

le cheminot cfdt

de france

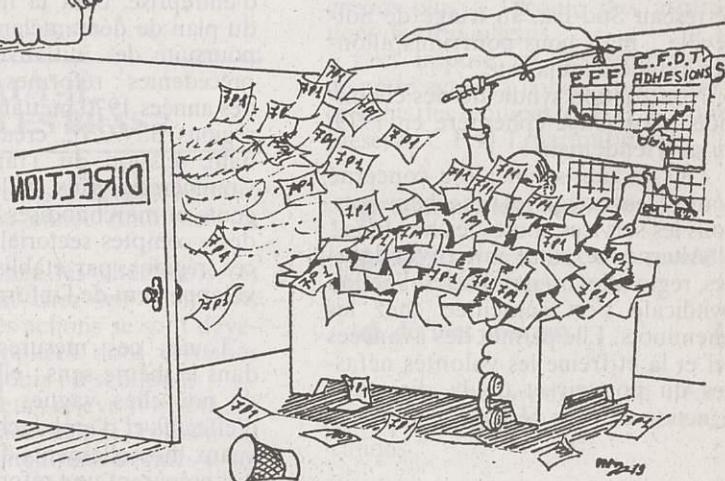
FEDERATION GENERALE DES TRANSPORTS ET DE L'EQUIPEMENT (F.G.T.E.-C.F.D.T.)

UNION FEDERALE CHEMINOTS



La direction veut imposer des réductions massives d'effectifs

*Partout
c'est la répression*



AVEC LA

cfdt

DÉVELOPPOONS L'ACTION DE TOUS
LES CHEMINOTS

1979 : ANNÉE DIFFICILE QUE SERA 1980 ?

LES cheminots ont participé à de nombreuses luttes tout au long de 1979.

Dès le 1^{er} janvier 1979, les agents de manœuvre et de mouvement de la gare de Paris-Austerlitz donnaient le coup d'envoi avec le soutien de la C.F.D.T. et de la C.G.T.

Pour l'ensemble de la profession, une journée sans chemin de fer était la réponse du 7 mars dans l'unité de tous les cheminots et de toutes les organisations syndicales.

Actions nationales encore en juin, en août, en septembre, en octobre... mais à l'initiative seulement de la C.F.D.T. et de la C.G.T.

Tout au long de l'année 1979, « Le Cheminot de France » a rendu compte des nombreuses actions locales et régionales. Pendant le mois de novembre, ces actions locales se sont multipliées, se sont durcies, notamment chez les agents de train sur le réseau Sud-Est, au triage de Sotteville... mais nous pourrions allonger longuement la liste.

Non l'action syndicale des cheminots n'a pas été éphémère en 1979, ni sans lendemain !

Oui l'action syndicale a concerné toutes les catégories de cheminots, tous les services, toutes les localités !

Alternance entre initiatives locales, régionales ou nationales, l'action syndicale s'est enracinée chez les cheminots. Elle permet des avancées ici et là et freine les volontés néfastes du pouvoir et de la direction. L'action est bien nécessaire.

POURQUOI UN TEL DÉVELOPPEMENT DES ACTIONS ?

Ces actions répétées, démultipliées sont la preuve d'un malaise grandissant, d'insatisfactions nombreuses et d'un avenir incertain dont les cheminots, toutes les catégories de cheminots, ont bien conscience. Elles sont également le résultat de l'aggravation des mesures d'austérité et du refus patronal de satisfaire les revendications.

LES MENACES QUI PÈSENT SUR LES CHEMINOTS ET L'AVENIR DE LA S.N.C.F. sont au centre de nombreux débats quotidiens. Dès le 11 janvier 1979, lors de la réunion des syndicats de cheminots au ministère des Transports apparaissent les orientations du pouvoir pour l'avenir de la S.N.C.F. Dans la droite ligne du rapport Guillaumat de 1978, le pouvoir confirmait ce jour-là ses intentions de restructurer le trafic ferroviaire, de sacrifier les petites lignes et le service omnibus voyageurs, de fermer des établissements et de concentrer le trafic marchandises (ce qu'on appelle l'expérience Le Mans), de serrer la vis aux finances de l'entreprise. En un mot le démantèlement de la S.N.C.F. va bon train.

Le contrat d'entreprise et le plan d'entreprise, c'est la mise en place du plan de démantèlement. C'est la poursuite des initiatives patronales précédentes : réformes de structures des années 1970 mettant en place les régions S.N.C.F., création du Sernam, scission du Transport et du Commercial puis celle des voyageurs et marchandises, introduction des « comptes sectoriels » par services, régions, par établissements, développement de l'informatique...

Toutes ces mesures vont donc dans le même sens : elles préparent de nouvelles vagues de réduction d'effectifs et d'embauchage, de nouveaux morcellements de l'entreprise qui préparent une réforme juridique de la S.N.C.F. en 1982.

C'est néfaste pour les cheminots et pour l'avenir de l'entreprise chacun s'en rend bien compte dans son chantier, dans son bureau, dans son atelier.

Pourtant, la direction tente de prouver le contraire, multiplie l'information directe aux cheminots, les réunions de maîtrise et cadres et dans le même temps, elle refuse les informations détaillées aux syndicats dans les institutions (comités mixtes). Cette façon de faire est significative. La direction veut dé-

tourner les cheminots des syndicats ; la direction veut affaiblir la force syndicale des cheminots qui freine la mise en place de son plan.

Autant le savoir ! Car 1980 sera déterminant pour l'avenir des cheminots.

LA RÉPRESSION QUI S'ACCENTUE

Dès le 5 janvier 1979, la direction attaquait sur les ondes, les cheminots en grève. Le ministre y allait de son petit couplet lui aussi lors de la réunion du 11 janvier.

Tout au long de l'année et lors de chaque action de grève, pouvoir et direction avaient accès aux ondes et aux médias pour critiquer les actions des cheminots, pour tenter de dresser l'opinion publique contre eux.

Parallèlement, l'année 1979 aura fait la démonstration d'un durcissement patronal vis-à-vis des cheminots en lutte et notamment des responsables syndicaux.

Sanctions pour prises de paroles, pour distribution de tracts, pour participation à des actions collectives. Retenues importantes sur salaires, conseils de discipline, déplacements, mesures d'intimidation de toutes sortes.

Faire passer l'austérité chez les cheminots et tenter de casser l'action revendicative des cheminots par la répression : c'est bien la volonté de la Direction et du Pouvoir. Les cheminots s'en rendent compte ; ce n'est plus à démontrer.

UNE SITUATION SALARIALE QUI SE DÉGRADE

Les cheminots, ou tout au moins un grand nombre de cheminots ont de plus en plus de difficultés à joindre les deux bouts. Ils sont amenés à réduire leurs dépenses de loisirs. Ils sont contraints d'accepter déplacements ici, heures supplémentaires

là, travaux de nuit ailleurs ou bricolage pour arrondir leurs fins de mois.

Depuis bien des années, ils n'avaient pas autant « payé » l'austérité : augmentation des cotisations sociales, augmentations des prix et des impôts. Aucune partie du budget familial n'est épargnée.

Il n'est même plus besoin de souligner la perte du pouvoir d'achat tant elle est jurement ressentie !

Même les signataires de l'accord salarial savent que 1979 est la plus mauvaise année depuis la mise en place de la politique.

1979 en aura fait une nouvelle fois la preuve, encore plus flagrante puisqu'elle aura entraîné l'éclatement de l'unité d'action après la journée unitaire du 7 mars 1979.

Les cheminots ne sont pas dupes et savent bien que la « crise » a bon dos et que l'austérité ne touche pas tout le monde. La presse a trop fait état ces derniers temps des profits des grandes entreprises y compris celles du pétrole pour qu'il soit nécessaire d'y revenir ici.

UNE DÉGRADATION DES CONDITIONS DE TRAVAIL

Depuis plusieurs années nombre de cheminots y compris maîtrise et cadres croyaient obtenir quelques satisfactions à leurs revendications à l'issue des discussions sur la nouvelle réglementation du travail (PS 4).

Août 1979 a fait la démonstration du refus de la direction et du pouvoir de satisfaire les revendications et de leur volonté de trancher à la hâte dans le vif :

— non aux 35 heures, aux 104 repos en 1979, au 6 = 8, telle était la réponse d'août 1979 ;

— un nouveau PS 4 en recul sur bien des points, une remise en cause de certains acquis, l'équipement des trains par un seul agent = pas de quartier ! Il fallait presser le citron !

Avec cet instrument (le PS 4) les patrons pourront donc « réglementairement » poursuivre, voir accélérer la production du travail et la compression des effectifs.

Le réveil est douloureux et les actions de l'autome n'ont pas permis pour l'instant d'inverser la mécanique. Elles ont seulement fait la preuve que le PS 4 n'est pas intouchable et qu'il peut être modifié. Les actions par rapport à la mise en place du PS 4 se multiplient dans les diverses catégories et localités.

UNE MODERNISATION QUI RÉDUIT L'EMPLOI

A qui profite la modernisation ? Pour qu'elle profite aux cheminots il faudrait que dans le même temps ils puissent en mesurer des effets positifs sur leur situation : réduction massive du temps de travail, amélioration des conditions de vie et de salaires (y compris déroulement de carrière). Mais pouvoir et direction utilisent la modernisation à leur profit et au détriment des cheminots.

Electrification, signalisation, nouvelles machines, radio sur les trains, nouveaux équipements... toute la modernisation de l'appareil ferroviaire est mise au service d'une restructuration de l'entreprise et entraîne des réductions massives d'effectifs, des concentrations, des fermetures de lignes et d'établissements, des réorganisations du service.

Réduction d'emplois aggravant le chômage, modification des postes de travail et détérioration du déroulement de carrière : 1979 a démontré l'aggravation du phénomène. Les diverses actions ont cependant amené la direction à rouvrir des discussions sur la mise en place d'un nouvel accord-cadre modernisation.

ALORS FAUT-IL BAISSE LES BRAS ?

Selon que nous le ferons ou non, 1980 sera une année mauvaise ou bonne.

En 1979, chez les cheminots (et pas seulement chez les cheminots d'ailleurs !) les actions se sont développées, multipliées dont certaines sur plusieurs jours ou semaines.

Les travailleurs relèvent la tête...

Mais en face d'eux, Pouvoir et Direction se montrent décidés à ne pas céder car, pour améliorer les profits, il faut faire payer les travailleurs : c'est ce qui s'est passé en 1979.

En 1980, l'action des travailleurs en général et des cheminots en particulier demeure nécessaire pour imposer d'autres solutions.

C'est ce que nous (la C.F.D.T.) écrivons sans cesse mais tous ne sont pas encore convaincus.

Les cheminots, entre autres, sauront-ils surmonter en 1980 divisions et polémiques stériles pour s'unir dans la lutte ? L'enjeu 1980 est important et décisif pour l'échéance 1982.

LES ADHÉRENTS C.F.D.T. ONT UNE RESPONSABILITÉ PARTICULIÈRE

Ils sont rassemblés dans un syndicat qui ne se berce pas d'illusions quant aux intentions du pouvoir et de la direction dont les conséquences sont néfastes pour les cheminots.

Ils ont à convaincre tous les cheminots autour d'eux dont un grand nombre, un trop grand nombre hélas, est non syndiqué. La période récente a montré des contestations quant aux formes d'action décidées par les syndicats cheminots et nous devons tenir compte.

La période récente a montré des différences, sur les formes d'actions et sur les revendications, entre les différents syndicats de cheminots et nous devons poursuivre la confrontation.

La période récente a montré que certains se trompent d'adversaires et attaquent le syndicalisme en général et la C.F.D.T. en particulier et nous sommes interpellés.

Certes il faut sans cesse rechercher une amélioration de l'outil syndical au service des travailleurs. Les adhérents C.F.D.T. ont la charge et la responsabilité d'un syndicalisme encore plus à l'écoute des aspirations des travailleurs.

Ceci impose un développement de notre action à la base, un renforcement des équipes C.F.D.T., une présence C.F.D.T. partout pour :

- informer les cheminots ;
- débattre avec eux des revendications et des formes d'action ;
- décider avec eux.

Cette action syndicale est nécessaire pour faire aboutir nos revendications :

- sur les salaires, notamment les plus bas (salaire minimum à 2.800 F, 400 F pour tous...) ;
- sur la réduction massive du temps de travail et tout ce qui touche au PS 4 ;
- sur le droit d'expression des travailleurs et les libertés syndicales.

**A nous de convaincre.
1980 sera ce que nous la ferons.**

**GORAND, BESSAY, BOUCHE,
BUTTARD
CATELAN, SENSE, VILLETTÉ.**



LES NOTATIONS A L'ÉQUIPEMENT

La notation catégorielle est passée. Bientôt la notation indicielle. Mais, notation catégorielle, indicielle, quelle différence ?

L'AVANCEMENT

Il faut différencier deux sortes d'avancement :

a) L'avancement en niveau : 02, 03, 04... c'est l'avancement catégoriel.

b) L'avancement en indice dans un niveau donné : de A pour B, de B pour C et de C pour D, c'est l'avancement indiciel.

POSITIONS DES ÉLUS C.F.D.T. SUR LES NOTATIONS

La notation est un moyen de lutter contre les atteintes sur le pouvoir d'achat. La C.F.D.T. se bat pour un déroulement de carrière prenant en compte l'expérience acquise et le savoir-faire, ce qui met en évidence le critère d'ancienneté.

En effet, comment peut-on être d'accord avec un système qui :

— Fait partir des agents en retraite au niveau 01D en filière 9 (voie) ; 02D en filière 12 (équipes techniques) ; 03D en filière 11 (SES) ;

— Comment et sur quel critère un chef d'établissement peut-il juger qu'un agent voie est meilleur qu'un agent SES ou vice-versa ?

INJUSTICE FLAGRANTE

Devant de tels faits, incontestables, tous les beaux discours de ceux qui nous gouvernent, sur la réduction des inégalités, n'ont guère de succès auprès des intéressés.

« Ton avancement n'est pas une faveur : c'est un droit. » La situation de notre entreprise n'est pas fatale... Celle des cheminots non plus !

Par l'action unie avec la C.F.D.T., nous pouvons faire reculer la direction et le pouvoir.



Avec la C.F.D.T.,
priorité aux bas salaires !

ACTIONS AU MAGASIN DE LA FOLIE

Le 28 mars, les cheminots de l'Atelier magasin S.E.S. de la Folie apprenaient par une information orale de leur chef d'établissement, la fermeture de l'A.T.M. pour 1984.

Depuis, cette décision a éclairé d'une manière « exemplaire » la politique actuelle de la direction et sa principale caractéristique : le refus de la concertation d'une discussion de fond.

Ainsi, les cheminots durent attendre un mois, jour pour jour, pour que leur soit confirmée officiellement cette décision (le 27 avril).

Le 9 mai, la direction assure au comité mixte qu'elle ne dispose pas de nouvelles données. Le même mois, la C.F.D.T. écrit au directeur de l'équipement pour lui rappeler sa position :

— refus de la fermeture et de cautionner une opération « transfert de chômage » ;

— nécessité du maintien d'un établissement S.E.S. en région parisienne.

Le 20 juin, C.F.D.T. et C.G.T. appellent les travailleurs à une grève pour le maintien des activités de leur établissement. Elle est très massivement suivie. Une manifestation a lieu devant la direction de l'équipement, contre le transfert. Les organisations syndicales, reçues en délégation, sont conviées à fournir un dossier technique en vue du C.M.P. « V » du 25 juillet.

Le 11 juillet, le directeur de l'équipement confirme sa décision.

On ne discutera pas au C.M.P. « V » de juillet. Les meilleurs arguments ne font pas le poids contre une décision politique. Marquant leur désaccord devant ce genre de procédés, l'ensemble des organisations syndicales (sauf la C.G.C.) quitte la salle.

Depuis, les travailleurs de l'A.T.M. ne sont pas restés inactifs. À la discussion du 23 novembre, à la Direction du Personnel, pour les dispositions « envisagées à l'égard du personnel touché par le transfert de la Folie aux Laumes », C.F.D.T. et C.G.T. ont lu une déclaration pour souligner notamment leur refus de la politique du « fait accompli » et du « coup par coup ». Une soixantaine de camarades sont venus apporter une pétition, pour confirmer, s'il en était besoin, la représentativité de leurs organisations syndicales.

Dans le cadre de leurs démarches, faites depuis l'origine en direction des élus, celles-ci se sont présentées en délégation au conseil régional le 27 novembre. Avec des camarades du C.C.R. et du Service A, elles ont demandé que ce conseil vote contre ces transferts.

L'action avec la C.F.D.T. continue.

COMMISSION SPÉCIALISÉE « HYGIÈNE ET SÉCURITÉ » : DU VENT

LES REPRÉSENTANTS DU SERVICE SE MOQUENT DES DÉLÉGUÉS : DONC DES TRAVAILLEURS.

QUEL POUVOIR ?

Depuis 1978, nous représentons la C.F.D.T. deux fois par an à la Commission Spécialisée « Hygiène et Sécurité » du SER-NAM.

Si les attributions de cette Commission fixées par l'article 5 de la consigne PS 8 B n° 5 laissaient espérer une possible amélioration des conditions de travail et de sécurité du personnel, le bilan après trois séances, est négatif.

L'attitude de la Direction lors de la réunion du 21 novembre, illustre parfaitement ses intentions et suspend tout espoir d'avancée.

Si le Comité Mixte de la Direction reste une institution intéressante, il n'en est pas de même pour cette Commission : nous avons déploré la légèreté avec laquelle le Service a traité les organisations syndicales et le manque de sérieux, voire de crédibilité des réponses apportées aux questions.

RÉPONSES NON FONDÉES

Nous demandons le bilan des contrôles so-

nométriques sur la chaîne mécanisée de Tolbiac Banlieue : pas de bilan répond la Direction ; on s'aperçoit bien à l'oreille que la chaîne est moins bruyante qu'avant transformation ! Les mesures de contrôle n'ont jamais été effectuées !

RÉPONSES NÉGATIVES

La Direction refuse, lors des prévisions d'achat de matériel nouveau, que les représentants de la Commission puissent avoir un contact avec les constructeurs pour étudier ensemble de meilleures conditions de travail et de sécurité sur ce matériel. A la C.F.D.T., nous pensons qu'une telle concertation pourrait éviter des incidents ou des accidents tels que ceux occasionnés par la mise en service des nouveaux transpalettes BT.

AUCUNE RÉPONSE

Nous demandons les objectifs prioritaires de la Direction en matière d'hygiène et de sécurité pour 1980 : IL N'Y EN A PAS ! Cela signifie bien le peu d'importance que prête le service au cadre de vie des agents.

UN SEUL OBJECTIF : LA RÉDUCTION DES EFFECTIFS

« Avant de réclamer du personnel, faisons d'abord travailler celui qui est en place le temps qu'il doit travailler », disait un jour le Directeur du Personnel.

La Direction n'a qu'une préoccupation : LA RÉDUCTION DES EFFECTIFS. Cet objectif est incompatible avec nos revendications et ne peut que nuire à la sécurité des agents.

UNE SEULE RÉPONSE : L'ACTION

A la C.F.D.T., nous nous sommes toujours battus pour l'amélioration des conditions d'hygiène et de sécurité et l'indifférence du service nous est insupportable.

Avec la C.F.D.T., il faudra agir pour exiger de meilleures conditions de travail par :

- *la réduction du temps de travail ;*
- *la création de comités locaux d'hygiène et de sécurité ;*
- *la séparation des médecines de soins et du travail ;*
- *la réouverture des écoles de manutention ;*
- *une meilleure formation.*

BOTREL, SABLIER, SOURROUILLE.

LE 14 JANVIER 1980 AU MATERIEL

Pour les cheminots du Matériel, l'équipement des trains par un seul agent que la S.N.C.F. veut mettre en application à partir du 14 janvier 1980 aura des conséquences importantes si la direction persiste dans sa volonté d'imposer à tout prix cette mesure.

L'AVENIR DES ÉTABLISSEMENTS

Comme le déclarait encore récemment le directeur du Matériel, de nombreux Entretiens ne subsistent que pour deux raisons : la nécessité d'un volant conduite et pour les équipes de relevage.

L'équipement des trains par un seul agent va donc avoir pour conséquence la fermeture de nombreux petits entretiens. En ce qui concerne les relevages, le recours de plus en plus courant à des grues routières privées rend possible les relevages restant par les seuls gros établissements qui subsisteront.

Les centres d'apprentissage formant un nombre important d'apprentis pour la route vont aussi en prendre un sérieux coup. Les effectifs diminueront et pour d'autres ce sera la fermeture.

Face à la direction qui veut de nouveau concentrer les établissements, avec la C.F.D.T. mobilisons nous pour VIVRE et TRAVAILLER AU PAYS, ce qui nécessite de refuser toute diminution d'effectifs ainsi que le maintien des activités dans les établissements.

LE DÉROULEMENT DE CARRIÈRE

Actuellement, les ouvriers qualifiés, embauchés pour la route, sont notés avec ceux des ateliers, entretiens ou dépôt.

Avec l'équipement des trains à un seul agent, les effectifs vont fondre comme neige au soleil. Moins de cheminots, ça veut dire un déroulement de carrière freiné. Les plus touchés seront les jeunes embauchés qui rentrent dans la filière donc déjà ceux qui sont le plus mal payés.

Cela rend encore plus actuel la revendication de la C.F.D.T. d'accéder très rapidement au niveau 3 pour les ouvriers qualifiés et le déroulement de carrière sur deux niveaux.

NOUS NE VOULONS PLUS PAYER LES POTS CASSÉS

Tous les cheminots du Matériel sont touchés par des mesures néfastes : dans les magasins ce sont les conséquences de l'informatique ; dans les sections électriques, ce sont les nouvelles orientations de la direction ; à la visite, ce sont les conséquences du nouveau plan de transport ; dans les dépôts, les ateliers et les entretiens, ce sont les conséquences de l'équipement des trains... la liste serait longue de toutes les mesures que nous n'acceptons pas.

Face à cette politique lamentable, mobilisons-nous avec tous les cheminots pour que nos revendications aboutissent. Préparons dans l'unité, en particulier entre la C.F.D.T. et la C.G.T., une riposte à la hauteur de l'attaque portée contre les cheminots.



NE PAS SUBIR !

C'EST par l'action que la direction S.N.C.F. a été contrainte, dès 1977, de repousser son projet d'équipement des trains avec un seul agent. Chacun se rappelle l'importante lutte des trains postaux sur le réseau Ouest.

Faisant suite aux discussions sur la réglementation du travail, une nouvelle série de grèves a eu lieu depuis août 1979, pour s'opposer à l'application de l'arrêté ministériel et à la tentative d'équipement à agent seul.

Le 14 janvier est une échéance importante pour les roulants, parce qu'il y va de l'avenir social et professionnel de nombreux agents. Une première charrette entraînant la suppression de 300 agents est prévue dès le changement de service de janvier 1980 sur le réseau Sud-Est ; d'autres charrettes suivront ; nous en sommes certains.

La C.F.D.T. n'accepte pas de cautionner une réduction massive d'effectifs, un échange de quelques deniers et repos hypothétiques.

Le niveau de combativité des agents de conduite en particulier demeure élevé et leur volonté d'arracher des acquis par la lutte est importante.

La direction a bien senti la portée de l'enjeu. C'est la raison pour laquelle elle veut faire d'une pierre deux coups, en tentant d'imposer, sous couvert de la mise en place de la nouvelle réglementation, son projet d'équipement des trains par un seul agent.

A partir de cette situation, les responsables régionaux et locaux se sont réunis en assemblée afin de dégager des axes prioritaires revendicatifs et faire de nouvelles propositions d'action.

PRIORITÉES DÉGAGÉES

- Equipement de tous les trains avec minimum deux agents.
- Amélioration du travail de nuit sur la base de 6 = 8 heures.
- Attribution de 104 repos périodiques immédiats.
- Limitation du nombre de R.H.R. et de leur durée.

PROPOSITIONS D'ACTION

Grève décidée en assemblée générale dans le cadre d'un préavis large, à partir du 15 décembre 1979.

Ces objectifs d'action qui permettent l'unité avec la C.G.T. n'ont pas permis l'accord sur la période.

Plus que jamais, pour de très nombreux cheminots, la réussite d'un mouvement de grande ampleur est subordonnée à l'unité syndicale. C'est la raison pour laquelle la C.F.D.T., malgré les divergences sur les formes et la période, et parce qu'il y a nécessité d'action, fera tout son possible pour des actions unitaires.

La reconduction, dans le cadre d'un préavis long, est de plus en plus nécessaire.

Il est indispensable, si nous voulons faire échec aux objectifs de la direction et du ministère de tutelle, de s'orienter vers une action d'ampleur massive et unitaire.

La C.F.D.T., en ce qui la concerne, s'y emploiera et mettra tout en œuvre pour la réussite de ce mouvement.

ATTENTION : la S7B, applicable depuis janvier 1980, ne concerne pas que la radio et la ligne Lyon-Marseille, mais aussi **TOUTES LES VOIES UNIQUES**.

Le groupe technique national

LES C.R.M.V. : ENCORE UNE CATÉGORIE DE LAISSÉS POUR COMPTE

EN bonne mère, la S.N.C.F. prépare un projet de promotion des C.R.M.V., au niveau 3 (sédentaires), au même grade que les C.R.L.O.P. conduisant les Y 8000, sur voies principales. La S.N.C.F. aurait-elle de bonnes idées pour la revalorisation des C.R.M.V. ?

Vous n'êtes pas convaincus ?

Vous avez raison.

Une idée peut en cacher une autre...

Nos camarades C.R.M.V. perdront les avantages liés à la filière traction, et notamment :

- l'âge de la retraite ;
- les primes de traction.

En outre, comme ils seront sé-

dentaires commandés par la gare, ils pourront effectuer toutes sortes de travaux (balayage, accrochage, démaillage, etc.), quand il n'y aura pas assez de travail de conduite.

C'est en fait une déqualification de cette filière et sa disparition que désire la S.N.C.F., car le grade de C.R.M.V. gêne la direction par les avantages restant de la filière traction.

Avec la C.F.D.T. agissons pour :

- maintien des C.R.M.V. à la filière traction ;
- déroulement de carrière de T2 sur T3, à l'ancienneté intégrale (revendication déjà formulée par la C.F.D.T., depuis de nom-

breuses années, dans le cadre de la revalorisation de la filière) ;

— des journées de formation professionnelle répondant aux besoins ;

— l'amélioration des conditions de travail, par un PS4 de progrès ;

— l'autorisation aux Y 8000, avec maintien dans la filière ;

— l'intégration des C.R.L.O., C.R.L.O.H. et C.R.O. à la filière agent de conduite.

Comme tous les cheminots, les C.R.M.V. sont concernés par l'action que mènent les roulants pour refuser l'équipement des trains qui ne prévoit pas deux agents sur les trains.



LES EFFECTIFS EN 1980

Des variations importantes sont prévues.

Au cours du C.M.P. du 4 décembre, la direction a fait connaître ses prévisions d'effectif budgétaire pour l'année 1981. Aucun cheminot ne sera surpris si ces prévisions se traduisent par une nouvelle baisse globale (?) mais dont le chiffre est différent de celui annoncé au conseil d'administration (541).

La direction confirme ses orientations.

A travers ces propositions, il apparaît :

- qu'une certaine priorité va être donnée en direction du trafic voyageurs grandes lignes avec un maintien des effectifs 1978 (roulants et bureaux de gare) ;

- que l'on va au-devant du sacrifice du trafic marchandises traditionnel en privilégiant de plus en plus les courants de trafic au profit des grands exploitants du fer et que les expériences en cours de dessertes terminales (Le Mans et autres), même si aucune autre n'est à l'étude actuellement d'après les responsables S.N.C.F., vont s'accentuer.

La C.F.D.T. condamne ce budget.

Au cours de la discussion, la délégation a protesté énergiquement contre ces orientations qui vont aggraver de plus en plus la situation des cheminots du Transport commercial.

Pour la C.F.D.T., cette baisse globale des effectifs n'est faite que pour accroître la productivité et aggraver les conditions de travail des cheminots. De plus, la modernisation et le développement de l'informatique vont être entièrement

payés par les cheminots, notamment ceux des bas niveaux, lors des études de réorganisation des triages pour la mise en place des plans de transport RO et RA (moins 884 Unités dans les établissements d'exploitation transport, moins 200 unités dans les établissements d'exploitation marchandises).

Les cheminots réagissent.

Ce budget est préparé à partir des études et des prévisions émises par les régions, contrairement à ce que les directeurs affirment. Ils sont donc pleinement responsables des conflits qui éclatent dans un nombre important de chantiers, notamment en ce qui concerne les suppressions de postes.

Il est nécessaire de réagir à la stratégie du coup par coup de la S.N.C.F. qui, à travers les conflits locaux, semble accorder des satisfactions et revenir sur ses propositions, mais, en définitive, applique ses orientations. Des initiatives nationales de rencontre de militants concernés et impliqués dans ces problèmes sont en cours ou en voie de réalisation. Les propositions d'action de la C.F.D.T. incluent des revendications qui répondent à ces problèmes. Les agents du transport commercial sont concernés pour la mobilisation nécessaire à une riposte faisant échec à la stratégie de la S.N.C.F. dans sa politique de modernisme productif et de démantèlement de son réseau au mépris de leurs conditions de travail et de vie.

Le G.T.N Transport et Commercial

travailleuses

LA LOI VEIL CINQ ANS APRÈS...

La loi Veil, peu modifiée, est devenue définitive.

Il dépend, de nous tous et toutes, qu'elle soit efficacement appliquée grâce aux actions que nous continuerons de mener, afin d'obtenir des améliorations à cette loi ; notamment en exigeant le développement de l'information sur la contraception : tant que celle-ci sera « ignorée », le recours à l'I.V.G. restera nécessaire, d'où cette seconde exigence : l'ouverture des centres d'interruption volontaire de grossesse

se dans tous les hôpitaux, y compris l'hôpital Foch.

Devant la nécessité d'une meilleure information militante, le groupe Travailleuses de l'Union Fer et l'U.P.C.R.P. ont décidé de tenir une assemblée pour :

- échanger entre les U.P.R. et syndicats les informations sur les actions engagées lors du renouvellement de la loi Veil ;

- avec une camarade militante du planning familial, rechercher ensemble à travers des faits concrets :

qui se fait avorter ? Pourquoi ? Comment ? Quelles exigences pour nous, mouvement de masse ? Quelles revendications rendre prioritaires ? Quelles actions continuer et impulser au sein de l'entreprise ?

U.P.R., syndicats, nous comptons sur votre présence le 17 janvier 1980 (1), à Paris.

Pour changer notre vie par l'action — ce n'est qu'un début —, continuons le combat !

Pour la région parisienne :
le groupe CENTRAUX

(1) Le lieu sera précisé dans une circulaire.



DES SALAIRES... DE MISÈRE

SURVIVRE avec un peu plus de 2.350 F, c'est ce que la S.N.C.F. offre aux nouveaux embauchés en cette fin d'année 1979. On est loin des 2.800 F revendiqués en 1979. Telle est la situation d'une profession où les bas salaires sont encore trop nombreux.

Et pourtant, les SIGNATAIRES DE L'ACCORD SALARIAL 1979 sont satisfaits d'eux ! Ils parlent de « l'importance » des dernières augmentations et se félicitent car « les cheminots ont ainsi l'assurance que ces ultimes dispositions garantiront à leurs salaires et retraites... » un niveau égal au prix, ce qui n'est pas dû « aux diverses agitations menées depuis cet été ».

C'est le langage de la F.M.C. qu'on retrouve à quelque forme près chez les autres signataires.

La C.F.D.T. a interpellé le Directeur général fin novembre sur les insuffisances de la situation sociale des cheminots. Dans sa réponse du 10 décembre, on retrouve les mêmes idées que dans le journal F.M.C. Le Directeur général souligne « l'aspect positif des mesures catégorielles intervenues récemment ne peut être mis en doute », et plus loin, « l'agitation qui s'est développée ces dernières semaines me paraît donc dépourvue de fondement réel ».

EN CLAIR, ÇA VEUT DIRE : LES CHEMINOTS SONT BIEN PAYÉS, BIEN NOTÉS ET ILS N'ONT PAS À SE PLAINDRE NI À « S'AGITER », AUX CHEMINOTS DE JUGER !

Ceux qui sont d'accord avec la démarche et le discours de la Direction et de la F.M.C. (c'est pareil !) ne doivent pas lire ce qui suit puisque c'est le jugement C.F.D.T. sur la politique des salaires à la S.N.C.F. et le point de vue est totalement opposé.

LES DÉS ÉTAIENT PIPÉS AU DÉPART

Dès les premières discussions sur les salaires 1979, la Direction prévoyait, dans le projet d'accord salarial, une augmentation minimale du pouvoir d'achat des cheminots pour l'année 1979. Cette soi-disant augmentation, calculée à l'aide d'une formule très compliquée et apparemment scientifique, faisait entrer en jeu notamment l'amélioration de la productivité des cheminots et l'évolution de prix de l'indice I.N.S.E.E. Un renvoi prévoyait que le terme le plus important de cette formule serait nul si les prix augmentaient de plus de 10 % dans l'année ; ce qui, à l'époque, semblait peu probable selon la Direction et les organisations syndicales signataires. Quant à nous, C.F.D.T., au vu des expériences précédentes, nous n'avions pas d'illusions sur l'application de cette mesure ; nous l'avions dit aussi bien au Directeur général qu'aux cheminots.

LES PRÉVISIONS DIRECTORIALES ÉTAIENT UNE NOUVELLE FOIS ERONNÉES

Les faits ont confirmé l'analyse C.F.D.T. : l'évolution de l'indice officiel des prix a déjà

dépassé les 10 % à fin octobre, soit au bout de 10 mois.

Les cheminots subissent (notamment ceux des bas niveaux) une nouvelle fois les conséquences de l'austérité imposée par les capitalistes et dans le même temps les profits des entreprises augmentent. Ceux qui dirigent l'entreprise ou qui signent devraient tenter de vivre avec moins de 3.000 F par mois. Ils comprendraient peut-être alors les revendications des cheminots.

L'ACCORD LE PLUS MAUVAIS EN 10 ANS

La Direction n'ajustera pas une nouvelle fois nos salaires en fonction de l'évolution réelle des prix et les quelques miettes attribuées ne compenseront pas la perte subie chaque mois depuis janvier 1979.

M. Barre et le C.N.P.F. peuvent se réjouir car ils ont réussi leur opération de blocage et de réduction du pouvoir d'achat grâce à la vigilance de notre Direction et avec la complicité des organisations syndicales signataires qui osent encore se féliciter d'avoir signé cet accord salarial. Pour fêter le 10^e anniversaire de la politique contractuelle à la S.N.C.F., la Direction a mis au point l'accord le plus mauvais des 10 dernières années ; le bilan fourni par la Direction elle-même le prouve clairement. Il n'y a pas de politique contractuelle salariale à la S.N.C.F. mais une grande mystification et une exploitation importante d'un grand nombre de cheminots.

QUI RÉCUPÉRERA LES BÉNÉFICES ?

Et pourtant, pendant cette année 1979, le trafic de la S.N.C.F. a encore progressé et la productivité des cheminots a une nouvelle fois augmenté. Les effectifs ont été à nouveau réduits. Mais cette augmentation de richesse ne profitera pas aux cheminots car ça n'apparaît jamais dans les bilans de fin d'année ; elle a déjà été attribuée sous forme de modifications tarifaires ou dans les marchés d'achats et de travaux. Les vérités sont masquées car la tarification entre autres est de plus en plus complexe et de plus en plus secrète, surtout en marchandises. De plus en plus de cheminots en ont conscience.

LES CHEMINOTS EN ONT RAS LE BOL ET ILS RÉAGISSENT

Mais les cheminots ne vont pas subir indéfiniment ; ils se rendent compte que le pouvoir leur fait payer chèrement leur garantie temporaire de l'emploi. Certains ont déjà mené pendant cet automne plusieurs actions dures, pensant trouver une compensation de leur perte de pouvoir d'achat dans une amélioration de leur déroulement de carrière. Ils ont été une nouvelle fois déçus. D'autres les rejoignent chaque jour dans l'action et ils ont raison. Ce développement de l'action ne peut que s'amplifier mais de nouvelles formes d'action sont nécessaires. La parole est aux cheminots.

P.B. CATELAN et M. GORAND.

NOTATIONS CATÉGORIELLES : BILAN – ACTION

Dès la mise en application de l'accord salarial 1979 et des mesures catégorielles qui en découlent, la C.F.D.T. a :

- souligné l'insuffisance des mesures (des miettes !) ;
- condamné la création de nouveaux grades (dont les retraités ne bénéficient pas !) ;
- réclamé des mesures pour l'ensemble des filières permettant un véritable déroulement de carrière des cheminots.

Les notations de fin d'année ont montré la justesse de ce jugement ; les conflits importants qui ont marqué toute la fin de l'année en sont la preuve.

La minceur des mesures arrêtées au niveau national est devenue presque invisible au niveau régional. Après le découpage du « gâteau » les cheminots se sont aperçus que les chiffres globaux claironnés par la Direction au niveau national se traduisaient par 4 ou 5 postes par région et par filière. Des actions ont donc eu lieu, par exemple sur la région de Chambéry. Sur le terrain force a été de constater qu'entre les demandes syndicales et les postes proposés il y avait un monde !

La Direction locale a apporté alors la preuve que les notations ne dépendaient pas des chefs d'établissement, mais bien des contingents débloqués au niveau national.

Même en milieu Maîtrises et Cadres, il y a eu refus d'accepter la situation offerte. Les maîtrises et cadres du Transport et Commercial du Sud-Est ont fait grève.

La Direction a créé des grades supplémentaires sur le niveau 5 en accompagnant cette mesure d'un examen d'accès dans de nombreuses filières. De fait, au lieu de terminer la carrière à la maîtrise (par un reclassement) comme le réclame la C.F.D.T., la Direction fait du niveau 5 le premier niveau de maîtrise et immanquablement le nombre d'agents sur le niveau 6 va diminuer.

Une fonction entière comme le Matériel a été « oubliée ».

Ce bilan doit nous permettre d'envisager les discussions de 1980. Pour la C.F.D.T., il faut :

- repousser la division voulue par la Direction et réclamer des mesures catégorielles permettant d'unifier la carrière des cheminots quelle que soit leur filière ;

- axer les mesures sur des reclassements de niveau et rejeter la création de grades qui aboutit à la mise en place des positions hiérarchiques supplémentaires ;

- prendre d'urgence des mesures pour que les cheminots les plus défavorisés ne restent pas sur le niveau 1 ;

- situer clairement l'examen de barrage sur le niveau 6 et supprimer toute notion d'examen pour permettre l'avancement sur les niveaux 3, 4 et 5.

C'est sur ces bases que la C.F.D.T. compte œuvrer en soulignant que la lutte unitaire des cheminots doit permettre un aboutissement sur les revendications concernant les mesures catégorielles à prendre quelle que soit la filière.

Jean VILLETTÉ.

LES ATV ET KRU EN ONT ASSEZ !

A Lyon, Paris-Lyon, Chambéry, la coupe a débordé

Il faut ajouter la dégradation des conditions de vie due :

- au nouveau PS4 (exemple : RHR = 35 heures hors de la maison) ;
- aux congés refusés ;
- à l'absence de pause-repas (non-octroi de tickets-restaurants) ;
- à ce que 300 KRU n'ont ni Noël, ni le 1^{er} janvier.

Toutes ces revendications étant réclamées depuis de nombreuses années et restées sans solution, la grève était inévitable, à terme.

« Cheminot de France ». — Comment s'est menée cette lutte et quels sont les résultats ?

G. Audouy. — Elle a été exemplaire et très active, avec des assemblées générales quotidiennes (plus de 100 participants), qui débattaient des propositions faites par le collectif (C.G.T., C.F.D.T., non-syndiqués), en matière de revendications et d'action pour les faire aboutir. Ces A.G. se déroulaient dans le réfectoire : un fort piquet donnait les informations à tous les ATV-KRU des autres résidences (cahier revendicatif, tract aux usagers...). A plusieurs reprises, des diffusions de tracts aux usagers ont été très bien accueillies.

Le 26, la S.N.C.F. a cru bon, à Lyon comme à Chambéry, de faire évacuer les grévistes par les forces de police. Le voile était tombé. A tous les niveaux, c'était le durcissement et le refus de négocier. Aussi, le 30, aucun élargissement n'ayant eu lieu, les responsables syndicaux qui ont animé le mouvement ont décidé de le suspendre et de le continuer sous d'autres formes (exemple : ne plus coucher dans certains foyers, etc.). Plus de 100 agents se sont amenés en chœur, à la commande, le 1^{er} décembre, à 3 h 30.

Au niveau des résultats, localement, des satisfactions ont été obtenues, mais surtout globalement, l'ensemble des grévistes ont découvert la politique de la direction et le rôle qu'en leur fait jouer, dans le cadre du démantèlement de l'entreprise. Ils ne laisseront pas s'instaurer la division dans la résidence. Ils sont prêts, avec l'U.P.R.-C.F.D.T., à s'opposer à toutes sanctions qui pourraient s'abattre sur les grévistes. Pour l'U.P.R., l'action des ATV-KRU fait partie du combat de l'ensemble des cheminots, face à la restructuration de la S.N.C.F.

La grève de Lyon qui a mis en relief, à partir des problèmes locaux :

- des revendications nationales de la filière ;
- les limites d'une action locale, à dimension nationale ;
- les difficultés de l'élargissement : doit nous interroger pour l'avenir. Le prochain congrès des cheminots doit s'en saisir.



Face à nos revendications c'est un dialogue de sourds

RENFORÇONS NOTRE ACTION

LES MILITANTS CHEMINOTS C.F.D.T. ET L'INFORMATIQUE

UNE RENCONTRE MILITANTE DYNAMIQUE

Le 10 décembre, 60 militants de toutes les régions ont fait le point sur la modernisation à la S.N.C.F. et principalement sur le phénomène informatique. Les travaux préparatoires des syndicats et régions ont été importants et l'une des décisions prises a été de publier prochainement une plaquette reprenant l'ensemble des travaux.

Cette confrontation nationale a permis un large tour d'horizon sur la société actuelle et son évolution. Plus précisément, nous nous sommes attachés à mieux voir de près la condition du travailleur cheminot dans cette société capitaliste, affronté à l'arrivée des nouvelles machines. Ces machines, une fois de plus, vont bouleverser notre vie sous deux aspects principaux. Les cheminots qui vont travailler directement sur les machines et les cheminots qui supporteront les conséquences de cette application intensive de la modernisation (c'est-à-dire tous les cheminots). Car, comme nous l'avons déjà constaté au cours des phases de modernisation, cela se traduit toujours par une baisse des effectifs ; cette baisse du nombre de cheminots sur le lieu de travail entraîne des phénomènes divers allant de l'attrait de la nouvelle machine à un travail moins intéressant au bout de quelques années.

Nous constatons aussi qu'il y a une différence énorme entre le discours de la direction qui se veut humaniste alors que, dans la pratique, le travail des cheminots évolue vers une déshumanisation. Les militants cheminots entendent bien expliquer les positions C.F.D.T. face à l'intensification de la mise en place de l'informatique.

LE SENS DES INTERVENTIONS RÉGIONALES

Les interventions des régions montrent bien l'importance du phénomène informatique sur la vie concrète des cheminots et cheminotes. Plusieurs régions ont insisté sur l'enjeu assez global de cette phase de modernisation en replaçant cette évolution dans le cadre du système capitaliste en crise. Pour ces régions, il s'agit, pour le capitalisme international et national, de sortir de la crise en augmentant une nouvelle fois la productivité au détriment des conditions de vie et de travail des travailleurs. Compte tenu de l'immense bouleversement que crée l'informatique, c'est tout un mode de vie qui se transforme et qui modifie le rapport des cheminots à l'occasion de leur travail. Cela montre un accroissement du pouvoir centralisé par la direction et le pouvoir. Une autre série d'interventions insiste sur la nécessité de bien connaître et comprendre la société capitaliste et souhaite un débat pour mieux expliquer l'augmentation de la productivité de chaque cheminot qui est en constante progression. Nous devons aussi bien montrer que la S.N.C.F. réalise du profit même beaucoup de profit alors que la direction refuse de négocier les revendications prioritaires des cheminots.

Une troisième série d'interventions a mis l'accent sur des analyses très concrètes d'application à la S.N.C.F. Le travail réalisé a d'ailleurs bien fait apparaître qu'étant dans une société d'exploitation nous devons aussi analyser les conséquences de cet outil sur la vie de l'entreprise et la vie des travailleurs.

Sur l'entreprise, l'informatique va « améliorer » la

gestion capitaliste de l'entreprise. C'est le cas de la gestion des engins moteurs, de la gestion du personnel, de la gestion des stocks, etc. Sur ces points, nous réaliserons une série d'articles permettant de résumer les analyses des régions.

Une quatrième série d'interventions a mis l'accent sur les conséquences très importantes sur la vie des cheminots, une conséquence directe sur les conditions de travail ; c'est un point très important de la journée. Les conditions de travail se modifient à chaque arrivée de nouvelles machines et les ordinateurs n'échappent pas à la règle... Nous devons mettre en priorité à l'étude des postes de travail dans chaque chantier, bureau de gare, atelier... Un travail important doit se réaliser par des débats avec les cheminots concernés.

La deuxième priorité pour les mois qui viennent doit essentiellement mettre l'accent sur les salaires. En effet, le coût énorme des ordinateurs, qui permet d'augmenter la productivité des cheminots, doit permettre d'accentuer la lutte sur les salaires et notamment sur les bas salaires. Il est anormal que l'entreprise ne réponde pas aux revendications salariales alors que des moyens énormes sont engagés dans des investissements de modernisation.

La revendication : « la modernisation au service des cheminots » prend tout son sens. Il s'agit de se mettre tous au travail pour se mettre à l'action. Cela concerne tous les adhérents et tous les cheminots.

RÉFLÉCHIR SUR LES CONDITIONS DE TRAVAIL

Les profondes modifications que subissent et subiront encore les postes de travail nous incitent à réaliser un travail avec les cheminots concernés. Dans beaucoup de filières, l'apparition de machines doit être notre préoccupation première. Pour cela, les militants C.F.D.T. organiseront des discussions avec les cheminots sur les points suivants :

Avant l'arrivée de la machine, les délégués doivent intervenir auprès de la direction pour avoir des informations. Ceci pour que les cheminots concernés puissent discuter de l'implantation de ces machines. Nous exigeons que la direction accepte de discuter sur les problèmes qui se posent. Nous devons refuser l'implantation des machines sans qu'il y ait discussion sur les conditions de leur implantation.

A l'arrivée de la machine, ce qui est important, c'est que chacun et chacune puisse discuter des conditions de travail telles que :

- l'aménagement des locaux dans les meilleures conditions ;
- l'emplacement des machines, l'éclairage adopté ;
- un temps de travail court avec pauses suffisantes compte tenu de la nouvelle pénibilité.

Cette réflexion et ce travail syndical doivent aussi permettre de faire avancer nos revendications, notamment cette revendication C.F.D.T. :

6 heures de travail pour un salaire de 8 heures, pour tous les travaux pénibles.

Compte tenu de l'importance de l'informatique, les cheminots C.F.D.T. demandent une discussion sur ce sujet avec la direction S.N.C.F.

L'ARBRE DE NOËL CACHE LA FORêt

Parler d'arbre de Noël en janvier pourquoi ? Il y a parfois des arbres qui cachent la forêt, l'arbre de Noël à la S.N.C.F. semble être de ceux-là.

Des cheminots apprendront peut-être (parce qu'ils n'en ont jamais « bénéficié ») par cet article que la S.N.C.F. organise, chaque année, des arbres de Noël pour les enfants de cheminots.

Qu'ils ne regrettent rien, ils n'ont pas perdu grand-chose.

Ces manifestations que la S.N.C.F. reproduit chaque année sont un peu le reflet du service social.

L'héritage d'un paternalisme désuet, le bon patron qui apporte des joujoux aux petits de ses travailleurs. Les réalisations sociales à la S.N.C.F. ne sont pas négligeables ; elles ont été en leur temps des précurseurs et ont pu servir d'exemple. Notre propos n'est pas de rejeter ce qui se réalise, mais il nous faut constater que la situation se dégrade. Les besoins évoluent, les mentalités changent, mais l'intendance ne suit pas ! La Direction en reste à peu de chose près aux habitudes acquises.

Tous les enfants ne sont pas concernés, quel que soit le type de manifestation organisée : spectacle, distribution de jouets ou de friandises... il y a des oubliés ! Si cela va à peu près au niveau des gros centres ferroviaires, il n'en est pas de même pour les « isolés » des petites lignes souvent situés sur les plus bas niveaux de salaires.

La modicité des crédits alloués n'est pas de nature à revaloriser ce type de manifestation. La C.F.D.T. réagit contre cette situation. Des militants dans les institutions refusent de participer à l'organisation des arbres de Noël parce qu'ils ne veulent pas cautionner, par leur participation ou leur présence, les insuffisances de la S.N.C.F.

payés au budget social ; cela fait partie des charges sociales de l'employeur ; c'est donc bien du salaire qui est différé pour être redistribué dans des œuvres sociales (vacances, assistance, arbre de Noël...).

Mais la S.N.C.F. en assure la gestion, les représentants des travailleurs ne donnant qu'un avis sur la répartition des crédits au niveau du Comité Central d'Activités Sociales (C.C.A.S.) ou des Comités Régionaux (C.R.A.S.).

Dans ces instances, la C.F.D.T. s'efforce de faire prendre en compte, par la S.N.C.F., l'évolution des besoins des cheminots et de leurs familles, actifs et retraités. Les crédits, par la réduction continue des effectifs, accusent une diminution relative alors que les demandes augmentent et évoluent.

Il y aura des choix à faire, les cheminots doivent en être conscients. Le sapin de Noël, avec son clinquant, ses lumières, ne doit pas être l'arbre qui cache la forêt. Il faudra peut-être l'abattre pour voir ce qu'il y a derrière avec réalisme pour revaloriser la forêt qu'il cache.

Groupe national salaire différencié.

LE BUDGET SOCIAL DE L'ENTREPRISE, C'EST DU SALAIRE DIFFÉRÉ !

La S.N.C.F. attribue, chaque année, un peu plus de 2 % des salaires

Sur le plan social, l'attaque du Pouvoir s'accentue



IMMIGRATION

Définir un statut des travailleurs étrangers dans le respect des droits de l'homme et des traditions que Bonnet et Stoléru mettent en tête de leurs projets de lois.

Mais la réalité est terrible. Jacques Chirac, dans une interview, en 1976, disait : « Dans un pays où il y a un million de chômeurs mais où il y a deux millions d'immigrés, le chômage n'est pas un problème insoluble. » Après plusieurs décennies de louanges des bienfaits de l'immigration jusqu'à l'ouverture des frontières, parce que les services de l'Office National de l'Immigration ne suffisaient plus, on découvrait alors que l'immigration était nocive.

LES CONDITIONS DE VIE

C'est le côté inconnu de la population française : ce sont les foyers-taudis gérés par des géants racistes (en général nostalgiques d'Indochine et d'Algérie). La vie dans les foyers, c'est surtout l'isolement le plus total, le poids intolérable du racisme, de l'oppression culturelle et sexuelle, la surexploitation des loyers (entassement de quatre à cinq lits par chambrée), l'absence totale d'hygiène ; tout cela est le fruit de l'impérialisme qui a conquis nos pays d'origine et nous force à émigrer.

Les immigrés : une main-d'œuvre à 95 % sans qualification, donc les emplois subalternes, d'où le patro-

nat joue le jeu de la division et, malheureusement, la classe ouvrière suit cette machination pour mieux réprimer.

L'ESSENTIEL DE LA LOI STOLÉRU-BONNET

Adoptée en première et deuxième lectures à l'Assemblée, le Sénat s'est refusé à l'examiner. Ce projet modifie les ordonnances de 1945. Les modifications principales sont :

- a) Un étranger peut être expulsé du territoire français par arrêté du ministre de l'Intérieur :
 - au nom de l'ordre public ;
 - si son titre de séjour a été falsifié ou contrefait ;
 - s'il est malade plus de trois mois ;
 - s'il est chômeur au-delà de six mois.
- b) Un étranger qui n'est pas en mesure de déférer immédiatement à la décision lui refusant l'autorisation sur le territoire peut être maintenu dans les locaux ne relevant pas de l'administration pénitentiaire pendant le temps strictement nécessaire :
 - donc un rôle exorbitant accordé à la police pour expulser un immigré sans possibilité de recours en justice ;
 - légalisation des prisons secrètes comme « Aterre » à Marseille.

POUR UNE CAMPAGNE MASSIVE ET UNITAIRE

Dès maintenant, partout, dans les entreprises, dans les réunions publiques, les sections syndicales doivent mettre l'accent sur ces lois répressives contre toute la classe ouvrière (ce n'est pas seulement les immigrés qui sont visés).

Les organisations d'immigrés se battront partout pour la suppression pure et simple des différentes cartes de séjour (3 ans, 5 ans ou 10 ans), la libre circulation des travailleurs et l'égalité des droits politiques.

Il faut l'unité de tout le mouvement ouvrier pour lutter contre la loi scélérate de Bonnet-Stoléru.

Travailleurs français — nous immigrés, nous n'avons pas de patrie — nous sommes travailleurs, donc une seule classe ouvrière.

NOUS EXIGEONS DANS L'IMMÉDIAT

- Le retrait pur et simple des mesures Stoléru-Bonnet
 - qui divisent la classe ouvrière ;
 - qui bafouent les libertés élémentaires acquises par les travailleurs tels que le droit au travail pour tous.

Nous voulons que le mot d'ordre Français-Immigrés ne soit pas seulement et uniquement théorique mais plutôt à mettre en pratique.

Des immigrés de Rouen

LIGNES OMNIBUS FERROVIAIRES...

ON FERME

On ferme : c'était la première page du *Cheminot de France* de mai 1979. Toutes les lignes menacées y étaient figurées sur une carte de France. Ce n'est pas sérieux, disait le Président du Conseil d'Administration, à la télé, le 7 mars, en réponse au Secrétaire général des Cheminots C.F.D.T. qui dénonçait le plan de fermetures de lignes omnibus prévu dans le contrat d'Entreprise.

Trois lignes fermées, en 1979, faisaient croire à des cheminots que nous avions exagéré...

Au service d'été 1980, douze lignes seront fermées au trafic ferroviaire omnibus voyageurs : Lunéville-Bruyères, Boulzicourt-Charleville, Troyes-Châtillon-sur-Seine, Mulhouse-Chalampe, Marle-Hirson, Nantes-Châteaubriant, Oloron-Sainte-Marie-Bedous, Sarlat-Saint-Denis près

Martel, Ax-les-Thermes-La Tour-de-Carol, Clamecy-Corbiéry, Saint-Germain-des-Fossés-Roanne, Bellegarde-Divonne. C'est donc près de 500 km qui sont touchés et un trafic de 14 millions de voyageurs-kilomètres.

Voilà comment on démantèle le chemin de fer.

Mais gageons que la Direction fera porter sa publicité essentiellement sur les augmentations de circulation omnibus qu'elle va mettre en œuvre, en même temps que ces suppressions !

Cette nouvelle étape est importante. Les cheminots réagissent déjà dans plusieurs localités et organisent l'opposition à ces fermetures.

Il faut maintenant passer au cran supérieur pour s'opposer au plan de démantèlement de la S.N.C.F.



LE TRIMESTRE DU 1^{er}JANVIER 1980

Les dernières décisions concernant les salaires des cheminots ont pour effet de majorer ceux-ci de 11,3 % à compter du 1^{er} décembre 1979 par rapport aux salaires en vigueur le 1^{er} janvier 1979.

Le barème P 111, que nous publions et qui servira au calcul du trimestre du 1^{er} janvier 1980, prend en compte cette majoration pour les pensions payées d'avance (un barème P 112 a été tiré, mais ne modifie le barème P 111 qu'en ce qui concerne le minimum de pension).

Les pensions payées à l'échéance du 1^{er} octobre 1979 ont été calculées en tenant compte d'une majoration des salaires de 8,8 % à partir du 1.1.1979.

Les salaires ont été revalorisés à compter du

1^{er} octobre pour porter la majoration depuis le 1.1.1979 à 10,3 % pour atteindre 11,3 % au 1.1.1979.

Les rappels seront payés aux retraités le 1.1.1980.

Les pensions payées à terme échu seront calculées à partir des salaires en vigueur au 1.10.1979.

L'intégration de 1 point de l'indemnité de résidence dans le traitement comptant pour la retraite entraîne une majoration de celle-ci de 0,8 % à pris effet le 1^{er} décembre 1979. La part du mois de décembre a été payée pour les pensions réglées d'avance avec l'échéance du 1.10.1979.

Minimum de pension

Le Gouvernement a enfin donné son accord pour que le minimum de pension soit calculé sur le coefficient hiérarchique 156, au lieu de 148, depuis le 1^{er} janvier 1979. Cette mesure prendra effet à compter du 1^{er} janvier 1980.

Le minimum figurant au barème P 111, sera payé pour le mois de décembre 1979.

Pour le premier trimestre 1980, le minimum sera :

- Pension directe : 7.054,80 F;
 - Pension de réversion : 3.527,40 F.
- Voir « 50 questions-50 réponses », question n° 9.

P 111

Effet du 1^{er} décembre 1979 — 9^e échelon

Niveaux	A	B	C	D
Codes 1 et 2				
01 E1	8.674,20	8.923,83	9.263,18	9.612,67
02 E2	9.691,54	9.991,10	10.441,16	10.790,65
03 E3	10.923,06	11.322,48	11.779,77	12.279,04
04	12.475,85	12.975,12	13.546,74	14.095,94
05	13.814,46	14.313,73	14.885,35	15.434,55
06 M2	15.045,98	15.645,11	16.331,05	16.930,17
07 M3	17.080,67	17.779,65	18.579,91	19.328,82
08 C1	19.650,80	20.499,56	21.471,31	22.419,93
09 C2	23.024,10	24.022,64	25.219,42	26.217,96
10 C3	27.254,11	28.452,36	29.824,24	31.072,42
Code 3				
01 E1	8.721,18	8.970,81	9.609,37	9.958,86
02 E2	10.255,39	10.554,95	10.984,07	11.333,56
03 E3	11.452,61	11.852,03	12.285,34	12.784,61
04	12.962,00	13.461,27	14.003,14	14.552,33
05	14.519,17	15.018,44	15.542,31	16.091,51
06 M2	15.695,69	16.294,82	16.923,04	17.522,17
07 M3	17.639,12	18.338,10	19.071,28	19.820,18
08 C1	20.091,12	20.939,88	21.932,93	22.881,55
09 C2	23.503,52	24.502,06	25.724,53	26.723,07
10 C3	27.782,85	28.981,10	30.382,75	31.630,93
Code 4				
02 E2	9.913,99	10.213,55	10.663,67	11.013,16
03 E3	11.145,41	11.544,83	12.002,14	12.501,41
10 C3	30.416,34	31.614,59	32.986,48	34.234,66
Code 5				
04	12.866,90	13.366,17	13.879,84	14.429,03
05	14.133,07	14.632,34	15.146,31	15.695,51
06 M2	15.298,19	15.897,32	16.513,84	17.112,97
07 M3	17.222,72	17.921,70	18.641,08	19.389,98
Code 8				
01 E1	8.721,18	8.970,81	9.540,97	9.890,46
02 E2	10.137,49	10.437,05	10.880,87	11.230,36
03 E3	11.359,01	11.758,43	12.208,84	12.708,11
04	12.962,00	13.461,27	14.003,14	14.552,33
05	14.252,77	14.752,04	15.266,61	15.815,81
Code 9				
02 E2	10.285,09	10.584,65	10.984,07	11.333,56
03 E3	11.486,51	11.885,93	12.285,34	12.784,61
04	13.265,00	13.764,27	14.263,54	14.812,73
07 M3	18.716,72	19.415,70	20.148,88	20.897,78
08 C1	21.168,72	22.017,48	23.010,53	23.959,15
10 C3	30.945,09	32.143,34	33.544,99	34.793,17

Service discontinu		
Niveaux	6 ^e échelon	Minimum
G1	7.688,21	5.698,10
G2	6.617,37	4.884,12
G3	6.081,80	4.477,00
G4	5.225,37	3.826,03

Service continu		
Minimum trimestriel		
Pour 50 semestres		
Pensions directes		Réversion
6.693,04		3.346,50

Niveaux	Indices	P 111 du 1-12-79
T1	A B C	8.589,02 8.888,57 9.188,16
T2	A B C	9.787,26 10.136,77 10.586,11
T3	A B C	10.763,62 11.212,97 11.712,23
T4	A B C	12.231,50 12.730,79 13.279,93
T5	A B C	13.479,69 13.978,96 14.528,14
06 (M2)	C D	15.227,74 15.826,85
07 (M3)	A B	15.926,72 16.625,70

Primes de traction :

T1 à T5 = P 110 x 1,0093

06 et 07 = P 110 x 1,0096



LE LANGAGE DE NOS COMMIS

Si le député Emmanuel Hamel est satisfait de la réponse que lui a faite le ministre Joël Le Theule à sa question écrite (voir ci-dessous), après six mois de laborieuses réflexions, il n'est pas difficile.

Le caractère outrancier de la remarque contenue dans la dernière phrase « caractère irréaliste des revendications exprimées », n'a d'égal que la fantaisie des chiffres avancés.

« Voyons les affaires » pour l'intégration dans le traitement comptant pour la retraite (traitement liquidable), la revendication porte sur l'indemnité de résidence, la prime de vacances et la gratification d'exploitation. Avec cela, le traitement liquidable serait à peu près égal au salaire imposable. Actuellement, le pourcentage est de 82,3 %.

Il faudrait donc un coup de pouce de 17,7 %. Mais tout le monde est d'accord pour prévoir des étapes : 1 point d'indemnité de résidence par trimestre (l'indemnité de résidence représente le plus gros morceau), soit environ 3,2 % par an d'augmentation des retraites.

Le Theule fait donc le maximalisme outrancier.

Lorsque, pour le calcul du minimum de pension, il envisage les deux hypothèses : éléments liquidables actuels et éléments imposables, il trouve une différence de 1.000 millions.

Pour 100.000 pensions au minimum, dont la moitié sont des pensions de réversion, cela ferait dans les 13.000 F par pension complète, uniquement pour la tranche des 17,7 % évoqués ci-dessus.

Ce chiffre est donc un chiffre bidon.

Et, pour faire bonne mesure, il additionne le tout, donc il compte deux fois la même chose pour le minimum.

Un vrai maquignon, ce Le Theule !

Pour le taux de réversion, Le Theule a bien un régime spécial de retraites, avec deux tiers de réversion, et ça c'est sans conséquences sur les autres régimes... Hypocrite, va !

Et le député Hamel ingurgite toute celle salade, quel coffre !

Et le locataire de l'Elysée qui parle sans rire de « la volonté du gouvernement de réaliser un effort particulier en faveur des personnes âgées de revenu modeste ».

Ça veut dire quoi, cette banalité, après tant d'autres ?

Dans un an, cela ira mieux. A quelques mois de l'élection présidentielle, on va faire patte de velours, avec les chères personnes âgées. Les malappris, style Le Theule, seront sans doute mis (provisoirement) à l'écart. On sortira les putains les plus avantageuses pour faire la retape des électeurs-électrices du 3^e âge.

André NICOLAS

EN LISANT LE JOURNAL OFFICIEL

8 septembre 1979 - Page 7206
Réponses des ministres aux questions écrites

13517 - 10 mars 1979. — M. Emmanuel Hamel appelle avec regret l'attention de M. le Ministre des Transports sur l'insuffisance de sa réponse, parue au « Journal Officiel » du 3 mars 1979, à la question n° 11141. Cette réponse pourrait laisser croire soit que le ministère des Transports se refuse à répondre à un parlementaire sur des problèmes concernant la S.N.C.F., soit qu'il est incapable d'y répondre par lui-même et sans le concours de la S.N.C.F., ce qui pourrait suggérer que sa connaissance ou ses moyens de contrôle de cette entreprise nationale sont pratiquement nuls. Il a le regret de lui demander à nouveau une réponse aux questions 1^e, 2^e, 3^e et 4^e déjà exprimées dans la question n° 11141 du 20 janvier 1979, le remerciant de sa réponse au cinquième point de cette question, le seul auquel il ait été répondu.

Réponse. — Le coût en année pleine des améliorations énumérées dans les quatre premières questions posées antérieurement par le parlementaire intervenant serait le suivant : 1^e calcul du minimum de pension sur le salaire d'embauche au niveau 1, en se référant aux éléments actuellement liquidables : 225 millions de francs ; en se référant aux éléments imposables : 1 225 millions de francs ; 2^e intégration dans le traitement liquidable servant de base au calcul de pensions des différentes indemnités ou primes actuellement non soumises à retenue : 2 400 millions de francs ; 3^e progression de 50 à 75 % du taux de réversion : 1 460 millions de francs ; 4^e calcul du minimum de pension des gardes-barrières de quatrième classe sur 100 % du salaire de début : 5 millions de francs. Le coût global de ces améliorations serait donc de 4 090 millions de francs ou de 5 090 millions de francs, selon les hypothèses visées au 1^e ci-dessus, soit environ 30 ou 36 % du montant de la rémunération

annuelle du personnel, soit encore 38 et 47 % du montant des pensions actuellement servies par la caisse des retraites.

Ces montants n'incluent pas le coût de la réversion sur le veuf de la pension de la femme agent, mesure qui est effective à compter de janvier 1979. Ils ne tiennent pas compte, non plus, de l'extension à tous les retraités, quelle que soit leur date de départ à la retraite, des mesures catégorielles prises déjà en faveur de certains d'entre eux, remplaçant certaines conditions de délais et de date ; en effet, dès lors que des nouvelles possibilités d'avancement ont été ouvertes, faisant intervenir un critère de choix, il serait contraire aux principes sur lesquels repose la péréquation des pensions de procéder ensuite à une telle extension. Il n'est pas possible de déterminer avec rigueur les hausses tarifaires qui seraient nécessaires pour compenser de telles dépenses car, du seul fait de leur importance, il s'ensuivrait inévitablement des transferts considérables du trafic. Il est simplement précisé, à titre indicatif, qu'un relèvement des tarifs de 1 % entraîne, à trafic constant, un supplément de recettes légèrement supérieur à 190 millions de francs. Quant aux versements de l'Etat, relatifs aux subventions d'exploitations et aux compensations pour insuffisance de tarifs, ils se sont élevés au total à 1 405 millions de francs, en 1976, 3 500 millions de francs, en 1977, et 3 175 millions, en 1978.

Les éléments de réponse ci-dessus font apparaître le caractère irréaliste des revendications exprimées, d'autant que celles-ci ne pourraient pas être considérées isolément ni en faisant abstraction des conséquences qui en résulteraient en ce qui concerne les ressortissants du régime général, ainsi que des autres régimes spéciaux de retraites.

U.R.R. ET GROUPES LOCAUX

U.R.R. et Paris-Saint-Lazare

En vue de la mise en place de l'U.R.R., venez nombreux à la réunion qui aura lieu le mardi 22 janvier 1980, à 17 heures, 4, impasse d'Amsterdam, 75008.

Informations ; prises de contact ; échanges.
Règlement des cotisations pour l'année 1980.

Nous comptons sur votre présence.

Groupe Saint-Etienne

L'Assemblée générale du groupe aura lieu le samedi 19 janvier 1980, à 14 h 30, au foyer de Valbenoîte, avec la participation de Marc Vernet, secrétaire de l'U.R.R. de Lyon.

COMPTES RENDUS DE RÉUNIONS

U.R.R. Midi-Pyrénées

Réunion du Conseil régional du 24 octobre 1979, à Toulouse.

Feugère, secrétaire de l'U.P.R., participait à la réunion. Il donna des précisions sur la non-participation à la grève des 16 et 17 octobre (décision prise en raison de la situation locale et de l'esprit des cheminots de la région). Seul à Tarbes, participation de 80 %.

Massoc, de l'U.R.R., fera partie de la délégation de l'U.P.R., qui doit être reçue pro-

chainement par le Président du Conseil régional, M. Alain Savary.

Cavalier et Destruel ont fait un compte rendu du Conseil U.F.R. du 30 octobre 1979. 2 conseillers U.F.R. et 2 délégués des groupes assisteront au Congrès U.F.R.

Préparation du bulletin de liaison ; remise des timbres 1980 et expédition aux autres.

Diverses autres questions furent abordées.

U.R.R. Bretagne-Mayenne

Réunion du Conseil régional le 16 octobre 1979, à Rennes.

Informations diverses.

■ La grève du 16 au 20 octobre 1979, en-



visagée sans enthousiasme ; il faudrait rechercher d'autres moyens d'actions.

■ Compte rendu du Conseil de l'U.F.R. du 3 octobre 1979.

■ 3 Conseillers iront au Congrès U.F.R. de Strasbourg, ainsi que 3 auditeurs.

■ Pour le Congrès F.G.T.E., il sera fait appel aux retraités pour assurer certaines tâches d'organisation.

Questions diverses.

Appel à la manif du 8 novembre 1979.

Projet de motion pour le Congrès U.F.R., à Morlaix.

Aides-ménagères : 50 questions, 50 réponses.

Organisations : trois réunions du Conseil par an ; deux bureaux.

TréSORERIE : mise au point. Il y aurait 259 adhérents sur l'U.R.R.

U.R.R. de Metz

Assemblée générale du 20 octobre 1979, à laquelle participait Marc AYRAL, secrétaire général de l'U.F.R., qui rappela les revendications des actifs.

Election des membres du Bureau ; établissement des Conseillers et désignation de ceux qui iront au Congrès de Strasbourg.

Une motion, reprenant toutes les revendications des retraités, a été rédigée (intégration de l'indemnité de résidence et de la prime de vacances, dans le calcul de la pension ; réversion à 75 %).

Groupe de Roanne

L'Assemblée générale a eu lieu le samedi 24 novembre 1979, à 14 h 30, sous la présidence de notre camarade Chamussy, secrétaire ; Mlle Fancy, trésorière, et la participation de notre camarade Girinon, de l'U.F.R.

Ceux-ci a fait un exposé complet de la situation actuelle, tant au point de vue cheminots que sur la menace qui pèse sur la Sécurité sociale. Chamussy fit un exposé sur la manifestation intersyndicale qui a eu lieu le jeudi 22 novembre, à Roanne, à laquelle de

nombreux cheminots ont participé (motion à sous-préfecture).

Voici notre nouveau Bureau pour 1980 :

— Président : Buffin, route de Néronde, à Balbigny 42510 ;

— Secrétaire : Chamussy, 190, rue Lucien-Fampaix, Roanne 42300 ;

— Trésorier : Mlle Sarry, impasse Champonnet, Roanne 42300 ;

— Trésorière adjointe : Mme Fouche, impasse Championnet, Roanne 42300.

Séance levée à 17 h 15.

Le secrétaire : CHAMUSSY

Union régionale Pays de Loire

L'Assemblée générale a eu lieu le mercredi 21 novembre 1979. Trente-sept camarades étaient présents. La plupart des groupes étaient représentés, sauf Segré et Niort.

Nous avons traité de toutes les questions nous concernant : il a été constaté que malgré les belles paroles de nos dirigeants, le pouvoir d'achat, surtout pour les veuves et les retraités des basses échelles, devient de plus en plus faible.

Il a été demandé à nos camarades de persuader les nouveaux retraités de venir rejoindre notre syndicat ; ce n'est qu'en étant nombreux et bien structurés que nous pourrons faire aboutir nos revendications.

L'après-midi, Paul Denis, secrétaire adjoint de l'U.R. actifs, nous a dressé un bien triste bilan d'avenir de la S.N.C.F.

Pour nous qui avons, pendant des décades, sacrifié nos nuits, nos dimanches et fêtes, pour assurer le service de la S.N.C.F., souvent au détriment de notre famille et de notre santé, il est bien triste de constater le bradage fait par nos dirigeants de ce service public, ceci, au profit de puissants groupes particuliers.

A tous, bon courage, et à l'année prochaine.

*Le secrétaire régional :
Jean LECOQ*

CONGRÈS DE L'U.F.R.

Le Congrès de notre Union se réunit à Strasbourg, les 6 et 7 juin 1980.

Les Unions régionales désigneront leurs délégués et les membres du Conseil pour 2 ans. Elles proposeront en outre des candidatures pour le bureau et la Commission de contrôle qui seront élus par le Congrès. Un rapport d'activité et d'orientation et un avant-projet de résolution seront adressés aux Unions régionales fin avril.

Le Congrès est un temps fort dans la vie de notre Union. Il se prépare dans les groupes et les Unions régionales qui mandatent leurs délégués.

Assurance décès

Tous les contrats, y compris ceux souscrits dans le courant de l'année 1979, arrivent à échéance le 1^{er} janvier 1980.

Tarifs inchangés :

Adhésion au contrat, jusqu'à 62 ans, 55 F ; 61 ans, 85 F ; 6ç ans, 115 F ; de 63 à 65 ans, 145 F.

Règlements à effectuer à : Union Fédérale des Cheminots Retraités C.F.D.T., 26, rue de Montholon, 75439 Paris Cedex 09.

Pour ceux qui utilisent le virement postal : C.C.P. 7005 - 34F Paris.

Respectez les indications ci-dessus. Chaque année, l'un ou l'autre de nos adhérents reçoit un rappel en mars, alors qu'il a payé mais a un autre compte. Tout le monde cherche et on ne gagne pas de temps.

TAUX DES COTISATIONS 1980

Niveaux	Cotisations		Niveaux	Cotisations	
	Pensions directes	Réversion		Pensions directes	Réversion
01	64	32	T1	64	32
02	64	32	T2	70	35
03	70	35	T3	80	40
04	80	40	T4	100	50
05	90	45	T5	110	55
06	100	50			
07	110	55			
08	130	65			
09	150	75			
10	180	90			
Personnel à service discontinu G1 à G4 32					

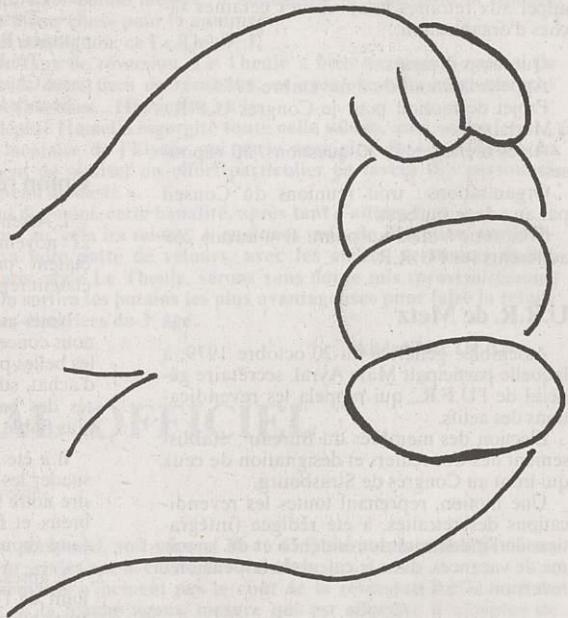
— Votre niveau est mentionné chaque trimestre sur le décompte qui vous est adressé par la Caisse des retraites (en bas et à gauche, 1^{re} case).

— Réglez votre cotisation à votre groupe local ou à votre Union Régionale.

— Réglez en début d'année, vous n'oublierez pas et une fois que ce sera fait, vous n'y penserez plus.

LES ÉLECTIONS PRUD'HOMMES CONFIRMENT

cfdt



L'ORGANISATION
**QUI PROGRESSE
LE PLUS**

	Elections 1962 Sécurité sociale	Elections Prud'hommes 1979
C.G.T.	44,3	42,4
C.F.D.T.	20,9 (1)	23,1
C.F.T.C.		6,9
F.O.	14,7	17,4
C.G.C.	4,65	4,5

(1) 1962, avant scission C.F.D.T. / C.F.T.C.

TOI AUSSI : POUR
MIEUX LUTTER

rejoins la cfdt