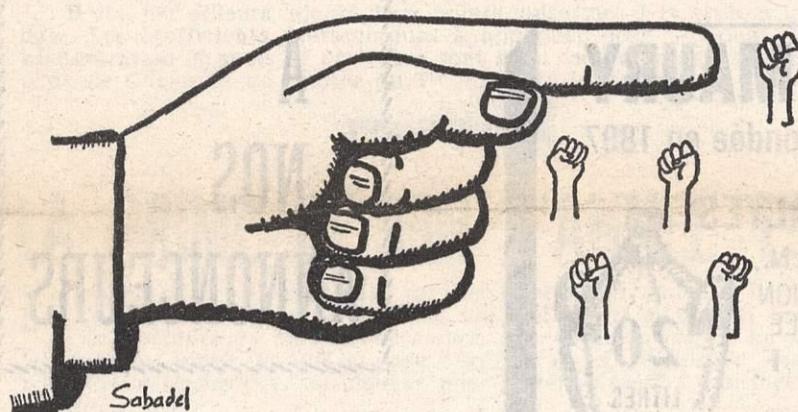


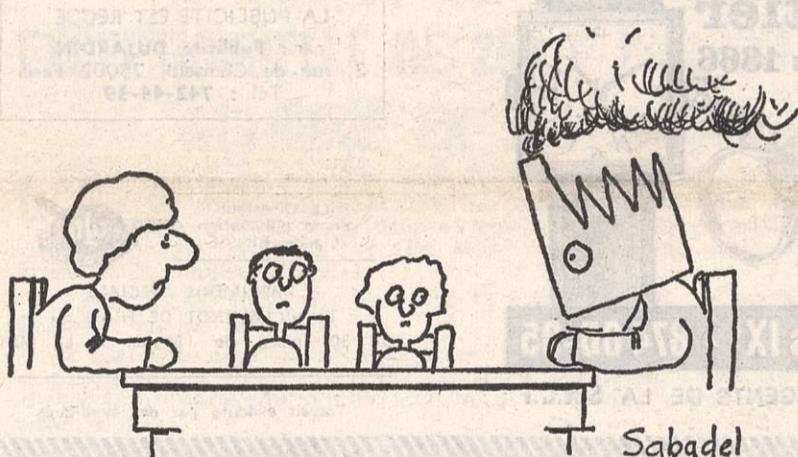
LE CHEMINOT DE FRANCE

fédération des cheminots c.f.d.t.



...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 novem-

bre, 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. »

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.

BONS 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. DESMOURES, viticulteur
à FONTAINE-MILON 49140
par Seiche-sur-Loir
Demandez tarif spécial
pour cheminots
en activité ou retraités

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

MICHEL RAYNAL

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

VINS DE TABLE

Supérieurs

VINS FINS
Expéditions en fûts - Bonbonnes
Vins-Cubitainers - 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 AUBRAIS
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.
APPELATION
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.

DES DANS

Il suffit que des appelés constituent un syndicat dans l'armée 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'armée!

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 néanmoins 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 intentionnés à l'égard de notre Organisation.

Primo, le Bureau National vient de préciser 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 syndicats pouvant se créer. Elle n'est donc pas à l'origine des initiatives

SYNDICATS L'ARMÉE ?

prises à Besançon, Chaumont ou ailleurs.

Secundo, la C.F.D.T. constate que les appelés rencontrent des problèmes donnant lieu à des revendications qu'il convient de faire aboutir : lieu d'affectation, montant de la solde, pécule, garantie des permissions, conditions d'existence dans les casernes, rapports avec la hiérarchie, problèmes de sécurité, de nourriture, de transports... Il convient donc que tous ceux qui composent l'armée jouissent du plein exercice de tous leurs droits constitutionnels, y compris des libertés syndicales. Ce qui signifie qu'ils doivent pouvoir choisir les formes d'organisation et de représentation les plus adaptées, au sein d'un mouvement unitaire, l'armée étant à l'image de la Nation, composée de travailleurs, mais aussi d'étudiants, de professions libérales, 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 signifie pas que l'on veuille détruire l'armée et créer un désordre. Au contraire, ces droits existent dans les armées allemande, suédoise, hollandaise..., lesquelles ne connaissent pas le « malaise » qui existe dans la nôtre ! La C.F.D.T., qui récuse une armée de professionnels et reste attachée à un service obligatoire de six mois, profondément renouvelé, pense que l'armée ne peut échapper 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 intérêts de la nation et du peuple.

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

R. MARTIN.

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

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 BINNSE



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

Travail exécuté par des syndiqués

DERNIÈRE MINUTE !...

Alors qu'au matin du 4 décembre, la répression s'intensifie contre la C.F.D.T., tant du fait du pouvoir que du patronat, l'U.R. Parisienne de la C.F.D.T., en étroite liaison avec sa Confédération, vient de décider d'une première riposte, dont elle soumet les modalités à la discussion des autres forces 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'armée ;
- la libération des emprisonnés ;
- la défense du syndicat, organisation que se donnent les travailleurs ;
- la nécessité d'une armée démocratique, au service de tout le peuple.

Le 4 décembre, 10 heures.

LES SALAIRES AU 1^{er} DÉCEMBRE 1975

Au 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 %
819,55	187,76
	19,5 %
	174,35
	17 %
	152,00
	15 %
	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

La 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

La 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 : déléguations 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 avenir par la formule suivante : « ...l'exercice 1975 se trouve soldé par les mesures faisant l'objet du présent avenir. »

Soldez, patrons, soldez...

QUEL INDICE ?

COMBIEN DE POINTS : 7 OU 35 ?

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

Reclamer 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 productivité.

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 pourvoir 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^{re} année : + 8 %, soit $106 \times 1,08 = 114,48$ F

3^{re} 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^{re} année :

+ 11 %, soit $109 \times 1,11 = 120,99$ F

3^{re} 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^{re} année :

+ 10 % (8 + 2), soit $108 \times 1,10 = 118,80$ F

3^{re} 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 détails 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.

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

DEPUIS 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 « coûteuses » 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'inquiète à chaque fois 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, des 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 évident 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 concernant 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 qu' la corde casse !

Ce qui est plus clair encore, c'est l'absence de solution de rechange. En ce sens la déclaration publique est éloquente, 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 VOLONTE 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 à 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 mois, économistes et chefs d'entreprises répondent que la répercussion sur l'emploi d'une réprise d'activité, d'ailleurs hypothétique, ne sourit 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 : coûte 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 peu de quoi franchir !

Bouclier 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 O.R.T.F. doit nous montrer ce qui peut arriver en la matière. Après le morcellement de l'Office, la transformation de 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 -r train de connaître les mêmes prémisses et les cheminots, en pensant à la manutention, 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.

Dévant une agression continue 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 refuse 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 également 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 désaissée, les organisations syndicales simplement consultées. Toutes les organisations syndicales ont adopté la même attitude.

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

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 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 croître ; demain, les trains circuleront à 300 km/h, nos triages sont mécanisés, on fait appel à l'informatique, etc. Cette évolution a une répercussion inévitale sur les règles qui régissent les servitudes.

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 égalant huit heures de jour.

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

● Une réglementation du travail évolutif.

Comme nous l'indiquions 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 gèlerait la situation à une période donnée. Il est important que chaque cheminot se sente concerné.

● 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'indiquions 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 gèlerait la situation à une période donnée.

Il est important que chaque cheminot se sente concerné.

Jean VILLETTÉ.

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.

En effet :

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

● La modernisation qui exige une rentabilité en puissant chez l'homme tout ce qu'il peut donner dans un rythme étouffant, abruti, avilissant, 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 venir.

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 de démontrer la nécessité syndicale que nous avons arrêtée sur ce problème.

LES CONDITIONS RÉGLEMENTAIRES DU TRAVAIL

— Durée du travail, durée de repos journalier, durées périodiques, nombre minimum de week-ends, périodes de travail, amplitude, roulements, suppression des équivalences, les déplacements, les remplacements, les agents de service, les coupures. Mais aussi :

— Les équivalences (PN) ;
— Le travail de nuit, les dimanches et jours fériés ;
— Les repos journaliers et périodiques ;
Sous 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 quelques 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 :

— Meilleur reconnaître les droits du cheminot au travail ;

— Améliorer ses conditions de travail ;

— Améliorer la qualité de la vie.

E. ANSTETT.

MATERIEL

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, non nos 100 heures et non 8 heures.

— Commande de l'agent en service F.A.C. au minimum

8 heures avant sa prise de service ;

— Amplitude maximum de 10 heures ;

— Couper possible aux seules heures de repos ;

— Assujettir tous les agents T aux mêmes dispositions ;

— Suppression des réserves-sécurité.

Démagogiques nos propositions ?

A ceux qui seraient tentés de les prétendre, nous posons la question suivante : « A quoi 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.

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 seuls les horaires fixés 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 appartenant 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.

ÉCHÉANCE DU 1^{er} JANVIER 1976

1^{er}) 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^o) 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^o) Les pensions non péréquables sont revalorisées avec effet du 1^{er} janvier 1976, 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

• 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			

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

Mise à jour

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.).

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	30,00	15,00
T 1 à T 3		
E 4	40,00	20,00
M 1 à M 3, T 4		
C 1	50,00	25,00
C 2 - C 3	60,00	30,00

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

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,....

une retraite normale.

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

Nous continuons à AGIR.

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 à 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 apprécié indépendamment de l'ensemble du régime de retraite particulier aux cheminots. Elle s'explique par le souci de l'entreprise de privilier 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 APPOINT 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 :

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 abrégés 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.

SALAIRS

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

- 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.

- 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 surcroit 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 MAÎTRISE 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 avions 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 Pélissier, 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 incomitant 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 intempéries » (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 Pélissier 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 négrières 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.