

LE CHEMINOT DE FRANCE

fédération des cheminots c.f.d.t.

LE 22 MARS ELECTIONS PROFESSIONNELLES

CHEMINOTS

- des anciennes Régions
 - NORD
 - OUEST
 - SUD-OUEST
- du SERNAM
- de la Direction générale
- de l'Economat
- de la SCETA
- des Ateliers Magasins V B
- Médicaux - Sociaux

VOUS ÊTES INTÉRESSÉS !

LE CONTRAT DE PROGRAMME :

Qu'est-ce que c'est ?

(pages 6 et 7)

LE 21 FEVRIER :

Puissante manifestation
des agents de maîtrise
et cadres de l'équipement

POURQUOI ?

(page 4)

VOTEZ
pour les
CANDIDATS

présentés
par la



(PHOTOS HUBERT)

Le CHEMINOT de France

REDACTION et ADMINISTRATION

26, rue de Montholon, 75439 PARIS CEDEX 09

Téléphone : 878-91-03

Compte chèque postal : Fédération des Cheminots C.F.D.T. PARIS 26-44

Abonnement annuel : 5 F

La publicité est reçue par : PUBLICITE 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'Ecluse - Le Mans



Travail exécuté par des syndiqués

CHEMINOTS !

**A prix égal
A qualité égale
A service égal**

**DONNEZ
LA PRÉFÉRENCE
A NOS
ANNONCEURS**

DIRECTEMENT DE LA PRODUCTION BON
VIN NATUREL en FUT — BOISSON Claude,
vigneron, 30 - AUBAIS (Gard).

EN DIRECT DE POLIGNY

Capitale du gruyère de Comté
sur votre table
dans toute sa fraîcheur votre

COMTE JURAFLORE

expédié pour vous par la Société
« COMTE MONTS-JURA »
r. de Dôle - 39800 POLIGNY
Tél. 341

Prix spéciaux pour groupements ou
employés S.N.C.F. possédant des
Bons de Transport

Tarif et échantillons gratuits
sur simple demande



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)

AVIS TRES IMPORTANT

UN APICULTEUR SPECIALISE
nombreuses références, recherche per-
sonnes manquant de vitalité, surme-
nées, 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

Vente directe aux cheminots

VINS DE TABLE en fûts

VINS SELECTIONNES, rouge,
rosé, blanc

VINS APERITIFS et de desserts
en fûts et bonbonnes

Matériel prêté gratuitement

PRIX TRES ETUDIES

Guy BOISSON

VIGNERON-NEGOCIANT

30 - AUBAIS

A L'ÉCONOMAT

Fêtes de Pâques...

Comme chaque année, l'ECONOMAT a sélectionné un choix de délicieux chocolats des meilleures marques.

**HÂTEZ-VOUS
DE VISITER VOTRE MAGASIN HABITUEL**

du 1^{er} au 30 avril 1973, 1 lot de 6 bouteilles en promotion

4 VIN ROUGE 12° « ROUGEAL » importé d'Algérie

2 VIN BLANC PUR CEPAGE SAUVIGNON 11° 5

au prix exceptionnel de 15 F
(verres consignés en supplément)

... fêtes de famille

Ne manquez pas de visiter nos grands magasins, exposition de :

PARIS-CHEVALERET, PARIS-SAINT-LAZARE, PARIS-EST, PARIS-NORD,
PARIS-MONTPARNASSE, PARIS-BATIGNOLLES, AMIENS, BORDEAUX-SAINT-
JEAN, CAEN, LE MANS, MARSEILLE, NANCY, PERIGUEUX, REIMS, RENNES,
ORLEANS, SAINTES, SOTTEVILLE, STRASBOURG, TERGNIER, TOURS.

Vous serez étonnés de la diversité, de la qualité des articles d'habillement,
mobilier et appareils ménagers qui vous seront offerts. Dans tous les cas vous
pourrez bénéficier de facilités de paiement très avantageuses.

INTERNATIONAL

UNE VOIE EST OUVERTE !

OUI, il est certain que le communiqué ci-dessous vient d'ouvrir une voie pour notre action syndicale dans le domaine international.

N'épiloguons pas. Le texte se suffit à lui-même : il signifie en clair que sur le plan européen de larges convergences de pensée et d'action existent entre une Fédération de cheminots adhérente à la C.M.T. et une Fédération adhérente à la C.I.S.L.

Ces convergences, personne ne les a préfabriquées et nous ne les croyons pas fortuites. Elles sont essentiellement le résultat d'une prise de conscience commune des conséquences économiques, sociales et politiques du style actuel qui précède à la construction de l'Europe.

Cette voie nouvelle, pour une action syndicale européenne qui n'a jamais eu de précédent, était nécessaire. Une attitude syndicale inédite est indispensable face à une construction internationale non moins inédite où l'intérêt des travailleurs est ignoré.

Cette voie, au surplus, entre dans la logique et la cohérence des orientations de la C.M.T. et des résolutions de l'Organisation Européenne. Nous l'avons prise parce que nous pensons qu'au plan de l'Europe, une force syndicale unitaire est seule capable de faire contrepoids aux forces des administrations ferroviaires, sous tutelle des divers gouvernements.

Il reste encore beaucoup à faire, soyons-en conscients ce communiqué n'est pas un aboutissement, au contraire, il est un point de départ.

COMMUNIQUE COMMUN établi à l'issue de la rencontre entre une délégation du secteur cheminots de la Centrale Générale des Services Publics de la Belgique (F.G.T.B.) affilié à l'I.T.F. et une délégation de la Fédération des cheminots C.F.D.T. affiliée à la F.I.O.S.T.

Les responsables nationaux du secteur cheminots de la C.G.S.P. Belge (F.G.T.B./I.T.F.) et la Fédération des Cheminots C.F.D.T. (F.I.O.S.T.) se sont rencontrés les 20 et 21 février 1973, à Paris, et ont procédé à une analyse approfondie des problèmes syndicaux qui se posent à leurs organisations respectives, tant sur le plan national qu'europpéen.

Ils ont pu constater, au cours d'échanges cordiaux et fraternels, une parfaite convergence d'appréciation à la fois sur :

- le rejet de la société capitaliste,
- l'édification d'une société socialiste et démocratique et la place que doivent y occuper les travailleurs dans une perspective d'autogestion,
- les moyens à mettre en œuvre pour atteindre ces objectifs.

Les deux délégations ont également exprimé leur commune opposition à la constitution d'une société ferroviaire européenne basée sur les seules données technocratiques, ignorant le fait syndical et négligeant délibérément les intérêts de la collectivité.

Elles s'insurgent dans le même état d'esprit contre l'absence de prise en charge par les organismes communautaires d'une planification démocratique des transports véritablement conformes aux aspirations des populations et des travailleurs du transport d'Europe et contre la dégradation de la notion de service public au nom du libéralisme économique.

Face aux institutions européennes, à l'unité d'action patronale et gouvernementale, elles réaffirment que leur objectif fondamental demeure la défense et la promotion des travailleurs. Dans cet esprit, elles concluent à l'urgence d'une structure syndicale unitaire capable de susciter une unité d'action du mouvement syndical européen destiné à résoudre les problèmes des travailleurs des transports.

Les deux délégations ont réaffirmé leur fidélité aux valeurs fondamentales du mouvement ouvrier international dont les objectifs d'action sont la lutte contre les inégalités, l'exploitation, l'aliénation, et pour la reconnaissance de la dignité de l'homme, la défense des libertés, les conditions de leur exercice, le combat contre le racisme et toute forme d'action méprisant les droits des travailleurs.

Elles conviennent d'avoir régulièrement des contacts bilatéraux afin de permettre la réalisation de leurs objectifs communs et de hâter la promotion sociale des cheminots européens.

Pour la C.G.S.P.
TONNEAU, POTUM, CUVELLIER.

Pour la C.F.D.T.
MARTIN, BARBERO, BINSSE.

SALAIRE DIFFÉRÉ - ET LES VACANCES ?

VACANCES, ce mot magique qui fait rêver onze mois sur douze ceux qui peuvent effectivement en bénéficier. Car nous devons bien reconnaître que pour bon nombre de travailleurs, principalement ceux qui sont chargés de famille, il n'est pas question d'aborder les loisirs, faute de moyens financiers. Et pourtant, là encore, la devise républicaine qui orne les frontons de nos monuments publics devrait rappeler :

LIBERTÉ pour tous de prendre des vacances. A notre époque, le repos de longue durée est devenu impératif pour les citadins, surtout, mais aussi pour les habitants des campagnes ;

ÉGALITÉ. Il ne devrait plus y avoir de laissés pour compte. L'ensemble des familles de notre pays devrait pouvoir bénéficier de cette coupure annuelle ;

FRATERNITÉ. Profiter des moments de détente pour entretenir des contacts avec d'autres, enrichir son esprit et affirmer sa personnalité.

Les cheminots, comme l'ensemble des travailleurs, ont besoin de vacances. Mais comment concilier ce besoin de détente avec la rémunération de chacun ?

Les vacances se préparent et cela exige certaines conditions. Il faut également se poser des questions en ce qui concerne les moyens mis à la disposition des familles. Actuellement, nous trouvons : les hôtels, les meublés, les terrains de camping, les villages de vacances, les séjours organisés par les marchands de loisirs, l'hébergement en famille.

Pour les enfants, il existe différents types de colonies, S.N.C.F. ou privées, en fonction de l'âge ou des goûts de chacun.

Le choix des familles est fonction des besoins, mais surtout des moyens. Pour beaucoup, l'hôtel ou le séjour en maison familiale n'est pas possible en raison de leurs charges de famille qui rendraient trop coûteuses de telles solutions. Certains, se privant à longueur d'année, arrivent à économiser la somme nécessaire pour la location d'un meublé... Mais la location individuelle transforme-t-elle la vie d'une mère de famille ?

Et le camping ? On trouve peu de confort dans les terrains où les prix sont abordables. Par contre, les terrains de première catégorie offrent un confort et une animation remarquables, mais à quel prix ?

C'est en fonction de toutes ces réflexions que nous vous demandons de discuter de ces problèmes et de nous donner le fruit de vos réflexions.

L'Equipe animatrice nationale du Salaire Différé a l'intention de vous consulter pour que le Mouvement puisse agir en fonction de vos besoins, pour une véritable politique de loisirs.

L'EQUIPE ANIMATRICE SALAIRE DIFFERE.

CAISSE DE PREVOYANCE

Les affiliés de la région parisienne sont informés que l'antenne de la Caisse de Prévoyance (notamment le bureau des renseignements et règlements urgents) sera installée 11, rue Laborde à Paris (8^e), à partir du 12 mars 1973.

NOS BONIFICATIONS !

SOUS la pression des événements, la S.N.C.F. a dû ouvrir des discussions pour franchir une nouvelle étape de bonifications.

Le but de ce propos est de faire le point sur cette revendication. Une rétrospective tant sur les dernières négociations que sur le cheminement suivi depuis l'origine vous aidera à mesurer la progression et la constance de la C.F.D.T. en la matière.

L'ORIGINE

La grande grève de l'ensemble des travailleurs de mai-juin 1968 a abouti pour les cheminots à un constat de négociations chiffré, à l'époque, à 1.400 millions. Dans cette enveloppe, toutes les organisations syndicales se sont mises d'accord pour réserver un crédit spécifique de 22 millions pour l'attribution de bonifications aux agents de conduite.

POSITIONS C.F.D.T.

Tout d'abord, la C.F.D.T. s'est toujours refusée à considérer les bonifications comme une récompense, mais uniquement la garantie pour tous les agents de conduite faisant valoir leur droit à la retraite dès qu'ils ont la double condition d'âge et d'ancienneté, d'un décompte équivalent à celui de tous les autres cheminots partant à 55 ans.

C'est donc logiquement que la C.F.D.T., dès le début, a demandé et demande toujours la réduction des bonifications pour ceux qui s'engagent dans le rabot avec la suppression pour ceux qui en auront fait 5 années.

Un aspect dénotant bien la philosophie qui animait notre organisation dans la poursuite de cette revendication c'est qu'elle a demandé dès les premières réunions sur ce sujet, que les bonifications soient attribuées dans un temps minimum au prorata du nombre d'années de machine et ce dès la première, donc SANS NEUTRALISATION.

Pour permettre de faire une première étape que l'on devrait améliorer ensuite, l'optique de la C.F.D.T. en 1968 était l'attribution de un mois de bonification par année de machine, dès la première année avec un plafond de 20 mois. Ce qui donnait

20 mois en 20 ans, une formule de dégressivité étant appliquée aux rabioteurs.

Les autres propositions en présence étaient les suivantes :

S.N.C.F. : 18 mois en 18 ans.

C.G.T. : 18 mois en 15 ans.

F.G.A.A.C. : 10 ans neutralisés, puis 2 mois par année sans plafond.

F.O. : 5 ans neutralisés par 1 mois et demi par année de machine.

Cadres autonomes et C.G.C. : Bonification aux cadres traction qui partent à 55 ans.

Dans les réunions, la C.F.D.T. a recherché une position commune avec les autres organisations syndicales et a déclaré être prête à discuter sur la base de 18 mois en 15 ans. Malgré cette volonté d'aboutir, à aucun moment il n'a été possible de trouver un terrain d'entente entre les organisations syndicales et la S.N.C.F.

La S.N.C.F. refusait la dégressivité pour les rabioteurs et le représentant du ministère des Finances mettait un veto à une telle formule. La F.M.C. demandait des bonifications pour les cadres partant à 55 ans.

La S.N.C.F. a fait, le 3 octobre, une nouvelle proposition et a annulé toutes les précédentes « neutralisations des trois premières années puis 20 mois de bonifications pendant 20 ans ».

Pendant une suspension de séance, la C.G.T. proposa aux organisations syndicales de maintenir 18 mois en 15 ans en précisant que pour en finir elle se laisserait imposer l'abaissement à 16 mois et demi de bonification ce qui donnait satisfaction aux cadres.

La C.F.D.T. a dit non ! Pourquoi ?

La C.G.T. changeait en fait sa position et admettait de mettre à égalité :

● Les agents de conduite qui partaient à 50 ans.

● Les cadres traction qui partaient à 55 ans.

La raison même de la revendication « compensation aux agents partant à 50 ans » était remise en cause.

La C.F.D.T. proposa alors pendant la suspension de séance : puisqu'il est impossible de rester sur 18 mois en 15 ans refusé par la S.N.C.F., pourquoi n'accepterions-nous pas la dernière proposition à condition que la S.N.C.F. s'engage formel-

lement d'abaisser le plafond de 23 ans à la prochaine étape. Cette condition, appuyée par l'ensemble des organisations syndicales, nous paraissait pouvoir être acceptée par la S.N.C.F.

Si la S.N.C.F. refusait cette condition nous retournerions tous ensemble vers la position initiale.

La C.G.T. et F.O. ont refusé préférant les 16 mois et demi donnant une part importante des bonifications aux agents partant à 55 ans et ne réglant pas le problème des roulants rabioteurs.

Aucun accord intersyndical n'étant réalisé (divergence fondamentale entre la C.G.T. et la F.G.A.A.C.) la S.N.C.F. a fait connaître qu'elle demanderait l'homologation ministérielle de 20 mois en 23 ans.

Alors la C.F.D.T. a refusé la proposition S.N.C.F. en déclarant que dans ces conditions elle retirait ses billes, ce qui est bien sûr un NON à la dernière décision S.N.C.F.

LA DEUXIEME ETAPE

Près de cinq ans après la S.N.C.F. consent à franchir une nouvelle étape de bonifications.

Mais les choses se sont présentées bien différemment que lors de la première étape. D'une part, nous ne partions plus d'un crédit précis bien déterminé à distribuer, d'autre part la situation déjà existante avec des modalités d'attribution défavorables à la majorité des agents de conduite (23 ans pour obtenir le maximum de quotité) nous handicapait.

REUNION INTERSYNDICALE DU 26-1-1973

Avant de se présenter à la S.N.C.F., les organisations syndicales se sont rencontrées pour essayer de constituer un front commun face à l'entreprise.

D'emblée, toutes les organisations syndicales se sont mises d'accord sur la formulation de la revendication : attribution de 60 mois de bonification en 15 années passées au service des machines.

Mais il n'en était pas de même sur la façon d'y parvenir, tout au moins en ce qui concerne la F.G.A.A.C.

POSITION C.F.D.T.

Pour la C.F.D.T., un seul moyen : simultanément diminuer le nombre d'années

bonifiables et augmenter la quotité (nombre de mois par année de service).

Ceci pour toucher le plus grand nombre de retraités et avoir l'assurance de parvenir à la satisfaction de la revendication telle que nous la voulons, 60 mois en 15 ans et non en 23 années comme le veut la S.N.C.F.

En effet, en diminuant le nombre d'années bonifiables nous augmentons le nombre de retraités qui en bénéficieraient immédiatement.

Nous étions en face de trois possibilités dès lors que le crédit était invariable.

a) Ne pas faire varier la quotité et tout reporter sur la réduction du nombre d'années bonifiables ;

b) Ne pas faire varier les années bonifiables et tout mettre sur la quotité ;

c) Ou jouer simultanément sur les deux à la fois : augmentation de la quotité, réduction du nombre d'années bonifiables.

Pour la C.F.D.T. et les autres organisations syndicales d'ailleurs, hormis la F.G.A.A.C., c'est la troisième solution qui était la meilleure. Pour notre organisation syndicale, même la première solution nous paraissait bonne car elle aurait favorisé les basses retraites et ceci y compris dans les futures étapes.

Par contre, la F.G.A.A.C. s'est entêtée sur la deuxième solution. Si la S.N.C.F. avait clairement accepté l'objectif : 60 mois en 15 ans, ce qui n'est pas du tout le cas, nous aurions peut-être pu examiner, bien que ce soit moins favorable, cette solution. La volonté de la F.G.A.A.C., contrairement aux autres organisations syndicales de reporter tout le crédit sur la quotité et non sur le nombre d'années bonifiables a donc permis à la S.N.C.F. de s'en tenir à un mois et demi par année au-delà de la troisième avec maximum de 30 mois.

C'est une attitude dangereuse car si l'on obtient les 60 mois en 23 ans, quelles seront ensuite nos possibilités pour les obtenir en 15 ans ?

ENCORE UNE FOIS LE MANQUE D'UNITE SYNDICALE A PERMIS A LA S.N.C.F. D'IMPOSER SA VOLONTE. CAMARADES AGENTS DE CONDUITE, A VOUS DE JUGER !

LES ALLOCATIONS DE DÉPLACEMENT

RÉGIME PARTICULIER

DEPUIS plusieurs années la S.N.C.F. avait accepté le principe d'une réactualisation des taux d'allocation de déplacement du régime particulier roulants dans le but d'atteindre la valeur d'un repas du régime général dès que la durée du déplacement dépasse 9 heures et la valeur d'une allocation complète moins la réduction pour couchage dès qu'il dépasse 24 heures.

La S.N.C.F. vient d'accepter de réaliser complètement cet ajustement à compter du 1-2-1973. Les taux horaires deviennent à partir de cette date les suivants :

0,55 F de la première à la cinquième heure ;

1,37 F au-delà de la cinquième heure ;

l'allocation supplémentaire pour heure ou fraction d'heure comprise entre 21 heures et 6 heures demeure fixée à 0,37 F.

*

Le tableau ci-dessous vous permet de calculer vos déplacements en fonction de nombre d'heures total de déplacement (ligne du bas du tableau) et du nombre d'heures (1^{re} colonne du tableau). Le montant du déplacement se lit dans la case se situant à l'intersection de la ligne correspondant aux heures de nuit et de la colonne correspondant à la durée totale.

9									1156	1293	1430	1567	1704	1841	1978	2115	2252	2389	2526	2663	2800	2937	3074	3211	3348
8								982	1119	1256	1393	1538	1667	1804	1941	2070	2215	2352	2489	2626	2763	2900	3037		
7							808	945	1082	1219	1356	1493	1630	1767	1904	2061	2178	2315	2452	2589	2726	2863			
6						634	771	903	1045	1182	1319	1456	1593	1730	1860	2004	2141	2278	2415	2552	2689				
5					460	597	734	871	1008	1145	1282	1419	1556	1696	1830	1967	2104	2241	2378	2515					
4				368	423	560	697	834	971	1108	1245	1382	1519	1656	1793	1930	2067	2204	2341						
3			276	331	386	523	680	797	934	1071	1208	1345	1482	1619	1756	1893	2030	2467							
2		184	239	294	349	426	623	760	897	1034	1171	1308	1445	1582	1719	1856	1993								
1	092	147	202	257	312	449	586	723	860	997	1134	1271	1408	1545	1682	1819									
0	055	110	165	220	275	412	549	686	823	960	1097	1234	1371	1508	1645										
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25

POURQUOI LA C.F.D.T. DIT NON au projet d'accord 1973

DANS le « Cheminot de France » du 5 février, nous faisions le point des négociations à la date du 31 janvier et nous vous donnions le texte des propositions S.N.C.F., de nos questions et des réponses du directeur général à la même date. Lors de la deuxième réunion, le 8 février, la direction a apporté de légères modifications sur les trois points suivants :

● **Salaire de base :** elle propose en définitive les échelonnements d'augmentation suivants :

- 1,5 % au 1^{er} janvier, cette majoration étant portée successivement à
- 3 % au 1^{er} juin,
- 4 % au 1^{er} octobre,
- 6 % au 1^{er} décembre.

● **Intéressement à l'évolution du trafic :** Elle abandonne sa formule consistant à conditionner la plus grosse partie des crédits supplémentaires à dégager à l'accroissement du trafic en 1973. Elle accorde un crédit d'accroissement de masse salariale de 0,70 % et habille ce chiffre d'une formule faisant intervenir les années passées, mais le résultat est déjà connu.

Elle propose que l'utilisation de ce supplément ne soit arrêtée paritaire qu'en juillet 1973 après étude par un groupe de travail qui serait chargé de procéder à des comparaisons sur les niveaux de rémunération.

● **Bonifications d'annuités aux agents de conduite :** elle s'en tient à sa position du 5 février et refuse de descendre en dessous de 23 ans de service de route pour l'attribution du maximum de bonifications. A compter du 1-10-1973, ces dernières seront de 1 mois 1/2 (1 mois actuellement) par année de route au-delà de la troisième, le maximum étant limité à 30 mois (20 mois actuellement).

La S.N.C.F. s'est en définitive catégoriquement refusée à aller plus loin :

● Elle n'a pas voulu décider de suite de la répartition de tout ou partie du crédit de 0,70 % de masse sous forme de points uniformes. Ce crédit pouvait permettre 3 points s'il était utilisé à compter du 1^{er} juillet ou 4 points à compter du 1^{er} octobre.

● Elle s'est refusée à toute programmation de la suppression des abattements de zones et n'a même pas accepté un léger rétrécissement supplémentaire de l'éventail fin 1973 tel que le relèvement à 20 % du taux de majoration de la deuxième zone.

● Non seulement elle ne veut pas programmer les étapes de bonifications d'annuités pour les roulants mais elle n'accepte même pas d'acter l'objectif final souhaité par les organisations syndicales (60 mois de bonifications en 15 ans de service de route).

● Elle refuse même, malgré sa promesse de début 72, des 40 heures au 1-7-74 avec plus ou moins 3 mois, de s'engager sur les 40 heures au 1^{er} avril 1974.

Compte tenu du mandat du bureau fédéral du 7 février 1973, la délégation C.F.D.T. a, dès le 8 au soir, constaté que les concessions S.N.C.F. étaient trop éloignées d'une part de la plate-forme commune des six fédérations et d'autre part du minimum susceptible de nous amener à consulter nos syndicats. La C.F.D.T. n'a donc pas voulu faire de cinéma en laissant croire qu'une signature était possible et a très nettement déclaré qu'il ne pouvait être question pour elle de signer un tel accord.

Les raisons fondamentales sont de trois ordres :

1. — Le pouvoir d'achat

L'échelonnement des augmentations en 1973 comme en 1972 est prévu dans une perspective initiale de hausse des prix de 4 %. Or, pour l'ensemble de l'année (du 1-1 au 31-12) les propositions S.N.C.F. au titre de mesures nouvelles, conduisent à un accroissement de pouvoir d'achat mensuel moyen plus faible en 1973 qu'en 1972 pour une garantie de progression de ce dernier de 2 % en 1973 contre 1,5 % en 1972. Cela ne serait peut-être pas capital si une clause de sauvegarde garantissait effectivement, chaque trimestre comme nous le demandions, une amélioration continue du pouvoir d'achat compte tenu de l'évolution réelle des prix. Mais ce n'est pas le cas ; la clause de sauvegarde proposée est la même que celle envisagée pour 1972 : elle repousse le maximum d'ajustement en fin d'année et demeure toujours basée sur le seul indice officiel des prix que nous contestons comme référence unique pour déterminer le pouvoir d'achat réel notamment celui des plus modestes,

car il est basé sur des dépenses et un mode de consommation correspondant à un revenu mensuel que n'atteignent pas 3 cheminots sur 10.

2. — Le rattrapage du retard des salaires et les points uniformes.

Ce retard, sur les autres secteurs public et nationalisé officiellement reconnu par la S.N.C.F., faisait l'objet d'une demande de comblement, commune à toutes les organisations, sous la forme d'une première opération de 5 points uniformes à faire en 1973, la suite, les années ultérieures étant à étudier suivant les niveaux, les emplois et les filières. L'attribution de points uniformes constituait pour nous une revendication essentielle et le seul fait que l'accord ne prévoyait pas une telle clause était suffisant pour que la C.F.D.T. ne signe pas. Regrettons simplement au passage les attermoissements de certains de nos partenaires syndicaux qui ont semblé le 8-2 avoir oublié la plate-forme commune et n'ont pas insisté sur ce point alors que le directeur général s'était, le 31 janvier, déclaré ouvert à une telle revendication si toutes les organisations étaient bien d'accord.

3. — Les zones de salaires.

La position S.N.C.F. consistant à limiter la réduction de l'écart des rémunérations entre la zone à majoration 25 % et la plus faible (majoration 18,5 %) à 0,5 de plus pour la plus basse (18,5 % devient 19 % au 1-4-1973) et à refuser tout plan de réduction progressive supplémentaire, est aussi une des raisons essentielles pour notre organisation de ne pas s'engager sur l'accord 1973.

Ceci étant, nous veillerons, comme nous l'avons fait en 1972, à ce qu'au minimum tout ce qui a été finalement proposé soit réalisé et qu'en particulier le crédit « rattrapage » soit effectivement dépensé et dépensé en points uniformes. Nous saurons bien par ailleurs, éventuellement par l'action, obtenir ce que nous n'avons pas obtenu par une négociation tronquée d'une part par des directives gouvernementales impératives et d'autre part par le comportement timoré de la Direction qui fait payer aux Cheminots les engagements qu'elle a délibérément pris vis-à-vis des Pouvoirs publics par sa signature du contrat programme sans être en contrepartie maîtresse de sa politique notamment en matière tarifaire.

A. DEBANDE.

Une puissante manifestation le 21 février devant les directions financière et technique des agents de maîtrise et cadres de l'équipement

SI, ce 21 février, au lieu d'effectuer une « tournée salon » entre Marseille et Paris, M. le Directeur de l'Équipement était resté au 42, rue de Château-dun, il aurait pu se rendre compte, combien les motivations du mécontentement, développées au cours de l'audience du 16 janvier par les représentants syndicaux, étaient profondément exprimées par la présence, sous ses fenêtres, de 1.500 agents d'encadrement des filières voies et S.E.S.

M. le Directeur devrait mieux écouter les doléances de son personnel d'encadrement. Il ne suffit pas de vouloir ignorer les démonstrations de mécontentement pour résoudre les problèmes qui en sont la cause.

Ces problèmes sont très graves et s'ils n'existaient pas, comment expliquer la grave crise de recrutement pour les fonctions de chefs de district adjoint et de surveillant du service électrique ? Evidemment, le remède des mesures de publicité annoncé au comité mixte du 24 janvier équivaut à repousser les véritables solutions qui sont :

- l'amélioration du salaire d'embauche
- de meilleures perspectives de déroulement de carrière.

Où, les agents de maîtrise et les cadres se découragent de plus en plus car ils perdent confiance dans le dynamisme d'une entreprise qui ferme ses lignes, supprime des trains, diminue ses dessertes marchandises, se donne une structure administrative dans laquelle se diffusent les responsabilités.

Et si le chef de section se retrouve avec un plus grand pouvoir, il se retrouve également tout seul sans le personnel et les moyens pour faire face aux nombreuses charges supplémentaires et aux travaux d'entretien.

Pour accroître ces sources de mécontentement des mesures maladroites sont appliquées sans transition dans certaines régions ; il s'agit de la suppression des indemnités de logement aux chefs de sections adjoints à plein temps, aux chefs de section et aux chefs de district chargés de postes en région, aux chefs de district chargés d'aide et d'intérim.

Des disparités de notation en niveaux sont créées sans que les directeurs acceptent de reconsidérer leurs premières décisions.

Faut-il encore insister :

- sur la discrimination qui existe pour les filières des spécialistes S.E. - S.M. - L.T. - C.A.T. par rapport aux autres collègues des filières contrôle ;
- sur le déclassement des districts et des circonscriptions, du fait de la transposition des grades ;
- sur le retard pris par les agents d'encadrement dans les D.V. ;
- sur les injustices qui découlent d'une notation indiciaire appliquée sans mesure transitoire.

Bien sûr, il y a la discussion du dictionnaire des emplois qui va résoudre tous les problèmes... (sic).

Les premières propositions de définition des grades appellent déjà bien des réserves de notre part.

Nous en discuterons donc avec tous les arguments et toute la force du mandat qui nous est donné par l'ensemble des agents maîtrises et cadres de l'équipement pour faire aboutir le tableau des filières établi par l'ensemble des organisations syndicales en novembre 1971 (rapprochez-vous des adhérents C.F.D.T. qui ont reçu un document complet des premières propositions S.N.C.F.).

Le 21 février 1973 a été une grande démonstration de volonté d'aller jusqu'à l'aboutissement de nos objectifs. Nous avons confiance qu'avec le maintien de l'unité syndicale et l'appui de tous nous ferons revenir nos dirigeants à une plus juste compréhension de nos revendications.

MOTION REMISE AUX DIRECTIONS GÉNÉRALE ET DE L'ÉQUIPEMENT PAR LES ORGANISATIONS SYNDICALES C.G.T., C.F.D.T., F.O., C.F.T.C., F.M.C., C.G.C.

Après que la Direction S.N.C.F. eût consenti enfin à recevoir les organisations syndicales, les agents de maîtrise et les cadres du V.B. et du S.E.S. étaient en droit d'attendre que les résultats de cette audience leur apportent des apaisements sur leur avenir.

Or, que ce soit pour les conditions de travail, que ce soit sur le cadre autorisé support capital d'un bon déroulement de carrière, les propositions faites par la S.N.C.F. sont bien loin d'atténuer nos craintes.

En effet, nous ne trouvons pas, dans l'infime variation qualitative du cadre autorisé une décision qui puisse s'interpréter comme étant le signe précurseur d'un profond changement d'attitude de la Direction en face de nos revendications.

Ne constate-t-on pas au travers des propositions :

- que dans la filière 24 (S.E.G. + S.E.T.) 74 % des agents restent en-dessous du niveau M3 (dont 33 % à M1) ;
- que 55 % des postes d'adjoints S.E.S. sont encore placés sur M2 ;
- que 45 % des postes de chef de district et chef de circonscription sont à M3 ;
- que 85 % des sections n'auront pas d'adjoint à temps complet.

Ces quatre chiffres ajoutés au fait

- que rien ne vient modifier la situation des M1-M2 (C.D.T.A.D. - C.D.T.I.N.) ;
- qu'aucune proposition n'est faite
 - pour les filières contrôle inspection,
 - pour les filières S.M. - C. - L.T.,
 - pour les C.C.T.R.,
 - pour l'amélioration de cadre autorisé.

Démontrent clairement que la S.N.C.F. n'entend pas corriger fondamentalement sa position à notre égard.

Précisons que les dernières propositions faites à la Commission du Statut, dans le cadre de la nouvelle définition des grades en filière encadrement Section, confirme malheureusement cette analyse.

Dans ces conditions, les organisations syndicales F.M.C. - U.F.C.-C.G.T. - C.F.D.T. - F.O. - C.F.T.C. - C.G.C. ont décidé :

- de maintenir la manifestation du 21 février qu'elles avaient une première fois repoussée dans un but évident de conciliation,
- d'effectuer une démarche commune auprès de la Direction pour obtenir une nouvelle négociation.

Par cette dernière initiative, les organisations syndicales démontrent qu'elles sont prêtes pour leur part à répondre à toute volonté de dialogue.

FONCTION ÉQUIPEMENT à la COMMISSION MIXTE du STATUT

Filière entretien de la Voie - Surveillance • PROPOSITIONS S.N.C.F. ET POSITION C.F.D.T.

BRIGADES DE LA VOIE

Niveau E1 : agent d'entretien de la voie.

Cet agent peut avoir des fonctions d'entretien de la voie, de protection des équipes, d'entretien courant de certaines installations SM, être affecté éventuellement à la conduite de draineuse ou de véhicule automobile, assurer l'accompagnement de TTx, surveiller les petits travaux entreprise, travailler en renfort des équipes techniques.

POSITION C.F.D.T.

La conduite de draineuse ou camion exige une qualification professionnelle donc entraîne le passage au niveau E2. L'A.E.N.V.C. ne peut faire que l'entretien des installations SM ne nécessitant pas de procédure de sécurité. La surveillance de travaux entreprises n'est pas de son ressort. Le travail avec les équipes techniques ne doit pas amener de substitutions des fonctions.

ENCADREMENT DES BRIGADES

La S.N.C.F. envisage la répartition de l'encadrement de la façon suivante :

- brigades jusqu'à 9 agents : 1 E3 + 1 E2 ;
- brigades de 18 agents et plus : 2 E3 + 3 E2 ;
- brigades de 10 à 17 agents : encadrement déterminé par le Chef de Division de l'Équipement dans l'enveloppe globale fixée pour la Région, étant entendu que par brigade il y aurait 3 à 4 gradés avec 2 E3 maximum mais pour l'ensemble desdites brigades il ne pourrait y avoir plus de E3 que de E2.

Niveau E2 : chef de brigade.

Accès par voie d'examen.

Adjoint à un chef de brigade, participe au travail, est apte à tenir les attachements de main-d'œuvre, à organiser la sécurité des chantiers, joue le rôle d'instructeur, de formateur et d'éducateur, est chargé de la surveillance et de la police du chemin de fer, de la surveillance des travaux d'entreprise, peut exercer ses fonctions hors de son canton d'affectation.

POSITION C.F.D.T.

L'agent du niveau E2 s'appellerait chef de brigade de 2^e classe. Il ne peut remplacer un chef de brigade qu'à titre exceptionnel. Il aide à la formation des jeunes agents. La surveillance des travaux « entreprise » est du ressort du surveillant. Cet agent ne remplit ses fonctions que sur son canton d'affectation.

Niveau E3 : Chef de brigade principal.

Agent chargé d'une brigade avec participation effective au travail. Mêmes attributions que le Chef de brigade. Peut contrôler le travail de plusieurs brigades et la surveillance de chantiers temporaires (S.N.C.F. ou entreprise).

Niveau M1 : piqueur de voie.

Agent ayant une grande expérience des travaux de la voie chargé du contrôle du travail des brigades et des GABE, de la formation des agents.

Peut assurer la surveillance et éventuellement la direction des chantiers temporaires (S.N.C.F. ou entreprise).

POSITIONS C.F.D.T.

La C.F.D.T. distingue 2 cas, en fonction de l'importance des brigades :

1. — Brigades de moyenne importance :

Le chef de brigade de 1^{re} classe (appellation C.F.D.T.) au niveau E3 ne participe au travail que si son emploi du temps le lui permet. Il organise, contrôle le travail des agents de sa brigade et le service des GABE de son canton.

Il peut être amené à surveiller les chantiers de moyenne importance (ex : bourrage).

Il est chargé de la formation de ses agents.

Il est adjoint au chef de brigade principal (brigade importante).

2. — Brigades importantes :

Le chef de brigade principal (appellation C.F.D.T.) est placé sur le niveau M1.

Il a les mêmes fonctions que le chef de brigade de 1^{re} classe ou peut éventuellement contrôler plusieurs petites brigades.

SPECIALITE SURVEILLANCE DE TRAVAUX

E2 : Surveillant de travaux.

Accès par voie d'examen après formation professionnelle, chargé de la surveillance de travaux de terrassements O.A., bâtiments, de relevés simples d'attachements, d'implantations et de levés de profil ne nécessitant pas l'emploi d'appareils de géodésie.

E2 : Surveillant principal de Tx.

Mêmes fonctions que SUTx mais travaux plus importants.

E3 : Piqueur Tx.

Mêmes attributions que SUPTx mais connaissances et pratique plus approfondies.

POSITIONS C.F.D.T.

Au niveau E2, le surveillant de travaux serait appelé surveillant stagiaire et serait ensuite classé sur le niveau E3.

Au niveau E3 : surveillant de travaux.

Au niveau M1 : surveillant principal de travaux.

SPECIALITE CONDUCTEUR DE LA VOIE

M1 : Conducteur de la voie (CR Ve).

Grade accessible à partir du niveau E3 (CBRPVe ou SUPTx) réussite à un examen de connaissances professionnelles.

Agent chargé en section ou district de travaux techniques ou administratifs. Peut seconder un CDT dans la conduite des travaux.

M2 : Conducteur technique de la voie (CRTVe).

Grade accessible après le niveau M1 après réussite à un examen de connaissances générales.

Mêmes fonctions que le CRVe mais peut remplacer ou seconder un CDT dans la conduite des travaux.

M3 : Conducteur principal de la voie (CRPVe).

Grade accessible par voie d'aptitude.

Peut tenir un poste de chef de district aide et intérim.

POSITIONS C.F.D.T.

Le niveau M1 serait accessible à partir du niveau E2, par voie d'examen, 5 ans après réussite à l'examen de CBRVe ou de SUTx.

Le conducteur de la voie ne peut en aucun cas remplacer ou tenir un poste de CDT.

Le niveau M1 ne constitue qu'un palier de stage pour permettre à l'agent d'acquiescer la formation générale nécessaire à l'accès au niveau M2 et de compléter sa formation professionnelle.

Au niveau M2, l'agent est chargé de tâches techniques ou administratives à l'échelon du district. Il peut aider un CDT dans la conduite des chantiers.

Au niveau M3, les tâches techniques ou administratives peuvent être exercées à l'échelon de la section. Il peut aider un ou plusieurs CDT dans la conduite des chantiers.

SPECIALITE CONDUITE DE DRAINEUSE

Niveau E2 :

- GRADE accessible par voie d'examen après formation professionnelle ;
- chargé de la conduite d'engins de transport sur rails (draineuses ou loco) du pilotage ou de l'accompagnement d'engins S.N.C.F. ou entreprise.

POSITIONS C.F.D.T.

La conduite de draineuse ou de loco est bien une tâche du niveau E2. Ces agents doivent bénéficier d'un déroulement de carrière analogue à celui proposé par la C.F.D.T. pour les conducteurs de locos de la fonction Transport (accès possible à T3).

La C.F.D.T. ne prétend pas avoir à elle seule infléchi la S.N.C.F. mais avec objectivité elle ose prétendre avoir tenu toute sa place et œuvrer à améliorer la situation des camarades des filières de la voie et nous mettons au DEFI quiconque de dire le contraire.

Pour ce qui concerne l'encadrement des sections, une information spécifique aux Maîtrise et Cadres partira la semaine prochaine à destination des correspondants Equipement.

La délégation :

DOUARRE - VILLAIN - POUJOLY.

Une menace au S.E.S.

LA Direction envisage pour la gestion centralisée, la mise en place d'équipes de surveillance de concentrateur diffuseur de transmission de données (CD). Ces agents devront localiser les incidents par la maintenance du concentrateur dont ils auront la charge. Ils interpréteront les tests du CD mais n'interviendront pas sur les installations. Côté terminaux, la remise en état sera assurée par la société constructrice des appareils ; côté transmission, par les agents du S.E.T.

Ces agents de l'informatique seront recrutés dans tous les Services, devront être à M1 et pourront passer un examen leur ouvrant le passage à M2 et M3. Aucune technicité n'est exigée, un stage de formation leur sera ensuite assuré.

Actuellement, les C.D. en service sont tenus par des agents du S.E.T. à E3 qui en assurent la maintenance et interviennent sur les circuits de transmission. Lorsque ce service informatique sera créé, le S.E.T. à E3 retournera à sa station répéteur et sera remplacé par un agent à M1, M2 ou M3.

En créant cette filière rattachée à la direction générale, on escamote les problèmes posés par le S.E.S. C'est une véritable gifle que le personnel exécution, maîtrise et cadres du S.E.S. reçoit. D'un côté, un personnel informatique à qui l'on refuse une classification en rapport avec ses connaissances, de l'autre, les agents du S.E.S. dont la qualification professionnelle et les responsabilités sont de plus en plus importantes et qui sont encore plus maltraités.

A titre d'exemple, nous verrons dans la gare de Paris Saint-Lazare, à peu de distance l'un de l'autre : un agent de l'informatique à M2 ou M3 chargé de la surveillance du C.D., et un agent du S.E.T. à E3, chargé de l'entretien, de la maintenance, du dépannage des installations dont la liste suit :

- Un automatique 3000 direction.
- Une auto chaîne nationale.
- Des auto extérieur.
- Télépancartage électromécanique, sonorisation, radio.
- Station répéteur HF et BF centre directeur.
- Téléphonie de régulation EX et alarme traction.
- Distribution de l'heure.
- Transmissions de données : satellites + terminaux, CD toutes lignes à moyennes vitesses, etc.

Dans aucune société, administration ou service public, ce paradoxe n'existe. Pour faire le même travail aux P.T.T. on mettra des Inspecteurs des installations électromécaniques dont le salaire n'a aucun rapport avec le niveau E3.

Cette situation va s'étendre à tous les grands centres de la S.N.C.F., l'exemple cité plus haut n'étant pas particulier. Dans toutes les circonscriptions du S.E.S. les agents S.E.G. et S.E.T. ne sont pas rétribués en fonction de leurs connaissances professionnelles.

Le technicien, on oublie seulement de le payer.

Nous avons posé ce problème à la Direction du personnel au cours de l'audience commune le 25 janvier dernier.

QUEL DOMMAGE !

QUEL dommage que par souci électoral nos camarades de la C.G.T. travestissent la vérité en se parant des plumes du paon et ceci au détriment de l'unité d'action qui existe depuis de longs mois au S.E.S.

Le 25 janvier dernier, nous étions reçus en audience commune à la Direction du Personnel et le lendemain il était adopté en commun un texte en rendant compte aux cheminots du S.E.S.

Nous demandons à la C.G.T. pourquoi ses militants n'ont pratiquement pas reçu ce papier commun mais à la place une information C.G.T. où elle prétend avoir au cours de cette audience été la seule à demander que les filières S.E.S. soient discutées en priorité à celles des autres cheminots.

Camarades, souvenez-vous qui a dit à M. Rémy : « Vous ne tarderez pas à avoir les gens à nouveau sous vos fenêtres. » Est-ce vous ou la C.F.D.T. ? Qui proposait une manifestation le 23 février, et n'est-ce pas vous qui la repoussiez ainsi d'ailleurs que l'autre idée C.F.D.T. d'une commission chargée de rechercher des formes d'action non traditionnelles ?

Non, camarades C.G.T. ! Là comme ailleurs vous n'avez pas tout fait. Vous avez tenu votre part et la C.F.D.T. a bien tenu la sienne.

Pour nous, l'unité d'action n'est pas un slogan de rue mais une nécessité pour renforcer l'efficacité de l'action syndicale qui implique les règles les plus élémentaires d'honnêteté dans la relation des faits.

Le G.T.N. Equipement.

Amélioration du P 16

Après plusieurs interventions de la C.F.D.T., la Direction du Personnel vient d'éditer un rectificatif au P16 attribuant aux camarades des ateliers - magasins travaillant à l'extérieur des gilets fourrés sans manche avec participation S.N.C.F.

La C.F.D.T. ne fait pas tout mais elle fait largement sa part.

C. BOUCHERIE.

LE 22 MARS

VOTEZ pour les candidats présentés par la C.F.D.T.

LE CONTRAT de PROGRAMME...

A L'OCCASION de l'action pour telle ou telle revendication, la Fédération des Cheminots C.F.D.T. a déjà été amenée à souligner les liens existant entre les problèmes des cheminots et le « Contrat de programme » liant la S.N.C.F. à l'Etat.

Lorsque les Organisations syndicales négocient avec le Directeur général de Salaires/Retraites ou de la durée du travail, celui-ci qui oppose l'équilibre financier de l'Entreprise, la nécessité pour la S.N.C.F. d'améliorer la « rentabilité » du Transport ferroviaire pour rester « compétitive » à l'égard de ses concurrents, est tout à fait dans la logique du Contrat de programme qu'il a accepté.

Lorsque les cheminots luttent contre les fermetures de lignes ou d'établissements (gares, ateliers...), la réduction des effectifs, le transfert au privé d'activités ferroviaires, etc., ont-ils conscience qu'ils mettent en cause le même Contrat de programme ? Probablement pas.

- La garde-barrière qui doit se « reconverter » parce que son PN est automatisé.
- Le chef de gare dont on ferme l'établissement.
- L'ouvrier dont l'atelier est menacé de fermeture.
- L'agent de manutention qui constate que le SERNAM passe à la route.

● L'administratif qui a dû « déménager » et ne sait plus très bien ce qu'il fait ni pourquoi il le fait.

● Le retraité fier de sa carte aux 100 km, mais qui ne lui sert plus à rien parce qu'il n'y a plus de trains omnibus dans son secteur.

Oui, tous ceux-là et bien d'autres savent-ils que dès 1969 toutes ces mesures étaient prévisibles, si non prévues... dans le Contrat de Programme. Ce contrat se termine normalement fin 1973.

Mais déjà le Ministère des Transports étudie avec la Direction de la S.N.C.F. les termes d'un 2^e Contrat de Programme couvrant la période 1974-1976.

Si nous disposons déjà de données sur les orientations de ce 2^e Contrat de programme, il nous a semblé d'abord nécessaire de faire le point du premier Contrat de programme de manière à ce que les Cheminots prennent conscience de son importance et des répercussions qu'il a eues dans leur vie.

La connaissance du passé est importante pour comprendre l'avenir, mais surtout il nous appartient d'agir avant même la signature de ce deuxième Contrat S.N.C.F./Etat, il est toujours plus efficace de s'attaquer aux causes de nos difficultés qu'à leurs conséquences.

QU'EST-CE QUE C'EST ?

LE RAPPORT NORA

POUR retrouver l'origine du Contrat de Programme, il faut remonter en 1966 où M. Pompidou, alors Premier ministre, chargeait un groupe de travail, présidé par M. Nora, d'élaborer, sous l'autorité et dans le cadre des directives du Gouvernement, toutes mesures susceptibles de favoriser l'amélioration des structures et des conditions de gestion des entreprises publiques.

En avril 1967, le groupe de travail adressait son rapport au Premier ministre. C'est ce que l'on appelle le « rapport Nora ». Ce rapport, qui concerne l'ensemble des entreprises nationalisées, comporte une note particulière pour la S.N.C.F. Après avoir étudié la situation de la S.N.C.F. et l'évolution « souhaitable » de ses activités, cette note propose des réformes en deux étapes.

- 1^{re} étape (1968-1972) : Programme contractuel pour le rétablissement de l'équilibre financier de la S.N.C.F. Contrat de programme S.N.C.F.-Etat fixant l'objectif principal de la S.N.C.F. « Le retour à l'équilibre budgétaire » (suppression du déficit).
- 2^e étape : donner une plus grande liberté concurrentielle au chemin de fer et réduire l'importance des versements du budget de l'Etat à la S.N.C.F.

LA LETTRE DU 16 JUILLET 1969...

Si le rapport Nora a été à l'origine du Contrat de programme, ce que l'on appelle ainsi couramment est, en fait, une lettre du 16 juillet 1969 du ministre des Transports au président du Conseil d'Administration de la S.N.C.F. Cette lettre a été soumise au Conseil du 23 juillet 1969 qui en a approuvé les dispositions (à l'exception des administrateurs C.F.D.T. et F.O. A cette époque, la C.G.T. ne siégeait pas au Conseil d'Administration).

Si théoriquement, ce contrat « couvre » la période 1969-1973, un certain nombre de dispositions juridiques ne sont appliquées qu'à partir de 1970 ou de 1971 et 1972. En effet :

- les statuts de la S.N.C.F. ont été modifiés le 5-3-1971 (« J.O. » du 10-3-71)
- la nouvelle Convention a été publiée le 7-4-1971 (« J.O. » du 16-4-71)
- le nouveau Cahier des Charges a été publié le 23-12-1971 (« J.O. » du 24-12-71)
- le 22 novembre 1971, est intervenu un Contrat de programme additionnel pour les investissements de 1972-1973
- le Cahier des Charges des voies mères d'embranchement a été publié le 26-7-1972 (« J.O. » du 2-8-71)
- certains arrêtés concernant les marchandises soumises à tarification obligatoire et la publicité des tarifs ne sont pas encore publiés.

... ET SON APPLICATION

Même si les textes d'application sont intervenus avec quel que retard, il n'est pas sans intérêt de voir comment a été appliqué par la Direction de la S.N.C.F. ce contrat. C'est l'objet du tableau ci-contre qui met en parallèle les dispositions prévues par la lettre du 16 juillet 1969 et leur application.

En fait, on constate que tout ce qui touche aux réformes d'activité de la S.N.C.F. (tout ce qui dépend de la Direction) a été réalisé souvent au-delà, mais qu'il est loin d'en être de même pour tout ce qui dépend de l'Etat et notamment l'environnement économique, la liberté tarifaire...

Ce contrat ne serait-il donc qu'un marché de dupes pour l'Entreprise... Les cheminots apprécieront...

Investissements

LA lettre du 16 juillet 1969 a été complétée en ce qui concerne les investissements de la S.N.C.F. par une lettre du Ministre du 22 novembre 1971 qui est un additif au Contrat de Programme de 1969.

Cette lettre fixe le montant des Investissements que pourra effectuer la S.N.C.F. en 1972 et 1973.

Ces investissements sont répartis en « 2 tranches ». Une tranche normale et une tranche « conditionnelle » que la S.N.C.F. ne peut financer que par emprunt à l'étranger ou excédents d'autofinancement.

Pour les investissements, la S.N.C.F. doit tenir compte des impératifs suivants :

- le taux annuel moyen de productivité globale doit être au minimum de 4,25 % sur 5 ans ;
- la rentabilité des investissements doit être de 13 % minimum ;
- la S.N.C.F. versera à l'Etat 0,25 % de ses emprunts pour « rémunérer » la garantie de l'Etat.

Il est à souligner que ces clauses sont extrêmement contraignantes pour l'entreprise et qu'il est pour le moins curieux que l'Etat se fasse payer la garantie qu'il accorde à une entreprise dont il est propriétaire ?

Un 2^e contrat programme !

COMME nous l'indiquons par ailleurs le ministre des Transports a déjà saisi la direction de la S.N.C.F. de propositions pour l'étude d'un 2^e contrat programme qui couvrirait la période 1974-1976.

Ce que nous savons déjà de ces premières propositions nous paraît particulièrement grave pour l'avenir de notre entreprise et de son personnel.

Toutes les dispositions envisagées visent en effet à renforcer et à accélérer les orientations du premier contrat programme : développement de la concurrence, abandon du service public, « désengagement de l'Etat », avec toutes les conséquences qui en découlent pour la S.N.C.F. : fermetures de lignes et d'établissements, recours accru aux filiales, réduction massive d'effectifs, etc.

Il semble que c'est dans le second semestre de 1973 que ces dispositions seront communiquées aux organisations syndicales avant d'être soumises au conseil d'administration de la S.N.C.F.

Mais il n'est pas trop tôt pour commencer à y réfléchir et à agir. C'est ce que fait la Fédération C.F.D.T. qui dans un prochain journal fera le point de cet important problème qui concerne tous les cheminots.

Les chiffres donnés sont extraits des statistiques S.N.C.F. (il manque encore des données 1972). Les chiffres de 1973 sont les prévisions.

Ces tableaux ne constituent pas une étude complète, mais seulement une première approche des résultats du premier contrat de programme. Il faudrait aussi y ajouter les conséquences sociales et les répercussions sur le personnel.

CONTRAT DE PROGRAMME 1969-1973

I. — REFORMES CONCERNANT LES ACTIVITES ET LES STRUCTURES DE LA S.N.C.F.

DISPOSITIONS DU CONTRAT (Lettre du 16-7-1969)

SERVICE OMNIBUS. La fermeture ou le transfert sur route de 10 000 km de services omnibus de voyageurs seront autorisés pendant la période de 1969/1972. Cet effort sera poursuivi en 1973 et au-delà...

TRANSPORT DU DETAIL. Les tarifs, le nombre de localités ouvertes à la réception du trafic, le nombre de gares de concentration le nombre et la consistance des circuits de distribution seront revus pour améliorer le compte d'exploitation.

MARCHANDISES. Fermetures de lignes à faible trafic dans la limite de 5 000 km.

VOYAGEURS. Suppression de services voyageurs express et directs mal utilisés.

REDUCTION DU NOMBRE DES ETABLISSEMENTS COMMERCIAUX.

REGROUPEMENT DES ACTIVITES D'ENTRETIEN ET DE REPARATION DU MATERIEL.

Réorganisation et concentration des services administratifs.

Développement des techniques d'automatisation dans le domaine du mouvement des trains, des triages, de la sécurité, afin d'aboutir à d'importantes économies d'effectifs en particulier sur les PN gardés.

Promotion des méthodes de gestion centralisée du trafic marchandises.

Développement rapide de l'utilisation des grands conteneurs.

Décentralisation de la structure de commandement.

Intéressement du personnel à la réalisation du programme de modernisation de l'entreprise.

Sur la base de la réglementation et de la durée hebdomadaire du travail actuelles, la S.N.C.F. aboutira à l'effectif de 270.000 agents à tous comptes au 31 décembre 1973.

Evolution des effectifs au 31 décembre.

Année	Effectif réel	Durée du travail ann.
1968	319 440	2 100 h
1969	307 060	2 040 h
1970	300 290	2 016 h
1971	293 200	1 966 h
1972	287 900	1 966 h
1973	283 300	1 916 h

A durée de travail constante, l'effectif de 270 000 agents prévu serait de 287 469. La réduction a donc été supérieure au contrat.

II. — MODIFICATIONS DES RAPPORTS JURIDIQUES ET FINANCIERS ENTRE L'ETAT ET LA S.N.C.F.

DISPOSITIONS DU CONTRAT (Lettre du 16-7-1969)

A) Politique tarifaire :
L'Etat ne fera pas opposition aux aménagements tarifaires qui doivent contribuer à rétablir dans les meilleurs délais et au plus tard en 1974 l'équilibre financier.

B) Liberté de gestion :
La S.N.C.F. jouira d'une liberté de gestion en particulier pour l'affrètement routier.

C) Investissements :
Le contrat additionnel a bien fixé les investissements pour 1972 et 1973, mais il faut noter qu'ils sont inférieurs aux demandes S.N.C.F. du VI^e Plan.

REALISATION

Au 31-12-1972, la S.N.C.F. avait proposé à la fermeture au service ferroviaire : 226 lignes (11 200 km) 6 232 km ont été effectivement fermés ou transférés.

En janvier 1971, création du SERNAM. Gares de concentration : 1969 : 158 ; 1970 : 142 ; 1972 : 142.

En 1973, le SERNAM devrait équilibrer son compte d'exploitation.

Longueur des lignes ouvertes aux marchandises : 1968 : 37 397 km ; 1971 : 35 552 km

— 1845 km (— 2 153 km à fin 1972).

Parcours des trains (millions km) rapides et express directs :

Année	1969	1970	1971
1969	130,39	118,89	122,81

En fait, entre 1969 et 1970, un certain nombre de trains directs ont été déclassés en omnibus. Réduction de 4,1 M en 1972 ?

En 1969 : 4 077 établissements ouverts au trafic commercial voyageurs et marchandises.

En 1971 : 3 654 établissements ouverts au trafic commercial voyageurs et marchandises.

	1968	1971
Grands ateliers moteur	11	10
Grands ateliers V.W.	15	8
Entretiens	52	52
Magasins	13	9

Réorganisation administrative. Régionalisation. Effectifs des directions générales et régionales :

	31-12-1968	31-12-1971
	25 700	22 720 (— 3 000).

L'automatisation des triages est en cours (Sotteville, Bordeaux, Ambérieu, etc.).

L'automatisation du mouvement des trains fait l'objet de multiples recherches et expériences.

Suppression du gardiennage des P.N. :

	1968	1971
P.N. à signalisat. autom.	2 605	5 525
P.N. gardés	15 503	11 570

La dernière étape de la troisième phase de la G.C.T.M. (contrôle continu des wagons) vient d'être décidée et va être mise en place en 1973/1974, ainsi qu'une gestion centralisée du trafic voyageurs G.C.T.V.).

Nombre de transconteneurs P. en service :

	1968	1971
	15 900	39 000. 34 chantiers installés.

Réforme des structures : 1^{er} janvier 1972 et 1973.

Il s'agissait de la « prime de modernisation » revendiquée par la C.F.D.T. qui, par suite de l'opposition des autres organisations syndicales, s'est transformée en trente minutes de réduction de la durée du travail en 1970.

Evolution des effectifs au 31 décembre.

Année	Effectif réel	Durée du travail ann.
1968	319 440	2 100 h
1969	307 060	2 040 h
1970	300 290	2 016 h
1971	293 200	1 966 h
1972	287 900	1 966 h
1973	283 300	1 916 h

A durée de travail constante, l'effectif de 270 000 agents prévu serait de 287 469. La réduction a donc été supérieure au contrat.

REALISATION

En fait, en 1972 et 1973, l'Etat a bien fait obstacle aux hausses tarifaires.

La S.N.C.F. a la possibilité d'affréter 800 camions en zone longue et met en place des centres de zone courte.

Le contrat additionnel a bien fixé les investissements pour 1972 et 1973, mais il faut noter qu'ils sont inférieurs aux demandes S.N.C.F. du VI^e Plan.

D) Normalisation des comptes :

a) Retraites.

b) Maladie.

c) Dépenses de passage à niveau, 50 % de l'ensemble des charges.

E) Compensation des charges de service public.
6 tranches annuelles de 3.670 km sur la base du coût marginal global.

Conventions possibles avec collectivités locales ou régionales.

F) Equilibre du budget.
Les budgets de 1970, 1971, 1972, 1973 seront équilibrés à l'aide de subventions forfaitaires non révisables.
Réserve pour imprévu de 100 millions utilisable le cas échéant.

La cotisation supportée par la S.N.C.F. était prévue à 40,3 %. Elle a été portée à 40,55 %.

VERSEMENTS ETAT (en millions de francs) :

	1970	1971	1972	1973
1969	1 094	2 214	2 326	2 528
1973	551 M.			

La compensation du régime général de sécurité sociale n'est intervenue dans le budget de la Caisse de Prévoyance qu'à partir de 1972.

Montant de la compensation pour 1973 : 551 M.

Compensation des charges de P.N. (en millions) :

	1969	1970	1971	1972	1973
	23	277	293	312	340

Compensations versées (en millions) :

	1969	1970	1971	1972	1973
	—	84	305	435	695

Conventions Métrolor, Métazur.

Subvention forfaitaire versée par l'Etat :

	1970	1971	1972	1973
	766	575	383	186

Utilisation de la réserve pour imprévu :

	1970	1971	1972	1973
	néant	93,37	100	?

III. — PROGRAMME DU GOUVERNEMENT EN MATIERE DE POLITIQUE GENERALE DES TRANSPORTS

DISPOSITIONS DU CONTRAT (Lettre du 16-7-1969)

Les objectifs ainsi poursuivis impliquent la mise en œuvre d'un ensemble cohérent de mesures dans le domaine de sa politique vis-à-vis des autres modes de transport.

A) TRANSPORT ROUTIER ZONE LONGUE.

Pendant la période d'assainissement, la concurrence sera maintenue sensiblement au niveau actuel.

La location exclusive sera revue.

B) TARIFICATION DES INFRASTRUCTURES.

— Voyageurs. La S.N.C.F. ne bénéficiera d'aucune contribution à ses charges d'infrastructures voyageurs.

Si l'aviation intérieure n'assumait pas en 1971 ses dépenses d'infrastructures, la S.N.C.F. recevrait une contribution destinée à équilibrer sa situation.

La S.N.C.F. recevra des subventions d'équipement pour les investissements de capacité pour la banlieue.

— Marchandises. La S.N.C.F. recevra une contribution à la couverture de ses charges d'infrastructures.

Cette contribution sera de 1 122 M en 1970. Elle sera ajustée annuellement en fonction des prix.

S'il n'a pas été attribué de nouvelles licences zone longue, la décision de porter de 35 à 38 T le P.T.C. des camions au 1-1-73 et le relèvement de 19 à 21 T du poids maxi des ensembles articulés, ont accru la capacité du transport routier. En compensation, la S.N.C.F. a été autorisée à « affréter » 800 camions zone longue au lieu de 400.

Le décret de 1949 en ce qui concerne la location a été modifié en novembre 1971. Il permet l'extension de l'activité des loueurs en zone longue.

Le gouvernement a estimé que la différence était trop faible et qu'il n'y avait pas lieu de la verser.

Le programme d'investissements en infrastructures banlieue est financé à 30 % par l'Etat, 30 % par le district, 40 % par la S.N.C.F.

Sommes versées à la S.N.C.F. pour l'égalisation des charges d'infrastructures marchandises (en millions) :

	1970	1971	1972	1973
	1 122	1 214	1 277	1 350

Il faut souligner à ce sujet que la formule de révision de la contribution ne prend en compte que 97 % de la hausse des prix. En 4 ans, la S.N.C.F. est donc pénalisée de 12 %. Dans le même temps, la taxe à l'essieu payée par les routiers a été fixée pour 5 ans par la loi de finances de 1971, sans réévaluation, ce qui avec la hausse du coût de la vie, donne un avantage de 25 % à la route.

L'écart entre les charges d'infrastructures S.N.C.F. et routes est donc de 37 %.

Ces dispositions ont été examinées par le Conseil supérieur des Transports, en octobre 1972, mais les arrêtés d'application ne sont pas encore publiés.

IV. — MISE EN ŒUVRE DE CES DECISIONS

DISPOSITIONS DU CONTRAT (Lettre du 16-7-1969)

Pendant la période d'adaptation 1969/1973, la bonne marche de l'opération et les progrès accomplis seront vérifiés chaque année en septembre.

Les Ministères procéderont avec la S.N.C.F. à un examen d'ensemble ou seront précisés pour l'exercice suivant les mesures tarifaires, les gains de productivité.

Si l'évolution des conditions économiques compromettrait l'exécution des dispositions envisagées, l'Etat et la S.N.C.F. procéderaient à un nouvel examen de ces objectifs et des moyens prévus pour les atteindre.

Dans le cas où interviendrait inopinément un fait remettant en cause un des éléments substantiels des dispositions envisagées, réunion immédiate S.N.C.F./Ministres pour examiner les modifications à apporter le cas échéant aux engagements définis.

En réalité, les objectifs et engagements n'ont jamais été modifiés.

LA direction avait fait miroiter quelques espoirs lors de la création du S.E.R.N.A.M. Aujourd'hui... la C.F.D.T. dresse un bilan !

Avenir incertain

La question est posée avec anxiété par les cheminots qui ne sont pas dupes. La reprise du trafic n'apparaît pas aussi importante qu'elle aurait pu être. Cela n'est pas fait pour rassurer ceux qui constatent qu'une tendance se dégage pour une rentabilité souvent obtenue au détriment du personnel et de la notion de service public.

Effectifs en réduction

Malgré la diminution de la durée hebdomadaire du travail, les effectifs n'augmentent pas. Ils baissent même régulièrement. Il est demandé toujours plus de productivité aux agents.

Conditions de travail difficiles

L'humanisation des conditions de travail, évolution par ailleurs irréversible, cède le pas aux impératifs de la « rentabilité » immédiate.

Formation professionnelle insuffisante

Peu de chose en la matière pour un personnel confronté à :

- Un bouleversement total des méthodes ;
- Des attributions différentes ;
- Des responsabilités accrues.

Le recyclage et le perfectionnement demeurent insatisfaits.

Déroulement de carrière médiocre

« ...Il ne sera pas inférieur à celui des agents de l'exploitation », nous avait dit le directeur du S.E.R.N.A.M. Nous avons pu juger sur pièce.

La notion de cadre autorisé a été finalement imposée à la direction qui en rejetait le principe. Les effectifs retenus sont cependant trop faibles pour permettre les indispensables promotions sur les niveaux E2, E3. L'emploi de la main-d'œuvre temporaire pègre encore plus les possibilités d'avancement.

Recours systématique à la technique routière

Le transport sur route d'un tonnage toujours plus important confié à des transporteurs privés ne peut qu'accélérer la privatisation de l'entreprise tellement redoutée, à juste titre, par les cheminots.

Dégradation du service

La réduction des effectifs, la recherche à tout prix de l'équilibre des comptes, la sous-qualification, l'utilisation incohérente de l'entreprise privée, contribuent à détériorer l'indispensable qualité du service.

Devant ce bilan assez décevant, la C.F.D.T. se fait l'interprète de l'inquiétude des cheminots. Il lui faut poursuivre sa contestation constructive des orientations actuelles du S.E.R.N.A.M., le 22 mars prochain, lors des élections des délégués et représentants du personnel, par le renforcement de la confiance que lui font les cheminots. L'occasion vous sera donnée de renforcer la position de la C.F.D.T. au S.E.R.N.A.M.

Les candidats que la C.F.D.T. présente à vos suffrages entendent :

- Peser sur les orientations, les choix, les décisions qui mettent en cause le personnel ;
- Déroulement de carrière ;
- Conditions de travail ;
- Veiller à la sauvegarde des intérêts des cheminots et de la S.N.C.F.

LE GROUPE TECHNIQUE NATIONAL.

Matériel

Après l'assemblée générale

LE mercredi 14 février 1973 s'est réuni en Assemblée Générale notre groupe technique « Matériel ».

Les nombreuses interventions ont permis de réaffirmer les exigences revendicatives des Cheminots du Matériel, à savoir :

- Déroulement de carrière des agents des niveaux E1 et E2 sur les niveaux supérieurs, certains emplois situés actuellement sur E3 étant reclassés sur M1. Déroulement rendu comparable avec celui assuré pour d'autres filières, telle la filière administrative.
- Règlement définitif du problème des ex VAT par passage sur M1.
- Révision des conditions d'accès à la maîtrise.

Parmi les différents travaux de l'assemblée, la « revalorisation de la filière ouvriers » occupa une partie importante des débats, ce qui dénote bien le mécontentement des agents du Matériel.

Tous les représentants des groupes techniques régionaux ont renouvelé unanimement et avec force ces décisions prises lors de l'assemblée de 1970. Epoque où seule, la C.F.D.T. s'était prononcée sans ambiguïté sur cette formule.

Nous avons depuis sans cesse développé ces positions auprès des Cheminots du Matériel, ainsi qu'auprès des autres organisations syndicales dont certaines se rapprochent maintenant de nos revendications.

Le bon sens de ces revendications, la détermination de nos camarades du matériel, l'action de nos militants, doit conduire à concrétiser dans les faits cette aspiration légitime.

D'autres problèmes demeurent ; que les Cheminots du Matériel soient persuadés que la Fédération des Cheminots C.F.D.T. ne les perd pas de vue, mais il est néanmoins nécessaire d'admettre que ces priorités revendicatives concernent un grand nombre de nos camarades. Les récentes discussions salariales ont permis à la C.F.D.T. de rappeler à M. Guibert qu'il y avait un problème spécifique pour la filière des ouvriers du Matériel.

La C.F.D.T. a pris acte de la reconnaissance de cet état de fait par le Directeur général.

La C.F.D.T. est de nouveau intervenue le 12 janvier dernier (voir « Cheminot de France » du 1^{er} février). Mais reconnaître une situation et accepter d'en discuter pour y porter un remède sont deux choses différentes.

Pour la C.F.D.T. la seule façon de régler une situation qui va en se dégradant de plus en plus, c'est, d'une part, que la S.N.C.F. fasse de nouvelles propositions dans le cadre de la discussion à la commission mixte du statut, sur le dictionnaire des emplois et le déroulement de carrière. D'autre part, en partant de l'étude effectuée par le groupe technique national, sur la situation du Personnel de la filière « ouvrier » dans tous les établissements, que la Direction du Personnel apporte des solutions immédiates, par des mesures exceptionnelles afin de permettre aux agents du matériel qui atteignent un âge proche de la retraite d'accéder à l'indice maximal du niveau sur lequel ils se situent.

Que la Direction du matériel soit un interprète réellement convaincu de la nécessité d'un véritable reclassement de la filière des ouvriers !

Que cette même Direction, au lieu de suivre passivement la Direction du Personnel, manifeste clairement ses vues, ses exigences. Qu'elle fasse accélérer la reprise des discussions à la commission mixte du statut en tenant compte de l'avis de beaucoup de chefs d'établissement qui ne s'expriment que bien timidement, mais qui semblent d'accord avec nos demandes.

Aux Cheminots du Matériel de se sentir responsables, avec leurs organisations syndicales notamment avec la C.F.D.T. et de comprendre que le succès sera fonction de leur combativité.

Pour sa part, le groupe technique national Matériel continuera à tous les échelons, sans faille, son action, dans la volonté d'améliorer réellement le sort des Cheminots de notre service, car ceci est une des raisons essentielles de notre engagement syndical.

C'est pourquoi nous sommes convaincus que les Cheminots lors des élections professionnelles du 22 mars 1973 feront confiance à la C.F.D.T.

G. LHOUE.

L'ACTION DE LA F.M.C. !!

*Oh rage ! Oh désespoir ! Oh vengeance
[ennemie !
Que ne suis-je obligé de répondre
[à l'ami !
Qui, dans un bel article d'ineffable
[sueur
Démontre à qui mieux mieux ses
[talents de bluffeur !*

Certes, l'approche des élections professionnelles a fait prendre soudain conscience aux élus de la F.M.C. que le bilan de leur action était pratiquement nul. Aussi, quelle facilité de pouvoir, dans le journal de février 1973, reprendre à son compte les acquis obtenus par les autres et, en particulier, par la C.F.D.T. et la C.G.T. ! Nos camarades « maîtrise et cadres » du S.E.R.N.A.M. ne seront pas dupes et, pour les aider dans leur jugement, nous reprenons l'article de la F.M.C. en nous reportant à chaque fois au **seul document officiel** : le procès-verbal du comité mixte professionnel du S.M.T.R.

● **Création d'un groupe de travail** pour étudier la mise en application de la loi du 16 juillet 1971 au S.E.R.N.A.M.

A la demande de la délégation C.F.D.T., soutenue par la seule C.G.T., M. Pieffort accepte de réunir, le 3 janvier 1973, un groupe de travail. La C.F.D.T. demande la possibilité de faire participer à ce groupe un spécialiste de ce problème. M. Pieffort accepte (voir P.-V. du C.M.P. du 7 novembre 1972, pages 8 et 9). C'est ainsi que MM. Dabauvalle, pour la C.F.D.T., et Dejoye, pour la C.G.T., tous deux signataires de l'accord national, ont participé aux travaux du groupe.

● **Cours de préparation aux examens.**

La F.M.C. a demandé trois semaines pour la préparation de l'examen d'accès à la maîtrise.

Seule la C.F.D.T. demande un minimum de trois semaines pour la préparation à l'examen de commis et quatre semaines pour la préparation à l'examen de CK/CBM (voir compte rendu du groupe de travail « Formation du personnel », page 44). Cette position a été soutenue ensuite par la C.G.T.

● **Refonte de l'examen de CK/CBM.**

La C.F.D.T. n'a jamais admis les systèmes « d'options » pratiqués au S.E.R.N.A.M., qui engagent la carrière des candidats. Pour nous, une option dans un examen ou concours est un choix offert aux candidats pour accroître leurs chances de réussite à cet examen.

Aussi c'est bien notre délégation, et non la F.M.C., qui a proposé à M. Pieffort un dossier à l'écrit comportant trois sujets au choix, et c'est aussi notre délégation qui a fait supprimer la note éliminatoire en géographie (voir P.-V. du C.M.P. du 31 janvier 1973).

En ce qui concerne la participation des agents maîtrise et cadres des centres aux stages de recyclage ainsi que la désignation d'une spécialiste « formation professionnelle » dans chaque succursale, notre délégation a largement soutenu la délégation F.M.C.

Cette mise au point faite, car il ne s'agit pas de polémique, nous rappelons à la F.M.C. (à l'époque F.A.C.) que l'allocation d'habillement de 300 F aux agents de maîtrise filière Exploitation des Halles a été accordée par M. Pieffort à la demande de la délégation C.F.D.T., la F.A.C. ayant abandonné la lutte !

La F.M.C. demande aux agents de maîtrise et cadres du S.E.R.N.A.M. de lui faire confiance !

La C.F.D.T. demande simplement aux cheminots de juger.

R. SOURROUILLE.

ENCORE UNE INJUSTICE A RÉPARER écrit la C.F.D.T.

Monsieur le Directeur,

Paris, le 28 février 1973

Nous avons l'honneur d'attirer votre attention sur la situation inquiétante dans laquelle se trouvent les agents de l'entretien « Matériel » de Arles quant à l'avenir de leur établissement.

Il est regrettable de constater que les Directions locale et régionale ne semblent pas être en mesure d'informer correctement des représentants du personnel en particulier, les organisations syndicales en général, les obligeant ainsi à faire appel aux Pouvoirs publics et aux élus locaux.

Nous aimerions donc savoir quelles mesures vous entendez prendre pour rassurer nos camarades sur l'avenir de cet établissement.

Nous sommes, pour notre part, prêts à examiner avec la Direction du Matériel, cet important problème.

Dans l'attente...

G. LHOUE,
Secrétaire fédéral.

RÉSEAUX SECONDAIRES

A LA BASE LE VASE DÉBORDE !

C'EST le 8 février que s'est tenue la réunion de la commission paritaire pour approbation avant rédaction définitive des modifications apportées à la réglementation du travail des V.F.I.L. ; nous adresserons à nos syndicats ce document mis à jour dont les dispositions entreront en vigueur le 3 juin 1973.

Nous demandions les 41 heures au 1^{er} janvier ; c'est ce qu'ont obtenu les cheminots S.N.C.F. Après une longue discussion, l'accord suivant a été finalement conclu : 41 h 30 au 1^{er} mars, et 41 heures au 3 juin (service d'été). Nous conservons certes un léger retard sur la S.N.C.F., mais, néanmoins, nous approchons du but : les 40 heures, revendication avancée depuis très longtemps.

Si les discussions ne sont pas toujours faciles sur le plan national, et s'il faut beaucoup de salive avant d'avoir ses résultats positifs, il en est bien de même à la base, face à certains patrons qui ne veulent rien accorder : qu'il s'agisse, par exemple, du refus de payer la prime de 50 francs perçue par les cheminots avec leur solde de décembre dernier, ou de bon nombre d'autres revendications. Le mécontentement grandit dans certains réseaux et il n'est pas impensable que des conflits éclatent.

Chez nos camarades de la Régie Départementale de l'Ain, nouvelle section des secondaires C.F.D.T. qui vient de démarrer, rien ne va plus. L'Union a pris connaissance sur place de la situation de ce personnel, a dressé avec les responsables le cahier revendicatif qui a été transmis à qui de droit, nous attendons réponse et ouverture de discussions dans les plus brefs délais, en premier lieu sur les classifications et la rémunération de ce personnel.

Qui oserait croire que les salaires payés sont inférieurs de plus de 35 % à ceux en vigueur dans des entreprises identiques, et ceci n'est pas le seul problème. Notre syndicat C.F.D.T. a dit « stop » à telle exploitation du personnel et est prêt, s'il n'obtient pas satisfaction, à dire « arrêt » du travail. Cette situation ne peut pas durer.

Le secrétaire de l'Union : GAUDRY.

LA FORMATION AU PROGRAMME

LE Directeur du transport fournit un certain nombre de précisions concernant les mesures prises en matière de formation et applicables dès à présent.

I — ECOLE NATIONALE DU TRANSPORT A CHANTILLY

Il se pourrait que dans l'avenir cette école nationale du transport soit installée à la Borne Blanche (Orry la Ville) dans des locaux restant à construire.

Dans l'avenir, cette école dispensera des cours en sessions s'adressant au personnel de la catégorie « Cadres » ou destinés à des agents désirant accéder à cette catégorie par voie de concours.

Ces cours et sessions seront les suivants :

- Cours de Niveau 4 (9 semaines pour la préparation au concours d'IS 2 (transport) ;
- Cours spécial de niveau 4 (9 semaines) réservé aux attachés des groupes 1 à 3 du transport (origine mouvement commercial ou mouvement traction) ;
- Session des techniques du transport (4 semaines) pour :
 - Les attachés des groupes 1 à 3 (origine mouvement commercial) ;
 - Les IS2 nouvellement promus ou à promouvoir.
- Session de recyclage des agents autres que ceux de la filière « Contrôle et Inspection » (2 ou 3 semaines) après leur accession au niveau CI.

Ce schéma pouvant éventuellement être modifié en fonction de situation nouvelle créée par la réforme des filières.

Les textes réglementaires de la classe S devant être publiés en septembre 1973, l'école nationale du Transport commencera donc ses activités à cette date.

Un cours spécial de niveau 4 pour Attachés groupe 1 à 3 a déjà eu lieu au plan national en septembre 1972 à l'école régionale du Nord de Chantilly.

- Au cours du 1^{er} semestre 1973 y seront organisés pour des attachés de ces groupes :
 - En février, une session des techniques du transport ;
 - en avril, un cours spécial de niveau 4.

FORMATION D'AGENTS D'ORIGINE MT AUX FONCTIONS « TRANSPORT ex-EX »

Une formation complémentaire des attachés des groupes 1 à 3 issus, soit de la Traction, soit de l'Exploitation, est en cours d'étude afin que tous soient formés aux techniques « Transport ».

Pour les autres agents d'origine MT aucune formation n'est encore définie.

FORMATION D'AGENTS D'ORIGINE ET AUX FONCTIONS « ex-MT »

Ce qui est précisé ci-dessus concernant les agents d'origine MT est également valable pour les agents « ex-EX ».

Il nous est précisé que lors des cours, stages ou sessions des informations adaptées aux besoins des stagiaires seront dispensées, selon nécessité.

FORMATION DES AGENTS MAITRISE ET CADRES CONCERNANT LES NOUVEAUX REGLEMENTS DE SECURITE

Mesures prises :

- Des spécialistes de la direction T formeront, sur une journée, un ou plusieurs fonctionnaires de chacune des sous-directions DT 24, qui à leur tour transmettront dans les régions les informations reçues aux agents Maîtrise et Cadres.

FORMATION COMMERCIALE DES AGENTS

Mise en place de C.B.G. formation. Celle-ci découle de l'application des directives données aux régions en 1971 pour le calcul des journées de spécialistes formation professionnelle dans les gares.

Selon un coefficient de 0,6 journée par agent par an pour les bureaux voyageurs et marchandises dans les gares de 2^e et au-dessus, un C.B.G./F.P. devait être mis en place chaque fois que l'allocation temps atteignait 225 journées par an ;

Sur ces bases de calcul les mises en place de C.B.G./F.P. sont :
Réseau EST 6 : Paris-Est, Reims, Nancy, Metz, Mulhouse, Strasbourg.
Réseau NORD 4 : Paris-Nord, Amiens et Lille (2 unités pour toute la Région).
Réseau OUEST 3 : Paris-Montparnasse, St-Lazare et Le Mans.
Réseau SUD-OUEST 6 : Paris Ouest, Bordeaux, Tours, Limoges et Toulouse (2 unités).
Réseau SUD-EST 6 : Paris-Lyon, Lyon P., Nice, Marseille St-Charles, Marseille Maritime et Modane.

Services divers

STRUCTURES - La C.F.D.T. est reçue en audience par la Direction générale

CETTE audience s'est tenue le 10 janvier 1973. M. Allias, directeur des structures, et M. Rémy, directeur adjoint du personnel y participaient.

Du côté C.F.D.T. : Billon, secrétaire général adjoint de la Fédération, Chalumeau (Sud-Est), Faivre (Est), Olek (Ouest), Dabauvalle (Sud-Ouest).

Pourquoi cette audience ? De tous côtés, on entend les mêmes réflexions : « Nos conditions de travail se dégradent par rapport aux anciennes structures, il y a encore plus d'injustices dans l'avancement ! ».

Dérision : le préambule de l'accord-cadre affirme : « La modernisation ne saurait se faire au détriment du personnel dans l'entreprise... mais doit conduire... à l'amélioration des conditions de travail et des conditions de vie du personnel ». On essaye de nous faire croire que ce n'est qu'un mauvais moment à passer, mais il faut subir ! C'est ainsi que M. Allias nous a clairement signifié : « La S.N.C.F. est tenue à des économies » (sur les effectifs et les crédits, bien sûr) « pour atteindre les objectifs du contrat de programme conclu avec le gouvernement ».

A nous d'en tirer les conclusions syndicales, voire politiques qui s'imposent ! Une affiche a été publiée sur les résultats détaillés de cette audience. Les résultats ? A vous d'apprécier. Notre souci a été avant tout de placer la direction face aux réalités, peu réjouissantes, de cette mise en place des structures, face à ses responsabilités ! Nos patrons n'avaient-ils pas qu'ils sont ligotés, y compris les directeurs des Régions dont le pouvoir ne semble pas être celui qu'on leur prête !

● **Effectifs.** — On nous a dit que les demandes d'augmentation d'effectifs formulées par certains directeurs de Région ne pourraient être entièrement satisfaites ! Les économies sur les effectifs passeraient-elles donc avant la bonne marche du Service ? Les effectifs indicatifs de la partie Ouest ont été calculés en tenant compte de l'expérience de la partie Est.

● **Organisation préalable des bureaux.** — M. Allias a reconnu la réalité de notre déclaration : « La préparation a été quasi inexistante, le personnel d'exécution et de maîtrise a été livré à l'improvisation. Les agents des anciens services connaissant bien les tâches n'ont

été que très peu consultés ». Il a été d'accord pour conseiller aux Régions d'intéresser plus directement les agents qualifiés aux études... Espérons que ça suivra !

● **Moyens d'adaptation du personnel à ses nouvelles tâches.** — Nous avons demandé le recensement des besoins et la désignation dans les Régions d'agents « maîtrise et cadres » suffisamment dégagés pour assurer cette tâche. Ils sont difficiles à trouver, paraît-il. La S.N.C.F. a précisé qu'un effort a été fait pour les fonctions techniques, mais reconnaît que les administratifs sont « les parents pauvres ». M. le directeur a affirmé que la S.N.C.F. est maintenant décidée à s'occuper de la formation professionnelle des administratifs. Bonne parole que nous retenons ! Affaire à suivre.

● **Répartition et surface des locaux.** — Nous avons évoqué l'insuffisance de surface et la mauvaise répartition des locaux dans certaines régions. Il n'a pas été tenu compte de la nature de certaines tâches (travail sur plans, volume des dossiers, fichiers, etc.). Des faits concrets ont été cités. M. Allias a affirmé que certains remaniements sont en cours et donné l'assurance qu'il en parlerait aux directeurs des Régions.

● **Discussions dans les comités mixtes.** — Ce problème n'est pas, hélas, nouveau. Certains présidents semblent encore ignorer ou veulent ignorer, la concertation, la discussion de solutions avec les délégués. Craindraient-ils de partager leur pouvoir avec les représentants du personnel ?

M. le directeur a accepté de demander aux directeurs de région de veiller à ce que les questions soient bien discutées dans les comités mixtes, notamment lorsqu'il s'agit de problèmes de fond. Dont acte. Nos représentants seront attentifs aux effets de ces « recommandations ».

● **Augmentation des tâches des établissements sections d'Equipe.** — M. Allias a indiqué que le problème est à l'étude pour les bureaux des sections, mais nous avons compris qu'il ne fallait pas s'attendre à des miracles en matière d'effectifs. M. Rémy a pris note de nos demandes de revalorisation des grades. Nous évoquons ces problèmes, par ailleurs, dans ce journal.

DEUX CATEGORIES DE FORMATION

I — Connaissances tarifaires et réglementaires : 4 niveaux préparant :

Niveau 1 : examen de C.S. ; Niveau 2 : examen de C.B.G. ; Niveau 3 : examen de K.T.I.S.N. Cial (cours assurés par nouvelles régions) ; Niveau 4 : examen d'IS2 Cial (cours assurés par direction commerciale).

II — Formation commerciale pure : 3 types de formation (base, recyclage, information).

A — FORMATION ASSUREE ET DIFFUSEE PAR LA DIRECTION COMMERCIALE :

- de base (1 à 4 semaines), Commerciale générale de vente ;
- Session de recyclage (2 jours à 1 semaine) : Problèmes commerciaux d'actualité, Techniques transport, Evolution de l'économie.

Ces deux types de formation sont en faveur des catégories suivantes :

- Cadres divisions commerciales, Cadres agences EX, CGI et au-dessus, CBG/P trafic, Cadres transport en place aux sections RT3, RT4, DT2, Cadres inspection des trains, Cadres spécialisés FP, Agents commerciaux, Dirigeants bureaux de renseignements, Agents publicité des Divisions Commerciales.

B — FORMATION ASSUREE PAR LES REGIONS :

- Sessions d'information : pour les catégories de personnel nommées ci-dessus ;
- Sessions de base et de recyclage selon besoins pour :
 - Agents de maîtrise des divisions commerciales régionales ;
 - Personnel du contrôle de route ;
 - Agents des bureaux de renseignements ;
 - Contrôleur de gare ;
 - Chefs de chantiers ayant un rôle commercial.

ET QUELQUES AUTRES INFORMATIONS INTERESSANTES

Critères d'encadrement des bureaux administratifs des établissements EX

Postes fixes + réserves	C 1	M 3	M 2	M 1
Jusqu'à 6				1
De 7 à 10			1	1
De 11 à 14		1	1	1
De 15 à 18		1	1	2
De 19 à 22	1	1	1	2
De 23 à 25	1	1	2	2
De 26 à 29	1	2	2	2

— Au-delà de 29 agents : étude spécifique.

A propos des périodes de relâche dans les P.C. (régulation).

Rappel des dispositions de principe arrêtées au C.M.P. du 23-4-1969, à savoir :

- Attribution de périodes de détente dans les circuits chargés, ces périodes pouvant atteindre deux heures ;
- Utilisation des régulateurs, pendant ces périodes qui ne sont pas des coupures, à des tâches exigeant une attention moins soutenue que la tenue d'une table et à exécuter si possible dans une ambiance favorisant une certaine détente de l'intéressé ;
- Remplacement des régulateurs durant les périodes de détente, par un autre agent de service au P.C. (chef régulateur, aide-permanent, régulateur d'un circuit autre que chargé, etc.) ou à défaut, par un agent spécialisé.
- Il confirme ces dispositions dont les modalités d'application doivent être laissées à l'appréciation des régions en fonction des circonstances locales qui sont très variables.

D'autre part, une étude est en cours afin de trouver des mesures permettant d'alléger la tâche des P.C.

ESSAIS DE FLUIDIFICATION

Suite aux essais de fluidification de la circulation actuellement en cours à Paris Nord un exposé sera fait des premiers enseignements à tirer lors du prochain C.M.P./T.C. (14 mars 1973).

Dans l'état actuel des études les mesures prises ont pour but d'améliorer les conditions de travail et de faciliter la prise de décision ultérieure.

Il nous est précisé que ces mesures ne sont pas susceptibles de justifier une réduction de la durée journalière du travail, ni des reclassements de postes.

EN CONCLUSION

La direction a surtout semblé nous inciter à une certaine patience et à la modération. Il faut attendre que les choses se mettent en place, que les mentalités évoluent ! Nous aurions préféré qu'un engagement ferme soit pris pour secouer la tutelle de l'Etat, l'inertie, le manque d'esprit de responsabilité, le peu de souci des problèmes sociaux, l'autoritarisme excessif de certains de nos dirigeants. C'était l'esprit de notre intervention.

Faut-il subir ? Nous refusons de subir. Nous poursuivons notre action dans tous les domaines où le personnel risque d'être pénalisé. A moins de prendre rapidement les moyens de régler nos problèmes, la direction risque fort de voir la défiance et le découragement s'accroître dans l'entreprise.

La délégation C.F.D.T.

par **André NICOLAS**

secrétaire général

NOS ADHÉRENTS NOUS ÉCRIVENT

DEMANDES de renseignements, sur leur situation, sur le contenu du dernier trimestre de pension perçu dans lequel ils ne trouvent pas toujours leur compte, tant les choses changent vite, tel est le lot journalier du courrier. Mais, de temps à autre, il tombe une lettre demandant la fermeture pour telle ou telle position de la C.F.D.T. et aussi des lettres qui critiquent ces mêmes positions de l'organisation syndicale.

L'Union fédérale est un monde bien vivant.

Les prises de position de la C.F.D.T. à l'occasion des élections législatives des 4 et 11 mars 1973 ont fait l'objet de quelques lettres au cours de ces dernières semaines. Bien sûr, nous avons répondu à chacun de nos correspondants. Mais peut-être se trouve-t-il, parmi nos adhérents, des hommes et des femmes qui s'interrogent sur les positions de la C.F.D.T. sans pour autant nous écrire.

Voici quelques extraits de lettres reçues sur ce sujet :

— « Désaccord politique (avec la C.F.D.T.) préconisant l'accord avec l'Union de la gauche n'étant inféodé ni au parti communiste, ni au parti socialiste. »

A propos de l'article d'Edmond Maire, publié dans « Le Cheminot de France » de janvier 1973 :

« Cet article serait mieux placé dans un journal de la C.G.T. que dans celui de la C.F.D.T. »

Je ne me suis pas rangé dans les forces populaires dans le combat anti-capitaliste.

J'ai eu une autre formation que cela dans ma jeunesse.

Nous avons déconfectionné la C.F.T.C. et ce n'est pas pour la politisation de la C.F.D.T. et encore plus le blanc seing donné par celle-ci au parti communiste. Non, non et non. Le syndicalisme ne doit pas se livrer aux partis politiques...

La raison d'être du syndicalisme, la seule et unique, c'est la défense des intérêts des travailleurs... il faut conserver son indépendance quelles que soient la forme et la couleur du gouvernement, laisser les membres libres de leur choix...

Je ne viens pas ici faire l'éloge du gouvernement actuel mais je ne puis admettre la prise de position sans restriction de la C.F.D.T. en faveur du programme commun, car si dans ma circonscription le communiste arrive en tête au deuxième tour, je dois voter pour le candidat de la dictature, du syndicat unique, de la suppression des libertés, non, non et non pas cela, car il n'est pas dit qu'avec un autre gouvernement notre action ne sera plus nécessaire, mais alors nous risquons

d'être seuls, la C.G.T. étant une filiale du P.C., cette centrale ne sera plus un organisme de revendication mais de collaboration. »

Voilà me semble-t-il l'essentiel du contenu des quatre lettres reçues sur ce sujet.

Il apparaît bien dans ces lettres que les positions de la C.F.D.T. n'ont pas été reçues par nos adhérents dans leur esprit et même dans la lettre. Il est vrai qu'en période électorale, le citoyen qui est à la fois un lecteur de la presse, un auditeur de radio et un téléspectateur est soumis à un tel matraquage de propagande qu'il a bien du mal à s'y retrouver. Peut-être aussi que les textes publiés par la C.F.D.T. ne sont pas assez précis compte tenu du fait qu'elle ne dispose ni de la radio, ni de la télé et que la presse quotidienne qui rend compte de ses positions ne le fait pas toujours sans intention partisane. Expliquons-nous donc simplement.

LE SYNDICALISME ET LA POLITIQUE

Toutes les décisions essentielles concernant les travailleurs directement ou indirectement, sont prises à l'échelon du gouvernement. Pour défendre efficacement leurs mandats, les organisations syndicales doivent tout naturellement s'intéresser au fait politique. La forme et la couleur du gouvernement ne peuvent pas non plus être des données abstraites. Si un gouvernement fort monopolise à son profit tous les moyens d'information : radio, télé et une grande partie de la presse par la pression financière qu'il a les moyens d'exercer sur elle, on peut se demander, et on doit déjà se le demander, quelle liberté reste aux citoyens privés d'une part importante de l'information à laquelle ils ont droit pour exercer leur jugement. Il n'est pas sans intérêt non plus de se demander qui pousse le gouvernement à agir dans un sens plutôt que dans l'autre.

Un fait parmi d'autres: le projet de loi d'Edgard Faure sur le licenciement a été renvoyé à plus tard et tous les commentateurs sérieux, pas seulement dans le mouvement syndical, s'accordent à dire que cet enterrement est le fait de la pression du patronat sur le Pouvoir.

Le sénateur Pierre Marcellin qui n'est ni socialiste, ni communiste, écrivait dans son billet du journal « Le Monde » du 30 novembre 1972 :

« Enfin, l'administration qui prive de son pouvoir de commandement l'Etat, oblige ce dernier à subir les pressions de tous ordres du monde des affaires, ce qui paralyse toute action politique d'évolution constructive. »

Sachant que cet homme politique a présidé à la Commission sénatoriale d'enquête sur les Abattoirs de la Villette (coût 1 milliard de francs actuels), on peut supposer qu'il sait de quoi il parle.

Une prise de position sans restriction de la C.F.D.T. en faveur du programme commun.

Il me semble que toutes les déclarations faites par la C.F.D.T. vont à l'encontre de cette affirmation. Des observateurs ne manquent pas du reste de le souligner.

Dans « Le Monde » du 12 décembre 1972, Joanne Roy écrit : « Sans contester les aspects positifs de ce programme, M. Edmond Maire lui reproche de ne pas contenir les réformes significatives qu'appelle la C.F.D.T. »

Le lendemain, 13 décembre, toujours dans « Le Monde », c'est J.-P. Dumont qui écrit :

« L'appui que la C.F.D.T. déclare vouloir apporter aux forces de gauche pour faciliter leur accès au pouvoir n'empêchera pas cette organisation syndicale de continuer à critiquer les insuffisances du programme commun et de manifester indépendance et exigence à l'égard d'un éventuel gouvernement populaire. »

Plus près de nous, je relève dans « Le Monde » du 16 février 1973 cette phrase de M. Mitterrand citée par Joanne Roy :

« Je regrette que la C.F.D.T. ne se soit pas engagée sur le programme commun, car c'est un contrat durable, une responsabilité commune. »

Nous sommes ainsi bien loin d'une prise de position sans restriction, alors que d'autres trouvent que les restrictions sont bien nombreuses.

Encore une fois, il s'agit pour la C.F.D.T. d'éclairer ses adhérents. Mais pas de se mettre à leur place pour voter.

Demain, quels que soient les résultats des élections législatives, l'action syndicale continuera. Il faut bien savoir que la politique même pendant ces dernières années n'a pas été pour les travailleurs une politique de progrès. Dans son billet du « Monde » déjà cité, le sénateur Marcellin concluait :

« La loi d'alternance est la seule sauvegarde des démocraties. Quatorze ans de conservatisme, c'est beaucoup pour la France, et risque d'être trop pour la liberté. »

En appelant à la réflexion, à l'occasion du débat public ouvert par les élections législatives, la C.F.D.T. pose un acte d'organisation syndicale indépendante et majeure.

VA-T-ON EN SORTIR ?

NOUS recevons fréquemment des réclamations de camarades qui, mariés à des femmes ayant des enfants au moment du mariage, ne bénéficient pas des majorations de pension pour les enfants, alors que les fonctionnaires touchent cette majoration s'ils ont élevé ces enfants pendant 9 ans.

Nous avons depuis longtemps réclamé à la S.N.C.F. pour que cette anomalie cesse ; nous avons eu son accord, mais il faut l'accord des ministres de tutelle, et le dossier est depuis 1968 sous le coude gauche du ministre.

A chaque audience, tant à la S.N.C.F. qu'au ministère, nous ne manquons pas de protester contre cette mise sous le boisseau.

Nous écrivons au ministre des Transports pour lui demander si cette plaisanterie, qui coûte cher à tant de cheminots, va encore durer longtemps.

A. VACHON

1^{er} février 1973

Monsieur le Ministre des Transports
Quai Kennedy
75016 PARIS

Monsieur le Ministre,

Depuis de très nombreuses années, l'Union Fédérale des Cheminots Retraités C.F.D.T. demande une modification de l'article 15 du Règlement de Retraites de la S.N.C.F., pour faire en sorte que tous les enfants élevés par l'agent pendant au moins neuf années avant leur seizième anniversaire

soient pris en compte pour l'établissement du droit à majoration de pensions.

Les dispositions actuellement appliquées éliminent, pour l'ouverture du droit à majoration tous les enfants qui n'ont pas été élevés par l'agent depuis leur naissance jusqu'à leur seizième anniversaire, les enfants d'un premier lit de la veuve remariée à l'agent, les enfants orphelins ou abandonnés recueillis et élevés par l'agent et même, dans certains cas, les propres enfants de l'agent et de son conjoint.

La quasi totalité des régimes de retraites appliquent, depuis plusieurs années, les dispositions que nous réclamons et nos camarades se demandent avec raison pourquoi on s'acharne à maintenir les cheminots à la queue du peloton.

Sur ce point précis de la modification de l'article 15 du Règlement de Retraites de la S.N.C.F., la Direction de la Société Nationale nous a fait savoir qu'elle vous avait fait des propositions allant dans le sens de notre demande en 1968.

Cinq ans bientôt que cette affaire est bloquée à votre niveau, Monsieur le Ministre ! Quelle lenteur pour une si petite affaire !

Persuadés qu'il aura suffi que nous attirions votre attention sur ce sujet pour que vous preniez la décision sans plus attendre, nous vous prions de croire, Monsieur le Ministre, à nos sentiments les plus distingués.

Pour le Bureau de l'Union Fédérale,
A. NICOLAS,
Secrétaire général.

NOS ASSEMBLÉES GÉNÉRALES

LYON

Le 13 janvier s'est tenue à Lyon, l'assemblée générale annuelle du groupe devant une assistance réduite. La grippe et la lenteur dans l'acheminement du courrier y étaient pour quelque chose.

Après avoir salué l'assistance et rappelé le souvenir des deuils nombreux qui ont cruellement frappé le groupe en 1972, le secrétaire Vernet, souhaite la bienvenue aux jeunes retraités.

Puis il développe les résultats appréciables obtenus en 1972, grâce à l'action des actifs en soulignant que nous sommes cependant loin des comptes.

La C.F.D.T. est décidée à continuer le combat avec les autres fédérations et quel que soit le gouvernement en place. « La C.F.D.T. souhaite un socialisme démocratique qui donne aux travailleurs et à leurs élus la responsabilité des décisions essentielles, de la politique générale de l'entreprise et pose comme exigence primordiale l'ensemble des libertés d'opinion, d'expression, d'association, d'information, etc. Que ce soit sur le plan syndical ou sur le plan politique, la C.F.D.T. entend disposer d'une liberté absolue, d'une maîtrise totale de sa décision, en toute circonstance quels que soient les adversaires ou les partisans qu'elle rencontre ou qu'elle trouve à ses côtés. »

Avant de se séparer, l'assemblée procède au remplacement de Lucien Frost, président décédé et de Edouard

Mollard, trésorier, futur savoyard.
Composition du nouveau bureau :
Président : Fernand Gavet.
Secrétaire : Marc Vernet.
Trésorier : Fernand Verdier.

JUVISY

L'assemblée générale du groupe s'est tenue le 20 janvier 1973 à la salle des Conférences, annexe de la mairie de Juvisy devant une assistance assez nombreuse sous la présidence de Carles.

Bessières, secrétaire du syndicat des actifs a souligné l'importance d'une étroite collaboration avec les retraités en vue de l'aboutissement de nos revendications communes.

Mage, responsable des retraités à l'U.F.R. de Paris Sud-Ouest, en apportant le cordial salut de nos camarades parisiens, a fait part du résultat de son intervention auprès des fonctionnaires de la direction du Sud-Ouest, chargés de la nouvelle répartition des locaux de Walhubert, afin d'obtenir le logement, au rez-de-chaussée de cet immeuble, du service des facilités de circulation actuellement installé dans la cour des messageries de Paris-Austerlitz.

Cadet développe le cahier revendicatif de l'U.F.R. adopté à l'assemblée générale du 25-11-1972. Il commente chacune de ses revendications dans leur ordre de priorité.

Il expose ensuite la situation des retraités cheminots et termine en lançant un appel sur la nécessité de

participer au travail syndical en accord avec le syndicat des actifs, sur le plan local, dans le groupe et par une propagande incessante.

PARAY-LE-MONIAL

L'assemblée générale du groupe, le 27 janvier 1973, avec Maurice Sordet, responsable régional.

Les débats ont porté principalement sur le faible pouvoir d'achat des retraités, malgré les améliorations apportées grâce à l'action des organisations syndicales.

Le taux des pensions de réversion a fait aussi l'objet d'un large débat et les retraités réclament avec insistance une majoration pour atteindre rapidement 70 % au lieu des 50 % actuels.

GRENOBLE et CHAMBERY

Pour profiter de la venue dans la région de Chambéry de notre nouveau secrétaire général André Nicolas, deux assemblées générales ont eu lieu, la première à Grenoble samedi 10 et la seconde à Chambéry dimanche 11 février.

A Grenoble, hélas ! un très mauvais temps et la concurrence certaine du match de rugby France - Nouvelle-Zélande n'ont autorisé qu'une faible assistance. Ce fut cependant une réunion utile.

A Chambéry le 11, malgré un temps également médiocre, de nombreux adhérents étaient présents ainsi que les

responsables du syndicat actif. Bonne réunion qui débuta par les comptes rendus très encourageants des camarades Perroud et Montmayeur, soulignant la progression du groupe. Belle, conseiller régional, parla de la sortie amicale de mai 73 à Bourgen-Bresse, une belle journée en perspective.

André Nicolas enfin, exposa ses projets quant à la vie de l'U.F.R. qu'il voudrait plus dynamique tant sur le plan cheminot que sur le plan général. Son exposé sur le futur contrat salarial 1973 et le contexte électoral fut très écouté.

Le nouveau bureau du groupe est ainsi composé : Président, F. Perroud ; secrétaire-trésorier, R. Montmayeur ; membres : Mme Baudin, MM. Favier, Belle, Poncet, Salomon, Chapel.

Groupes

MARSEILLE AIX-EN-PROVENCE NICE - ARLES

L'A.G. annuelle des groupes Aix-en-Provence et Marseille se tiendra le samedi 31 mars 1973, à 15 heures, au siège du groupe de Marseille, 18, rue Saint-Suffren, 13001 Marseille.

L'A.G. du groupe d'Arles aura lieu le dimanche 1^{er} avril 1973, au siège du groupe d'Arles.

Un membre du bureau de l'U.F.R. assistera à ces deux réunions.

Minimum de pension personnel à service discontinu

FAISANT suite aux engagements pris en décembre 1972, la S.N.C.F. a réuni les Organisations syndicales le mardi 13 février 1973 pour voir dans quelle mesure un accord peut être trouvé entre les parties pour faire des propositions de modification du Règlement des Retraites au Ministère des Transports. La C.F.D.T. était représentée à cette réunion par Antoine DEBANDE et André NICOLAS.

Tous les problèmes touchant le personnel à service discontinu et ayant une influence sur le calcul de la retraite ont été abordés : faiblesse des rémunérations, durée des services valables pour la retraite réduite à cause des disponibilités dans l'intérêt du service (suppression de P.N., mutation du conjoint, etc...) travail complémentaire non pris en compte pour la retraite (gérance de PAG, etc.) problème de la prise en compte du logement dans le calcul des éléments liquidables, minimum maintenu à un niveau inférieur au salaire du début, absence de la prime dans les éléments servant au calcul du minimum, etc.

Après avoir souligné les efforts déjà réalisés par la S.N.C.F. au cours des 15 dernières années en faveur du personnel à service discontinu, efforts ayant conduit à doubler le pouvoir d'achat de ce personnel en 15 ans, la Direction accepte :

1. de proposer aux pouvoirs de tutelle (Ministère) de prendre en compte la prime de travail dans le calcul du minimum. Cette mesure conduirait à revaloriser le minimum de 9,6 % ;
2. de regarder les mesures techniques à prendre pour faire entrer dans les éléments liquidables l'indemnité pour les P.A.G., problème difficile, a-t-elle souligné ;
3. de faire examiner par un groupe de travail, à réunir après les élections professionnelles, les questions relatives aux gardes-barrières privées d'emploi, qui ne sont pas déjà protégées par l'accord-cadre, afin de les faire éventuellement bénéficier du minimum proportionnel lorsqu'elles n'atteignent pas 25 ans de service à 55 ans).

Pour les gardes-barrières ayant alternativement assuré des services continus et discontinus, la C.F.D.T. avait proposé que la pension soit liquidée sur la base des services continus sous réserve du temps minimum de 6 mois au lieu des 3 ans actuellement prévus. La S.N.C.F. a refusé cette proposition.

LA QUALITÉ DE LA VIE POUR LES RETRAITÉS

CE problème de la qualité de la vie, puisque c'est la formule dont se rengorge (avec celle de la « nouvelle société ») la majorité gouvernementale actuelle, n'est pas d'ordre professionnel, mais il commence heureusement à être un problème syndical.

Nos emplois d'activité nous ont fait vivre plus ou moins en zones urbaines bruyantes et fatigantes. Quand arrive la retraite, on apprécierait se retirer dans des coins vraiment tranquilles mais en existe-t-il ? Même dans les plus petits villages, les jeunes aiment faire du bruit, ne serait-ce qu'avec leur vélomoteur ou autre moyen de se manifester. On peut donc chercher à se retirer à l'écart du village, même du village natal quand, après avoir bourlingué, on aspire à accrocher à ses souliers la Terre des Ancêtres.

Eh bien ! détrompez-vous, vous ne le pourrez pas à moins de pouvoir vous transformer en châtelain et avoir plusieurs hectares à votre disposition — notamment dans la région parisienne — car intervient le brillant concept d'occupation des sols (ou plutôt coefficient d'occupation des sols : C.O.S.). D'où il résulte que pour construire en dehors du périmètre dit urbain, que les préfectures ont pris soin de faire définir par les municipalités sans leur préciser pour quelle raison, il faut un C.O.S. de 0,002 ou 0,005, c'est-à-dire que pour être autorisé à construire 60 m² d'habitation, il faut disposer de 3 hectares ou de 1 ha 20 suivant les zones. Vous admettez que ces surfaces dépassent les possibilités de travail d'entretien d'un retraité même cadre moyen.

Voilà donc le souci de l'homme qu'ont le Président de la République (mais seulement quant à son travail — et quand il ne produit plus, qu'il aille se faire foutre) et la nouvelle Société (qui devrait s'intituler des gros propriétaires). C'est bien ce qu'il y a d'antidémocratique dans cette réglementation : on peut admettre l'obligation de vivre en communauté de village ou de hameau mais, il n'est pas concevable qu'il y ait dérogation pour qui peut se faire châtelain et ce ne devrait être que tout ou rien.

Il y a sans doute des collègues retraités qui se sont trouvés en face de semblables problèmes : ils peuvent nous écrire.

Paul SIXDENIER.

La Mutuelle a changé d'adresse

Depuis le 25 janvier, la Mutuelle Familiale des Cheminots de France a été transférée du 5, rue Cadet, au 31, rue du Faubourg-Montmartre, au 4^e étage, Paris (9^e), à 50 mètres plus loin.

Le n° de téléphone est inchangé : TAI. 40-91.

Les jours et heures d'ouverture restent les mêmes : du lundi au vendredi, de 14 h à 18 h.

H. D.

AVIS AUX CHEMINOTS RETRAITÉS

Le Jardin du Cheminot communiqué...

Mise au point en ce qui concerne la composition des bureaux de comités.

..

Le Jardin du Cheminot, comme toute association, fonctionne grâce au dévouement de quelques-uns qui forment le bureau des comités locaux.

Il nous a été signalé que des retraités hésitaient à présenter leur candidature à ces bureaux.

Il est précisé que rien ne s'y oppose ; au contraire, toutes les bonnes volontés sont acceptées pour soutenir et aider les actifs qui animent les comités, notamment pour le service de leurs collègues retraités.

..

En ce qui concerne les retraités isolés, rattachés directement au Comité Central, nous rappelons qu'ils peuvent se grouper pour constituer des comités de retraités à condition d'être au minimum 10 et d'accepter de payer à l'avance les fournitures.

Ainsi groupés, ils auront l'avantage de recevoir les fournitures d'automne dont les retraités servis à domicile ne bénéficient pas.

..

Les retraités qui ne bénéficieraient pas encore des avantages offerts par notre association peuvent écrire à

« LE JARDIN DU CHEMINOT »
23, rue Yves-Toudic
75481 PARIS, CEDEX 10

Médaille d'honneur des chemins de fer

Suite à différentes questions qui nous sont posées concernant la nature des services requis pour l'attribution de cette médaille, nous rappelons que sont pris en compte :

- les services effectivement accomplis ;
- les services militaires ou assimilés ;
- les bonifications d'ancienneté dans le traitement accordées suivant les dispositions de l'avis général P 2 a n° 5 du 10 août 1953 (1/3 des campagnes doubles et 1/4 des campagnes simples).

Il est précisé que les demandes présentées par d'anciens agents ayant quitté la S.N.C.F. depuis plus de 6 mois, sont à adresser au chef de service régional dont dépendait l'agent.

SAINT-LAZARE

Une permanence est ouverte le 3^e samedi de chaque mois de 14 h à 17 h au local C.F.D.T., 4, Impasse d'Amsterdam, Paris 9^e. Téléphone : 292-23-80 ; avec notre ami Lucien Delatte.

Pour le mois de mars : samedi 17. Cotisations. Renseignements. Interventions. Adhésions.

METZ - MONTIGNY

Le trésorier du groupe Maurice Gury, malade depuis le début de janvier 1973, ne peut plus assumer ses responsabilités.

Les adhérents de la Moselle peuvent adresser la correspondance à l'un ou l'autre des militants ci-après : Megly François, 20, rue St-André, 57000 Montigny-les-Metz ou Dolisy J.A., 36, rue de Queuleu, 57000 Metz.

UNION FÉDÉRALE DES CHEMINOTS RETRAITÉS CFDT

26, rue de Montholon, 26
75439 PARIS CEDEX 09

NOUVEL IMMEUBLE
3^e étage - Porte 358

Permanence
du lundi au vendredi
l'après-midi seulement

Tél. 878-31-49 RETRAITES
C. C. P. Paris 7005-34

Correspondance, adhésion, service du journal et envoi de fonds exclusivement à l'adresse et au numéro de compte ci-dessus.

Pour une véritable politique des transports

COMMUNIQUÉ COMMUN

Les fédérations de cheminots C.G.T., C.F.D.T., F.O., F.M.C. et F.G.A.A.C. ont ensemble demandé une rencontre au Comité de Liaison des partis de Gauche.

Cette rencontre avait pour objet un échange de vues sur la politique des transports à mettre en œuvre afin de répondre, dans les meilleures conditions économiques, aux besoins des usagers et de promouvoir parallèlement le progrès social en faveur des travailleurs des transports.

Au cours de la réunion qui a eu lieu le 26 février, une convergence de vues s'est dégagée entre les participants sur les points essentiels suivants :

- Fonder la politique des transports sur la complémentarité des techniques et la coordination des moyens et mettre fin aux gaspillages engendrés par la concurrence.

- Instituer une planification véritable et démocratique dans les transports, ayant particulièrement pour objet de sélectionner les investissements d'infrastructure en fonction des impératifs économiques et sociaux dictés par l'intérêt général.

- Placer la S.N.C.F. au centre de l'organisation rationnelle des transports en accordant à la société nationale les moyens de développer ses activités, d'adapter son réseau, de moderniser ses installations et son matériel.

- Rétablir et revaloriser la notion de service public dans les transports en stoppant notamment les fermetures de lignes et en développant le transport ferroviaire dans la banlieue des agglomérations urbaines.

- Réaliser l'harmonisation sociale dans le progrès, au bénéfice de tous les salariés des transports, particulièrement en matière de durée et de conditions de travail.

Les fédérations de Cheminots C.G.T., C.F.D.T., F.O., F.M.C. et F.G.A.A.C. qui ont, à plusieurs reprises, condamné et combattu la politique actuelle des transports ainsi que ses incidences néfastes au plan social, enregistrent cette convergence de vues faisant apparaître la possibilité d'une autre politique de transport qui serait à la fois conforme à l'intérêt des usagers et à celui des travailleurs des transports.

Paris, le 6 mars 1973.

LE 22 MARS une occasion à ne pas perdre

R IEN n'est réglé à la S.N.C.F. pour l'amélioration en 1973 des rémunérations et des conditions de travail. Il ne s'est pas trouvé deux Fédérations — minimum exigé par la Direction pour la signature d'un accord — pour cautionner les propositions faites. Pour notre part, sans tergiverser nous les avons jugées notoirement insuffisantes. Nous sommes donc restés sur un constat d'échec.

Notre Fédération C.F.D.T. est convaincue qu'il était possible — à condition qu'une volonté commune anime tous les partenaires — de pousser plus au fond la discussion, d'obtenir plus d'engagements, d'arracher d'autres avantages, ceci avant les élections législatives, et pour d'autres raisons avant, les élections professionnelles. En effet, quel avenir nous est promis, si la politique économique et sociale pratiquée par le pouvoir en place, et dont les travailleurs sont victimes, devait se poursuivre après le 11 mars ?

Après une pause éphémère, l'inflation va repartir sur un rythme semblable à celui de 1972. Pour la C.F.D.T., l'opération anti-hausse n'était qu'une manœuvre préparée depuis de longs mois, dont l'objet était de rassurer le « bon peuple » à la veille des élections. Ceci pour servir la cause que l'on devine. Le ministre des Finances a été obligé d'ajouter que la baisse de la T.V.A. n'avait pas amené de baisse sur les prix (stabilité en janvier). Il a ajouté que, pour 1973, « l'objectif de 4 % de hausse était hors d'atteinte » et « qu'il serait souhaitable de descendre en dessous de 6 % » ! La certitude d'hier est devenue souhait aujourd'hui, pour demain être, hélas ! réalité.

Il est donc nécessaire que, dans les délais les plus rapides, LA DIRECTION ACCEPTE UNE REOUVERTURE DES DISCUSSIONS sur des bases plus réalistes, qui tiennent compte des difficultés que vivent tous les jours les cheminots, et... des engagements si généreusement proclamés par tous les candidats à la direction des affaires du pays.

Rappelons, AFIN QUE LES CHOSES SOIENT BIEN CLAIRES POUR TOUT LE MONDE, que nous exigeons une hausse du pouvoir d'achat pour tous, dont une partie EN POINTS UNIFORMES.

Des points uniformes, c'est la garantie.

- Pour les cheminots DE TOUS GRADES, de bénéficier d'une revalorisation générale, même si celle-ci doit être accordée sous le vocable de rattrapage. C'est aussi, pour les retraités, la certitude d'en bénéficier.
- Pour les cheminots les plus mal payés, d'obtenir un accroissement de pouvoir d'achat plus rapide.

Cela ne nous dispense pas de considérer que la grille des rémunérations actuelle est mal construite, que des rectifications s'imposent et qu'il est nécessaire de s'atteler sans tarder à la révision des classifications en même temps que le déroulement de carrière serait, pour certaines catégories désavantagées, revu et corrigé.

Sur ces bases, les Fédérations des Cheminots doivent pouvoir s'entendre et agir. Une fois encore, les « grands événements » semblent paralyser toutes initiatives sur le front social, alors que le mécontentement général, qui ne manquera pas de s'exprimer à l'occasion des élections législatives, se double d'un profond malaise au sein des établissements et du personnel de notre profession.

Si nous avons largement diffusé les perspectives du second contrat de programme entre la Direction et l'Etat pour la période 1974-1976, perspectives avancées par le Ministère des Transports, ce n'est pas pour le plaisir de « jouer un bon tour » à qui que ce soit. C'est pour que chaque cheminot prenne conscience que la période que nous venons de traverser, avec ses fermetures d'établissements, ses compressions d'effectifs, ses fermetures de lignes, etc., n'était pas l'effet d'un hasard ni celui de mesures circonstancielles. Il s'agit bien de l'application d'une politique que nous réprouvons et que le gouvernement veut pérenniser pour mieux servir les intérêts de ceux dont l'objectif est, pour reprendre une expression de la Fédération des Transports routiers, « la reconnaissance de la légitimité et de la nécessité du profit ».

L A Fédération des Cheminots C.F.D.T. mène un combat permanent pour que, justement, les intérêts matériels et moraux des travailleurs ne soient plus subordonnés à la loi du profit qui est la « règle d'or » du système capitaliste. Les objectifs qu'elle soumet aux travailleurs, ceux qu'elle défend en leur nom sont partagés, nous le savons, par la grande masse de ceux qui souffrent et qui peinent. Il ne suffit pas d'approuver la manière dont la C.F.D.T. prend en charge les aspirations des cheminots. Il faut donner à notre fédération le poids qui lui permettra de mieux faire aboutir nos revendications. Il est donc nécessaire qu'elle soit davantage représentative au niveau national. Le 22 mars, de nombreux cheminots de tous grades et tous services ne laisseront pas passer l'occasion qui leur est donnée d'affirmer que la C.F.D.T. est le meilleur instrument de leur lutte et de leurs espoirs.

Raymond MARTIN.

POUR BIEN VOTER LE 22 MARS

SI JE SUIS :	J'AI A ELIRE :	J'utilise le bulletin C.F.D.T. de couleur :	Que je place dans l'enveloppe modèle 8P7 de couleur
Cheminot (cadre permanent ou auxiliaire) tous grades	des délégués indiciels	blanche	blanche
Sauf niveaux E1 et G1 à G4.	des délégués catégoriels	bleue	bleue
Niveaux E1 et G1 à G4	des mandataires pour le comité du travail	jaune	jaune
Cheminot (tous grades) sauf à la S.C.E.T.A.	des représentants au comité mixte	rose	rose
Niveaux G1 à G4, E1 à E3, et T1 à T4, sauf dans les services administratifs et à la S.C.E.T.A.	des délégués à la sécurité	verte	verte

Si je vote dans mon établissement habituel : je dépose mes enveloppes 8 P 7 dans l'urne et j'emporte la liste des électeurs.

Si je vote dans une unité d'affectation (établissement) autre que la mienne (agents détachés, agents des brigades VB et éventuellement gardes-barrières) : je place chaque enveloppe 8 P 7 dans une enveloppe correspondante 8 P 8 que je cache et que je signe au verso.

Si je vote par correspondance : je place mes enveloppes 8 P 8 cachetées et signées dans l'enveloppe (ou les) sur laquelle (ou lesquelles) figure l'adresse du (ou des) bureau de dépouillement.

Pour les délégués indiciels, le bureau de dépouillement est l'établissement pour le personnel d'exécution (sauf pour les administratifs et les agents d'accompagnement des trains : la Région).

Pour les comités mixtes d'établissement (sauf les sections VB et les Cadres : Région), le bureau de dépouillement est aussi l'établissement.

Pour tous les autres votes, bureau de dépouillement : la Région (Direction de l'Équipement pour les AM/VB, sauf Saint-Dizier, Brive/Chamiers et Moulin-Neuf).

LE BUREAU DE VOTE

Il est établi à l'initiative de la S.N.C.F. dans un LOCAL proche du lieu de travail (il peut y avoir plusieurs bureaux de vote dans le même établissement). Nous disons bien : dans un local, ce qui élimine de façon absolue les fantaisies

dans le style du folklore sud-américain du siècle passé, avec urne baladeuse sur camion, sur draine et, pourquoi pas, sur patins à roulettes.

Le bureau de vote est composé de trois agents désignés par le chef d'établissement, dont l'un remplit les fonctions de président, et doit comprendre l'électeur commissionné le plus âgé et l'électeur commissionné le plus jeune.

Les électeurs doivent trouver dans le bureau de vote :

- une urne ;
- un isoloir ;
- des enveloppes modèle 8 P 7 qui leur sont remises sur présentation de leur carte d'identité ;
- des bulletins de vote des différentes listes en présence.

Les militants de la section syndicale de la C.F.D.T., y compris s'ils sont candidats, doivent pouvoir accéder librement au bureau de vote pour s'assurer de la régularité des opérations électorales.

CAS PARTICULIERS

- Les agents détachés votent dans leur unité de détachement ou, s'il n'y a pas de bureau de vote dans cette unité, ils votent par correspondance.

- Les agents de brigades de la voie votent dans un bureau de vote (gare, etc.) qui leur est désigné à l'avance par le chef de section en fonction de l'emplacement du chantier.

- Les gardes-barrières, dont le P.N. n'est pas situé à proximité immédiate d'un bureau de vote, votent par correspondance.

Dans les cas ci-dessus, les électeurs reçoivent, en plus des enveloppes modèles 8 P 7, des enveloppes modèle 8 P 8 qu'ils cachètent et au verso desquelles ils apposent leur signature.

- Lorsque l'effectif des électeurs d'une unité d'affectation (petit établissement) est inférieur à 15, les électeurs votent par correspondance.

LE VOTE PAR CORRESPONDANCE

Qui doit voter par correspondance ?

- Les agents en déplacement le jour de l'élection.
- Les agents malades ou blessés ou détachés dans un organisme extérieur.
- Les gardes-barrières dont le P.N. n'est pas situé à proximité immédiate d'un bureau de vote.

- Les électeurs des très petits établissements (moins de 15 électeurs).

La S.N.C.F. prend les dispositions utiles pour munir les intéressés du matériel nécessaire au vote par correspondance.

Qui peut voter par correspondance ?

En outre, les agents en congé ou en repos peuvent également voter par correspondance et, sur leur demande, se faire délivrer le matériel nécessaire.

Pour le vote par correspondance, les électeurs reçoivent :

- les bulletins de votes utiles ;
- les enveloppes modèle 8 P 7 des différentes couleurs correspondant à la couleur des bulletins ;
- les enveloppes modèle 8 P 8 qu'ils doivent cacheter et au dos desquelles ils apposent leur signature ;
- une troisième enveloppe dans laquelle ils placeront les enveloppes 8 P 8 et sur laquelle figure l'adresse du bureau de dépouillement.