à nos thèses.

LE POINT DE LA SITUATION

Etabli en 1970, le VI^e Plan était tout pour la « bagnole ». Suite aux estimations de l'accroissement possible de la masse des transports avaient été programmés les investissements, c'est-à-dire les dépenses nécessaires pour que la route puisse en assurer la plus grande part, le reste allant à la voie d'eau et au chemin de fer. Suivant ainsi la pente de la facilité et conditionnées par le lobby routier, la presse et l'opinion publique applaudissaient le plus souvent ce choix conforme au libéralisme ambiant favorable aux intérêts particuliers en prétendant à tort que leur somme rejoignait l'intérêt général.

Le résultat ? Les propositions de la Commission des Transports pour le VI^e Plan prévoyaient 144 milliards de francs pour la route, 13,5 pour la S.N.C.F., 3,1 pour la voie d'eau et 19 pour l'aviation civile. Rapportées au trafic de 1970 pour chacun de ces modes de transport, ces sommes sont parlantes, soit par « unité-kilométrique » transportée, 0,11 F pour la S.N.C.F., 0,25 pour la navigation intérieure, 0,42 pour la route et 1,1 pour l'aviation.

A l'époque nous avons déploré cette « politique au fil de l'eau » et demandé au contraire de « déterminer les objectifs de trafic souhaitables pour chaque mode de transport en fonction de différents critères : satisfaction des besoins, coût pour la collectivité, afin d'infléchir et modifier ce que donnerait la tendance spontanée ».

Nous ajoutions : « Le maintien des conditions de développement de la voiture particulière conduit inévitablement vers un modèle de consommation, vers un type de civilisation inacceptable. De plus les charges et les nuisances entraînées par cette croissance deviendront insupportables pour la collectivité ».

On y arrive...

L'INCOHERENCE EN MATIERE D'INVESTISSEMENTS

Les investissements privés sont libres : la propagande des constructeurs automobiles, voitures et camions, se charge de nous pousser à en acheter et le gouvernement ne freine pas car la branche automobile est une des bases de l'activité industrielle française et ses exportations, ces trois dernières années, une des principales raisons de l'excédent de nos ventes sur nos achats.

En vertu d'un « libéralisme » très « extensif », les investissements publics (Etat, départements, communes) suivent donc le mouvement et essaient d'assurer la circulation de la masse toujours plus grande de véhicules routiers que les constructeurs ont réussi à vendre pour leur profit.

Ces investissements augmentent tous les ans : en 1971, par exemple, ils étaient (en volume, c'est-à-dire en annulant la hausse des prix) de 53 % plus élevés qu'en 1965. Il en est de même (35 %) pour les ports et l'aviation civile (1). Il ne s'agit là, répétons-le, que de dépenses publiques, ne comprenant pas les achats privés de voitures, camions, avions, etc. Et la S.N.C.F. ? Tous freins serrés.

Tout d'abord la S.N.C.F., soi-disant libre et autonome, n'investit que ce que le gouvernement l'autorise à investir. De plus, elle impute à son propre budget certains équipements qui, pour les autres modes de transport, sont financés par les Pouvoirs publics et elle paye en plus tout ce qui correspond aux achats privés de matériel (locomotives, voitures, wagons, etc.). Alors, direz-vous, elle devrait avoir investi en volume beaucoup plus en 1971 qu'en 1965 pour rester dans la course ? Pas du tout et elle en est loin : au lieu de beaucoup plus, c'est 40 % de moins...

Vous avez compris maintenant pourquoi la S.N.C.F. arrive difficilement à faire face au trafic, pourquoi les retards des trains augmentent sur diverses régions, pourquoi certaines suspensions temporaires de trafic, des suppressions de services ferroviaires voyageurs, le manque de wagons, etc.

Ce que comprennent mal les cheminots c'est que les dirigeants de l'entreprise paraissent accepter cette situation en ne réagissant pas suffisamment publiquement contre le sort fait au chemin de fer. Il conviendrait que la S.N.C.F. ne soit pas considérée comme une grande muette.

LA CRISE D'ENERGIE REVELATRICE

La crise de l'énergie, qui n'est pas nouvelle, mise au premier plan des préoccupations internationales par les pays producteurs de pétrole,

peut nous forcer à plus de sagesse et à reconsidérer la signification de l'expansion de notre civilisation basée sur :

- l'énergie abondante et à bon marché,
- le gaspillage des matières premières,
- l'individualisme.

Restant dans le domaine des transports nous constatons avec plaisir que journaux et radios redécouvrent les avantages du chemin de fer et des transports en commun et nous rejoignent sur nos positions d'avant-garde.

Terminons donc par quelques estimations qui nous donnent raison (2) :

- Manque d'énergie et d'argent pour l'acheter ? En transportant par route on en dépense de quatre à six fois plus que par rail.
- Pollution ? La route pollue soixante fois plus que le rail.
- Manque d'espace, surtout dans les agglomérations ? La route en nécessite vingt à vingt-cinq fois plus que le fer à trafic égal.
- Sur le plan sécurité ? La route a tué depuis la Libération plus de Français qu'Hitler et en a blessé plus que la guerre de 1914...

J. LIGER.

(1) Article du 11-11-1972 du « Moniteur » sur les comptes transport de la Nation, années 1969 et 1970 prolongées pour 1971 et 1972.

(2) Ces chiffres sont extraits de différentes sources :

- Energie : six fois. On trouve d'autres chiffres ailleurs : U.I.C. (3,5 à 6), La Direction S.N.C.F. a avancé celui de 5 en moyenne.
- Accidents. Comparaison avec les tués et blessés de la guerre (Philippe de St-Marc « Croissance zéro pour l'automobile » Le Monde du 17-10-1973).
- Espace. Ces chiffres ont été publiés dans la revue allemande « Moderne Eisenbahn » de février 1969. D'autres chiffres plus modestes ont été cités par d'autres experts : 1 à 5 (voir notre texte, réunion du 17-12-1973, publié dans « Le Cheminot de France » de janvier 1974).
- Pollution. Il s'agit de calculs approximatifs d'après des données américaines publiées par « La Vie du Rail » au cours de l'année 1973.

L'intérêt général commande !

LES représentants des Organisations syndicales de cheminots : C.G.T., C.F.D.T., F.M.C., C.F.T.C., C.G.C., Cadres Supérieurs Autonomes et C.G.C., F.G.A.A.C., se sont rencontrés le lundi 11 février 1974.

Ayant fait le point des discussions en cours sur un avenant au Contrat de Programme conclu entre l'Etat et la S.N.C.F. en juillet 1969, les délégations ont constaté la convergence de leurs vues sur les dispositions suivantes qu'elles souhaitent voir prises en considération par le Gouvernement.

Elles soulignent que, en matière de transport, l'intérêt général commande le développement et l'utilisation maxima des capacités de la S.N.C.F., la technique ferroviaire présentant en effet de multiples avantages : économies d'énergie, d'espace, de nuisances, d'investissements à l'unité transportée.

Cet objectif passe par :

- L'accroissement important des investissements ferroviaires au cours des prochaines années, avec rattrapage des retards an-

térieurs en matériels et en équipements ;

- La mise en œuvre immédiate des travaux de l'artère à grande vitesse Paris - Sud-Est ;

— Le développement du service des banlieues ;

- La complémentarité des diverses techniques nécessitant, notamment, une égalisation des charges imposées aux différents modes de transport ;

— L'harmonisation des conditions sociales des personnels des transports ;

- La mise en place d'effectifs suffisants en nombre et en qualité pour permettre à la S.N.C.F. de faire face dans de meilleures conditions au trafic actuel et futur.

Les délégations sont convenues de poursuivre leurs relations et de faire connaître publiquement leurs positions communes dès qu'elles seront en possession du projet d'avenant en préparation au ministère des Transports.

Le 11 février 1974.