

# LE CHEMINOT DE FRANCE

fédération des cheminots c.f.d.t.

## Les cheminots disent NON aux atteintes aux libertés

Nous sommes informés que vos services ont adressé aux agents qui ont cessé le travail par la grève au mois de mars dernier, notamment dans les périodes des 18, 19 et du 22 au 26 mars, des demandes d'explications écrites. A ce jour, nous avons connaissance de mesures de notifications de sanctions lourdes prises à l'encontre des cheminots intéressés. Nous considérons que les cheminots qui ont agi pendant ces périodes se sont conformés aux décisions d'action prises par nos Fédérations. Les sanctionner pour avoir agi ainsi est une atteinte au droit syndical. Si la loi de juillet 1963 contraint les organisations syndicales à déposer un préavis de grève cinq jours francs avant le début de l'action, ce laps de temps devrait être mis à profit pour négocier. Or, du fait du refus de l'entreprise, annulant notamment la réunion de la table ronde prévue le 22 mars 1976, il n'y a pas eu négociation et les cheminots, avec le soutien de nos organisations syndicales, étaient en droit de poursuivre leur mouvement.

C'est en nous appuyant sur ces faits que nous vous contestons le droit de punir les agents et que nous vous demandons d'annuler les sanctions infligées aux cheminots pour leur participation aux arrêts de travail pendant la période du 18 au 26 mars.

(Extraits de la lettre commune C.F.D.T.-C.G.T. adressée au directeur général le 29-4-1976.)

**C**RITIQUE pour ses insuffisances, l'accord salarial 1976 doit l'être aussi parce qu'il agrave le retard général des salaires dans la profession de la même manière que ceux des trois années précédentes.

Toutes les organisations syndicales sont en fait de cet avis, puisque toutes ont, sous des formes diverses, réclamé la revalorisation du métier de cheminot.

La Direction elle-même a RECONNUS l'existence d'un retard des salaires de certaines catégories.

L'action des cheminots pour cette revalorisation demeure à l'ordre du jour.

**M**AIS d'autres motifs de mécontentement existent et pèsent sur les conditions de vie des cheminots.

La dégradation du pouvoir d'achat des prestations familiales sensibilise de plus en plus de familles, de même que la journée de travail apparaît excessivement longue à cause de coupures, du temps de transport ou des équivalences.

D'une manière générale les problèmes de conditions de travail, de sécurité du travail — plus de 14 000 cheminots accidentés en 1975 — de réorganisation de postes et de roulements, voire de suppressions d'emplois, détériorent la situation de nombreux cheminots.

**P**LUS graves encore sont les atteintes aux libertés syndicales. Aux inadmissibles sanctions pour fait de grève, aux intolérables retenues sur salaires, s'est ajoutée, cette fois-ci, une répression sévère à l'encontre de militants syndicalistes. En plusieurs endroits, les cheminots ont assisté dans les établissements à des interventions de forces de police.

Les salaires ne sont pas le seul motif de mécontentement des cheminots ; l'exploitation capitaliste se concrétise sur tous les terrains, la répression du « pouvoir » n'est pas un vain mot.

Accentuer la lutte contre l'une et l'autre est bien à l'ordre du jour.

Michel GORAND.

## SOURDS

Entendre... c'est bien  
Comprendre... c'est mieux  
Voilà ce que vous offre le  
**SPECIALISTE DE L'INVISIBLE**  
C. A. F., 5, rue Tronchet, 5 PARIS 8<sup>e</sup>  
Essais gratuits n° 32, sur demande

**Vins doux naturels** (grenache, muscat). Corbières supérieurs du Roussillon.

### MICHEL RAYNAL

conseiller de préfecture honoraire, récoltant à Opoul, 66600 Rivesaltes. Cave centenaire.

## VINS DE TABLE

### Supérieurs

**VINS FINS**  
Expéditions en fûts - Bonbonnes  
Vinos-Cubitainers - Bouteilles

### PIERRE MARTIN 30830 AUBAIS

Documentation gratuite sur demande  
Conditions avantageuses avec bons de transport

**Commandez vous-même**  
Directement à la production  
Toute la gamme des

### VINS D'ANJOU

**Blanc - Rosé - Cabernet rosé**  
(Sec - Demi-sec ou moelleux)  
**Rouges : GAMAY et CABERNET**

Vignobles de la Grande Maison  
**A. DESMOIRES, viticulteur**  
à FONTAINE-MILON 49140  
par Seiche-sur-Loir  
Demandez tarif spécial  
pour cheminots  
en activité ou retraités

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

## CHAMPAGNE

Daniel LALLEMENT  
Fleury-la-Rivière - 51200 Epernay  
Tél. (26) 50-40-13  
La bouteille BRUT SEC ou 1/2 SEC  
**19 F T.T.C.**  
CUVEE DE RESERVE  
Franco à partir de 25 bouteilles

# INTOLÉRABLE !

**L**E 22 avril, après une manifestation d'étudiants, la police en chargeant des manifestants ou « des éléments incontrôlés » a brutalement frappé l'un de nos camarades qui effectuait normalement son service à l'affichage des trains en partance et n'avait qu'un seul défaut : ne pas avoir les cheveux courts...

Il a été atteint de blessures à la tête et un premier arrêt de travail de 10 jours lui a été prescrit par le médecin.

Dès le lendemain, nous avons élevé à la Commission Mixte du Statut, la vigoureuse protestation ci-dessous :

« La Fédération des Cheminots C.F.D.T. élève une vive protestation contre les agissements inadmissibles des forces de police dans l'enceinte de la gare de Paris-Est, lesquelles ont, hier au soir 22 avril, matraqué un cheminot en service, Jean-Luc Marcos, qui a dû être conduit à l'hôpital.

« Il y a quelques jours déjà un cheminot en service avait été interpellé.

« Nous demandons qu'une enquête soit ouverte et que la Direction prenne les dispositions utiles afin d'assurer la sécurité du personnel et des voyageurs dans l'enceinte de la gare. »

Un tel comportement de la part des forces de police est absolument inadmissible et nous avons déjà pris toutes les dispositions nécessaires pour soutenir pleinement les intérêts de Jean-Luc Marcos.

**GLEIZES**  
**Horloger-bijoutier**  
**depuis 1866**

**TRES GRAND CHOIX**  
de bagues de fiançailles, clips,  
bracelets, colliers, et articles  
d'orfèvrerie à des prix très étudiés.



**97** rue St-Lazare - Paris IX<sup>e</sup> - 874 00-95  
CONDITIONS SPECIALES AUX AGENTS DE LA S.N.C.F.

# DEUXIÈME CONGRÈS STATUTAIRE de la CONFÉDÉRATION EUROPÉENNE des SYNDICATS

**L**E deuxième Congrès de la C.E.S. s'est tenu à Londres du 22 au 24 avril.

17 pays, 30 organisations syndicales nationales, dont la C.F.D.T., 10 comités syndicaux, dont celui des transports, y étaient représentés.

Le rapport d'activité, fait par le secrétaire général de la C.E.S., a permis de connaître l'état des négociations quant à l'affiliation de la C.G.T. En fait, le comité exécutif de la C.E.S. a décidé, lors de sa réunion du 14 novembre 1975, que cette question serait éclaircie et revue par le nouveau Comité exécutif. A noter que l'affiliation de la Grèce, dont la demande est attendue, sera tranchée par le nouveau Comité exécutif. Par contre, celle de l'Espagne ne sera pas acceptée tant que ce pays ne sera pas devenu réellement démocratique.

René Salanne, pour la C.F.D.T., a demandé, entre autre, que le secrétariat se voit doté de moyens et que les comités syndicaux soient élargis, au-delà de la Communauté, à tous les pays relevant de la C.E.S.

Sur les neuf thèmes composant le rapport d'orientation, c'est le premier : « Déclaration sur le chômage et l'inflation », qui a retenu le plus l'attention

des congressistes. Et sur ce sujet, priorité a été donnée au chômage.

Edmond Maire a demandé au Congrès de porter sa réflexion sur les causes réelles du problème de l'emploi : à savoir le type de croissance basé notamment sur le productivisme, le taylorisme, la hiérarchie de l'organisation du travail. Il s'agit donc de changer de type de croissance.

Pour le secrétaire général de la C.F.D.T. il manque aux travailleurs européens une conscience de classe à l'échelle européenne. Au nom de son organisation, il a exhorté la C.E.S., structure de coordination, à devenir une structure d'impulsion, d'action.

La palme reviendra cependant à Jack Jones, secrétaire général de l'Union Générale des travailleurs du transport de Grande-Bretagne, qui a proposé au Congrès de lancer une campagne pour obtenir la semaine de travail de trente-cinq heures !

Le Congrès a procédé en final aux élections de responsables dans ses différents organismes.

Le président, H.O. Vetter (Allemagne) est reconduit dans ses fonctions, Mathias Hinterscheid (Luxembourg) est élu

secrétaire général. A noter qu'un siège de secrétaire a été attribué à notre camarade Staedelin, pour la C.F.D.T.

Il est bien certain qu'un tel Congrès ne peut totalement satisfaire l'attente des représentants d'une organisation comme la C.F.D.T. Il s'agit de prendre sa place, toute sa place, dans un organisme pour qu'il devienne effectivement une instance d'action déterminante. Cela exige beaucoup d'efforts, mais aussi beaucoup de patience.

La délégation Transport s'est inquiétée de l'absence de rapport sur « Les transports en Europe ». Sa qualité « d'observateur » ne lui a pas permis de suggérer une déclaration à ce sujet. Malgré de pressantes interventions auprès des délégations françaises, belges et allemandes, un ajout au rapport Energie n'a pas pu être obtenu.

L'agrément du Comité permettra à l'avenir de meilleurs résultats. Sur ce point, les discussions en annexe au Congrès ont permis de débloquer la situation. Des espoirs donc... pour la prochaine fois !

Antoine BARBERO,  
Représentant  
de la délégation Transport  
au Congrès de la C.E.S.

## CE TRAVAIL QUI NOUS ENCHAINE...



D'UN côté, des chômeurs par centaines de milliers ; de l'autre, des conditions de travail qui ne cessent de se dégrader.

D'un côté, des technologies de pointe qui permettent d'envoyer des hommes dans l'espace ; de l'autre, des travailleurs de plus en plus prisonniers d'un outil créé pour les asservir.

D'un côté, des sciences humaines en pleine évolution ; de l'autre une organisation du travail fondée sur l'exploitation, perçue à juste titre comme une agression permanente contre la santé...

Et on pourrait continuer ainsi longtemps...

Les conditions de travail présentent cette particularité d'avoir des répercussions sur la totalité de la vie des travailleurs.

Certes, ces répercussions se font d'abord sentir à l'atelier ou au bureau. Mais ce n'est pas tout. Leurs effets se manifestent dans des domaines aussi différents que les transports, l'habitat, les relations avec autrui, la vie familiale, la vie sexuelle, les loisirs. C'est tout cela qui est conditionné, soumis à un rythme qu'on appelle à tort un rythme de vie tant il s'agit en réalité d'un rythme destructeur, qui est sacrifié à ce que certains appellent parfois pudiquement les « nécessités du capital ».

Face à cela, deux tentations se présentent. La première consiste à baisser les bras, à se dire : c'est un problème qui nous dépasse, on n'y arrivera jamais. La seconde se contenter d'une révolte individuelle on laisse parler sa colère, on décide de se battre contre ce qui ne tarde pas à apparaître comme un mur. En fin de compte, on ne s'attaque qu'aux conséquences et non aux causes du problème.

Et puis, il y a la troisième solution. Parce que les conditions de travail sont directement liées à la nature du système dans lequel nous vivons, parce qu'à cause de cela elles dépassent chacun d'entre nous, même si chacun d'entre nous est directement concerné, l'action collective apparaît bientôt comme le seul moyen de lutte efficace. Ce n'est pas toujours spectaculaire. D'ailleurs les journaux parlent rarement des conflits qui portent sur les conditions de travail. Des conflits, il y en a pourtant des centaines.

A la S.N.C.F., une nouvelle réglementation du travail va être établie.

Pour la C.F.D.T. il s'agit de discuter sur des bases correspondant aux besoins des travailleurs et non à ceux du système ; au-delà des déclarations gouvernementales sur le travail manuel, c'est la revalorisatation de l'ensemble du métier de cheminot qui est en cause.

La fédération des cheminots C.F.D.T. entend faire aboutir cette revendication, ce qui implique qu'un certain nombre de problèmes prioritaires trouvent des solutions satisfaisantes :

Les repos, les équivalences, la compensation du travail de nuit, les coupures, les périodes de travail...

L'enjeu est clair, notre stratégie ne l'est pas moins : la fédération des cheminots C.F.D.T. n'acceptera pas le replâtrage.

# Face aux menaces L'ACTION CONTINUE

**L**'ACCORD salarial signé par quatre organisations syndicales non représentatives des agents de conduite plus une représentant une minorité ne peut prétendre régler les problèmes de la filière...

Suite logique de cette signature au rabais, le problème de la répartition du crédit prévu laisse planer d'importantes menaces :

— Le grade de T 5 refoulé par la quasi unanimité des agents de conduite, et que la direction a été obligée de retirer suite à l'action de Mars... peut être à nouveau ressorti du chapeau ;

— Le sort des agents de conduite risque d'être réglé... hors de la présence de la C.F.D.T. et de la C.G.T. qui représentent plus des deux tiers des agents de la filière ;

— Les revendications propres à la filière ne seront pas résolues notamment :

- La réforme des primes de traction ;
- L'amélioration des conditions de travail ;
- L'octroi des 104 repos ;
- Le refus de la conduite par un agent seul qui est introduit sur la région parisienne (Z 6 400).

Les agents de conduite ne peuvent admettre une telle situation, comme tous leurs camarades des autres filières, ils ont mené une lutte importante pour la revvalorisation du métier de cheminot, ils n'entendent pas abandonner cette revendication qu'ils jugent prioritaire.

Afin de faire échec aux coups bas que la Direction et signataires pourraient infliger aux cheminots de la filière, afin que s'ouvrent de véritables négociations sur les revendications existantes avec la participation des organisations syndicales représentatives des agents de conduite, une pétition nationale a été lancée par les fédérations C.F.D.T. et C.G.T.

En la signant en masse, les agents de la filière 6 :

— dénonceront la politique rétrograde de la direction cautionnée par les organisations minoritaires ;  
— prendront leur responsabilité pour le cas où la S.N.C.F. imposerait des décisions allant à l'encontre de leur volonté.

Pas une signature ne doit manquer ! Le règlement des revendications des agents de conduite en dépend.

A. STECKMANN.

## LA SOLIDARITÉ INTERNATIONALE

**A** la fin du mois de janvier, nous apprenons l'arrestation par les forces armées du camarade Pedro Ovejero Sanjose, cheminot à l'atelier de la RENFE de VILLAVERDE à Madrid. Aussitôt, la Confédération et la Fédération réagissaient auprès du gouvernement espagnol pour demander sa libération.

Dans un des derniers bulletins d'information des cheminots de la RENFE « LUCHA FERROVIARIA », nous trouvons reproduite la lettre que nous avons envoyée à ce syndicat avec les commentaires ci-après :

« Un autre aspect de la solidarité est l'aspect international. Bien qu'éloigné, il n'en est pas moins important. La Fédération des Transports de l'U.S.O. ayant lancé un appel à la solidarité, de nombreuses réactions ont été enregistrées. Parmi celles-ci, nous notons celles de la Fédération des Cheminots C.F.D.T. ainsi que celle de la Confédération C.F.D.T. qui demandaient la libération de Ovejero et la démilitarisation de l'entreprise. »

Nous trouvons ensuite la traduction de notre lettre à la Fédération des Transports

de l'U.S.O., dont nous reproduisons les passages essentiels :

« La Fédération des cheminots C.F.D.T., apprenant l'arrestation de Pedro Ovejero Sanjose, travailleur de la RENFE, élève une énergique protestation contre cette nouvelle atteinte aux libertés malgré les déclarations officielles proclamant vouloir démocratiser la situation des travailleurs. Traduisant l'émotion profonde des cheminots français, elle demande sa mise en liberté immédiate. »

Nous te demandons de nous tenir au courant de l'évolution de cette affaire afin que nous puissions informer les cheminots et mener l'action que nous jugerons nécessaire pour obtenir la libération de ce camarade.

Je profite de cette lettre pour t'indiquer que nous sommes à la disposition des camarades de l'U.S.O. de la RENFE pour tous renseignements et informations qu'ils estimeront utiles au sujet des différents aspects de l'activité syndicale dans les chemins de fer. »

L'article du bulletin se termine par les commentaires suivants :

« Toutes ces pressions au niveau international ont été véritablement importantes pour obtenir la libération de Ovejero san José. De la même façon, nous pensons que bientôt nous pourrons à nouveau faire entendre notre voix et défendre la plate-forme en 18 points, base de notre lutte.

Nous tenons à souligner pour les travailleurs toute l'importance que peut réaliser la solidarité internationale à un niveau global et sous une forme chaque fois mieux organisée pour faire face au pouvoir croissant des entreprises multinationales. »

Des relations ont été établies entre nos deux organisations. Nous souhaitons les renforcer le plus possible en y associant nos partenaires de l'U.I.T.E. Il nous appartient de démontrer que la solidarité internationale du syndicalisme peut et doit devenir une réalité concrète.

A. SERVANTON.

# NOS REVENDICATIONS CATÉGORIELLES :

## Des progrès, mais...

**A**u cours des récentes grèves, les cheminots du service Exploitation se sont battus avec leurs camarades des autres services contre les méfaits de l'accord salarial « bidon ». Il n'en ont pas pour autant oublié les revendications qui leur sont propres.

La revalorisation du métier de cheminot n'est pas un thème théorique pour l'agent Exploitation. Notre cahier

### CONDUCTEURS DE LOCOTRACTEURS ET AGENTS DE DESSERTE

La réforme de la rémunération de 1971 a placé les C.R.L.O. sur le niveau E2. Le 26 février 1976 la direction S.N.C.F. a été amenée à proposer la création d'un grade de C.R.L.O.H., niveau E3 (340 emplois) accessibles aux agents assurant les dessertes en ligne. Par ailleurs, les dirigeants de manœuvre des dessertes en ligne seront au minimum placés sur le niveau E2 (900 emplois reclassés de E1 sur E2).

Ces premières mesures peuvent être considérées comme le résultat de l'action menée par nos camarades des

dessertes en ligne, notamment à Saint-Etienne en mai 1974.

Pour ce qui nous concerne l'opération n'est pas terminée, le C.R.L.O. est un agent qui doit être considéré comme **tractionnaire** avec les avantages que cela comporte (niveau, prime, etc.).

### AIGUILLEURS

Une première victoire : Le 1-10-1973, les postes d'aiguillages sont classés au minimum sur le niveau E2 permettant ainsi le reclassement de 1 550 agents. En janvier 1975, la création du grade de C.A.M.V.A. a entraîné 230 promotions au niveau M1.

Le déroulement de carrière et la reconnaissance de la qualification du métier d'aiguilleur n'est pas entièrement résolu.

L'application des nouvelles normes de classement des postes n'est pas toujours correcte :

- de nombreux postes actuellement situés sur E2 devraient être reclassés à E3 ;
- le contingent des postes à M1 devrait être augmenté ;
- combien d'adjoints de chefs de postes à M1, donc susceptibles de les remplacer, ne sont encore que sur le niveau E2 ?

### BUREAUX DES GARES

Evolution de la pyramide des grades : Au 28-5-1975, la situation des agents

revendicatif mis à jour en 1975, par l'ensemble de nos sections d'établissement et nos groupes régionaux en est la preuve.

Après ce temps fort dans l'action, de mars 1976, il est utile de faire le point. Notre action continue a permis de résoudre un certain nombre de problèmes, soit lors des réunions du Comité Mixte Professionnel soit lors des discussions en Commission Mixte du Statut.

au niveau E2 est la suivante par spécialité :

- Marchandises : 31,18 % à E2 ;
- Voyageurs : 54,66 % à E2 ;
- Secrétariat : 35,38 % à E2 ;

Soit en moyenne 38,50 % à E2, alors qu'au 31-3-1971 52,90 % des agents se trouvaient sur ce niveau E2 donc 47,10 % sur les niveaux E3 à C2.

Il est à noter que le pourcentage élevé du niveau E2 dans la spécialité Voyageurs est dû en partie à l'intégration des anciens contrôleurs de gare dans cette spécialité. Cette situation qui n'est pas parfaite (les disparités entre spécialités en sont la preuve) démontre toutefois l'avancée de nos revendications. Ces améliorations obtenues au Comité Mixte Professionnel Transport et Commercial, concernant notamment les reclassements de postes de G.C.T.M., R.E.S.A. et Déclarants en Douane, prouvent bien que notre revendication pour l'ensemble de la filière est accessible : « **Classement de tous les postes de commis sur E3, le niveau E2 ne devant être qu'un niveau de stagiaire — après passage de l'examen d'accès à la filière bureaux des gares.** »

### MOUVEMENT DIRECTION DES GARES

Mêmes remarques que pour la filière Bureaux des Gares. le pourcentage de l'ensemble de la filière par rapport au niveau E2 s'est également amélioré :

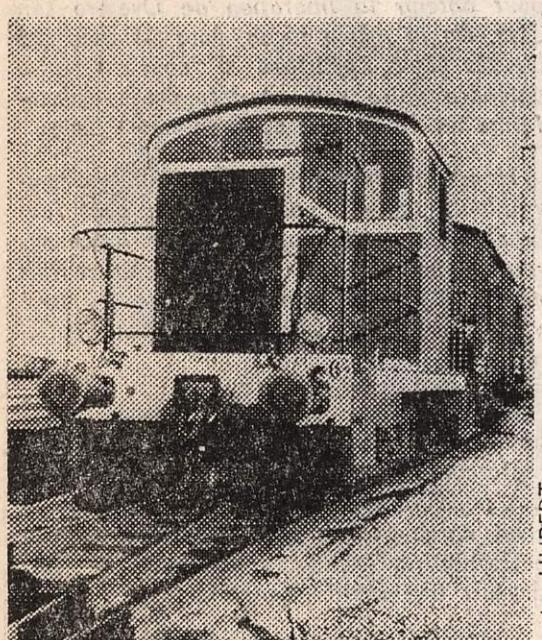


Photo HUBERT

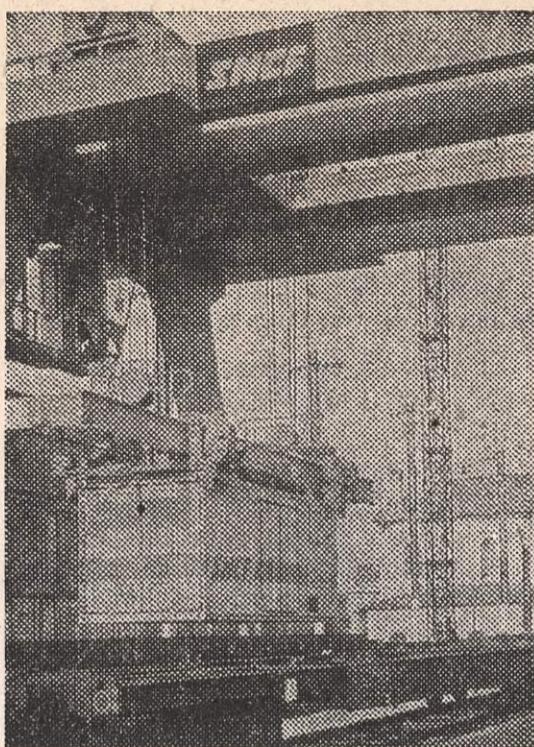


Photo S.N.C.F.

Au 31-3-1971 : 37,69 % — E2 soit 63,21 niveau supérieur.

Au 30-9-1975 : 25,16 % — E2 soit 74,84 niveau supérieur.

Mais ces moyennes nationales ne font pas apparaître les disparités qui existent entre certaines régions. La disparition de ces anomalies peut se réaliser à partir des études en cours au niveau du C.M.P.-T.C.

Ces études étant destinées à déterminer l'évaluation des postes, notre objectif est de permettre une véritable reconnaissance de la qualification professionnelle et d'aboutir au classement de tous les postes d'agents mouvement sur E3, le niveau E2 ne devant être qu'un niveau de stagiaire.

#### MANŒUVRES ET MANUTENTION

Cette spécialité de la filière Mouvement, considérée comme une mesure transitoire depuis 1971, vient d'être reconnue de façon définitive par la S.N.C.F. qui modifie dans ce sens l'examen d'A.M.V. (dont certaines épreuves orales donneront accès au grade d'A.M.V.M.).

Bien que la spécialité « Manœuvres Manutention » ait été la plus gravement touchée par les réductions d'effectifs, les pourcentages E2/E3 par rapport à E1 sont également améliorés par un certain nombre de mesures.

Au 31-3-1975 — 89,9 % E1 soit 10,1 % E2/3.

Au 30-9-1975 — 74,1 % E1 soit 25,9 % E2/3.

Les dernières mesures concernant le reclassement sur E2 de 1 100 emplois E1 (conduite grues Griffet — portiques transcontainers et accompagnement des dessertes en ligne) viendront modifier dans le bon sens ces pourcentages.

Il reste beaucoup à faire pourtant dans cette spécialité pour que notre revendication aboutisse, à savoir pas de postes qualifiés sur le niveau E1. Les dirigeants de manœuvre, brigadiers reconnaissants et tous les agents ayant des responsabilités techniques ou d'encadrement doivent être placés sur un niveau au moins égal à E2.

#### Cheminots de l'Exploitation

Les revendications défendues par la C.F.D.T. sont puisées à la base et élaborées en équipes locales et régionales. Au niveau national, elles sont confrontées aux revendications des autres catégories de cheminots, lesquels sont solidaires face à la même Direction S.N.C.F.

La C.F.D.T. est consciente d'avoir fait évoluer le cahier revendicatif, d'avoir arraché des satisfactions, non négligeables, mais est également consciente qu'il reste d'importantes inégalités entre les différentes catégories, que des régions n'appliquent pas toujours les acquis obtenus au plan national, que des cheminots effectuant le même travail sur le même poste ne bénéficient pas d'une qualification égale et d'un salaire égal.

Le groupe technique national Transport et Commercial de la C.F.D.T.,



Photo HUBERT

continuera avec ses sections de base, avec les cheminots de l'Exploitation à revendiquer au Comité Mixte Professionnel pour une véritable revalorisation de cheminot, et notamment dans l'immédiat :

● Pas de travail qualifié classé sur le niveau E1 par une reconnaissance de postes des spécialités manœuvres et manutention et en particulier nomination immédiate à E2 de tous les titulaires de l'ancien examen de B.R., B.R.L., B.R.M.N., B.R.M.V. ;

● Respect des engagements pris par la Direction, en octobre 1971, en

Commission Mixte du Statut qui prévoient la régularisation à E2, E3, M1 des agents des anciennes échelles 5, 7, 9 restés, lors de la partition au niveau inférieur (B.R.C., S.C.M.N., S.C.M.V., S.C.L., C.S.T., F.E.N., C.S.1, R.C.1, C.K.G.P.2, I.N.2, K.S.2 et C.G.5).

● Classement minimum à E3 des postes Mouvement et Bureaux des gares, le niveau E2 ne devant être qu'un niveau de stagiaire.

Agents de l'Exploitation, lorsque les revendications sont soutenues par l'action des cheminots, elles ont les meilleures chances d'aboutir tant au niveau local qu'au niveau national.

Pour le groupe technique national Transport et Commercial :  
Jean HOFFMANN, représentant du Personnel au C.M.P.-T.C.

#### Contrôle de route :

#### UNE VICTOIRE... des menaces

En 1974 et 1975, nous n'avons cessé d'expliquer que le grade de KRUP devait être placé sur le niveau M1 et accessible sans examen.

Grâce à la politique constante de la C.F.D.T., aujourd'hui les KRUP sont placés sur le niveau « X » (qui remplace le niveau M1), l'examen d'accès est supprimé. Notre action et celle des contrôleurs de route ont été payantes.

Pourtant, une nouvelle menace pèse sur ces agents. En Commission Mixte du Statut, alors que l'on étudie les répercussions sur la représentation du personnel des mesures découlant de l'accord salarial, certaines organisations syndicales ont déclaré à la Direction qu'elles souhaitaient voir les KRUP rétrogradés à l'exécution.

Une nouvelle bataille commence pour les contrôleurs. Avec la C.F.D.T. ils doivent réclamer leur maintien dans le collège maîtrise et la prise en charge des revendications de la filière, notamment :

- la nomination de KRUP dans chaque résidence,
- l'équipement correct des trains,
- l'amélioration des conditions de travail et de la qualité du service par la mise en place d'effectifs suffisants.

Paul HENNION

# Revaloriser le travail manuel : LE COMBAT CONTINUE

Comment se concrétise, au Matériel, l'ensemble des mesures concédées par la Direction par rapport au cahier revendicatif C.F.D.T. ?

#### Niveau E1 (0 - AMN)

**Position C.F.D.T.** : déroulement de carrière sur deux niveaux : E1, E2.

**Accord 1976** : refus de la Direction.

#### Niveau E2 (OK - VG)

**Position C.F.D.T.** : déroulement de carrière sur deux niveaux, avec passage automatique de E2 sur E3 après un délai de cinq ans sur E2.

**Accord 1976** : suppression de l'essai professionnel entre E2 et E3, mais... avec passage par tableau d'aptitude après un séjour de douze ans sur E2, dans la proportion de 30 % sur E3, pour 70 % sur E2.

#### Niveau E3 (OHK - VGP)

**Position C.F.D.T.** : déroulement de carrière sur deux niveaux. Accès à E4 par contrôle de la qualification professionnelle.

**Accord 1976** : la Direction propose la création d'un niveau de technicien « X » sur les coefficients du niveau M1 actuel. Accès par TA au niveau « X », sous réserve d'avoir

satisfait à un essai professionnel (actuellement entre E2/E3, mais... classement dans le collège exécution).

#### Niveau E4 (OHKP)

**Position C.F.D.T.** : ce niveau doit comporter quatre indices sur les coefficients du niveau M1 actuel et les mêmes avantages. Personnel devant appartenir au collège maîtrise.

**Accord 1976** : reclassement comme TEN sur le niveau « X » (niveau M1 actuel), sur l'indice occupé sur E4, mais... reste dans le collège exécution.

#### Niveau M1 (CE - CEVS)

**Position C.F.D.T.** : accès à M1 C au bout de deux ans, puis déroulement sur M2.

**Accord 1976** : la Direction propose un nouveau niveau « Y » dont les coefficients vont à peu près de M1 C à M2 B, mais... la création d'un dixième niveau pose problème : risque d'un ralentissement du déroulement de carrière.

#### Niveaux M2/M3 (CMST - CM - SCAT)

**Position C.F.D.T.** : CMST à M2 C, puis, au bout de deux ans maximum, à M2 D (CM). Accès à SCAT à M3 par TA.

**Accord 1976** : décrochage de neuf points à M2, de cinq points à M3.

#### DES REVENDICATIONS QUI DEMEURENT

##### E1 :

- Pas de travail qualifié sur E1 ;
- Déroulement de carrière sur deux niveaux E1/E2 pour les O ;
- Même déroulement de carrière sur deux niveaux pour les AMN.

##### E2/E3 :

- Passage automatique à E3 après cinq ans sur E2.

##### E4 :

- Obtenir la représentativité maîtrise sur le niveau « X ».

##### M1 :

- Déroulement sur M2 ;
- Pas de niveau supplémentaire « Y ».

Pour la C.F.D.T., les problèmes de la filière « Ouvriers » sont à régler dans leur ensemble.

Le combat doit continuer pour une complète et véritable revalorisation du travail manuel.

Le Groupe Technique Matériel.

# Mécontentement que la DIRECTION DOIT PRENDRE AU SÉRIEUX

**L**a revalorisation du travail manuel, ce n'est pas, pour la S.N.C.F., la revalorisation du métier de cheminot ! Bien plus, cela s'est traduit, uniquement, par l'amélioration du déroulement de carrière (réclamée depuis longtemps par la C.F.D.T.) des agents de la filière ouvriers.

Alors que la plupart des agents de manutention du Sernam partent en retraite, bien souvent, aux niveaux E1 ou E2 avec pour pension le minimum prévu, ils ont, carrément, été oubliés par la Direction.

Pourtant nos camarades des halles, dont les aptitudes ont été le plus souvent sanctionnées par un examen, voient leurs tâches évoluer constamment en technicité et en importance au fil des réorganisations mises en œuvre par le service (acheminements, plan de transport, informatique...).

Du reste, l'importance des tâches à effectuer sur les quais n'échappe pas au service puisqu'il exige des attachés un stage dans différents emplois-halles.

Reconnaitre la qualification des agents des halles, c'est, d'abord, mieux payer leur travail et améliorer leur déroulement de carrière comme le réclame la C.F.D.T. Pour ce personnel, elle revendique :

- Le passage sur E2 des agents titulaires d'un examen d'accès à E2 (BR, CEM, etc.) ;
- L'amélioration des possibilités d'accès sur E3 ;

- La possibilité de promotion sur M1 sans examen pour les agents chargés de l'encadrement d'une équipe.

Sur ce dernier point, la S.N.C.F. a accepté de transformer l'examen de S.C.K. en essai professionnel, ce qui devrait faciliter les promotions sur ce niveau.

Notre volonté d'agir pour la revalorisation de la filière halles ne nous fait pas pour autant oublier nos camarades des bureaux. Ceux-ci ont vu, ces dernières années, leurs perspectives d'avancement sur E3 et M1 se réduire par comparaison avec leurs collègues du transport et leurs conditions de travail, notamment avec la mise en place de l'informatique, se détériorer.

Il est à noter que, durant les dernières négociations, seule la C.F.D.T. a demandé l'accès au niveau M1, sans examen, pour les deux filières (S.C.K. et S.C.B.M.).

Pour sa part, la C.F.D.T. réaffirme que le succès de nos revendications passe par l'action. Les résultats de la campagne de pétitions lancée en commun par la C.F.D.T. et la C.G.T. constituent, déjà, un premier pas dans l'expression du mécontentement.

La direction du service, qui détient la solution d'une grande partie de ces revendications, aurait tort de ne pas le prendre au sérieux !

Le groupe technique SERNAM.

# Le Cheminot de France

## Spécial TRANSPORTS et équipement

(rédigé avec le concours de : la Fédération Générale des Transports, la Fédération Générale de l'Habitat, de l'Équipement et du Tourisme, la Fédération Générale des Gens de Mer, la Fédération des Cheminots).

### METTRE NOS FORCES EN COMMUN



Photo SIMONET

par René DECAILLON, secrétaire général adjoint de la C.F.D.T.

tions de vie de la classe ouvrière doivent s'inscrire dans une stratégie ; c'est pourquoi nos revendications d'aujourd'hui doivent être liées avec nos perspectives de la transformation de la société.

Dans le secteur des transports, nous savons tous la concurrence que se livrent les patrons des divers modes de transport, concurrence non motivée par une amélioration de la qualité des transports mais par l'accroissement des profits... A ce jeu-là, les travailleurs sont perdants : conditions de travail inhumaines pour les routiers, salaires maintenus à des niveaux anormalement bas pour les salariés qui sont sous la tutelle ou dépendant de l'Etat, chômage pour les marins du « France » et de la pêche, etc.

Dans un autre domaine, de la qualité des transports en commun dépend en partie la qualité de la vie. Or là encore, motivés par le profit, les transports en commun n'assument pas un service de qualité : trains ouvriers bondés, communes peu ou non desservies, matériel non entretenu cause d'accidents, transports d'enfants assurés dans des conditions scandaleuses. Nous mesurons tous que dans un pays comme le nôtre est nécessaire une politique des transports dont l'efficacité se mesure par rapport à la qualité du service rendu.

Alors puisque dans le secteur des transports les intérêts des travailleurs et des usagers offrent un axe d'activité qui nous permet d'appréhender une réalité, pourquoi, au sein de la C.F.D.T., ne pas unir nos forces ? Pourquoi ne pas créer une seule Fédération ?

C'est pour répondre à ces exigences

que le Bureau National de la C.F.D.T. a entrepris un important travail, celui de la révision des frontières fédérales, pas seulement pour le secteur des transports mais pour d'autres secteurs également.

Cette révision, en fonction et de la réalité et de nos perspectives, s'appuie sur quelques principes :

• Réunir les syndicats du secteur privé, nationalisé et de la fonction publique d'un secteur d'activité dans une même fédération ;

• Sauvegarder l'unité de l'entreprise, c'est-à-dire que les travailleurs d'une même entreprise doivent appartenir à la même fédération.

Bien sûr, cela nous amène à des changements profonds et nous rencontrons des résistances. Ces résistances ne peuvent être surmontées que si nous savons faire le lien entre la défense de nos intérêts spécifiques et nos perspectives. Ce n'est que comédie de se proclamer pour la transformation de la société, pour le socialisme, si nous ne savons pas nous doter des moyens pour atteindre nos objectifs.

L'action de transformation de la société suppose de gros moyens en hommes, en équipement, une solidarité à l'égard des secteurs les plus difficiles à organiser ou à faibles effectifs. Mettre nos forces en commun, c'est éviter de gaspiller les cotisations de nos camarades. Quand nous mesurons l'immensité de la tâche à accomplir, c'est aberrant de vouloir agir chacun pour soi alors qu'en s'unissant, il est possible de faire mieux.

Voilà les raisons qui ont amené la C.F.D.T. à s'engager sur la voie de la révision des frontières fédérales.

L'ASSEMBLÉE Générale des Conseils des Fédérations des Cheminots, des Transports, des Gens de mer et de la F.N.H.E.T., est une étape importante vers la constitution de la Fédération Générale des Transports et de l'Équipement (F.G.T.E.).

Une question ne manquera pas de venir à l'esprit de nombreux militants des quatre Fédérations qui vont constituer en 1977 la F.G.T.E. : « Pourquoi ce bouleversement ? ». La réponse à apporter à cette question trouve son fondement dans les perspectives et la stratégie de la C.F.D.T.

Le syndicalisme, c'est d'abord la défense des intérêts des travailleurs, l'amélioration de leurs conditions de vie et de travail. Mais le combat pour la libération de la classe ouvrière ne peut se faire n'importe comment. Nous savons tous que le système capitaliste est capable de récupérer les conquêtes ouvrières si elles ne mettent pas en cause le pouvoir patronal et gouvernemental. C'est pourquoi nos luttes pour l'amélioration des condi-



# à l'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE des CONSEILLERS FÉDÉRAUX

Photo HUBERT



Gilbert BILLON

## INTENSIFIER LA SOLIDARITÉ ENTRE LES TRAVAILLEURS

## METTRE SUR PIED UNE STRATÉGIE D'ACTION

(résumé de la présentation de Gilbert BILLON)

NOTRE société est en crise, c'est celle du système capitaliste tout entier, de ses finalités, de son fonctionnement. En analysant les réalités on constate que le transport est une des terres d'élection du capitalisme, en raison des débouchés industriels qu'il offre et de l'action incessante menée par les grandes firmes industrielles et commerciales pour obtenir les tarifs les plus bas. Le capitalisme pousse à toujours plus de libéralisme dans l'organisation des transports, il est le grand gagnant de cette orientation sur le dos des travailleurs et de la collectivité. Par les transports, dont le rôle stratégique, l'influence culturelle et les effets structurants sont très importants, il impose son type de développement. Des syndicalistes ne peuvent pas se taire et rester inactifs devant des problèmes d'une telle importance.

De plus, la diversification des types d'entreprise de la branche transports, la dispersion des travailleurs concernés, contribuent à favoriser une concurrence sauvage dans ce secteur d'activités, permettent aux gros utilisateurs d'imposer leurs lois et conditions aux transporteurs, et constituent une des causes des conditions sociales scandaleuses existant dans certaines branches.

La concurrence voulue, encouragée, fait payer un lourd tribut aux travailleurs des transports et entraîne une aggravation indéniable des conditions de vie. En outre, ce secteur d'activités se privatisé de plus en plus et le service public s'amenuise progressivement.

Face à cette analyse, la C.F.D.T. veut amorcer une évolution de ses structures dans la branche transports, pour accroître l'efficacité de l'action et favoriser la prise en charge des problèmes.

Consciente de ses responsabilités, elle estime indispensable :

— de proposer aux travailleurs des perspectives cohérentes en matière de politique socialiste des transports pour intensifier la prise de conscience et montrer qu'une alternative est possible :

— de constituer le rapport de forces nécessaire pour améliorer les conditions sociales dans le transport, pour intensifier la solidarité entre les travailleurs de ce secteur et mettre sur pied une stratégie d'action commune à toutes les branches.

De telles orientations doivent permettre d'œuvrer plus intensément à la transformation de la société.

Pour parvenir à réaliser ces objectifs, la création d'une grande fédération générale des transports, groupant tous les travailleurs des transports, de l'équipement et de la pêche, constitue la première étape absolument indispensable. C'est cette création qui est proposée aujourd'hui à l'ensemble des Conseils fédéraux C.F.D.T. des différentes branches Transport.

LES INTERVENTIONS

Seuls les syndicats décideront

Il ne fait pas de procès d'intention mais émet une appréciation. L'assemblée ne peut décider des structures : seuls les syndicats peuvent le faire en toute démocratie. Le refus de toute contre déclaration est anti-

démocratique. Il est opposé à une telle discussion à cette assemblée et exprime le souci de certains cheminots. Il souhaite que les conclusions de la « session Transports » à Aix soient débattues dans les syndicats (COLLIN, Cheminots).

### Eviter le piège de la concurrence

Il fait une analyse de la situation actuelle

des transports basée sur la concurrence : exploitation des travailleurs, secteur public rentable offert au privé, libéralisme, déplacement privé privilégié. Même à la C.F.D.T., nous sommes tombés parfois dans le piège. La mise en place d'une autre politique est nécessaire. La complémentarité et la notion de service public sont des sujets de réflexion. Les routiers sont prêts à y parti-

ciper sur des axes soumis à l'appréciation de la confédération (MAROT, F.G.T.).

### Priorité à l'action internationale

Surtout pas d'orientations trop figées. Apprenons d'abord à nous connaître. Deux secteurs sont à privilégier : économique et international, ignorés à la F.G.G.M. faute de moyens. Des exemples sont donnés par l'absence d'aspect offensif dans l'action contre les « pavillons de complaisance » qui freinent le progrès social chez tous les marins, par les problèmes internationaux (la flotte française ne traite pas la moitié des échanges français). En matière de sécurité et de conditions de travail, nous nous présentons en ordre dispersé. Il demande de partir sur des problèmes concrets de ce type, sinon la Fédération laissera de nombreux travailleurs « sur la touche » (ROUAULT, Marine Marchande).

### Seule l'action revendicative est primordiale

La stratégie interne n'a pas d'importance, seule l'action revendicative est primordiale. Il est hors de question d'imposer une structure aux fonctionnaires comme on leur a imposé l'U.F.F.A. ; ils ne doivent pas être représentés à l'U.F.F.A. par le Secrétaire de la F.G.T.E. Des comités de liaison entre les secteurs fonctionnaires sont nécessaires. Il pose également le problème des luttes spécifiques de branches (SALINAS, F.N.H.E.T.).

### N'oublions pas la pêche

L'exploitation existe aussi dans la pêche : les salaires baissent, le chômage, lui, augmente. Il n'y a pas de droit syndical. Les pêcheurs sont d'accord pour adhérer à la F.G.T.E. mais il faut s'occuper de leurs problèmes : pollution, aménagement du littoral, problèmes internationaux. Ils sont peu nombreux, leurs militants débordés, l'interprofessionnel ne s'occupe pas d'eux : ils doivent être pris en charge (GUILLOU, Pêche).

### Changer de société

Les cheminots sont touchés par la crise : le pouvoir d'achat diminue, il y a création de richesse et pourtant baisse des comptes ; les tarifs augmentent pour les usagers, on transfère le trafic sur la route où les travailleurs sont épargnés. Il s'agit d'une attaque contre le secteur public du transport, secteur stratégique dans la transition au socialisme. Il s'agit d'une crise de structures du capitalisme. L'issue est le fascisme ou le socialisme. Nous refusons un pouvoir politique de la gauche s'il y a maintien de la propriété privée. La Fédération doit s'attaquer à la crise pour changer la société. Les structures sont secondaires. La priorité, c'est le développement et l'action : chacun, un même combat (STIMAMIGLIO, Cheminots).

### Oui aux syndicats généraux à la base

Propose des syndicats inter-branchede transport, sur les départements. Là où ils

existent, ils sont en développement. À la F.G.T., le corporatisme n'a pas disparu et certains craignent d'être absorbés. Cela est partagé dans d'autres composantes. Nous avons tous besoin du regroupement (CAILLERE, F.G.T.).

### A l'avant-garde de la F.G.T.E.

Depuis le Congrès de Nantes, le Syndicat de la Navigation Aérienne demande la création de la fédération des Transports et veut y adhérer, quelle que soit la décision du reste de la F.N.H.E.T. En effet, les travailleurs de la Navigation Aérienne sont des travailleurs du transport comme les autres ; en outre, ils constatent que, face au capitalisme, la C.F.D.T. n'a aucun moyen de contestation, ni de proposition globale en matière de transports. Les tâches primordiales de la Fédération devront être : la définition d'une politique des transports dans l'intérêt des travailleurs, notamment du transport aérien ; et la définition du rôle de l'Etat dans une telle politique, avec en conséquence l'arrêt du démantèlement du service public dans le transport aérien. Analyse de la situation actuelle dans le transport aérien, d'où il suit quelques pistes de travail : complémentarité des moyens de transport, réforme des tarifs, planification démocratique, réorganisation de l'espace aérien, problèmes du contrôle des avions (RAMEL, F.N.H.E.T.).

### Améliorer, changer, pour mieux se battre

La Fédération Générale est un espoir d'améliorer, de changer, de mieux se battre, d'établir une solidarité réelle. Comment faire face à la crise, établir un projet socialiste sans union ? De récents conflits ont montré l'absence de solidarité. Face à la C.G.T., dans la Marine, seule la Fédération permettra d'établir le rapport de forces nécessaire. La Fédération doit être mobilisatrice (BREDEL, Marine Marchande).

### Des objectifs pour un socialisme autogestionnaire

Il y a des préventions contre une opération de sommet. Il faut les faire taire en modifiant la déclaration générale. La déclaration n'est qu'un constat, plus des vœux pieux. Il n'y a rien sur les objectifs : — plus de concurrence briseuse de grève, — il faut se tourner vers les usagers, — plus d'armée briseuse de grève, — interconnection de la région parisienne qui permettra de mieux exploiter les travailleurs, — établir des liens internationaux avec des fédérations proches de nos idées. Quant à la F.I.O.S.T...

Le socialisme autogestionnaire : oui, avec des objectifs (Hubert ROUAULT, F.G.T. Aériens).

### Seul espoir : la F.G.T.E.

L'administration de la Marine est de type militaire. La situation est dramati-

que ; les professeurs sont militaires. La sécurité de la navigation n'est plus assurée. Le démantèlement est assuré par la privatisation ou la militarisation. Le seul espoir est dans la Fédération des Transports et l'union avec les marins (DAVIET, F.N.H.E.T.).

### Des coordonnateurs régionaux

Dès maintenant, en parallèle avec l'U.I.T.E., il faut assurer un pouvoir régional avec des coordonnateurs pour contrebalancer le pouvoir régional. Cela permettra la prise de conscience à la base et la démocratie syndicale. Il s'ensuivra une plate-forme commune, une harmonisation des statuts et du droit syndical, etc. (LEMAIRE, F.G.T.).

### Démantèlement du service public

On assiste au démantèlement de l'équipement : mise en place de « méthodes modernes de gestion », diminution des crédits, suppression de services. Exemples : les parcs d'équipement, les voies d'eau à faible gabarit inexploitées, alors que les gros gabarits assurent des profits aux transporteurs, l'I.G.N. où les fonctionnaires n'assurent plus que le contrôle. Certains directeurs agissent en vrais chefs d'entreprise. On recrute des auxiliaires. Le désengagement de l'Etat est complet. La F.G.T.E. est l'espérance que le rapport de forces sera changé (SALINAS, F.N.H.E.T.).

### Unir pour vaincre

Devant un patron, il faut être unis. Pour notre axe d'activité, c'est le Ministre des Transports. Le reproche d'opération d'état-major ne tient pas : qui peut régler les problèmes d'une branche sans vue globale ? La création de la Fédération est une affaire de solidarité. L'exemple des routiers, tellement atomisés que seuls ils ne peuvent rien, est significatif. L'importance stratégique des transports est à noter (Chili), d'où la nécessité de la représentation dans la Confédération. Les Fédérations actuellement sont faibles. Faut-il attendre pour s'unir ? Certains soulèvent des problèmes : rapidité, noyautage, catégorialisme cheminots. En fait, les cheminots ont aussi besoin des autres, l'union leur ouvrira des horizons et, après des débats à tous niveaux, ils réclament la fusion dans leur grande majorité (VILLETTE, Cheminots).

### Ne pas étouffer les minorités

Il demande la suppression du paragraphe 6 de la déclaration car il refuse un chèque en blanc. Un bruit court que le regroupement voulu par la Confédération est une affaire politique, une manœuvre bureaucratique, une ambition d'appareil. Des débats houleux ont eu lieu à la F.N.H.E.T. : son originalité disparaît, l'expression des minorités disparaît. La F.G.T.E. semble bénéfique car elle aura de gros moyens. Or, avec un candidat unique, on disparaît ! On veut étouffer les contradictions internes qui devraient se manifester (FONTAINES, F.N.H.E.T.).

# VIE SYNDICALE... ACTION... VIE SYNDICALE...

## A L'ÉQUIPEMENT, ON NE BADINE PAS AVEC LE DROIT DE GRÈVE... MESSIEURS !

**L**e Tribunal administratif de Grenoble condamne et annule une note de service de la Direction départementale de l'Équipement de la Haute-Savoie.

A la suite d'un préavis de grève déposé pour les 12 et 19 novembre 1974, un subdivisionnaire de la Direction départementale de l'Équipement de Haute-Savoie avait fait parvenir à divers agents des « ordres de réquisition » destinés à maintenir en service une équipe minimum de sécurité.

Les intéressés ayant fait appel de cette décision, le Tribunal administratif de Grenoble a annulé les ordres de réquisition en cause au motif qu'ils ne respectaient pas les règles de procédure établies en la matière.

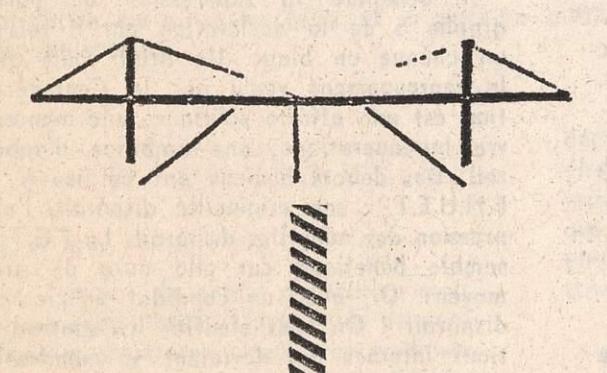
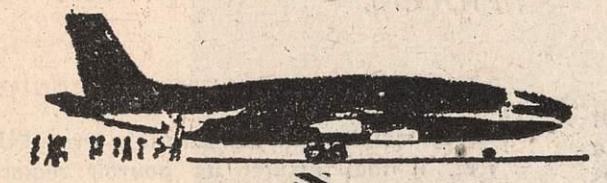
Une fois de plus, il s'avère que l'administration n'est pas toujours cartésienne en matière de reconnaissance du droit de grève, difficilement arraché par les luttes syndicales.

Oui, l'action syndicale est payante... Encore faut-il que les militants sachent que le droit de grève est une chose sacrée et qu'ils soient très vigilants là où les chefs de service iraient à l'encontre de ce droit fondamental.

Ce jugement servira de repère à beaucoup de nos camarades qui se verront opposer une attitude autoritaire émanant de leur direction.

L'intimidation de l'administration envers les agents qui font grève ne nous fait pas oublier que c'est un droit acquis et que nous l'utiliserons chaque fois qu'il sera nécessaire.

A. KOESSLER.



## LES CHEMINOTS SANCTIONNÉS !

**L**a grève à peine terminée, la répression a commencé. La direction a fait parvenir à chaque cheminot « une demande d'explication écrite » pour leur participation aux arrêts de travail... et leur a aussitôt notifié une sanction : blâme du directeur avec retenue suivant le cas de 10 ou 20 francs (en plus bien sûr de la retenue des jours de grève).

Cette même direction oublie de signaler que malgré le dépôt de trois préavis successifs elle n'a jamais convoqué les organisations syndicales pour négocier. Elle a même ajourné une discussion cinq heures avant la réunion prévue.

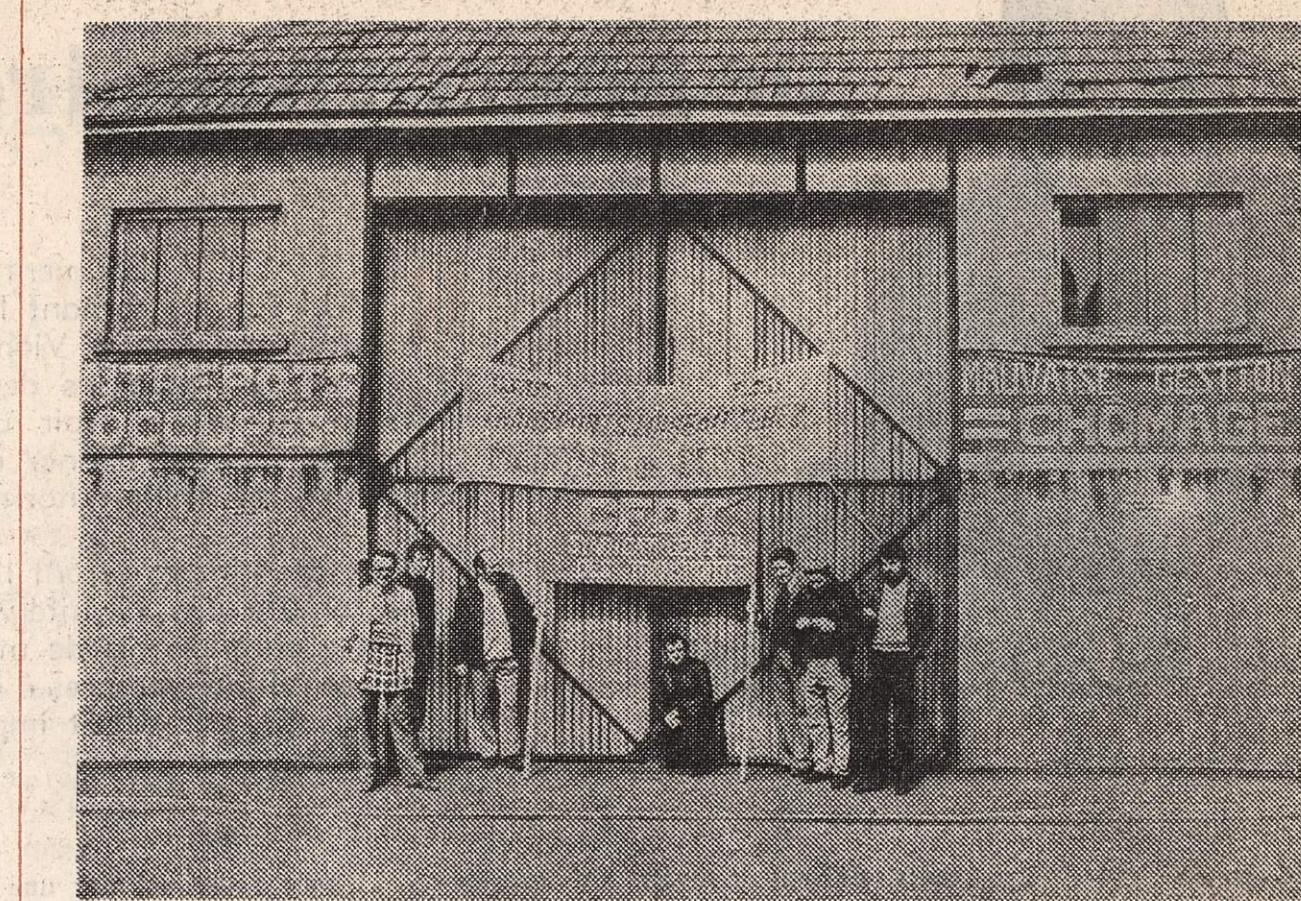
Les fédérations C.F.D.T. et C.G.T. ont vigoureusement protesté auprès du directeur général.

Après le refus de la prise en compte des revendications, l'absence de véritables négociations c'est la sanction et la répression qui suivent. Beau programme en vérité quand on prône la concertation ou la décrispation des rapports sociaux ! Sans oublier la « participation » dont on nous rabat les oreilles mais qui reste l'éternelle « arlésienne » de la V<sup>e</sup> République !

## TRANSFERT DE LA MÉTÉOROLOGIE NATIONALE A TOULOUSE “TOUS CHEZ CHIRAC LE 14 AVRIL”

**A**PRÈS plusieurs mois d'attente, le Gouvernement a fait connaître aux Météos les conditions sociales de transfert qui leur seront offertes. Ces propositions ont été jugées inacceptables par plus de 75 % des personnels concernés, après consultation intersyndicale C.F.D.T., C.G.T. et F.O.

Afin d'engager de véritables négociations sur les problèmes sociaux posés à 1 200 familles (600 conjoints seront, à l'occasion de ce transfert à Toulouse, privés d'emploi), les météorologues étaient en grève le 14 avril et ont manifesté dans la rue de l'Alma (siège du Service Central d'exploitation de la Météo) et à Matignon.



## LES FLICS au SECOURS des SYNDICS

**F**IN 1974, les transports Loiseau - Ferez déposaient leur bilan. Soixante-dix salariés, large majorité de syndiqués C.F.D.T., seule organisation syndicale représentée dans l'entreprise. Aussitôt, le tribunal de commerce nomma un syndic chargé de chercher un acquéreur.

Immédiatement, la C.F.D.T. faisait connaître son opinion : « Pas de licenciement, un long laps de temps peut s'écouler avant la vente de la société, donc il convient de nommer un nouveau directeur et d'écartier la direction actuelle responsable par sa mauvaise gestion de la situation. »

Le syndic ne tenait pas compte de l'opinion de la section syndicale et laissait les Ferez diriger l'entreprise...

Résultat : Après dix-huit mois, le 15 mars dernier, le syndic fermait l'entreprise, licenciant tout le personnel du dépôt de Cholet (quarante personnes) et vendait le matériel à une autre Société de Transport, « le groupe Vernet ».

• Une occupation des locaux était aussitôt décidée et prenait effet le 15 mars au soir à Cholet ;

• Le syndic engageait aussitôt une procédure d'expulsion, le juge des référés ordonnait l'expulsion ;

• La F.G.T., l'U.D., l'U.L. C.F.D.T., le Parti socialiste prenaient aussitôt position publiquement pour soutenir les travailleurs en lutte et les U.L. C.F.D.T. et C.G.T. organisaient une manifestation de soutien.

Le 30 mars, à minuit, le préfet envoyait cent flics pour expulser les trente travailleurs qui occupaient les lieux.

Ainsi, une fois de plus, la vente du matériel est passée avant le reclassement des hommes quand, dans le Maine-et-Loire, tous les patrons font effectuer à tous leurs chauffeurs soixante à soixante-dix heures hebdomadaires... et dans le même temps on paye des chômeurs...

Robert VION

## Dans la PRÉSENTATION du RAPPORT sur

# La GRANDE ne pourra pas être un



Robert VION

### DES STRUCTURES CORRESPONDANT À UNE VÉRITABLE DÉFENSE DES TRAVAILLEURS

Il nous appartient, maintenant, de poursuivre le débat sur les structures, déjà commencé dans chacune des quatre composantes, afin d'arriver lors du congrès de fusion, à des propositions correspondant à un large consensus des Syndicats Transports et Equipment. Ces structures seront les moyens que l'on se donnera, en fonction des objectifs, pour défendre les travailleurs dans et hors de l'entreprise.

Ces objectifs sont, d'une part celui d'une société autogestionnaire, et d'autre part, celui de la pratique d'un syndicalisme de masse et de classe axé sur l'activité transports et équipement, et sur l'interprofessionnelle. Il faut rejeter et dénoncer toute forme de pratique corporatiste et catégorielle.

Il convient donc de mettre en place une fédération correspondant à l'axe d'activité transports et équipement, et non pas un cartel qui ne sera qu'un amalgame des quatre composantes. Cela veut dire qu'il faut avoir la volonté de doter la fédération de pouvoirs réels (équipe d'animation) représentant l'ensemble des branches. Dès maintenant, chaque composante doit définir une politique des hommes appropriée.

### ARRIVER A UN SEUL SYNDICAT TRANSPORTS EN 1980

Au niveau du Syndicat, les adhé-

rents doivent pouvoir s'y exprimer pour : définir les revendications et l'action au niveau de l'entreprise ; participer à l'élaboration collective des orientations de la C.F.D.T. et en particulier, au niveau des U.L., U.D., U.R.I., Fédération et Congrès confédéral. L'on doit donc s'orienter progressivement vers des syndicats généraux des transports et de l'équipement, structure unique correspondant à un même lieu de travail et à un même axe d'activité (date fixée : 1983).

### METTRE DES UNIONS REGIONALES PROFESSIONNELLES EN PLACE EN 1980

Au niveau des U.P.R. : un rôle très important d'animation leur sera dévolu : instauration des débats à la base, relations avec les U.R.I., etc. Elles seront le relai entre les syndicats et la Fédération. Ce sera d'ailleurs la première étape du regroupement à réaliser. Dès maintenant, sur les bases du protocole d'accord U.I.T.E., des Comités de coordination devront être établis pour animer le débat à la base. Dans trois ans, les U.P.R. devront être opérationnelles.

### DES BRANCHES FÉDÉRALES CHARGEES D'ANIMER L'ACTION REVENDICATIVE

Les U.F. de branche : elles prendront en charge les revendications des travailleurs au niveau de l'entreprise

REPRENANT le document diffusé par l'U.I.T.E. concernant le projet de structure, Robert Vion en précise l'esprit et développe les deux axes de réflexion suivants : avoir un syndicat unique de base et donner à la future Fédération une réelle autorité.

Ces idées feront l'objet de la quasi totalité des 17 interventions. La rencontre aura permis de mieux observer les sensibilités propres à chaque secteur sans clore le débat important aux yeux de tous.

pour celles qui ont une structure nationale, et ceci par branche.

### UN BUREAU FÉDÉRAL GARANTISSANT L'IDENTITÉ DES COMPOSANTES

La Fédération : le Bureau fédéral aura dès le départ une équipe légère et opérationnelle, dotée de pouvoirs importants (35 membres qui seront l'organisme directeur de la Fédération). La réflexion doit se poursuivre dans chaque composante. Celle-ci devra intégrer les aspects psychologiques et démocratiques de la composition de ce Bureau, de façon à ce qu'il n'y ait aucune hégémonie d'une des composantes sur la Fédération.

### FAUT-IL UNE COMMISSION EXÉCUTIVE CORRESPONDANT AUX DIFFÉRENTS SECTEURS DE LA CONFÉDÉRATION ?

La Commission exécutive et ses secteurs fonctionnels doivent-ils avoir les mêmes secteurs qu'au niveau confédéral afin de mieux remplir leur rôle au sein de la Confédération par l'apport de notre réflexion ?

Le débat d'aujourd'hui doit être le signal du compte à rebours qui nous amènera avant la fin mars 1977 au Congrès de fusion. Cela devra se traduire par une prise en charge de tous, personne ne doit être à la remorque des autres. C'est la raison pour laquelle chacune des composantes devra participer à la marche en avant.

LES STRUCTURES, Robert VION déclare :

# FÉDÉRATION des TRANSPORTS amalgame de chaque composante

## La recherche d'une structure de base adaptée a été au centre des débats

### PLUSIEURS IDEES EMISES CONCERNANT LES SYNDICATS NATIONAUX : LEUR MAINTIEN OU LEUR TRANSFORMATION

Le Syndicat Général des Transports valorisera le rôle du syndicat. La future fédération doit fédérer des syndicats regroupant toutes les sections sur un territoire. Les syndicats nationaux devront faire une démarche de transformation, tel est l'avis de Jean Toussaint, de la Fédération des Transports (F.G.T.).

Laisser faire la base pour trouver des structures appropriées, les adhérents connaissent leur syndicat, pas la fédération ; on n'est pas d'accord d'avoir des syndicats généraux de transport à la base, intervient Salinas, de la Fédération nationale de l'habitat équipement et transport (F.N.H.E.T.).

J.-P. Allio, de l'Union Fédérale Pêche, rejoint la position de la F.G.T.

Il est utopique de penser que les syndicats nationaux disparaîtront notamment dans le secteur public. Les syndicats nationaux n'empêchent pas la participation de section de base. Il ne faut pas s'ériger en censeur des syndicats nationaux. Le corporatisme peut exister ailleurs. C'est la position que défend à la tribune Chaillot, de la F.N.H.E.T.

On a commencé une opération de décentralisation de nos syndicats nationaux, c'est donc possible, ajoute Rivollier, branche « aérien » de la F.G.T.

Nous sommes prêts à voir disparaître nos structures actuelles au profit d'une structure mieux adaptée. Nous sommes prêts à nous intégrer dans toute structure nouvelle qui permettra aux travailleurs de la mer de mieux s'exprimer, s'organiser, de mieux prendre en charge leurs problèmes professionnels, économiques et sociaux.

Cette structure existe-t-elle ? La question est là. N'oublions pas que les structures doivent exister pour les hommes, et non les hommes pour les structures.

Nous connaissons des syndicats appartenant à des fédérations importantes qui n'ont ni expression démocratique, ni vie syndicale réelle.

Les structures sont certes importantes, mais elles ne sont qu'un apport, un outil, car en fait, et nous le savons bien, les structures ne valent que ce que valent les hommes qui les animent.

Une évolution de nos structures ne peut se faire que par une extension très grande du droit syndical, intervient Louis Coppin (Marins), de la Fédération Générale des Gens de Mer (F.G.G.M.).

Avec la dispersion des adhérents qui sont huit mois sur les lieux de travail (le navire : n'importe où dans le monde), domiciliés pour 50 % en Bretagne, en liaison avec trois pôles d'animation syndicale (Le Havre, Marseille et Dunkerque), les adhérents ne se retrouveront pas si l'on crée des syndicats généraux des transports. Une telle structure ne permettrait pas dans notre profession de réaliser une mobilisation sur les lieux de travail, argumente Michel Servant (Officiers), de la F.G.G.M.

Nous avons la preuve que les syndicats locaux favorisent une meilleure syndicalisation, déclare Dupaquier, de la Fédération des Cheminots.

C'est donc une discussion qui est loin d'être terminée, comme en témoignent les différentes positions exprimées.

### BEAUCOUP PLUS DE QUESTIONS DE POSÉES QUE DE DESACCORD SUR LES STRUCTURES RÉGIONALES

D'accord pour les Unions Régionales, mais définir clairement leur prérogative. C'est l'avis de J.-P. Allio, de l'U.F. Pêche. Il faudra résoudre les différences entre les régions Cheminots et les régions C.F.D.T. La F.G.T. devra être présente dans les Unions Régionales Interprofessionnelles, complète Dupaquier, des Cheminots ; Bernard, de la même fédération, ajoute : il y a nécessité à mettre en place un coordinateur dans ces régions. Le département est-il une réalité géographique, demande Salinas, de la F.N.H.E.T. ?

Nous sommes prêts à prendre notre place au sein des Unions Régionales professionnelles de transport. C'est dans la mesure où nous travaillerons ensemble, d'abord sur un plan régional, que s'ouvriront des pistes pour une intégration à la base, précise Louis Coppin (Marins), F.G.G.M.

Oui, à l'échéance de 1980 prévoyant la constitution d'Union Régionale Transport et de l'Équipement (U.R.T.E.), complète Jean Toussaint, de la F.G.T., en insistant à son tour sur les réalités différentes des régions, une présence dans les U.R.I. et la nécessité de créer une coordination régionale. Cette dernière intervention rejoint les opinions des participants.

### LES BRANCHES FÉDÉRALES : UNE RECHERCHE COLLECTIVE EST AMORCÉE

La mise en place des Unions Fédérales de branche (U.F.) a fait l'objet de souhaits ou de questions. Ainsi, Rivollier, de la F.G.T. (Aérien), préférerait une U.F. avec la météo. Marchal, de la F.G.T. (urbains), demande où se trouveront les remontées mécaniques. Lucien Mazeas, de la F.N.H.E.T., estime que les U.F. nécessitent une recherche plus complète et propose quatre grands secteurs : Fer, Air, Route, Eau. Chez les gens de mer, J.-P. Allio préfère être dans une U.F. Pêche, et Louis Coppin, pour les marins, ne voit pas la nécessité d'une U.F. Pêche, une branche Marine Marchande suffit.

Les limites des U.F. ne sont pas un problème simple, c'est l'avis de Salinas (U.S.E.), F.N.H.E.T. — un avis partagé.

PAS DE COMPOSANTE MAJORITAIRE DE PLUS D'UN TIERS

Il faut prévoir un secteur santé sécurité au niveau de la C.E., demande Ohron (U.F. Route), F.G.T.

Qu'est-il prévu pour les retraités, demande A. Nicolas, des Cheminots ? Quel rapprochement prévoir avec l'Union confédérale des retraités ?

Dans la constitution du bureau, il ne devra pas y avoir de composante majoritaire de plus d'un tiers, précise Jean Toussaint, de la F.G.T.

Sur la sensibilisation des adhérents, Bernard, des Cheminots, regrette que sur douze syndicats bretons, seuls deux s'en sont préoccupés. Il n'y a pas de prise de conscience à la base, déclare Travnouze, de la F.N.H.E.T. ; les échéances sont trop rapprochées, ajoute Grimaud, des Cheminots, qui complète : il faut faire l'inventaire des moyens ; c'est aussi l'avis de J.-P. Allio, U.F. Pêche, qui s'inquiète d'un risque d'augmentation du taux des cotisations.

Pougatch (météo), F.N.H.E.T., insiste sur l'importance numérique de la fédération, les gros secteurs risquent d'asphyxier les petits, avec le danger d'écrasement des minorités.

Constatant avec l'ensemble des participants la faible quantité des interventions « cheminots », Bernard, de cette fédération, démontre que l'inverse s'était passé au cours de cette journée.

# DÉCLARATIONS

## de l'assemblée générale des CONSEILS FÉDÉRAUX

### (Cheminots, F.G.T., F.N.H.E.T., Gens de Mer)

LES organisations Transport et Equipment C.F.D.T., à savoir :

- la Fédération des Cheminots ;
- la Fédération Générale des Syndicats des Transports ;
- la Fédération Nationale de l'Habitat, des Equipements et Transports ;
- les Unions Fédérales Marine Marchande et Pêche,

ont réuni leurs Conseils fédéraux en une assemblée commune, le 25 février 1976.

Elles considèrent que le mouvement syndical est confronté à la politique d'exploitation et de division des travailleurs par le capitalisme.

Cette politique, accentuée par la crise du capitalisme, se caractérise notamment dans les secteurs du transport et de l'équipement, par un désordre généralisé entraînant une accumulation des gaspillages et une concurrence ruineuse, avec :

- a) le renforcement de l'exploitation des travailleurs du Transport et de l'Equipment ;
- b) l'accentuation des disparités entre régions, entre branches et entre catégories professionnelles ;
- c) le démantèlement du secteur public ;
- d) la constante dégradation des conditions de travail et d'emploi ;
- e) la remise en cause du droit syndical ;
- f) l'absence des moyens de défense pour certaines catégories de salariés.

Cette recherche du profit maximum pour une minorité dominante ne peut se réaliser que par l'asservissement du plus grand nombre, en utilisant les divisions catégorielles et corporatistes.

A partir de cette réalité économique, politique et sociale, les Fédérations, conscientes de leur poids stratégique, sont résolues à franchir une nouvelle étape pour :

- intensifier le développement d'une prise de conscience collective ;
- coordonner les luttes des travailleurs des professions du Transport et de l'Equipment ;
- promouvoir une planification fondée sur la complémentarité des moyens de transport ;
- définir des objectifs de transformation et de mobilisation dans une perspective socialiste autogestionnaire.

C'est pourquoi elles sont déterminées à renforcer leurs structures, à améliorer le développement syndical, à assurer une coordination permanente dans tous les domaines et à tous les niveaux, tant au plan national qu'international.

#### EN PARTICULIER, SUR LE PLAN NATIONAL

— En veillant à ce que la concurrence des divers moyens de transport ne se retourne pas contre les travailleurs comme un instrument anti-grève.

— En adaptant notre style de luttes aux nouvelles formes de ripostes du patronat qui touchent précisément le secteur des transports et de l'équipement : réquisitions,

préavis de grèves, grèves « illégales », utilisation de l'armée.

— En associant étroitement le travailleur usager à nos objectifs ; cette collaboration concerne aussi la popularisation des grèves, la lutte contre les nuisances et pour une sécurité accrue.

— En prenant garde de ne pas cautionner des améliorations techniques qui, si elles concourent apparemment à la satisfaction des usagers, contribuent en fait à accroître leur exploitation par l'éclatement de l'espace urbain et de la vie sociale entre le lieu d'habitation et le lieu de travail.

Dans l'attente du congrès de fusion à tenir ou cours du premier trimestre 1977, elles accroîtront en commun leurs efforts d'information et de formation des syndicats, régions, branches, afin de favoriser les conditions de regroupement et d'examiner tous les problèmes particuliers.

Elles ont aussi la volonté de susciter les conditions d'un syndicalisme solidaire, de masse et de classe, facteur indispensable à la création du rapport de force nécessaire pour imposer la transformation de la société.

#### DECLARATION SUR LES STRUCTURES (1)

Ces organisations — le syndicat étant la base politique et juridique de l'organisation — décident d'œuvrer pour la mise en place, d'ici à 1983, de syndicats généraux de transports et de l'équipement.

Dès maintenant, elles concrétisent cette volonté d'unification en harmonisant leurs appréciations sur les thèmes débattus au Conseil National, et en décidant pour le 37<sup>e</sup> congrès confédéral, d'adopter des positions communes sur les décisions engageant la F.G.T.E., d'effectuer une intervention commune au titre des fédérations, et de présenter une candidature commune au bureau national confédéral.

Par ailleurs, la région est une réalité économique et politique, il importe que soient mises en place d'ici à 1980 les Unions Régionales Transport et équipement, moyen de coordination du syndicalisme régional, en lien étroit avec l'interprofessionnel et relai indispensable entre les syndicats et la fédération.

En outre, les Unions fédérales, regroupement de syndicats ou de sections de branche, auront pour mission l'élaboration, la coordination, l'animation et la conduite de l'action revendicative.

Dès le premier semestre 1976, sera abordée la réflexion sur leur rôle et leur fonctionnement.

Enfin, la fédération, dotée d'une réelle autorité politique assumera la représentation exclusive auprès de la confédération des organismes internationaux et des pouvoirs publics ; assurera au moyen d'une administration unique toutes les tâches relevant des activités fédérales propres et toutes celles des Unions fédérales de branche ; s'inscrira dans une politique financière unique.

Paris, le 25 février 1976.

(1) Cette déclaration à usage interne a été adoptée par : 78 voix pour, 10 contre, et 12 abstentions.

#### Le CHEMINOT de France

REDACTION et ADMINISTRATION

26, rue de Montholon, 26  
75439 PARIS Cedex 09

Téléphone : 280-62-43

Compte chèque postal :

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

Abonnement annuel : 15 F

LA PUBLICITE EST REÇUE

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

No de commission paritaire :

77 D 73

Le Directeur  
de la publication  
Claude BINSSE



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

Travail exécuté par des syndiqués

# DES REVENDICATIONS QUI AVANCENT

TOUT n'est pas résolu, loin s'en faut.

Nous pouvons affirmer que l'action des cheminots en 1975 et 1976 a été payante, mais nous pouvons aussi dire que sans la trahison de certaines organisations syndicales, collaboratrices zélées de la Direction de l'entreprise, nous aurions obtenu plus.

Faisons le point entre les revendications C.F.D.T. lors des élections professionnelles de 1975 et la situation au 1<sup>er</sup> juillet 1976, date d'application des mesures catégorielles pour lesquelles les discussions se poursuivent à la Commission Mixte du Statut où la C.F.D.T. continue à dénoncer leurs insuffisances (certaines de ces revendications sont communes à la C.F.D.T. et à la C.G.T.).

## GARDES-BARRIERE

Position C.F.D.T. : Diminution du nombre de classes. Amélioration de l'annexe 8 de l'accord-cadre.

Situation au 1<sup>er</sup> juillet 1976 : Rien de changé. Pas de date d'ouverture de négociations.

La C.F.D.T. s'est à nouveau adressée à la Direction du Personnel sur ce sujet.

## BRIGADES DE LA VOIE AGENTS D'ENTRETIEN

Position C.F.D.T. : Déroulement de carrière E1 - E2 après constat de connaissances professionnelles (carnet de formation).

Situation au 1<sup>er</sup> juillet 1976 : 1.400 postes d'AENK à E2 en plus, après examen (soit au total 2.400 AENK), dont des agents reçus à l'ancien examen de CBR.

## CHEFS DE BRIGADE

Position C.F.D.T. : Nomination à M1 des CBRP des grosses brigades. Augmentation du nombre de E3. Augmentation du nombre de PIVE.

Situation au 1<sup>er</sup> juillet 1976 : Les CBRP1 (ex-E4) sont PIVE sur M1

(pour le moment, « X »). Le nombre de PIVE est augmenté de 100 unités. 400 E3 supplémentaires.

## SURVEILLANTS DE TRAVAUJ

Position C.F.D.T. : E2B après deux ans, E3 après cinq ans. Pourcentage E3/M1 60/40. Durant les cinq ans sur E2, l'agent n'est pas opérationnel.

Situation au 1<sup>er</sup> juillet 1976 : Augmentation du nombre d'E3 de quarante unités.

C'est certainement pour cette filière que les revendications ont le moins avancé.

## CONDUCTEURS DE DRAISINE

Position C.F.D.T. : Reconnaissance de la qualification tractionnaire. Paiement de la prime CRLO.

Situation au 1<sup>er</sup> juillet 1976 : Crédit d'un grade de CRDH sur E3 (quatre-vingt-dix unités). Rien pour la prime.

## FILIERE 7 - ATM

Comme dans les ateliers Matériel (voir article Matériel).

## FILIERE 8 CONDUCTEURS D'ENGINS

Position C.F.D.T. : Déroulement de carrière E1 - E2.

Situation au 1<sup>er</sup> juillet 1976 : Rien pour le moment.

La C.F.D.T. rappelle la revendication à chaque réunion où il est question de cette filière.

## CMN

Position C.F.D.T. : Crédit d'un grade sur E3.

Situation au 1<sup>er</sup> juillet 1976 : Crédit de 300 postes sur E3 (CMNH) et 75 CRAUP (conducteur automobile).

## FILIERE 11 - SEG, SET

Position C.F.D.T. : Augmentation du nombre d'agents à M1. Suppression de l'examen pour déroulement E3 - M1.

Situation au 1<sup>er</sup> juillet 1976 : Le nombre de M1 « technique générale » augmente avec la moder-

nisation des installations. Suppression de l'examen pour M1 en technique générale. Accès par TA après quatorze ans dans la filière. Crédit de 300 postes technique générale.

L'accès à M1 « techniques particulières » par examen précédé d'une IPA sur laquelle la C.F.D.T. n'est pas d'accord, ne nécessite pas de délai de stagnation sur E3.

## FILIERE 12 - SM, LT, C, EQUIPES TECHNIQUES VB

Position C.F.D.T. : Augmentation du nombre d'E3 avec suppression de l'examen pour l'accès à ce niveau. Accès à un niveau supérieur pour les techniques pouvant justifier d'une haute qualification.

Situation au 1<sup>er</sup> juillet 1976 : Accès à E3 par tableau d'aptitude, sans examen. Pas de qualification supérieure, les chefs d'équipe restent à M1. Pour les caténaires, le nombre de chefs d'équipe diminue de 50 unités, remplacés par 50 K ou KST.

La C.F.D.T. maintient sa revendication du M2 pour les chefs d'équipe.

## PRIME DE TRAVAIL

Position C.F.D.T. : Retour au code 3 comme avant juillet 1973 où, par décision unilatérale, la S.N.C.F. a diminué la prime des filières 11 et 12 et de certains grades de la filière 9.

Situation au 1<sup>er</sup> juillet 1976 : Les primes du code 8 et des grades de PIT, SUT, SUPT, filière 9 seront relevées de 10 % pour rétablir une relativité avec les primes de la filière 7 comme avant 1973.

Continuer le combat, c'est ce que nous disions dans « Le Cheminot de France » d'avril 1976. C'est ce que nous ne pouvons que réaffirmer aujourd'hui.

Ne vous contentez pas de dire : « La C.F.D.T. a raison. » Rejoignez ses rangs afin de préparer de nouvelles victoires syndicales. Être cheminot en 1976 c'est, logiquement, être adhérent à la C.F.D.T.

Pierre POUJOULY

# APRÈS L'ACCORD DES MINORITAIRES, UNE MAJORITÉ DE REVENDICATIONS EN SUSPENS

L'ACCORD du 24 mars 1976, signé par les 5 organisations minoritaires, ne règle pas les revendications générales de l'ensemble des cheminots exprimées dans le manifeste de l'automne dernier :

- revalorisation du métier de cheminot ;
- progression réelle du pouvoir d'achat pour tous ;
- amélioration des conditions de travail...

De même, en ce qui concerne les mesures catégorielles, si les décisions prises améliorent la situation actuelle, elles sont loin de donner satisfaction à l'ensemble des revendications des agents de nos filières. C'est à partir de ce bilan insuffisant

que les « administratifs » décideront dans les prochaines semaines de poursuivre leur action.

Le « Cheminot de France » d'avril reprenait, dans ses pages centrales, l'ensemble des mesures catégorielles arrêtées lors des discussions salariales et figurant en annexe à l'accord signé par : F.O., C.F.T.C., F.M.C., C.G.C. et F.G.A.A.C. Aussi ne rappellerons-nous aujourd'hui que les principales revendications exprimées par la C.F.D.T. pour chacune des filières intéressées et dont on retrouve la formulation dans la plate-forme revendicative C.F.D.T./C.G.T. Services Communs. Chacun sera alors à même de juger des insuffisances de l'accord 1976 et de mieux comprendre la position de la fédération des cheminots C.F.D.T. qui, en refusant sa signature, s'est préservée le droit en 1976 de continuer d'agir pour l'aboutissement des revendications de ses mandants.

### FILIERE 8 : SERVICE INTERIEUR DES ETABLISSEMENTS

Le débouché sur E3 accordé aux conducteurs auto et aux agents de manutention, en donnant satisfaction à une revendication C.F.D.T. exprimée depuis de nombreuses années, ne fait que limiter une situation jusqu'ici injuste. Les postes octroyés sont insuffisants pour permettre à une majorité d'agents de cette filière un réel déroulement de carrière sur E3. Par ailleurs, la direction refuse l'accès à E2 pour les conducteurs d'engins.

### FILIERES 13, 14, 15 ET 18 : LES OUBLIEES

Non, il n'y a pas eu oubli dans le dernier journal pour ces filières, c'est au niveau de l'accord que se situe cet oubli qui pénalise les filières « Services Administratifs », « Dessin - Etudes Techniques », « Contrôle - Inspection » et « Activités sociales », c'est-à-dire les filières les plus importantes, en effectifs, de celles baptisées « Services communs ». Voilà un point qui devrait faire réfléchir ceux (heureusement peu nombreux) qui accordent crédit aux bonnes paroles de certains signataires.

### FILIERE 13 : SERVICES ADMINISTRATIFS

La suppression de l'examen d'AGAM annoncée en marge des discussions est à mettre à l'actif des premières actions de ces agents (pétition, rassemblements régionaux) dans le cadre de la plate-forme C.F.D.T.-C.G.T. Elle donne satisfaction à l'une des principales revendi-

cations du groupe technique national Services Communs C.F.D.T., comme la substitution décidée aux niveaux E4 et M1 d'un niveau « X » (identique à M1) sur lequel seront classés les AGAM. C'est par suite de l'insistance et de la constance de la C.F.D.T. en la matière que cette formulation était reprise en commun par la C.F.D.T. et la C.G.T. le 25 septembre dernier. La réduction à 14 ans du délai actuel n'apporte par ailleurs aucune amélioration sensible, c'est la totalité d'ancienneté du niveau E2 qu'il nous faut obtenir.

Par ailleurs ces dispositions ne prendront de réelle valeur qu'avec une augmentation programmée du contingent de postes placés sur ce niveau. La C.F.D.T. réclame une première étape immédiate à 1.500 postes (10% de l'effectif E2 + E3) pour permettre l'accès à ce niveau des retraitables.

Cependant, aucune réponse n'est apportée à nos autres revendications, notamment en ce qui concerne les accès aux niveaux E2, E3, M2 et C.

Rien non plus pour les revendications spécifiques des agents des C.I.R., Magasins, bureaux sections équipement, informatique. ...Force Ouvrière ne pensait certainement pas à ceux-là en affirmant dans son dernier journal, à propos de l'article 6 (mesures catégorielles) : « C'est cela l'efficacité syndicale » (vue par F.O. - N.D.L.R.).

### FILIERE 14 : DESSIN - ETUDES TECHNIQUES

La transposition du grade de DSET ST de M1C sur « Y » A n'est qu'un effet de la création des deux nouveaux niveaux « X » et « Y » et n'apporte rien aux

agents de la filière (+ 3 points uniquement pour les DSETST), sinon la crainte de voir un jour la direction utiliser l'ensemble de ce niveau pour ralentir le déroulement de carrière des intéressés (rappelons-nous, il y a quelques années l'échelle 12...). La C.F.D.T. affirme son opposition à l'utilisation de ce niveau dans nos filières où la reconnaissance du niveau du concours doit donner un accès direct à M2.

Par ailleurs, quand seront réglés : le problème des DV3, la réforme du concours d'entrée, la garantie d'accès à C1D après 25 ans de service, la mise en place d'une véritable formation professionnelle pour la spécialité « Matériel » et l'arrêt de la privatisation des études... ?

### FILIERE 15 : CONTROLE - INSPECTION

En l'absence de décision de la part de la direction pour cette filière, notre revendication principale reste la demande d'une discussion globale sur les problèmes de l'ensemble des spécialités. Celle-ci devrait permettre d'aboutir à une solution de fond identique entre « maîtrises » et « cadres » ainsi qu'à la disparition de l'hétérogénéité des filières et spécialités au niveau du personnel des directions.

Le déroulement de carrière doit être harmonieux et comparable d'une spécialité à une autre, l'accès à la filière doit se situer à M2. De même doivent être examinés l'ensemble des problèmes posés aux agents des « métiers » regroupés dans cette filière (orientation professionnelle, bibliothèques, psychologues...).

#### FILIERE 16 : INFIRMIERES

L'accès direct dans la filière au grade d'INF au niveau « X » A (M1A) au lieu de E3D constitue pour nous une première étape trop réduite vers la reconnaissance du niveau du diplôme actuel qui devrait être reconnu équivalent à un BTS. La fin de carrière à M3D, les effectifs, les remplacements, autant de problèmes qu'il faudra que la direction prenne en charge.

#### FILIERE 17 : ASSISTANTES SOCIALES

La transposition du grade d'ASST sur « Y » B au lieu de M1D n'apporte aux intéressés que le bénéfice de 2 points, c'est pourquoi nous maintenons notre revendication d'un accès direct à M2A.

Pour ce personnel, de nombreuses revendications persistent sur les effectifs, le déroulement de carrière, les conditions de travail, la formation mais aussi pour une participation à l'élaboration de la politique d'Action sociale de l'Entreprise.

#### FILIERE 18 : ACTIVITES SOCIALES

Si, de par son parallélisme avec la filière 13, l'examen d'ANTREC se trouve supprimé, donnant ainsi raison à la position prise par la C.F.D.T. depuis le début, nous n'en maintenons pas moins notre demande pour une modification du contenu de l'actuel examen d'accès à la maîtrise (ANTRP - M2) en fonction des réalités du métier. La direction doit

par ailleurs prendre en charge les revendications spécifiques à chacune des spécialités de cette filière : jeunesse, économie sociale et familiale et jardinières d'enfants pour lesquels la C.F.D.T. est maintes fois intervenue.

#### FILIERE 19 : IMPRIMERIE

La création d'une dizaine de techniciens imprimeurs sur le niveau « X » constitue pour ces agents une amélioration de leur déroulement de carrière. Mais une fois de plus, la dotation est insuffisante pour avoir une réelle valeur.

#### FILIERE 23 : ECONOMAT

La signature, le 22 mars, par l'ensemble des organisations, d'un accord avec la direction concernant ce personnel touché par les suppressions d'emploi, doit assurer à ce dernier des garanties d'emploi, de qualification, de salaire, de déroulement de carrière... La C.F.D.T. veillera, avec les intéressés, au respect de ces engagements.

\*\*

Ce bilan succinct démontre bien, qu'une fois de plus, la direction s'est contentée d'un saupoudrage de mesures dans certaines filières (les moins nombreuses, ce qui lui revient moins cher) de miettes pour appâter un certain nombre de signataires qui ne voudraient pas lui déplaire. Les agents des filières services communs conscients de cette insuffisance et décidés à ne pas faire les frais de cet accord démontre-

ront leur volonté de voir aboutir leurs revendications en participant plus nombreux aux actions prochaines et notamment lors de la journée d'action des « Administratifs » que ce groupe technique national Services Communs va prochainement mettre au point avec son homologue de la C.G.T. pour début juin. Plus que jamais il importe d'intensifier notre action.

R. IDASIAK

## DERNIÈRE MINUTE

Rassemblement national des agents de l'ensemble des filières Services Communs, le 3 juin 1976, à Paris, devant la Direction générale.

C'est à la suite des actions régionales et nationales réalisées pour l'aboutissement des revendications générales et catégorielles, reprises dans la plate-forme commune du 25 septembre 1975, et du silence de la Direction sur celles-ci, que les organismes techniques nationaux C.F.D.T. et C.G.T. ont pris cette décision le 27 avril 1976.

*Pour mieux faire connaître la C.F.D.T.*

## LA C.F.D.T. EN 1976

*Un numéro spécial de Syndicalisme-magazine*

Ce numéro spécial qui paraîtra le 19 mai (daté juin)

permettra de populariser l'action et les positions de la C.F.D.T. au moment où le Congrès confédéral la mettra au premier plan de l'actualité.

**L'AVEZ-VOUS COMMANDÉ ?**

# FAUT-IL ALLER AU BAL ?

par André NICOLAS  
secrétaire général de l'U.F.R.

**L**A Reine d'Angleterre a donné un bal pour son 50<sup>e</sup> anniversaire. Le Premier ministre invité n'y est pas allé. Ca a fait du bruit dans la presse d'outre-Manche. Le Premier ministre avait beaucoup de travail, la Reine ne lui en veut pas, elle l'a invité à dîner dans la semaine suivante.

La femme d'un petit patron invite les ouvrières à une sauterie, trois d'entre elles n'y vont pas. Le patron les flanque à la porte. Sont-elles payées pour effectuer un travail ou aussi pour faire plaisir à Madame et meubler ses mondanités ?

On peut aussi causer sur la jeunesse d'aujourd'hui qui n'a pas de savoir-vivre. Parce que lui, qui prive de gagne-pain les ouvrières qui n'avaient pas envie de danser chez la patronne, c'est pas un goujat peut-être ? Il devra payer le préavis et six mois de salaires à chacune. Ainsi en a décidé la justice.

Pourquoi je raconte ça ?

Parce qu'on est en 1976 et que lorsqu'on est salarié, on doit son travail au patron et rien de plus. Il ne s'agit pas de dire : ce n'est pas grand-chose, elles ont quand même fait preuve de mauvais esprit. Nous y voilà ! Le mauvais esprit c'est dire amen à celui qui a de

l'argent. Parce que l'argent et la considération ça irait toujours ensemble.

Dans une manifestation ouvrière, on ne brûle pas les perceptions, on n'allume pas des incendies sur les routes, on ne scie pas les poteaux des P.T.T., on ne tire pas sur les gendarmes ou les C.R.S. au risque de les envoyer dans l'autre monde. Ça ferait du bruit, ça se saurait.

Il y aurait des justiciers de pacotille qui parleraient haut pour expédier ses ouvriers saboteurs en prison sans autre forme de procès. Mais ça se fait en 76 et on ne trouve pas souvent les auteurs de toute cette casse. Il est vrai que ces casseurs ne sont pas de la même classe que nous.

C'est embêtant d'employer ces mots « classe », et pourtant... c'est bien de cela qu'il s'agit.

Vous avez vu le Président à la Télé, vous entendez parler de la taxation des plus-values, de la réforme de l'entreprise. Voyez comme on y va doucement, pour ne pas dire grand chose au bout du compte, car il ne faut pas toucher à l'argent de ceux qui en ont beaucoup, qui en gagnent beaucoup. Il ne faut pas toucher au pouvoir de ceux qui ont beaucoup d'argent, car le pouvoir, c'est comme la considération,

ça va avec l'argent. Vous allez voir cet été, on va parler de la Sécurité sociale, des dépenses de l'assurance maladie. On sera muet sur les tricheurs qui doivent des sommes scandaleuses à la Sécurité sociale, des patrons qui se plaignent, mais qui vivent bien quand même. Mais on diminuera sans doute les remboursements ou on augmentera les cotisations des salariés et des retraités, ou même les deux pourquoi pas ? On peut créer le climat d'ici là, on a les moyens pour cela : la presse, la radio, la télé. Avec deux ou trois faits un peu scandaleux mais limités on montera le populo.

Et si c'était cela notre petite sauterie sans conséquence ? Est-ce que ça vaudrait le coup de faire la tête à notre Président si simple qui va manger le soir chez les gens qui l'invitent.

Y aura-t-il encore des syndicalistes assez mal élevés pour parler de cinéma ?

La liberté, la démocratie, c'est pas seulement de sentir le frisson de la peur lorsque le Président parle du collectivisme, c'est regarder les choses en face et choisir son camp.

Etre l'allié des tricheurs et des exploiteurs ou leur adversaire, telle est la question, la seule.

## A propos du minimum de pension

**C**ERTAINS, à les entendre ou à les lire, feraient toujours tout, avant et mieux que les autres pour défendre les retraités. Voici, tout simplement, un extrait du procès-verbal de la réunion de la Table ronde « salaires » du 27 janvier 1976 (pages 11 et 12) :

« M. Nicolas (représentant la Fédération des Cheminots C.F.D.T.) souligne que le point bas du rapport pension-salaire s'est situé en 1968 et que les événements de mai-juin ont conduit à prendre un certain nombre d'engagements qui, dans leur ensemble, ont été tenus ; ce qui se traduit effectivement par une augmentation des pensions, supérieure de 10 % environ à l'augmentation des rémunérations. Mais il subsiste le problème du minimum de pension sur lequel un effort a été fait l'an dernier par référence aux mesures prises dans la Fonction publique. M. Nicolas estime qu'il faut absolument, cette année, faire des propositions concrètes dans

ce domaine pour porter le minimum de pension à un niveau avoisinant le salaire de début du niveau E1.

« M. Beynet (directeur du personnel) répète une nouvelle fois qu'il est bien conscient du problème que pose le niveau du minimum de pension, mais qu'il a avant tout dans ce domaine le souci de l'efficacité et qu'il présentera des propositions au moment opportun. »

L'Union fédérale des Cheminots Retraités C.F.D.T. sera reçue en audience à la Direction de la S.N.C.F. le 11 mai 1976. La question du minimum figure à l'ordre du jour.

La C.F.D.T. ne prétend pas, comme certains, tout faire, toute seule. Elle participe aux négociations « salaires », sa délégation comporte un militant de l'U.F.R. Elle agit tout simplement, efficacement, sans fanfaronnade.

## Acompte payable le 30 avril 76

**C**ET acompte représentera 4,6 % de la trimestrialité payée le 1<sup>er</sup> avril.

Les retraités bénéficiaires du minimum de pension à l'échéance du 1<sup>er</sup> janvier 1976 ont reçu à l'échéance du 1<sup>er</sup> avril un complément d'arrérages destiné à leur garantir des ressources équivalentes à celles qu'ils avaient eues à l'échéance du 1<sup>er</sup> janvier. Les intéressés ne devaient donc recevoir aucun acompte le 30 avril. Il a été décidé de leur payer un acompte de 100 F, éventuellement réduit lorsque la durée de leurs services est inférieure à 25 ans, et diminué de moitié pour les pensions de réversion.

Le montant de l'acompte sera arrondi aux 10 F supérieurs. Les acomptes dont le montant sera inférieur à 20 F ne seront pas mis en paiement.

L'acompte ainsi payé sera déduit de l'échéance du 1<sup>er</sup> juillet 1976.

Certaines pensions ne bénéficieront pas de l'acompte : pensions bloquées (veuves remariées en particulier), pensions non péréquables, pensions payées à terme échu (pensions tunisiennes, pensions marocaines « CFM 26 », pensions calculées sur une rémunération marocaine ou comportant une « enveloppe marocaine »), pensions comportant un complément au titre de la législation de Sécurité sociale, pensions limitées par la législation sur les accidents du travail, pensions de réversion « automatiques » liquidées pour l'échéance du 1-7-76, pensions supportant de nombreuses oppositions.

Aucune fiche de décompte ne sera établie et l'acompte

sera réglé par les moyens habituels (virement, paiement dans les gares, etc.). Il sera tenu compte des changements de mode de paiement ou d'adresse notifiés entre l'émission de l'échéance du 1<sup>er</sup> avril et l'émission de l'acompte. Les retraités payés par une gare dont la fermeture du paiement des pensions a été décidée pour le 1<sup>er</sup> juillet 1976, seront néanmoins payés par cette gare le 30 avril, sauf s'ils ont déjà fait connaître à la Caisse des Retraites leur choix d'un nouveau mode de paiement.

A partir de l'échéance du 1<sup>er</sup> juillet 1976, tous les pensionnés, même ceux payés par gare, recevront une fiche de décompte.

La C.F.D.T. a réclamé cet acompte pour permettre à tous d'attendre le 1<sup>er</sup> juillet dans de moins mauvaises conditions.

### AGENTS DE CONDUITE

Par suite d'une erreur, le tableau publié le mois dernier est erroné ; vous trouverez les bons chiffres dans le tableau ci-dessous.

Niveau	Indice	P 89 bis 1 <sup>er</sup> janvier 1976
T 1	A	5 120,61
	B	5 315,03
	C	5 509,47
T 2	A	5 898,30
	B	6 125,15
	C	6 416,81
T 3	A	6 629,22
	B	6 920,88
	C	7 244,94
T 4	A	7 581,49
	B	7 905,52
	C	8 261,98
M 2	C	9 138,25
	D	9 527,11
M 3	A	9 851,14
	B	10 304,80

### Caisse Interprofessionnelle de Prévoyance des salariés (C.I.P.S.)

Il s'agit de la Caisse de Retraites complémentaires à laquelle sont affiliés les salariés de la S.N.C.F. non agent du cadre permanent (auxiliaires, contractuels, etc.).

Désormais, toutes les périodes de travail effectuées antérieurement au 1<sup>er</sup> juillet 1973 et non validées par la Caisse des Retraites S.N.C.F. peuvent être prises en compte pour la Retraite Complémentaire sans versement de cotisation.

Il s'agit des périodes de travail en qualité d'auxiliaire qui n'auraient pas été validées par la Caisse des Retraites, des périodes effectuées au cadre permanent avant l'âge de 18 ans (élèves de l'exploitation, mineurs ouvriers, etc.) ainsi que des périodes d'apprentissage dans un centre S.N.C.F.

Pour bénéficier de ces dispositions il faut :

— demander un certificat d'emploi (modèle 2 bis) à l'établissement S.N.C.F. où le retraité a cessé ses fonctions.

Dans le cas de suppression de l'établissement, la demande doit être faite au siège de la Région.

Adresser sa demande de pension complémentaire, avec le certificat 2 bis à la Caisse Interprofessionnelle de Prévoyance des Salariés (C.I.P.S.) 78, avenue Charles-Péguy, 45800 Saint-Jean-de-Braye.

# LE 37<sup>e</sup> CONGRÈS DE LA C.F.D.T.

**C**EST du mardi 25 au samedi 29 mai 1976 que le 37<sup>e</sup> congrès de la C.F.D.T. tiendra ses assises à Annecy (Haute-Savoie).

Le congrès confédéral est l'assemblée des délégués régulièrement désignés par les syndicats C.F.D.T. de toutes professions. Dès qu'un syndicat a plus de 50 adhérents, il peut envoyer un délégué, les autres pouvant se faire représenter.

Dans la C.F.D.T., le syndicat est la structure de base. Lui seul est porteur des mandats et est appelé à voter lors des congrès fédéraux, régionaux ou confédéraux. C'est donc le syndicat qui détient le pouvoir politique de définir les orientations de la C.F.D.T. C'est pourquoi, au congrès confédéral, la parole appartient d'abord aux syndicats. C'est ainsi que dans le débat sur le rapport général présenté par Edmond Maire, sur quatorze heures d'interventions prévues, onze sont réservées aux syndicats, les trois autres allant aux Fédérations et aux Unions régionales interprofessionnelles.

**L**E congrès confédéral est un événement de grande importance. D'abord, c'est là que sont décidés les objectifs de la C.F.D.T. pour les trois ans à venir. Ensuite, il s'agit d'assises qui ont un impact dans le pays et auprès des organisations syndicales étrangères, dont de nombreux représentants seront présents.

Presse, radios, télévisions vont très largement rapporter les discussions, lesquelles vont refléter l'esprit de grande liberté et de démocratie qui règne au sein de la C.F.

**D.T.** Une fois encore, sur les grands thèmes, on s'étonnera de l'unité interne qui s'en dégagera.

La C.F.D.T. ne laisse personne indifférent. C'est que notre centrale qui est passée de 450 000 adhérents au moment de l'évolution de 1964 à plus de 800 000 cotisants réguliers en 1975, joue un rôle de premier plan dans la vie du pays. Quels que soient les événements sociaux et économiques bien sûr, mais aussi politiques et internationaux, son point de vue est sollicité. Les travailleurs sont intéressés par les positions que prend la C.F.D.T., alors que le pouvoir, les patrons et les forces conservatrices s'en inquiètent...

**D**E quoi sera-t-il plus précisément débattu au cours de ce congrès ?

1) Il est certain que les discussions sur le rapport général et les amendements à la résolution générale (votée par 1 050 voix contre 45 et 410 abstentions au Conseil national) mettront en lumière les problèmes de l'emploi, du pouvoir d'achat, des conditions de travail et de santé, des libertés syndicales bafouées.

Les causes de la situation faite aux travailleurs seront analysées : la crise de la société capitaliste et la restructuration de l'appareil de production qui en découle, la crise de la société aussi (armée, médecine, école, famille, justice...).

Le Congrès réaffirmera sa conviction qu'une autre issue positive est possible posant le problème du pouvoir, de la transformation des rapports sociaux et la modification du type de développement.

Notre stratégie sera affinée. S'appuyant sur une pratique de masse et de classe, à partir des problèmes des travailleurs et des travailleuses, la C.F.D.T. réaffirmera le lien étroit qui existe entre les revendications et nos perspectives socialistes autogestionnaires. Notre conception de l'unité d'action indispensable et celle de l'union des forces populaires seront ratifiées.

Il sera aussi question de la transition, du rôle de l'organisation syndicale pendant cette période de passage vers une société plus juste ainsi que des objectifs de transformation qui sont au cœur de la stratégie C.F.D.T.

La lutte contre les inégalités, la remise en cause des thèmes comme la hiérarchie seront aussi abordées. L'insertion des catégories : jeunes, femmes, retraités, ingénieurs et cadres, et la situation des immigrés tiendront une grande place dans les débats.

L'indépendance de la C.F.D.T. à l'égard des partis politiques, le refus des tendances organisées seront réaffirmés.

Notre action internationale et notre affiliation internationale feront l'objet de discussions animées.

Et puis, au centre de tout cela, il y aura le renforcement de la C.F.D.T., de ses effectifs, sa presse, sa formation, ses structures, ses moyens financiers.

2) Un dossier sur les conditions de travail sera discuté au sein de sept commissions et donnera lieu au vote d'une motion interne sur l'exploitation des travaux réalisés.

3) Un projet de résolution sur la charte financière (adopté au Conseil national par 781 voix contre 161 et 477 abstentions), traitant du taux des cotisations, de leur ventilation aux différentes structures, du financement de l'Union confédérale des Retraités et du fonds d'organisation, passionnera les débats (le vote serré du Conseil national en est la preuve), plus spécialement, la clause précisant que le taux de la cotisation devra être porté à 0,75 % du salaire mensuel à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1979.

4) Autre projet de résolution, sur la Caisse de Résistance tendant à ramener le nombre des catégories de quatre à trois le 1<sup>er</sup> janvier 1980 (adopté par le Conseil national moins une voix contre, celle des cheminots, et 20 abstentions). Nous

considérons, en effet, que la perspective d'une seule catégorie est trop éloignée. (Par ailleurs les dispositions ne sont pas prises pour porter la prestation à 50 % du S.M.I.C.)

5) Concernant la politique immobilière, il est demandé au Congrès de voter dans la cotisation une part de 0,10 F par mois, afin d'assurer le financement du nouvel immeuble de la rue Cadet et la modernisation de la M.T.C. du square Montholon (coût total : deux milliards d'anciens francs).

6) Enfin, un projet de résolution sur l'action, qui reprend toutes les revendications de la C.F.D.T., sera soumis à la discussion du Congrès (adopté au Conseil national par 1 207 voix pour, 247 abstentions et aucune voix contre).

**L**E Congrès élira au suffrage direct le Bureau national, organisme directeur de la Confédération, composé de 31 membres (10 Commission exécutive, 10 pour les Régions, 10 pour les Fédérations et 1 représentant de l'U.C.C.). Pour le collège des Fédérations, il y a 17 candidats. Au vote indicatif du Conseil national, le candidat de l'Union interfédérale des Transports, Robert Vion, est arrivé en 5<sup>e</sup> position avec 1 141 voix.

Voilà le « menu » pour les 2 000 délégués attendus dont plus de 100 militants cheminots.

La Fédération sera représentée par A. Barbero, C. Binsse, M. Gorrand et R. Martin.

Raymond MARTIN.

L'ADHÉSION  
c'est aussi  
TON AFFAIRE !  
★  
REFORCER  
LA C.F.D.T.  
C'EST AMÉLIORER  
LA CAPACITÉ  
D'ACTION  
ET LA CONDITION  
DES TRAVAILLEURS

LE CHEMINOT DE FRANCE

#### FEDERATION DES CHEMINOTS

26, rue de Montholon

75439 PARIS Cedex 09

C.C.P. PARIS 26.44



#### BULLETIN D'ADHÉSION

NOM ..... Prénom ..... Grade .....

N° de Caisse de Prévoyance .....

Résidence ..... Service .....

Adresse personnelle .....

donne son adhésion au Syndicat des Cheminots C.F.D.T.

de .....

et s'engage à payer sa cotisation.

# Élections professionnelles complémentaires :

## LA C.F.D.T. PROGRESSE

Etablissement		Exprimés	C.G.T.	CFDT	F.O.	CFTC	F.M.C.	C.G.C.	
Paris Bagages Express (nouvel établissement) .....	Indiciels E 1	270	165	78	—	27			
	Indiciels E 2 + E 3	292	177	79	23	13			
	Comité mixte exécution	567	348	154	28	37			1 élu C.F.D.T.
	Comité mixte maîtrise	52	25	10	—	1	16	—	
	Catégorie 111 (Mouvement)	153	111	32	6	4			
	Catégorie 113 (Bureau)	136	69	50	14	3			1 élu C.F.D.T.
	Catégorie 211 (M 1)	36	24	6	—	1	5	—	
Paris St-Lazare (regroup. des télécom.) .....	Indiciels Exécution	66	41	25	—	—			1 élu C.F.D.T.
Divisions .....	Indiciels E 1	35	20	15	—	—			1 élu C.F.D.T.
Réseau Sud-Est ...	Catégorie 311 (Cadres du Transport)	485	45	56	18	31	313	22	
Paris Est (Divisions)	Indiciels E 1	40	40	—	—	—			
Bretigny Gare .....	Indiciels E 1	68	41	20	7	—			
Reims .....	Catégorie 231 (M 1) Matériel	129	50	28	—	—	51	30	
Nîmes II .....	Indiciels E 1 (Equipement)	113	88	25	—	—			
Belfort Centre MT	Comité mixte Maîtrise	12	—	12	—	—	—	—	1 élu C.F.D.T.
Bordeaux Sernam ..	Comité mixte Maîtrise	28	—	15	8	—	5	—	1 élu C.F.D.T.

### Quelques commentaires

Il est toujours difficile de porter un jugement global sur des élections parcellaires. Cependant les résultats indiqués ci-dessus, comparés aux résultats de 1975, confirment deux points de vue maintes fois exprimés :

- les cheminots FONT CONFIANCE en 1976, comme aux élections de 1975, aux organisations non signataires dans les trois collèges : exécution, maîtrise et cadre ;
- d'une manière générale la C.F.D.T. PROGRESSE. Ainsi, à Paris bagages express, nouvel éta-

blissement regroupant les chantiers bagages des différentes gares parisiennes, on peut affirmer que la moyenne réalisée par la C.F.D.T. est meilleure que la moyenne de 1975 sur l'ensemble des six gares. Au niveau des comités mixtes, la comparaison fait apparaître une progression C.F.D.T. dépassant 5 % à l'exécution et 4 % à la maîtrise.

De même, c'est une progression C.F.D.T. de plus de 15 % à St-Lazare (Division), de plus de 3 % à Brétigny ou à Nîmes, 2 % à Reims... Les résultats de Belfort et de Bordeaux se passent de commentaires.