

LE CHEMINOT DE FRANCE

fédération des cheminots c.f.d.t.



ACTION...

Le 18 novembre...

Après avoir recueilli des dizaines de milliers de signatures pour le « Manifeste » C.F.D.T. - C.G.T. en faveur de la revalorisation du métier de cheminot, des délégations de travailleurs ont déposé ces signatures à la Direction générale.

Le 19 novembre...

Les fédérations des cheminots C.F.D.T. et C.G.T. se sont alors adressées au Directeur général pour réclamer une nouvelle fois l'ouverture de négociations sur la base de la plate-forme revendicative commune.

Le 2 décembre...

A l'appel des confédérations C.F.D.T. et C.G.T. pour la journée d'action interprofessionnelle du 2 décembre, les cheminots ont participé aux différentes actions organisées pour exiger l'amélioration de la situation faite actuellement à tous les travailleurs qu'il s'agisse des salaires, des retraites, de l'emploi ou des conditions de travail...

La revalorisation du métier de cheminot est bien exprimée sur ces bases revendicatives.

Et maintenant

Le Directeur général dans sa réponse à notre lettre du 19 novembre indique « je ne puis, à mon grand regret, donner suite pour le moment à votre demande d'ouverture de négociations ».

S'il ne le peut, c'est donc qu'on le lui interdit ?

A défaut de négociations, la seule solution c'est donc bien l'action comme les cheminots s'y sont engagés pour la signature du manifeste.

Michel GORAND.

...OU
NÉGOCIATIONS ?



MANIFESTATION INTERNATIONALE SUR L'EMPLOI A BRUXELLES :

UN ACTE QUI ENGAGE L'AVENIR

Le 14 novembre, la Confédération européenne des Syndicats à laquelle adhère la C.F.D.T., a organisé à Bruxelles une manifestation sur le thème de l'emploi.

Outre les délégations allemandes, belges, néerlandaises et italiennes, une importante délégation de la C.F.D.T., parmi laquelle figuraient plusieurs groupes de cheminots, a participé à cette manifestation.

Une résolution a été publiée à l'issue de cette puissante démonstration (ci-dessous de larges extraits) :

« Face à l'aggravation de la situation économique et sociale en Europe, la Confédération européenne des Syndicats a rappelé, vendredi 14 novembre, son refus de voir les travailleurs européens subir les conséquences des incohérences d'un système économique dont ils ne sont pas responsables. Au nom de plus de 37 millions de travailleurs affiliés aux trente organisations syndicales membres de la Confédération européenne des Syndicats, celle-ci revendique pour tous les travailleurs le droit au travail sans distinction d'âge, de sexe, d'origine, de capacité. La priorité à accorder, dès lors, à la création d'un nombre suffisant d'emplois en Europe pour garantir à tous les travailleurs un emploi, le meilleur emploi dans leur région, sera la pierre angulaire de la position que défendra la Confédération européenne des Syndicats le 18 novembre prochain à Bruxelles, face aux représentants des gouvernements et des patrons.

« La Confédération européenne y proposera des mesures concrètes en matière de politique de relance coordonnée, de sauvegarde de l'emploi, de protection des revenus et des solutions permettant d'éviter la répétition de la situation actuelle.

« La politique de relance doit avoir pour objectif premier la réduction du chômage par une politique d'expansion planifiée et coordonnée mettant l'accent sur le secteur public.

« Les mesures de sauvegarde de l'emploi doivent s'articuler autour de la protection des travailleurs, du contrôle par les travailleurs des aides publiques aux entreprises, de l'amélioration des conditions de travail. La protection des revenus et du pouvoir d'achat des travailleurs doit être assurée, notamment par une politique fiscale qui tienne compte des revenus les plus bas et par l'organisation rapide, au niveau européen, d'un système rigoureux de surveillance des prix. Dans l'immédiat, la C.E.S. revendique, notamment, l'harmonisation vers le haut des durées de couverture par l'assurance au chômage.

« La C.E.S. a déjà fixé un nouveau rendez-vous à ses interlocuteurs de la conférence tripartite du 18 novembre : printemps 1976, pour faire le bilan des progrès accomplis. »

♦ BONNS VINS ♦ BONNES TABLES ♦

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
Port dû y compris régie - T.V.A.
15 bouteilles à 5,75 = 86,25 F
30 bouteilles à 5,50 = 165,00 F
105 bouteilles pour = 550,00 F
donc 5 bouteilles GRATUITES

Règlement à la commande par
C.C.P. NANTES 2338-72

Vignobles de la Grande Maison

A. DESMORRES, viticulteur
à FONTAINE-MILON 49140
par Seiche-sur-Loir

Demandez tarif spécial
pour cheminots
en activité ou retraités

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-Cubainers - Bouteilles

PIERRE MARTIN 30830 AUBAIS

Documentation gratuite sur demande
Conditions avantageuses avec bons
de transport

VOS BORDEAUX

EN DIRECT DE LA PROPRIÉTÉ
Crus sélectionnés
et prix dégressifs par quantité
Ecr. VIGNOBLES DE BORDEAUX
33 - LANGON
Correspondants demandés

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

CLAIRETTE DE DIE

Appellation contrôlée

8,50 F prix départ

contre remboursement avec bon de transport S.N.C.F.

ERNEST RAMBAUD - 26150 Pontaix-Sainte-Croix

MAISON GASTON MAURY

66600 RIVESALTES • Fondée en 1897



CUVEE
ROYALE
Rouge 13°
VIEUX
319 F

Fût plastique
alimentaire

RIVESALTES

21°5 V.D.N.

APPELLATION
CONTROLEE

181 F

Bonbonne
20 litres



Logé départ avec bon de transport - Etiquettes cadeaux

C. C. P. 32 18 43 W. Toulouse - TARIFS SUR DEMANDE

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^e - 874 00-95

CONDITIONS SPECIALES AUX AGENTS DE LA S.N.C.F

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

FAITES
CONFIANCE
A
NOS
ANNONCEURS

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

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 SYNDICATS DANS L'ARMÉE ?

Il a suffi que des appelés cons-
tituent un syndicat dans l'ar-
mée pour que la Nation soit
aux abois. Il a fallu qu'une union
locale C.F.D.T. donne asile à des
soldats pour que la C.F.D.T. soit
accusée de saper le moral de l'ar-
mée !

Il est dans la nature des choses
qu'en France la presse écrite ou
parlée soit en mesure de faire la
pluie et le beau temps. Il est néan-
moins bien normal que la C.F.D.T.
demande à ses adhérents actifs et
retraités de juger des faits à partir
des positions qu'elle prend plutôt
que sur des rapports de journalistes
plus ou moins bien informés ou in-
tentionnés à l'égard de notre Orga-
nisation.

Primo, le Bureau National vient
de répreciser la position qu'il avait
adoptée le 13 janvier 1975, à savoir
que dans les circonstances actuelles,
la C.F.D.T. n'a pas l'intention de
créer des syndicats dans l'armée,
ni d'accepter l'affiliation de syndi-
cats pouvant se créer. Elle n'est
donc pas à l'origine des initiatives

prises à Besançon, Chaumont ou
ailleurs.

Secundo, la C.F.D.T. constate
que les appelés rencontrent des pro-
blèmes donnant lieu à des reven-
dications qu'il convient de faire
aboutir : lieu d'affectation, mon-
tant de la solde, pécule, garantie
des permissions, conditions d'exis-
tence dans les casernes, rapports
avec la hiérarchie, problèmes de
sécurité, de nourriture, de trans-
ports... Il convient donc que tous
ceux qui composent l'armée jouis-
sent du plein exercice de tous leurs
droits constitutionnels, y compris
des libertés syndicales. Ce qui si-
gnifie qu'ils doivent pouvoir choisir
les formes d'organisation et de re-
présentation les plus adaptées, au
sein d'un mouvement unitaire, l'ar-
mée étant à l'image de la Nation,
composée de travailleurs, mais aussi
d'étudiants, de professions libé-
rales, d'agriculteurs, etc.

Pour les militaires de carrière,
la situation est un peu différente.
Ce sont des salariés qui peuvent
être assimilés aux fonctionnaires
d'Etat. Ils doivent pouvoir se syn-

diquer. Ce droit, les magistrats
l'ont bien, les policiers aussi. Les
C.R.S. sont syndiqués, ce qui est
interdit aux gendarmes ! Paradoxe ?

Tertio, vouloir que les militaires
s'expriment collectivement ne signi-
fie pas que l'on veuille détruire
l'armée et créer un désordre. Au
contraire, ces droits existent dans
les armées allemande, suédoise, hol-
landaise..., lesquelles ne connaissent
pas le « malaise » qui existe dans
la nôtre ! La C.F.D.T., qui récusé
une armée de professionnels et reste
attachée à un service obligatoire de
six mois, profondément renouvelé,
pense que l'armée ne peut échap-
per à la loi commune de l'évolution
de la société et que le moment est
venu de créer les conditions d'une
transformation afin qu'elle soit un
instrument au service, non de la
politique de ceux qui détiennent le
pouvoir, mais des véritables inté-
rêts de la nation et du peuple.

L'avenir nous donnera, une fois
de plus, raison, même s'il n'est ja-
mais facile d'avoir raison avant que
chacun se soit rendu à l'évidence.

R. MARTIN.

DERNIÈRE MINUTE !..

Alors qu'au matin du 4 dé-
cembre, la répression s'intensi-
fie contre la C.F.D.T., tant du
fait du pouvoir que du patro-
nat, l'U.R. Parisienne de la
C.F.D.T., en étroite liaison avec
sa Confédération, vient de déci-
der d'une première riposte,
dont elle soumet les modalités
à la discussion des autres for-
ces populaires.

Le Bureau national de la
C.F.D.T., actuellement réuni,
lance un appel solennel à ses
organisations, aux travailleurs
et aux démocrates pour donner
à cette riposte un caractère
massif, unitaire et responsable.

Les seuls mots d'ordre de
cette manifestation seront :

- la défense des libertés dans
les entreprises et dans l'ar-
mée ;
- la libération des emprison-
nés ;
- la défense du syndicat, or-
ganisation que se donnent
les travailleurs ;
- la nécessité d'une armée dé-
mocratique, au service de
tout le peuple.

Le 4 décembre, 10 heures.

LES SALAIRES AU 1^{er} DÉCEMBRE 1975

A U 1^{er} décembre 1975, il est intégré dans le traitement un point d'indemnité de résidence. Les taux de majoration résidentielle deviennent donc respectivement à cette date : 21 %, 19,5 %, 17 % et 15 %.

Nous vous donnons ci-dessous la nouvelle valeur du salaire de base au 1^{er} décembre 1975.

TRAITEMENT	Indemnité de résidence en fonction du pourcentage de la majoration résidentielle			
	21 %	19,5 %	17 %	15 %
819,55	187,76	174,35	152,00	134,12

Il est, par ailleurs, ajouté deux points uniformes à la grille à la même date. Les coefficients hiérarchiques à appliquer pour le calcul de votre rémunération du mois de décembre sont donc ceux que nous avons publiés dans *Le Cheminot de France* du 1^{er} juillet 1975, majorés de deux points.

LA PRIME DE FIN D'ANNÉE 1975

L A prime de fin d'année pour un cheminot ayant travaillé durant tout l'exercice est égale au total de son traitement et de son indemnité de résidence du mois de décembre. Pour cette année, ce ne sera pas le cas ; en effet, la P.F.A. sera calculée sur une grille de salaire qui n'entrera effectivement en vigueur pour la rémunération mensuelle qu'au 1^{er} janvier 1976.

Pour calculer votre prime de fin d'année, il convient de prendre la valeur du salaire de base au 1^{er} décembre 1975, mais les coefficients hiérarchiques à appliquer selon votre niveau et votre indice sont ceux du 1^{er} juillet 1975 majorés de :

- 4 points pour les niveaux E1, T1, C2, C3 et les classes G ;
- 5 points pour le niveau E2 ;
- 6 points pour les niveaux E3, E4, M1, C1, T2, T3 et T4 ;
- 7 points pour les niveaux M2 et M3.

De plus, les agents titulaires d'un grade placé sur l'un des niveaux T1 à T4 bénéficient d'un complément de prime de fin d'année égal au montant moyen mensuel de la prime forfaitaire qui leur est attribuée en cas d'absence pour maladie ou blessure hors service.

A PROPOS DE LA MAJORATION EXCEPTIONNELLE DE 250 F PAR ENFANT ATTRIBUÉ EN SEPTEMBRE 1975

L A C.F.D.T. avait demandé le 6 octobre 1975 à la S.N.C.F. de verser pour les enfants donnant lieu au paiement de la seule allocation supplémentaire la majoration exceptionnelle de 250 F attribuée aux enfants ouvrant droit au titre du mois d'août à l'une quelconque des prestations familiales légales.

La S.N.C.F. vient, par lettre du 10 novembre 1975, de rejeter notre demande en ces termes :

« J'ai l'honneur de vous informer que, pour le versement de cet avantage dont le financement est assuré en totalité par l'Etat, les Caisses d'allocations familiales n'interviennent qu'en qualité d'organismes mandataires. »

« Dans ces conditions, il ne m'est pas possible d'étendre le champ d'application de la mesure en cause au-delà des limites fixées par décision gouvernementale. »

NOUVEL AVENANT A « L'ACCORD SALARIAL »

- 4 NOVEMBRE : les Fédérations de Cheminots C.F.D.T. et C.G.T. annoncent leur journée nationale d'action.
- 18 NOVEMBRE : délégations de travailleurs à la Direction générale de la S.N.C.F. pour la remise des manifestes réclamant la revalorisation du métier de cheminot.
- 19 NOVEMBRE : lettre C.G.T.-C.F.D.T. au directeur général pour l'avertir de rechercher une solution négociée au conflit.
- 21 NOVEMBRE : les signataires de l'accord s'entendent pour attribuer des points à la grille des coefficients hiérarchiques (le point vaut un peu plus de 10 francs à Paris).

L'avenant n° 3 à l'accord salarial prévoit l'attribution de :

- 4 points aux niveaux E1, T1, classes G, C2 et C3 ;
- 5 points au niveau E2 ;
- 6 points aux niveaux E3, E4, M1, T2, T3, T4 et C1 ;
- 7 points aux niveaux M2 et M3.

Ces mesures sont applicables au 31 décembre, sauf 2 points qui seront appliqués au 1^{er} décembre.

Le choix des deux dates n'est pas neutre : le 1^{er} décembre permet un paiement effectif (pour 2 points) avec la solde de décembre. Le choix du 31 permet de parler d'une attribution en 1975, mais les répercussions sont nulles sur la paye de décembre (sauf pour ce qui concerne la P.F.A.). Il n'y a pas de petites économies à négliger... sur le dos des travailleurs.

Pour les signataires, il ne reste plus qu'à attendre l'évolution des prix I.N.S.E.E. pour permettre un ajustement du salaire de base du 1^{er} janvier 1976. Sous cette réserve, ils se sont entendus pour terminer en beauté cet avenant par la formule suivante : « L'exercice 1975 se trouve soldé par les mesures faisant l'objet du présent avenant ».

Soldez, patrons, soldez...

QUEL INDICE ?

COMBIEN DE POINTS : 7 OU 35 ?

R EVALORISER le métier de cheminot sur une base de 35 points c'est la revendication de la C.F.D.T. présentement.

Réclamer 35 points c'est affirmer sans ambiguïté que les cheminots veulent une augmentation importante de leurs salaires et non des miettes. Indépendamment des comparaisons qu'ils font avec nombre de secteurs voisins, les cheminots ont de multiples raisons d'affirmer une telle exigence.

La productivité du travail des cheminots a doublé en moins de quinze ans. Mais le patronat, aidé par le gouvernement et ses alliés, surtout ces dernières années, gruge les travailleurs par des accords salariaux au contenu insuffisant, notamment en ce qui concerne le problème lié au paiement de la qualification.

La référence à un indice des prix unilatéralement déterminé permet, sous les abords apparents d'une technique neutre « d'organiser » scientifiquement un contrôle orienté d'évolution du pouvoir d'achat.

LA GYMNASTIQUE DES INDICES

Prenons un exemple, simplifié à l'extrême, d'un travailleur qui gagnerait 100 francs au 1^{er} janvier d'une année donnée et regardons évoluer son salaire pendant trois ans, avec comme hypothèse : Evolution annuelle de l'indice INSEE : + 6 %, + 8 %, + 14 % ; l'évolution de l'indice C.F.D.T. accuse : + 9 %, + 11 %, + 17 % (à quelque dixième près, c'est l'évolution 1972, 1973, 1974). L'accord salarial prévoit une « augmentation » de pouvoir d'achat de 2 % chaque année.

QUE DEVIENNENT LES 100 FRANCS ?

Pour qu'il y ait maintien du pouvoir d'achat :

- a) avec l'indice I.N.S.E.E. :
 - 1^{re} année : + 6 %, soit $100 \times 1,06 = 106,00$ F
 - 2^e année : + 8 %, soit $106 \times 1,08 = 114,48$ F
 - 3^e année : + 14 %, soit $114,48 \times 1,14 = 130,51$ F
- b) avec l'indice C.F.D.T. :
 - 1^{re} année : + 9 %, soit $100 \times 1,09 = 109,00$ F
 - 2^e année :

- + 11 %, soit $109 \times 1,11 = 120,99$ F
- 3^e année : + 17 %, soit $120,99 \times 1,17 = 141,56$ F
- c) avec un accord « d'augmentation » de pouvoir d'achat de 2 % :
 - 1^{re} année : + 8 % (6 + 2), soit $100 \times 1,08 = 108,00$ F
 - 2^e année : + 10 % (8 + 2), soit $108 \times 1,10 = 118,80$ F
 - 3^e année : + 16 % (14 + 2), soit $118,80 \times 1,16 = 137,81$ F

QUE PEUT-ON RETIRER DE CETTE DEMONSTRATION ?

Tout simplement qu'avec des dés pipés on peut parler sans rougir d'une « amélioration importante » du pouvoir d'achat des cheminots et même rajouter sa voix aux chantages gouvernementaux pour vanter les mérites de la « politique contractuelle des salaires ».

Il y a, il est vrai, les points de coefficient supplémentaires. Mais n'y en a-t-il pas également dans les secteurs voisins (fonctionnaires, E.G.F., etc.) et combien plus importants en nombre qu'à la S.N.C.F. ? De ce fait, non seulement le retard des cheminots ne se comble pas et s'aggrave, mais même la progression des bas salaires et des petites pensions est plus faible pour eux que pour les autres.

Peut-être aurait-on pu faire apparaître également l'évolution de la productivité des cheminots ainsi que l'évolution des tarifs de l'entreprise. Peut-être aurait-on pu préciser qui bloquait les tarifs pour faire des cadeaux aux grandes entreprises et qui était responsable de l'accélération de la productivité par la réduction des effectifs (entre autres), la suppression de postes, la dégradation des roulements...

Mais non, mais non. Il s'agit de convaincre qu'en matière de salaires le cheminot est « heureux », les signataires tentant de le faire à tour de rôle. Cette fois, c'est le tour de la direction du personnel.

Qui est maître de ballet ? Sans doute faut-il chercher du côté de Matignon... mais ne pas le dire car il y en a tant parmi les signataires qui se disent apolitiques !

Michel GORAND.

DÉVELOPPEMENT DES REVENDICATIONS CATÉGORIELLES

D EPUIS le mois d'octobre dernier, les manifestations de mécontentement alternent avec les arrêts de travail locaux, les expressions revendicatives de nombreuses catégories de personnel alternent avec les rassemblements de travailleurs.

La C.F.D.T. et la C.G.T. soutiennent régulièrement tous ces travailleurs en lutte et, par leurs militants, sont présentes dans ces manifestations.

Telles ou telles autres organisations, suivant les catégories, les endroits ou en fonction de leurs militants sont parfois dans la bataille.

Cadres et maîtrises de l'équipement, agents des P.C. des D.T. et R.T., du service V.B., agents administratifs, agents des sous-stations ou des bureaux de sections, agents du transport commercial de Lyon, de Gevrey, roulants de Longueau-Amiens... tous expriment diversement leur mécontentement, leur insatisfaction, leurs revendications.

Toutes ces revendications « coûtent » et le pouvoir oppose un refus à leur satisfaction car il veut faire payer aux travailleurs les effets de la crise. Pour la satisfaction des revendications quelles qu'elles soient, il y a nécessité de coordonner toutes les actions. Les forces de tous les cheminots doivent se lier pour venir à bout des oppositions patronales et pour faire ouvrir des négociations sur la base des revendications des travailleurs.

UN MÊME COMBAT POUR L'ENSEMBLE DES TRAVAILLEURS

LES tenors de la politique du monde occidental se sont réunis à Rambouillet à la mi-novembre. L'événement a fait la « une » des journaux durant un jour ou deux. Mais au-delà... Il n'a pas monopolisé les conversations des chômeurs qui attendent à la porte des agences de l'emploi... il n'a pas retenu l'attention de la ménagère qu'inquiètent à chaque étal les chiffres des ardoises... il n'a pas passionné les débats des cheminots. Est-ce à dire que l'affaire est sans importance ? Sûrement pas. En y regardant de plus près, on s'aperçoit que des « manigances » de cet aréopage dépendent en grande partie l'évolution des prix et du chômage, les salaires et les conditions de travail, en un mot une grande partie de la vie économique d'une moitié de la planète.

UNE MÊME DEMARCHE CAPITALISTE

Giscard d'Estaing a bien reconnu que « l'économie traversait une crise », ce qui est moins légitime que les discours de Chirac. La traversée n'est pas la sortie.

La déclaration publique rédigée à l'issue des travaux affirme que les responsables réunis partagent « les mêmes convictions et les mêmes responsabilités ». Voilà qui souligne cette similitude maintes fois dénoncée entre les régimes dits libéraux et ceux se référant à la sociale démocratie qui ne sont qu'une caricature de socialisme.

C'est bien la même démarche capitaliste qui a conduit les uns et les autres au plus profond du marasme économique et social. Que les propositions concrètes concernent essentiellement les problèmes monétaires démontre que la situation a été provoquée par le dérèglement financier de la machine capitaliste, cela, nous en étions depuis longtemps persuadés. Ce dont il faut être également persuadé mais que n'avoue pas la fameuse déclaration, c'est que le capitalisme est incapable de maîtriser cette contradiction :

- respecter sa logique, celle du profit ;
- améliorer les conditions de vie réelles de l'ensemble des citoyens de la planète.

Vivant d'inégalités et d'exploitation, il ne peut survivre à une obligation de répartition équitable des richesses et des responsabilités. Se nourrissant de ses propres contradictions, il ne peut résoudre une de celles-ci sans en engendrer d'autres.

Il faut bien un jour où la corde casse ! Ce qui est plus clair encore, c'est l'absence de solution de rechange. En ce sens la déclaration publique est éloquent, elle apporte bien la preuve de l'impuissance puisqu'il n'est fait état, tout au long des quinze points, que de constats, que chaque citoyen eût pu faire lui-même, et de promesses d'intention, que nous savons bien sans lendemain.

Il était évident que l'économie française, tributaire de sources d'énergie étrangères, orientée pour satisfaire une consommation à court terme, a subi de plein fouet les effets de cette crise.

UNE MÊME VOLONTÉ DE « FAIRE PAYER » LES TRAVAILLEURS

Que ce soit en perdant leur emploi ou en ne pouvant pas accéder à la vie active, que ce soit, pour d'autres, en voyant leurs salaires réduits par le chômage partiel ou par une diminution sensible de leur pouvoir d'achat, les travailleurs sont tous directement concernés par la crise.

Penser que les choses s'arrangeront toutes seules, à travers le prétendu plan de relance ou grâce à cette mimique de concertation, est un leurre.

A Chirac qui annonçait triomphalement en juillet que nous étions au bout du tunnel, le journal « L'Expansion », de novembre, réplique : « Ceux qui pensent que nous sommes déjà sortis de la crise prennent leurs désirs pour des réalités ».

A Giscard qui prétendait que la relance allait régler le problème du chômage dans les trois prochains jours, économistes et chefs d'entreprises répondent que la répercussion sur l'emploi d'une reprise d'activité, d'ailleurs hypothétique, ne saurait se faire sentir avant la fin 1976.

A Bergeron qui prêche le réformisme et pratique la collaboration de classe, le C.N.P.F. répond en déclarant qu'il n'y aura, en 1976, aucune garantie du maintien du pouvoir d'achat des salariés !

Et pour conclure ce beau tableau, Fourcade en rajoute en prétendant faire payer par les travailleurs le déséquilibre de la sécurité sociale.

UNE MÊME SITUATION POUR TOUS LES TRAVAILLEURS

Dans le contexte social général, les agents de la Fonction publique, des secteurs nationalisés peuvent apparaître, à travers les garanties de leur statut, mieux protégés contre les risques de licenciement que leurs camarades des entreprises privées. Encore ne faut-il pas oublier les auxiliaires et contractuels pour lesquels les belles promesses n'ont guère été suivies d'effet ! Quant à faire des salariés de l'Etat des nantis, il y a un pas à ne pas franchir !

Boucler un budget familial avec un salaire net à peine supérieur à 1 500 francs est un exploit... qui n'est pas sans laisser de trace sur la santé, sans parler des pensions et retraites ! Mais surtout cette prétendue sécurité risque de se trouver d'un seul coup fort compromise par un biais astucieux et scandaleux... C'est en fait la dénationalisation. Nous ne crions pas au loup !

L'opération C.R.T.F. doit nous montrer ce qui peut arriver en la matière. Après le morcellement de l'Office, la plupart des services en sociétés mixtes, le personnel a vu remplacer un statut unique par des conventions différenciées qui prévoient des classifications à la tête, bien pensante, du client...

Le C.E.A. est le train de connaître les mêmes prémisses et les cheminots, en pensant à la maintenance, au renouvellement des voies, se rendront bien compte que la menace n'est pas une vue d'esprit. Se battre pour le service public, c'est aussi se battre pour son outil de travail et pour ce moyen irremplaçable à mettre au service de la collectivité.

Devant une agression continuelle qui hypothèque les moyens d'existence, la santé, les loisirs, l'éducation, les cheminots, comme tous les autres travailleurs ont bien conscience de la nécessité de leur combat.

Antoine BARBERO.

RÈGLEMENTATION DU TRAVAIL

Tous concernés, tous mobilisés pour la changer...

EN 1968, les cheminots obtiennent, au cours de la négociation, le principe du retour aux quarante heures et la révision de la réglementation du travail.

Sept ans après, nous sommes au point mort : les cheminots attendent toujours la mise en place d'une nouvelle réglementation. Pendant ce temps, ils subissent les règlements PS4S et PS4R qui se révèlent de plus en plus inapplicables (le PS4S est vieux de trente ans).

Le 28 mars 1974, à l'approche de la mise en application des quarante heures, la discussion était une nouvelle fois dans l'impasse : la direction refusait d'accorder aux cheminots 104 repos. Le ministre des transports, amené à trancher le 17 septembre, fixe le nombre de repos à 100, mais décide éga-

lement de placer les cheminots dans un nouveau cadre juridique : un décret adopté en Conseil des ministres.

Dès la rentrée, en septembre 1975, la C.F.D.T. a réclamé avec force la discussion immédiate d'une nouvelle réglementation : la mise en vigueur de la semaine de cinq journées de huit heures qui conduit à accorder 104 repos à chaque cheminot, et a refusé la procédure du décret adopté en Conseil des ministres. Celle-ci aurait été un recul par rapport à celle existante : la commission du Statut était désaisie, les organisations syndicales simplement consultées. Toutes les organisations syndicales ont adopté la même attitude.

Au moment où les discussions vont s'ouvrir, il y a lieu de s'interroger sur ce qu'est la réglementa-

tion du travail. Certains peuvent penser que c'est un ensemble de règles qui précisent les modalités d'application de la durée du travail. La C.F.D.T., quant à elle, sait bien que la réglementation régit la vie du travailleur dans l'entreprise (durée du repos, déplacement, etc.), mais qu'au-delà, c'est la vie hors du temps de travail qui est conditionnée par la réglementation.

La réglementation du travail n'est pas neutre. Son élaboration fait partie du combat de classe. Elle oppose ceux qui cherchent à améliorer leur rentabilité, leur productivité à ceux qui, par leurs conditions de travail, voient se détériorer leur état de santé et diminuer le temps disponible pour les loisirs, le sport, la famille, etc., sans que pour autant leur salaire ou leur métier soit revalorisé. Elle

concerne la masse des cheminots. Toutes les catégories de personnel seront soumises à un texte restant en vigueur plusieurs années, qui va codifier leurs conditions de travail.

La C.F.D.T. tient à rappeler les principes qu'elle défendra au cours des discussions et qui doivent être prises en compte au cours de l'élaboration :

● L'évolution des techniques :

De la traction vapeur (la dernière réglementation date de cette période), nous sommes passés à la traction électrique ; la vitesse va sans cesse croissant ; demain, les trains circuleront à 300 km/h, nos triages sont mécanisés, on fait appel à l'informatique, etc. Cette évolution a une répercussion inévi-

table sur les règles qui régissent les conditions de travail.

● L'évolution du mode de vie.

Les temps de loisir, au fil des années, s'accroissent. Il est normal que les travailleurs puissent en bénéficier. La notion du repos hebdomadaire est remplacée par la notion de week-end.

● La compensation en temps des servitudes.

Le fait que notre entreprise, qui est un service public, fonctionne 24 heures sur 24, 365 jours par an, n'est pas remis en cause par les cheminots. Ce travail en continu amène des sujétions particulières. Il est reconnu que celles-ci ont des répercussions sur la santé, l'environnement familial, etc. Il faut admettre que l'influence des conditions de travail sur ces éléments

ne peut uniquement se monnayer et qu'il faut accorder aux travailleurs soumis à ces sujétions des compensations en temps, en particulier pour le travail de nuit, sur la base de six heures de nuit égal huit heures de jour.

● La possibilité d'expression des cheminots au niveau de l'établissement.

La réglementation concernera des travailleurs de corps de métier différents, répartis sur l'ensemble du territoire, exerçant leur métier dans des ateliers ou des bureaux, les conditions locales différentes suivant les régions. Tous ces éléments font que, dans le cadre d'une réglementation générale, les travailleurs doivent avoir le droit d'intervention au niveau de l'établissement. Cela doit se faire au niveau du comité mixte.

● Un organisme de contrôle qui remplit son rôle.

La réglementation du travail mise en place, les comités de travail doivent exercer efficacement le contrôle de son application. Cela implique que les délégués disposent du temps et des documents nécessaires.

● Une réglementation du travail évolutive.

Comme nous l'indiquons au début, la réglementation actuelle date de 1945 et n'a plus été modifiée depuis 1967 (1969 pour le PS4R). La société où nous vivons se modifie rapidement. Nous ne pouvons mettre en place une réglementation qui générerait la situation à une période donnée.

Il est important que chaque cheminot se sente concerné.

Jean VILLETTE.

...quelles que soient les catégories

TRANSPORT ET COMMERCIAL

Le règlement du travail du personnel sédentaire... Un document périmé permettant astuces et interprétations, que l'Accord-cadre modernisation signé par la S.N.C.F. le 11 juillet 1968 remettait en cause.

Après une aube aussi longue, voici que pointe l'aurore : la naissance d'une nouvelle réglementation du travail. Celle-ci ne se fera pas sans difficulté, si comme les cheminots du Transport-Commercial le veulent, cela doit entraîner une véritable amélioration des conditions de travail et de vie.

En effet : ● La politique de la S.N.C.F. de polyvalence et d'imprévisibilité qu'elle exige du cheminot du Transport aujourd'hui, par exemple, en confiant des tâches de manœuvre ou de bureau aux agents « Mouvement » ou le fait de bafouer les spécialités ;

● La modernisation qui entraîne qu'elle exige une rentabilité en puisant chez l'homme tout ce qu'il peut donner dans un rythme épuisant, abrutissant, épuisant, font qu'il n'est plus possible de retarder l'échéance de véritables négociations tenant compte de tout ce qui fait la vie actuelle et des aspirations du monde futur à « VIVRE ».

Il est certain que les discussions, pour la C.F.D.T., ne pourront s'inscrire dans la logique S.N.C.F. et seule une attitude progressiste, maintes fois affirmée, nous permettra la démarche syndicale que nous avons arrêtée sur ce problème.

LES CONDITIONS RÉGLEMENTAIRES DU TRAVAIL

— Durée du travail, durée du repos journalier, du repos périodique, nombre minimum de week-ends, périodes de travail, amplitude, roulements, suppression des équivalences, les déplacements, les remplacements, les agents de réserve ;

● Le travail de nuit,

● Le travail du personnel non soumis à T.S., etc. Voilà tous les sujets qu'il nous faut réformer ou remodeler et qui ne pourront nous laisser insensibles tout au long des négociations.

L'ADAPTATION DU TRAVAIL À L'HOMME

— Une véritable politique de formation répondant aux besoins des agents de tous les niveaux ;

— Une information débouchant sur un pouvoir de remise en cause dans les domaines touchant l'organisation du travail qui soit autre chose que cette information « maison » assénée et imposée que nous connaissons ;

— Une médecine du travail dont le rôle est de prévoir, de prévenir, en luttant contre toutes les fatigues engendrées par le monde moderne entre autres ;

● Le bruit des appareils phoniques installés dans un poste d'aiguillage ou l'environnement d'un P.C., d'un C.I.S., R.E.S.A. ;

● La vision de plus en plus sollicitée dans des tâches de contrôle et d'attention.

N'avons-nous pas raison de faire entrer ces facteurs ainsi que les conditions d'environnement dans la recherche d'une réglementation du travail répondant aux besoins du Cheminot ? Nous le pensons. Soyez attentifs, si vous désirez qu'ils soient pris en charge par la direction. Vous serez régulièrement informés de l'état des travaux.

Louis ROTHENBUHLER.

EQUIPEMENT

Combien de cheminots de l'Équipement, lorsqu'ils grognent contre les conditions de travail, pensent à la

nécessité de refondre une nouvelle réglementation du travail, adaptée, non seulement à 1975, mais tournée résolument vers l'avenir, donc moins rigide et moins restrictive que l'actuel « P4S ».

La réglementation du travail (P4) c'est avant tout, dans le système capitaliste, l'utilisation du cheminot travaillant dans l'entreprise dans le sens le plus rentable pour celle-ci. Son utilisation n'est d'ailleurs pas limitée à la journée de travail, mais elle conditionne son cadre de vie et l'environnement dans lequel il évolue. Ce règlement se révèle d'une importance capitale, coiffe en quelque sorte les autres règlements qu'il inspire... le document stratégique par excellence !

Voyez plutôt : le P4 fixe la durée du travail, les tableaux de service, l'amplitude et la durée journalière de service, les coupures. Mais aussi :

- Les équivalences (PN) ;
- Le travail de nuit, les dimanches et jours fériés ;
- Les repos journaliers et périodiques ;

Sans oublier : ● Les dérangements, les prolongations de service ; ● Les compensations et récupérations ; ● Les heures supplémentaires ; ● L'astreinte ; ● Les déplacements et remplacements ; ● La zone neutralisée, les trajets, le panier ;

Mais encore, il traite : ● Des agents concernés, qu'ils soient de l'exécution ou de la maîtrise et des cadres ;

● Des dérogations et des contrôles de l'application du règlement.

C'est en quelque sorte le « petit livre rouge » en matière de conditions de travail, apportant la solution aux nombreuses énigmes que lui pose notre travail spécifique à l'Équipement pour assurer la continuité et la sécurité des circulations pendant mais aussi en dehors de nos heures de service, s'introduisant malgré nous dans notre cadre de vie.

Pour la C.F.D.T., une nouvelle réglementation du travail, notamment pour l'Équipement, c'est :

- La compensation en temps du travail de nuit sur la base de 6 h = 8 h ;
- Une reconnaissance réelle des sujétions spécifiques à l'Équipement, avec une compensation réelle des servitudes imposées (astreinte, réelle ou fictive) ;
- Pas de reprise du temps des dérangements ;
- L'extension de la notion de dérangements aux heures autres que celles du tableau de service normal ;
- Un repos journalier plus important, avec la prise en compte des temps de trajet dans une amplitude de la durée journalière de service ;
- Suppression des équivalences ;
- Réduction de la zone neutralisée avec l'attribution d'une allocation aux brigades des grands centres.

Pour la C.F.D.T., pour l'Équipement, pour tous les cheminots, une nouvelle réglementation du travail, c'est : ● Mieux reconnaître les droits du cheminot au travail ;

- Améliorer ses conditions de travail ;
- Améliorer la qualité de la vie.

E. ANSTETT.

MATÉRIEL

La définition de nouvelles règles régissant les conditions de travail ne peut laisser indifférents les cheminots de notre Service.

Comme tous les cheminots, nous demandons l'application de la semaine de travail en cinq journées de

huit heures, et non pas huit heures et neuf minutes, comme nous l'imposent Pouvoir et Direction.

Une de nos filières, la visite, est confrontée au travail de nuit. Avec les cheminots de cette filière, exigeons que la compensation du travail de nuit se fasse sous forme de repos compensateurs sur la base de six heures de nuit égalant huit heures de jour. Les roulements des cheminots de cette filière doivent être réexaminés. Il n'est plus possible de laisser apparaître des périodes de travail supérieures à six jours ou inférieures à quatre jours.

En ce qui concerne le personnel des sous-stations, ceux-ci réclament la suppression des équivalences depuis des années. Nous devons les soutenir.

Enfin, comme chacun le sait, le travail dans les ateliers nécessite en fin de service le nettoyage et le changement de vêtement ; le temps passé à cet effet doit être décompté sur le temps de travail.

La définition d'une réglementation du travail où seront fixées la durée des repos (journalier et hebdomadaire), l'astreinte, doit être l'affaire de tous.

Les quelques exemples cités ci-dessus montrent que les cheminots du Matériel sont partie prenante, ils savent qu'ils doivent rester vigilants car la réglementation, une fois adoptée, pourrait rester en vigueur plusieurs années.

Bernard PELTE.

AGENTS DE CONDUITE

Dans le système capitaliste dont nous sommes affublés, les progrès techniques ne servent que les intérêts d'une minorité.

Aux mains de quelques individus appartiennent les richesses dont la qualité de la vie est étroitement liée. Changer les conditions de travail pour changer les conditions de vie.

Ce problème est une des préoccupations constantes de la C.F.D.T. car il a des incidences sur : la santé, les loisirs, la vie familiale, la vie sociale, etc.

L'amélioration des conditions de travail est liée notamment à la durée du travail et à l'assouplissement des règles d'application.

Le piège :

Au dire du représentant du ministère, des transports, en revenant à la loi de 1936 (arbitrage du ministre en septembre 1974), il n'était plus possible de négocier nos conditions de travail :

- La commission mixte du statut n'aurait plus eu le pouvoir d'élaboration de texte ;
- La commission PS4 disparaissait.

La C.F.D.T. dont l'action aux réunions de la commission mixte du statut a été prépondérante ne pouvait l'accepter. Nous voulons discuter de nos conditions de travail car elles conditionnent physiquement et intellectuellement le reste de notre existence.

Lors des négociations qui vont s'ouvrir sur ce sujet, la C.F.D.T. fera en ce qui concerne les agents de conduite les propositions suivantes :

- Attribution de 104 repos par an ;
- Compensation du travail de nuit sur la base de 6 heures de nuit = 8 heures de jour ;
- 16 heures de repos journalier ;
- Repos périodique devant commencer au plus tard à 18 heures pour finir à 8 heures au plus tôt la dernière nuit.

— Repos décadaire de 40 heures (16 h + 24 h) pour les repos simples et de 64 heures pour les repos doubles ;

- Commande de l'agent en service F.A.C. au minimum 8 heures avant sa prise de service ;
- Amplitude maximum de 10 heures ;
- Coupure possible aux seules heures de repas ;
- Assujettir tous les agents T aux mêmes dispositions ;
- Suppression des réserves-secours.

Démagogiques nos propositions ? A ceux qui seraient tentés de le prétendre, nous posons la question suivante : « A qui servirait le progrès technique s'il ne permettait pas d'améliorer les conditions de travail ? »

La C.F.D.T. entend prendre en compte l'amélioration des conditions de travail, sans distinction de catégories.

Il serait néfaste pour l'ensemble des travailleurs en général et des cheminots en particulier d'en privilégier une au détriment d'une autre.

Ce problème doit mobiliser les capacités de réflexion de l'ensemble de la corporation.

C'est là une des tâches importantes de l'action des cheminots dans les mois à venir.

R. BARRAIRE.

SERVICES DIVERS

Sans avoir l'importance qu'elle revêt pour les agents des fonctions Équipement, Transport ou Agents de conduite, la réglementation du travail, par ses effets tant sur la vie professionnelle que sur la vie familiale ou individuelle des cheminots, constitue pour chaque agent de nos filières dites administratives un chapitre de revendications non négligeable.

Car à travers la discussion d'un nouveau règlement pourront être abordés :

● Application de la semaine de travail en 5 x 8 : avant d'aborder des objectifs d'une durée hebdomadaire de travail inférieure aux 40 heures, les administratifs envisageront la suppression des 9 minutes supplémentaires journalières actuelles, permettant un retour réel aux 40 heures dont, rappelons-le, le principe a été obtenu par la lutte de 1968. Celui-ci doit se concrétiser par l'attribution de 104 repos annuels au lieu des 100 actuels.

● Le travail des médicaux sociaux : rappelons l'importance de la réglementation sur les remplacements et permanences réalisés par les infirmières, les remplacements créant des charges supplémentaires de travail aux assistantes sociales du fait que nous sommes à tableau de service ainsi que les nombreux problèmes en ce domaine pour les agents de la filière activités sociales, non seulement en période de colonies de vacances, mais tout au long de l'année.

● Les agents de direction, d'inspection et de contrôle : pourquoi, sous prétexte que la durée du travail n'est pas obligatoirement fonction de difficultés de graphiques, heures de présence, ces agents devraient-ils connaître une durée hebdomadaire de travail supérieure aux autres ou être soumis à des amplitudes supprimant toute « vie » possible en dehors du professionnel.

● L'astreinte : si elle n'existe pas en services administratifs comme dans les filières de l'Équipement, elle apparaît cependant de manière déguisée dans certains services, notamment « informatiques ». A cause de ses répercussions néfastes sur la vie individuelle des agents, nous devons nous opposer à l'implantation ou l'extension d'un tel service.

● Le travail de nuit : reconnaître le travail de 6 heures de nuit équivalent à 8 heures de jour, entre dans le cadre général des compensations en temps à obtenir pour les « métiers » imposant des sujétions de travail pénible. C'est ainsi que pour nos filières devront être

abordés les conditions de travail des agents des C.I.R. (et autres services informatiques) ainsi que des bureaux de dactylographie, notamment par la réglementation des pauses.

● Horaires variables et travail à mi-temps : ces modes de travail constituent des solutions individuelles à un problème collectif et mettent bien en évidence d'autres problèmes de fond : tel celui de l'amplitude beaucoup trop grande du temps de travail, notamment en y incorporant le temps de transport mais aussi celui des carences de l'organisation sociale actuelle :

— cellule familiale avec une conception du rôle traditionnel de la femme comme éducatrice, épouse, ménagère... ;

— absence d'équipements collectifs, de petite enfance surtout : crèches ou autres, écoles maternelles...

C'est pourquoi la C.F.D.T., si elle n'est pas demanderesse en la matière, préférant porter son action sur la recherche de solutions plus collectives et plus durables, ne rejette cependant pas les possibilités des horaires variables ou du travail à mi-temps comme pouvant permettre, dans certains cas, une amélioration de la situation actuelle.

Nous pourrions poursuivre assez longuement l'énumération des problèmes qui seront abordés dans ce cadre de la réglementation du travail : heures supplémentaires (services de la Caisse de Prévoyance, dans les services de mécanographie, dans les imprimeries...), tableaux de service des conducteurs auto, dérogations pour les personnels des services de psychologie...

Il importait pour nous, à travers ces quelques exemples, de montrer que les agents de l'ensemble des filières dites « administratives » seront partie prenante des prochaines négociations sur la réglementation du travail et qu'en conséquence, après avoir été présents le 18 novembre pour la revalorisation du métier de cheminot, ils le seront encore dans les actions pour l'amélioration des conditions de travail comme ils le sont actuellement dans l'action C.F.D.T.-C.G.T. sur les revendications catégorielles propres.

Romain IDASIAK.

AGENTS NON SOUMIS À TABLEAU DE SERVICE

Cette « grande souplesse » dans l'organisation du travail, qui semble être l'appanage de ce système, au moment même où le volume des tâches de la plupart des agents de maîtrise et cadres qui y sont soumis, s'accroît, n'est-elle pas en fait une forme subtile « d'exploitation » de ce personnel ? N'aboutit-elle pas plutôt à bloquer toute réduction du temps de travail, toute amélioration des effectifs des agents intéressés en évitant de créer des postes supplémentaires. N'y a-t-il pas, derrière cette apparence de « liberté » et de « responsabilité », qui place le cadre en position de « privilégié » par rapport au reste du personnel, une volonté délibérée de la Direction de tenir en totale dépendance des agents de maîtrise et des cadres, sommés d'être, immédiatement et en permanence, à sa disposition ?

Pour la C.F.D.T., il est clair que, rapidement, des dispositions nouvelles doivent être adoptées, concernant la situation des agents non soumis à tableau de service, permettant d'aboutir à une amélioration véritable de leurs conditions de vie et de travail, comme pour l'ensemble des cheminots.

Roland CHALUMEAU.

ÉCHÉANCE DU 1^{er} JANVIER 1976

1°) Le trimestre proprement dit (1^{re} ligne du décompte) est calculé à partir d'un barème P 89 non encore publié au moment où nous mettons sous presse. Ce barème tient compte des taux de rémunérations de décembre 1975 (salaire de base en vigueur au 1-12-1975) et du nombre total de points supplémentaires attribués aux actifs (2 points au 1-12-1975 et un nombre de points allant de 2 à 5 selon les niveaux au 31-12-1975 avec effet sur la P.F.A. 75) à savoir au total :

- 4 points aux niveaux E1, C2, C3, T1 et aux classes G ;
- 5 points au niveau E2 ;
- 6 points aux niveaux E3, E4, M1, C1, T2, T3 et T4 ;
- 7 points aux niveaux M2 et M3.

2°) Le rappel comporte :

a) L'augmentation de 1,35 % à effet du 1^{er} octobre 1975 (1,10 % au titre ajustement sur les prix des 3 premiers trimestres et 0,25 % de provision supplémentaire à valoir sur la hausse des prix du dernier trimestre).

b) Le rappel pour décembre de 2 points accordés aux actifs au 1-12-1975.

c) L'ajustement avec les deux mesures ci-dessus de l'incorporation dans le traitement de 1 point de l'indemnité de résidence au 1^{er} décembre 1975.

d) Pour les titulaires du minimum de pension, la revalorisation du minimum (+ 10 points) à effet du 1^{er} octobre 1975.

3°) Les pensions non péréquables sont revalorisées avec effet du 1^{er} janvier 1975, ces pensions étant payées à terme échu, le rappel les concernant se rapportera à la période du 1^{er} janvier au 30 septembre 1975. Ci-contre, tableau des nouveaux coefficients à appliquer à la pension réglementaire pour obtenir la nouvelle annuité à servir.

Période dans laquelle se situe la date de cessation des versements à la Caisse des Retraites	Coefficient à appliquer à la pension réglementaire pour obtenir la nouvelle annuité à servir
Période antérieure au 1-08-14	205,00
Période du 1-08-14 au 31-08-40	24,00
Période du 1-09-40 au 31-08-44	15,70
Période du 1-09-44 au 31-12-45	7,80
Période du 1-01-46 au 31-12-48	3,75
Période du 1-01-49 au 31-12-51	2,35
Période du 1-01-52 au 31-12-58	1,80
Période du 1-01-59 au 31-12-63	1,50
Période du 1-01-64 au 31-12-65	1,42
Période du 1-01-66 au 31-12-68	1,35
Période du 1-01-69 au 31-12-70	1,28
Période du 1-01-71 au 31-12-73	1,14
A partir du 1-01-74	1,00

DOCUMENTATION — Mise à jour

● Indice des Prix

Indice I.N.S.E.E. — base 100 en 1970 — servant de base pour les augmentations de salaires et retraites des cheminots.

	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D
1973	115,5	115,8	116,4	117,2	118,3	119,2	120,2	121	122,1	123,4	124,5	125,3
1974	127,4	129,1	130,6	132,7	134,3	135,8	137,5	138,6	140,1	141,8	143,1	144,3
1975	145,9	147	148,2	149,5	150,6	151,7	152,8	153,8	155,1			

● S.M.I.C.

Les allocations au décès (minimales) sont indexées sur le S.M.I.C.

	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D
1974			5,60		5,95		6,40		6,55			6,75
1975			6,95			7,12	7,55			7,71		

Conseil de l'U.F.R. de février 1976

La prochaine réunion aura lieu le 24 février et une demi-journée sera consacrée aux questions concernant la Caisse de Prévoyance avec la participation de Roger Morchouanne, administrateur de la Caisse. Pour faciliter la discussion, il serait souhaitable que les camarades qui ont des questions à poser le fassent avant le 15 janvier 1976 (lettre à l'U.F.R.).

UNION CONFÉDÉRALE DES RETRAITÉS C.F.D.T.

C'est l'Union qui regroupe dans la C.F.D.T., tous les retraités sans distinction de branches professionnelles ni de régime de retraite. Notre Union fédérale des cheminots retraités C.F.D.T. participe à la vie de cette organisation.

Le congrès de l'U.C.R. s'est tenu à Orléans les 21 et 22 octobre 1975, de nombreux militants cheminots retraités étaient présents.

En septembre 1975, l'U.C.R. perdait son secrétaire général, Pierre Guyou, décédé subitement. A l'issue du congrès, Robert Jacquet, qui venait d'être réélu président, succombait à une crise cardiaque. Notre Union fédérale qui avait participé au combat syndical aux côtés de ces deux bons camarades, partage le chagrin de tous les militants de l'U.C.R.

Pierre Lebodour qui assure une liaison active entre l'U.F.R. cheminots et l'U.C.R. a été élu au bureau, ainsi que Jean Le Maulf, de Nantes. Au Conseil, François Praud, de Bordeaux et Schneider, du Mans.

Notre ami Burlot, de Colombes, déjà rodé aux tâches de la commission de contrôle de l'U.F.R., a été élu à la commission de contrôle de l'U.C.R.

réunion

LE MANS - le 12 décembre à 14 h. 30

24, avenue Bollée - Le Mans

avec SCHNEIDER et LEBODOUR

LES COTISATIONS 1976

L'assemblée générale du 18 octobre 1975 a décidé de porter le taux des cotisations pour 1976 aux taux ci-après :

NIVEAUX	COTISATIONS	
	Pension directe	Réversibilité
E 1	20,00	10,00
E 2 et E 3 T 1 à T 3	30,00	15,00
E 4	40,00	20,00
M 1 à M 3, T 4	50,00	25,00
C 1	60,00	30,00
C 2 - C 3		
Gardes-barrières : taux uniforme : 10,00.		
Payer sa cotisation en début d'année, c'est faciliter la tâche de tous. Merci !		

Quelques adhérents distraits n'ont pas encore réglé leur cotisation 1975. Ils ont reçu régulièrement « Le Cheminot de France ». Il faut régler les factures à l'imprimerie, le loyer du local et tous les autres frais.

Un petit effort pour se mettre à jour sans tarder.

PENSIONS NON PÉRÉQUABLES ET RETRAITES COMPLÉMENTAIRES

A PLUSIEURS reprises nous sommes intervenus tant auprès de la Direction de la S.N.C.F., qu'auprès du ministère des Transports pour améliorer le sort des pensionnés ayant quitté la S.N.C.F., avant d'avoir droit à

une retraite normale.

La question de la retraite complémentaire n'a pu jusqu'à ce jour trouver aucune solution équitable.

Nous continuons à AGIR.

Le 20 août 1975...

Lettre de la C.F.D.T. au Directeur du personnel

Monsieur le Directeur,

Dans sa réponse aux questions écrites des parlementaires (« J. O. » du 25 avril 1975 - Débats parlementaires - Assemblée nationale - page 1974), M. le Secrétaire d'Etat aux Transports fait état de nouvelles études de la part de la S.N.C.F., en relation avec les améliorations des pensions au régime général.

Dans sa question (N° 16836 du 15 février 1975, M. Tony Larue faisait état des pensions non péréquables servies aux agents ayant quitté la S.N.C.F. après 15 ans de services sans remplir les autres conditions exigées pour bénéficier d'une retraite normale.

S'il est bien exact que les règles de coordination sont ap-

pliquées au moment de l'entrée en jouissance de la pension du régime général, il reste que les intéressés sont privés du bénéfice de la retraite complémentaire pour toute la durée des services effectués à la S.N.C.F. Il en va de même pour les agents quittant la S.N.C.F. avant d'avoir 15 ans de services valables pour la retraite, ainsi que nous l'avons souligné lors de l'audience du 24 mars 1975 questions 7 et 8).

Nous souhaitons être informés de l'état des études en cours, afin de pouvoir agir auprès de M. le Secrétaire d'Etat aux Transports pour aboutir à une solution équitable.

Nous vous prions d'agréer,...

Le secrétaire général,

A. NICOLAS.

Le 4 septembre 1975...

Réponse de la Direction du personnel

Monsieur le Secrétaire général,

Par lettre 239/8/75 — A.N. du 20 août 1975 vous exprimez — en vue d'une intervention de votre part auprès du secrétariat d'Etat aux Transports — le souhait d'être informé de l'état des études entreprises concernant les agents titulaires de pensions non péréquables, ainsi que ceux qui ont quitté la S.N.C.F. sans droit à pension du régime spécial, du fait qu'ils ne comptaient pas au moins 15 ans de services valables.

Vous citez à cet égard, en particulier, la réponse faite à la question écrite n° 16836 du 15 février 1975 de M. Tony Larue

à M. le Secrétaire d'Etat aux Transports, indiquant que la question faisait l'objet de nouvelles études de la part de la S.N.C.F. en relation avec les améliorations des pensions du régime général.

Je vous informe que les conclusions de ces études ont été adressées à M. le Secrétaire d'Etat aux transports, direction des transports terrestres, service du travail et de la main-d'œuvre, très peu de temps après la parution au « J. O. » de la réponse précitée (Assemblée nationale - 2^e séance du 22 avril 1975).

Veuillez agréer,...

Lu dans le Journal Officiel...

Débats parlementaires - Assemblée nationale

RÉPONSE DES MINISTRES AUX QUESTIONS ÉCRITES

(23 avril 1975 - page 1974)

16836 - 15 février 1975. — M. Tony Larue appelle l'attention de M. le Secrétaire d'Etat aux transports sur la situation au regard de la retraite S.N.C.F. d'une personne ayant travaillé dans les chemins de fer et qui a choisi d'exercer une autre profession. En effet, en vertu d'une réglementation datant de 1911, un agent de la S.N.C.F. démissionnaire avant l'âge de 55 ans est considéré comme ayant rompu son contrat de travail. C'est ainsi qu'une personne qui est devenue professeur dans l'enseignement technique après avoir travaillé 22 ans, de 1937 à 1959, en qualité d'agent à la S.N.C.F. ne percevra qu'une retraite non péréquée d'un montant de 220 F par mois. Il est anormal qu'un cheminot ayant cotisé régulièrement se voie ainsi privé du bénéfice de la retraite. Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour mettre fin à cette injustice.

Réponse. — Il est exact que les agents démissionnaires des grands réseaux de chemins de fer (postérieurement de la S.N.C.F.) après quinze ans de services, mais avant l'âge d'admission à la retraite, ne peuvent obtenir qu'une pension proportionnelle à jouissance différée ne bénéficiant pas de la péréquation. Les pensions de ce type font périodiquement l'objet d'une majoration d'un montant égal à celui fixé par voie législative pour la revalorisation des rentes viagères. Cette disposition du statut des retraités des anciens grands réseaux, reprise par le statut des retraités de la S.N.C.F., ne peut pas être appréciée indépendamment de l'ensemble du régime de retraite particulier aux cheminots. Elle s'explique par le souci de l'entreprise de privilégier les agents qui y ont fait toute leur carrière. Il convient de préciser cependant qu'en application des règles générales de coordination des pensions servies par les régimes particuliers et le régime général des Assurances sociales en vigueur depuis 1950, la pension ci-dessus ne peut être inférieure à ce que l'intéressé aurait reçu du régime général. En outre, le problème signalé par l'honorable parlementaire fait actuellement l'objet de nouvelles études de la part de la S.N.C.F., en relation avec les améliorations des pensions du régime général.

LA REPONSE DE LA DIRECTION DE LA S.N.C.F. N'ECLAIRE PAS BEAUCOUP LE SUJET. DANS LE GENRE CLAIR-OBSCUR C'EST UN EXCELLENT PAPIER. IL EST VRAI QUE NOTRE DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS ETAIT MODESTE, TROP MODESTE. NOUS PRENONS BONNE NOTE.

ET NOUS ALLONS NOUS RETOURNER VERS LE SECRETAIRE D'ETAT AUX TRANSPORTS.

UN APPORT INDISPENSABLE DANS LA LUTTE DE L'ENSEMBLE DES CHEMINOTS

Le 27 octobre 1975, l'U.F.C. C.F.D.T. et l'U.F.C.M. C.G.T. ont lancé un appel commun en direction des ingénieurs, cadres et agents de maîtrise de la S.N.C.F. Nous nous félicitons de cet accord réalisé entre les Unions maîtrise et cadres des deux plus grandes organisations syndicales de la profession.

Pourquoi l'U.F.C. C.F.D.T. a-t-elle signé un tel document alors qu'elle avait refusé, en raison de divergences de fond, mais aussi d'ambiguïté de la démarche (voir « Cheminot de France » du 5 octobre 1974), la déclaration commune établie en 1974 par l'U.F.C.M. C.G.T. et la F.M.C. ?

L'appel du 27 octobre 1975 s'inscrit dans les objectifs déterminés en commun par les Fédérations de Cheminots C.G.T. et C.F.D.T. et qui ont fait l'objet du Manifeste du 16 octobre 1975.

Cet appel vise :

- à accroître la sensibilisation du milieu maîtrise et cadres sur les choix politiques en cause, à partir des problèmes que vit chaque jour cette catégorie de personnel ;
- à intensifier la solidarité d'action de plus en plus nécessaire entre toutes les couches sociologiques de la profession.

Cet appel ne saurait en aucun cas être interprété comme une démarche parallèle (voire contradictoire) à l'action menée ou aux initiatives prises par les Fédérations des Cheminots C.G.T. et C.F.D.T., il constitue simplement, mais concrètement, l'apport indispensable des agents de maîtrise et cadres aux conditions de réussite de la lutte entreprise pour la satisfaction des revendications de l'ensemble des cheminots.

G. BILLON.

L'U.F.C.M. C.G.T. et l'U.F.C. C.F.D.T. ont procédé à un large échange de vues sur les différents aspects de la situation économique et sociale actuelle, les questions qu'elle soulève parmi les cadres et agents de maîtrise et les réponses qu'il conviendrait d'y apporter.

AU PLAN GENERAL

Elle s'inscrivent en faux contre la prétendue fatalité de la crise dont les Français et les Françaises sont abreuvés depuis bientôt deux ans. Méthode classique qui vise non seulement à masquer les responsabilités gouvernementales et patronales, mais encore et surtout à créer un climat d'inquiétude propice à peser sur l'emploi et les salaires.

Elles constatent que des sommes considérables ont déjà été injectées dans l'économie depuis le 1^{er} janvier sans que la moindre amélioration ait été enregistrée, pire, le chômage s'est considérablement aggravé. Dans ces conditions, le plan de relance orienté dans la même direction est un véritable défi pour tous les travailleurs.

Elles soulignent que la chute du trafic et la limitation des tarifs marchandises sont l'occasion d'une campagne insidieuse qui prêche la résignation et servent de prétexte pour refuser de véritables négociations visant à la revalorisation du métier de cheminot, alors que la productivité du travail a doublé en moins de quinze ans, assurant ainsi des transferts au bénéfice des grandes sociétés industrielles et commerciales.

Elles ne sauraient accepter une politique qui, sous couvert de réduire les inégalités sociales, conduirait en réalité à des simples transferts entre salariés, tant au niveau de la fiscalité et des salaires que sur le plan social.

Accepter sans réagir une telle politique, c'est consciemment ou non inviter ceux qui la définissent à poursuivre dans la même voie.

L'ACTION EST NECESSAIRE, MAIS ELLE IMPLIQUE LA CLARTE SUR LES REVENDICATIONS.

SALAIRES

Les U.F.C.M. C.G.T. et U.F.C. C.F.D.T. constatent que :

- le chômage et la situation de l'entreprise, contrairement aux idées suggérées, constituent un moyen de pression sur les salaires des cheminots qui sont à l'occasion présentés comme des privilégiés ;
- l'indice officiel des prix, en sous-estimant l'inflation véritable, s'éloigne de plus en plus de la réalité et devient de moins en moins crédible.

ELLES TIENNENT A SOULIGNER QUE :

Le maintien du pouvoir d'achat de tous doit être garanti en fonction de la hausse réelle des prix. Cette opération doit être réalisée en pourcentage et à partir d'un indice des prix paritairement défini.

Le pouvoir d'achat de tous doit progresser. Cette progression doit être différenciée, c'est-à-dire qu'exprimée par rapport aux différents salaires, la progression doit être plus importante pour les bas niveaux. Cette mesure doit également inclure une remise en ordre progressive de la grille sur la base :

- d'un rétablissement de la progression de 5, 10 et 15 % entre indices d'un même niveau ;
- de l'établissement d'une progression régulière d'un niveau à l'autre, permettant un écart significatif entre le point de départ de chaque niveau, pour payer la qualification et les responsabilités.

Ces deux dispositions (maintien et progression différenciée du pouvoir d'achat), indissociables l'une de l'autre, doivent s'envisager dans le cadre d'une grille unique du manœuvre au fonctionnaire supérieur.

CONDITIONS DE TRAVAIL

Chaque jour des initiatives qui pourraient être bénéfiques pour l'entreprise et son personnel sont écartées ou différées par manque d'effectifs ou de crédit.

Les agents de maîtrise et les cadres sont bien placés pour en ressentir durement les conséquences.

Confinés dans l'application d'objectifs qu'ils ne partagent pas dans leur grande majorité, ils mesurent particulièrement la gravité des décisions qu'ils sont amenés à

prendre. Dénouer ce dilemme, c'est lutter contre le chômage, car l'absence ou l'insuffisance d'embauchage aggrave leurs conditions de travail à double titre :

- par le surcroît de charges qui leur sont imputées
- par les difficultés de plus en plus grandes et nombreuses qu'ils rencontrent pour faire exécuter les travaux dont ils ont la responsabilité.

AVENIR DU CHEMIN DE FER

Les cheminots sont inquiets de l'avenir réservé au chemin de fer. Au fil des années, la part relative de transport assuré par la technique ferroviaire diminue au détriment des intérêts de la collectivité et d'une notion dynamique de service public.

Agir pour une revalorisation du rôle du chemin de fer dans le cadre d'une politique de complémentarité des moyens de transport est d'une impérieuse nécessité, notamment en exigeant des investissements suffisants, un niveau tarifaire correspondant aux charges supportées par la Société nationale, et en refusant les mesures d'économie qui hypothèquent les possibilités d'accroissement de la capacité ferroviaire et d'amélioration de la qualité du service.

..

L'ENSEMBLE DE CETTE SITUATION EXIGE DES CADRES ET AGENTS DE MAITRISE la prise de conscience qu'il n'existe pas de solution à ces problèmes en dehors de l'action.

De ce point de vue, il apparaît que le communiqué commun des Fédérations de Cheminots C.G.T. - C.F.D.T. du 12 septembre 1975 et le manifeste du 16 octobre fixent des objectifs importants, susceptibles de rassembler les agents de maîtrise et les cadres pour la revalorisation du métier, l'amélioration des conditions de travail, la défense de l'outil ferroviaire.

L'U.F.C.M. C.G.T. et l'U.F.C. C.F.D.T. demandent à leurs militants et adhérents de se rencontrer, de faire connaître ces propositions et d'inviter les cadres et agents de maîtrise à participer efficacement aux différentes actions revendicatives.

Paris, le 27 octobre 1975.

Suite aux mesures demandées par la C.F.D.T. et visant pour la S.N.C.F. à ne plus utiliser les services de certaines entreprises "Négrières"

Monsieur PÉLISSIER nous RÉPOND :

Le 27 août dernier, à la suite des conflits qui se sont déroulés dans des entreprises travaillant pour la S.N.C.F., nous avons demandé au président du Conseil d'Administration de la S.N.C.F. de ne plus faire appel aux entreprises qui se signalent par des violations répétées de la législation sociale et se livrent à une exploitation éhontée des travailleurs, souvent des immigrés, qu'elles emploient.

Monsieur Péliissier, par lettre du 7 novembre, nous répond « que les mesures que nous sollicitons sont déjà prévues ». Pourquoi alors ne sont-elles pas appliquées ?

D'une part, les firmes qui passent des marchés avec la S.N.C.F. doivent avoir « souscrit les déclarations leur incombant en matière d'assiette des impôts, des cotisations à la sécurité sociale et d'allocations familiales et des cotisations aux caisses de congés payés et de chômage intérimaires » (loi du 10 avril 1954 et du décret d'application du 28 novembre 1966). Et si les entreprises ne remplissent pas ces conditions, la S.N.C.F. peut appliquer des sanctions, y compris résilier le contrat (ce qu'elle ne fait pas).

D'autre part, l'article 15 du Cahier des clauses et conditions générales prévoit « qu'en cas de retard dûment constaté dans le paiement des salaires, la S.N.C.F. peut mettre l'entrepreneur en demeure d'assurer ce paiement dans le délai qu'elle lui fixe. La S.N.C.F. se réserve la faculté de payer d'office les salaires arriérés sur les sommes dues à l'entrepreneur ou, à défaut, sur son cautionnement ».

Merci Monsieur Péliissier pour ces précieuses indications. Ce que vous ne nous dites pas, ce sont les sanctions prises par la S.N.C.F. contre Rainier et Cofriso, ces négriers des temps modernes qui ont donné de sérieux coups de canif dans les contrats, au préjudice de leurs salariés !

Vous venez de rappeler aux directions les règlements. On enregistre. Nous demandons, nous, à nos syndicats et à ceux de la Fédération des Transports d'avoir l'œil et de ne rien laisser passer. Les patrons en prennent trop à leur aise. Il est vrai qu'ils nagent dans un système fait à leur mesure.

R. MARTIN.