

# LE CHEMINOT DE FRANCE

FÉDÉRATION DES CHEMINOTS C.F.D.T.



Photo HUBERT

**20 000**  
**cheminots**  
de la  
gare du Nord  
à la gare  
Saint-Lazare...

**MAIS AUSSI**

*A ceux qui ont cru briser la combativité des cheminots par l'investissement des gares " style occupation militaire", les militants C.F.D.T. affirment que la conciliation ne se fera jamais sous la menace des matraques*

(Extrait d'un tract C.F.D.T.)





# L'ACTION

# au jour

# le jour

JUN	JUN	JUN
1	2	3
4	5	6
7	8	9
10	11	12
13	14	15
16	17	18
19	20	21
22	23	24
25	26	27
28	29	30
31		

JUN	JUN	JUN
1	2	3
4	5	6
7	8	9
10	11	12
13	14	15
16	17	18
19	20	21
22	23	24
25	26	27
28	29	30
31		

JUN	JUN	JUN
1	2	3
4	5	6
7	8	9
10	11	12
13	14	15
16	17	18
19	20	21
22	23	24
25	26	27
28	29	30
31		

vices administratifs. C.F.D.T. et C.G.T. quittent la séance.

A 15 heures, un groupe de travail est réuni par la S.N.C.F. pour examiner les annexes de l'accord-cadre modernisation.

Réunion intersyndicale S.E.S. (C.G.T., C.F.D.T., F.A.C.). Communiqué commun appelant les Cadres du S.E.S. à se joindre au mouvement. Cet appel est signé par Anfreuille pour la F.A.C.

Presque tous les ateliers sont entrés en grève ce lundi 14 juin.

A 9 H 30, UNE REUNION COMMUNE.

Cassure entre les fédérations : C.G.T. et C.F.D.T. soutiennent l'action de leurs syndicats : F.O., F.A.C. et F.G.A.A.C. sont contre. Toutefois, ces fédérations déclarent ne pas vouloir freiner leurs syndicats (!) et demandent à partir avant 11 heures pour aller à un rendez-vous (!...).

A 12 H 30, on apprend qu'il s'agissait d'une rencontre entre... la pseudo-C.F.T.C. Toutes ces fédérations publient un communiqué commun trompeur et mensonger, pour briser l'action en cours.

A 14 H 30, C.G.T. et C.F.D.T. se rencontrent à nouveau et publient un communiqué commun de soutien aux cheminots engagés dans l'action, réclamant la réouverture des discussions et réaffirmant notre souci de coordonner l'action en cours.

A 18 heures, la Direction est informée de la position commune C.G.T.-C.F.D.T. mais n'y donne pas suite.

En général, les assemblées de cheminots reconduisent la grève jusqu'à lundi.

JUN	JUN	JUN
1	2	3
4	5	6
7	8	9
10	11	12
13	14	15
16	17	18
19	20	21
22	23	24
25	26	27
28	29	30
31		

A 11 heures, la C.F.D.T. (région parisienne) ayant proposé à la C.G.T. d'organiser une manifestation à Paris, la fédération C.G.T. demande à en discuter avec la fédération.

A 18 heures, communiqué fédéral réaffirmant notre volonté de négocier sur les effectifs, le déroulement de carrière, la prime de vacances, et encourageant les syndicats engagés à maintenir la pression.

Soirée. La F.A.C. publie un communiqué désavouant l'initiative S.E.S. Mise au point C.G.T.-C.F.D.T. précisant que le communiqué commun a bien été signé par un responsable F.A.C.

JUN	JUN	JUN
1	2	3
4	5	6
7	8	9
10	11	12
13	14	15
16	17	18
19	20	21
22	23	24
25	26	27
28	29	30
31		

Pour beaucoup le jour « J » à cause de la négociation.

Des centres ou services restés en dehors du mouvement entrent en grève pour 24 heures. Des manifestations sont organisées dans certaines résidences. Participation nombreuse.

10 h 30. Vingt mille cheminots manifestent de la gare du Nord à la gare Saint-Lazare.

13 heures. A l'issue du Conseil des Ministres, le Gouvernement annonce que si aucune solution n'intervient à la S.N.C.F. il prendra ses responsabilités !

15 heures. Reprise des négociations.

Rien sur la prime de vacances. Par contre, on avance sur les effectifs et le déroulement de carrière. Le débat est limité à une discussion Direction -

## Le CHEMINOT de France

REDACTION et ADMINISTRATION  
26, rue de Montholon, 26 - PARIS (IX\*)  
Téléphone : 878-91-03

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

Abonnement annuel : 5 F (compris dans la cotisation syndicale)

POUR LA PUBLICITE s'adresser au journal

Le Directeur de la publication : Claude BINSSE

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

Travail exécuté par des syndiqués



JUN	JUN	JUN
1	2	3
4	5	6
7	8	9
10	11	12
13	14	15
16	17	18
19	20	21
22	23	24
25	26	27
28	29	30
31		

JUN	JUN	JUN
1	2	3
4	5	6
7	8	9
10	11	12
13	14	15
16	17	18
19	20	21
22	23	24
25	26	27
28	29	30
31		

De nouveaux centres reprennent le travail alors que d'autres durcissent leur position.

JUN	JUN	JUN
1	2	3
4	5	6
7	8	9
10	11	12
13	14	15
16	17	18
19	20	21
22	23	24
25	26	27
28	29	30
31		

Dans les assemblées de grévistes, le climat est lourd, les reconductions de la grève sont nombreuses ; toutefois la reprise du trafic s'accroît.

JUN	JUN	JUN
1	2	3
4	5	6
7	8	9
10	11	12
13	14	15
16	17	18
19	20	21
22	23	24
25	26	27
28	29	30
31		

On peut prévoir que le trafic redviendra normal dès le mercredi 23 juin.

15 heures, réunion de la Table Ronde.

La C.F.D.T. présente une déclaration reprenant nos propositions : problèmes de rémunération, problèmes qualitatifs.

La lecture de cette déclaration, qui est publiée en page 5, doit éclairer tous nos adhérents qui ont pu subir pendant cette période l'influence d'une information si non tronquée ou truquée, du moins d'un simplisme affligeant, comme la tradition semble s'être installée lorsqu'il s'agit des informations dites sociales.

On remarque en particulier, d'une part l'argumentation de la C.F.D.T. sur les problèmes de rémunération, et d'autre part son insistance concernant les problèmes qualitatifs.

C'est bien là l'originalité des positions C.F.D.T. puisqu'au lieu de ne les retrouver dans aucune autre déclaration syndicale.

Résultat de cette négociation : NUL.

● Prime de vacances : NON catégorique. Peut être étudiée en 1972.

● Effectifs : A voir en table ronde le 16 juin. Groupe de travail le mardi 15 juin. Un autre groupe de travail sur l'accord-cadre est prévu le lundi 14 juin après-midi.

● Dictionnaire des emplois : des commissions seront mises en place par service (après coupe la Direction dit... en début 1972!!!).

● Salaires et retraites : aucune amélioration de crédit.

L'étape du 1<sup>er</sup> septembre (1 %) peut être avancée au 1<sup>er</sup> juillet, mais, en contrepartie, l'étape du 1<sup>er</sup> novembre (2 %) est reculée au 1<sup>er</sup> décembre. EXEMPLE : Pour un cheminot gagnant 1.000 F par mois on donne 10 F de plus en juillet et en août, mais on lui retire 20 F en novembre. Total = 0. De plus, la garantie bas salaires (12.000 F annuel) est reculée d'un mois.

La F.A.C., appuyée par la F.G.A.A.C., avait proposé une amputation du crédit catégoriel qui passerait de 0,25 % à 0,10 % afin de donner 1 % sans toucher aux étapes et sous réserve d'une garantie de reconstruire le crédit si la clause de sauvegarde jouait avant la fin de l'année. Elle n'a pas été suivie. De même que la C.F.D.T. a rejeté la proposition S.N.C.F. tendant à repousser l'étape zones de salaires.

A 21 heures, communiqué fédéral.

La Fédération constate l'échec de la négociation et déclare « qu'il y a d'ores et déjà un conflit ouvert ».

GRENACHE, muscat Rivesaltes, Corbières supérieur de Roussillon  
Michel RAYNAL  
conseiller de préf. honoraire, récoltant OPOUL (P.-O.), près RIVESALTES  
CAVE CENTENAIRE (remises de groupages)

### VINS SÉLECTIONNÉS

Vins de table - Vins fins  
Vins des Sables - Costières du Gard  
Côtes de Provence - Corbières  
Côtes du Rhône - Vins doux naturels  
Vins effervescents  
Expéditions en fûts, Bonbonnes  
Cubitrains Bouteilles

Maurice CHANTROT

à AUBAIS (GARD)

Documentation gratuite sur demande.  
Conditions avantageuses avec bons de transport

LOURDES, Plaisance - Hôtel, Rest., 1, rue N.-D. Tél. 94-30-69 Px 24 F chambre + 3 rep. Conf. mod. Etabl. recom.

Hôtel du MUSEUM, Care Orléans  
Austerlitz, 9, rue Buffon, PARIS (5<sup>e</sup>)

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

## SOURDS

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

## ÉCONOMAT

### WAGON - MAGASIN SPÉCIAL

chaussures,  
textiles,  
ménage

Nous serons parmi vous aux dates ci-après :

JUILLET		AOÛT		SEPTEMBRE	
JOURS	LOCALITE	JOURS	LOCALITE	JOURS	LOCALITE
1	HONFLEUR	2	REDON	1	MORCENX
2	MEZIDON	3-5	AURAY	2	MONT-DE-MARSAN
3 et 5	CAEN	4-5	QUIBERON	3	DAX
6	LISON	6	QUIMPER	4	BAYONNE
7	CARENTAN	7	SAINT-NAZAIRE	6-7	HENDAYE
8	CHERBOURG	9-10	NANTES		PAU
9	SAINT-LO	11	Nantes (Doulon)	8	LOURDES
10	GRANVILLE	12-13	LA ROCHE-S. YON.	9	TARBES
12-13	AVRANCHES	14-16	LES SABLES		MONTREJEAU
15	DOL-DE-BRETAGNE	17	D'OLONNE	10-11	BOUSSENS
16-17	RENNES	18-19	LA ROCHELLE	13	TOULOUSE
19	SAINT-MALO	20	ROCHEFORT		LA TOUR
20-21	DINAN	21	SUR-MER	14	DE-CAROL
21-22	DINARD	23-24	SAINTE	15-16	FOIX
23	LAMBALLE	25	ROYAN	17-18	CASTELNAUDARY
24	SAINT-BRIEUC	26	SAINT-MARIENS	20	CARCASSONNE
26	CARHAIX	27	BORDEAUX		NARBONNE
27	GUINGAMP	28	SAINT-JEAN	21	PERPIGNAN
28-29	LANNION	30-31	ARCACHON	22	CERBERE
—	POULVARET	31	LA TESTE	23	BEZIERS
30	MORLAIX		GUJAN-MESTRAS	24	MARSEILLE
31	BREST		LE TEICH	25	SAINT-CHARLES
			LABOUEYRE	27-28	MARCEL
			MORCENX	29	MARSEILLE
				30	BLANCARDE
				1-10	MARSEILLE-PRADO.

Les horaires de vente seront affichés dans tous les établissements jalonnant le circuit des wagons-magasins. Ne manquez pas de consulter ces avis.



## L'ACTION

# Des militants étaient aussi "reporters"...

## ... En Moselle

## LES TRAINS AUX TRAVAILLEURS

**C**E slogan lancé par un camarade a été repris en compte comme axe central de la lutte des cheminots mosellans. Cette lutte ayant comme objectif prioritaire le maintien des lignes au service omnibus voyageurs, a mobilisé les esprits de toute une région, condamnée à l'abandon par les technocrates de la « Nouvelle Société ». La décision arbitraire de Chamant s'inscrit dans un contexte capitaliste de la notion de profit ne tenant aucun compte des besoins et aspirations de toute une population laborieuse traditionnellement fidèle au pouvoir établi. Les lignes Thionville - Hargarten, Hargarten - Béning, Sarreguemines - Sarralbe, Bitche - Haguenau, Thionville - Audun-le-Roman, sous prétexte de non-rentabilité, devaient être sacrifiées le 5 septembre 1971 avec la complicité objective des patrons S.N.C.F. et des parlementaires gaullistes ayant voté en son temps pour les options du VI<sup>e</sup> Plan.

Les Cheminots en révolte ont dit **NON !**

**NON** aux suppressions de lignes !

**NON** au pillage économique !

**NON** à l'isolement !

**NON** aux décisions arbitraires !

**NON** à l'intégration des travailleurs mosellans dans l'économie sarroise -

**NON** à l'autoritarisme bourgeois et à la répression policière !

Ce refus total en face du pouvoir capitaliste s'est concrétisé le matin du 11 juin par une grève surprise avec occupation des gares de Sarreguemines, Béning, Bitche, Sarralbe, Kalhausen, occupation voulue et décidée à l'unanimité par les cheminots sur proposition des militants syndicaux de base. L'occupation des gares de la région de Sarreguemines s'est faite avec la participation active des maires des localités intéressées, les camarades grévistes ont mis en place des piquets de grève occupant les différentes gares. Ces occupations se sont faites dans le calme, sans que la Direction S.N.C.F. ne fasse appel aux forces de police.

Par contre, l'occupation des gares et dépôts de Thionville, Béning, Metz, Forbach, affectant des artères internationales sur lesquelles sont véhiculés les P.D.G. et autres n'a pu être maintenue que quelques heures. Des dirigeants S.N.C.F., soucieux de leur mission de valets du capitalisme, ont fait appel aux forces

de répression : agents de ville, fonctionnaires des Renseignements Généraux et police judiciaire, gendarmes, gendarmes mobiles, C.R.S. armés et casqués, tel fut l'éventail policier opposé aux cheminots grévistes. Les camarades ont opposé le plus grand calme à ce front commun mais une profonde révolte a renforcé leur détermination. L'intervention des sbires de Marcellin sur leurs lieux de travail a été un facteur décisif dans le durcissement et le renforcement de la lutte. Des « chefaillons » aux aspirations obscures ont été dénoncés par tracts, et d'autres, qui ont servi d'auxiliaires aux forces de police, ont été cités publiquement, ainsi que la frange des « jaunes » notoires, considérés à l'avenir comme des ennemis de la classe ouvrière.

Les camarades qui ont été victimes des brutalités policières, notamment Joseph Mestre, adhérent C.F.D.T., du syndicat de Forbach-Béning, ont réclamé publiquement des sanctions contre leurs agresseurs. Un commissaire de police a assuré que la lumière serait faite sur cette affaire. Les camarades grévistes attendent ! Par contre, ils n'ont pas attendu d'être matés par toute cette force répressive pour engager les actions qui devront leur permettre de gagner leur grève.

Ainsi, jamais de mémoire ouvrière on n'a vu dans cette Moselle apparemment calme et disciplinée, tant de cheminots jeunes, moins jeunes et pas jeunes, participer aussi activement dans cette lutte. Alors que les militants syndicaux animaient et contrôlaient l'action des comités de défense, les comptes rendus des journaux régionaux montraient bien toute la place que les camarades C.F.D.T. y ont occupée.

Tous les jours, en assemblée générale, les cheminots, que ce soit à Sarreguemines, à Thionville ou à Metz, décidaient des formes d'action qu'ils allaient mettre en œuvre au cours de la journée, en fonction de la consistance des forces de police et des prétentions de la Direction S.N.C.F. en matière de circulation des trains.

Les trains de prestige furent les premiers visés. Le maintien de ces seuls trains ne symbolisent-ils pas à merveille le mépris et l'exploitation capitaliste dont sont victimes les travailleurs ? A Thionville, grévistes et usagers pendant plus de trois heures se sont opposés au départ du TEE l'Edelweiss Zurich-Amsterdam, afin d'obtenir la circulation de l'omnibus Thionville - Hargarten que volontairement la Direction S.N.C.F. avait supprimé.

« Les trains aux travailleurs », scandaient-ils ; « Nous voulons « Hargarten ». « Laissez partir l'Edelweiss et vous l'aurez », disait la Direction. « Hargarten d'abord », répondaient-ils. Affolement de la Direction, la rame était là, mais pas de machine. Des voyageurs du TEE prenaient parti contre la Direction : « Mais donnez-leur donc le train que l'on puisse partir ! » Enfin, une machine se présentait à la sortie du dépôt. « Vous l'avez votre train, laissez donc partir l'Edelweiss », disait encore la Direction. « Hargarten d'abord, Hargarten d'abord », criaient plus de quatre cents voix, car aux grévistes qui s'étaient engagés à faire circuler ce train de travailleurs s'étaient ajoutés les voix des usagers.

Enfin, le Hargarten est prêt au départ, mais les travailleurs, usagers et grévistes veulent savourer toute leur victoire et bafouer cette autorité bourgeoise qui voudrait que les trains de capitalistes priment sur les trains de travailleurs.

« Hargarten d'abord, Hargarten d'abord », le tortillard, majestueusement, est parti le premier sous les applaudissements des usagers et grévistes. L'Edelweiss ensuite, vaincu, et avec lui toute la classe qu'il représente !

Ce moyen de lutte a été reconnu comme le plus efficace pour une sensibilisation maximale de l'opinion publique. Les distributions de tracts, le dialogue avec les usagers, l'usage des porte-voix ont permis aux voyageurs ainsi qu'à la population de comprendre le sens et la portée de ces actions de lutte de classe et à chaque fois il a été remarquable de constater l'adhésion du public qui, s'il ne se joignait pas comme à Thionville à l'action des grévistes, applaudissait néanmoins à leur démarche. Cette grève exemplaire a permis le maintien des lignes Thionville - Hargarten, Hargarten - Béning, Bitche - Haguenau - Wissembourg, Kalhausen - Berthelming, Château-Salins - Champigneulle.

C'est une victoire pour les cheminots mosellans car leur radicalisation dans la lutte leur a permis de prendre conscience que plus ils étaient durs dans l'action plus ils ont de chance d'aboutir à des résultats positifs. Cette radicalisation, si déjà elle a fait peur à toute une Direction, très jalouse de sa sacro-sainte autorité, et à un pouvoir trop sûr de son emprise électorale, laisse augurer des luttes futures que mèneront les cheminots mosellans pour atteindre les objectifs qu'ils se fixeront.

M. VAUTRIN, A. KLEIN, J. SUMMER.

## ... A TOULOUSE



Manifestation des cheminots de Toulouse

## ... A PARIS - EST

**L**E mercredi 16 juin 1971, à l'appel lancé par la C.G.T. et la C.F.D.T., les cheminots en grève manifestèrent, dans le calme, pour appuyer leurs revendications. Ils se sont rendus de la gare du Nord à la gare Saint-Lazare, en passant devant la direction de la S.N.C.F. où devaient avoir lieu dans l'après-midi les discussions entre le directeur de la S.N.C.F. et les sept fédérations syndicales. Cette manifestation surprit, par le nombre, tout le monde, même les responsables syndicaux qui l'avaient organisée.

Dans l'après-midi, peu avant 18 heures, les grévistes de Paris-Est se retrouvèrent dans la gare pour le meeting. Ils étaient par petits groupes sur la plate-forme et parlaient de la manifestation du matin. Tout le monde pensait et espérait que ce défilé dans les rues de Paris allait influencer le directeur général et les cinq fédérations alliées à celui-ci. Toute cette masse qui lutait pour l'aboutissement de ses revendications était bien décidée à aller jusqu'au bout, au maximum de ses forces, et Dieu sait si elle en avait ! Il ne fallait pas s'arrêter de combattre. Il n'y avait rien à faire, on l'aurait cette pri-

me de vacances ! Reculer, s'arrêter ? jamais de la vie !

Le meeting commence et tout le monde attend dans le silence le plus complet. Quelle n'est pas la surprise quand on nous apprend que la prime de vacances est presque dans la poche ! C'est pratiquement acquis. Les applaudissements de joie crépitaient dans la salle où ces trois cents ou quatre cents cheminots étaient rassemblés, et même un fort « hip hip hurra » fut lancé.

La nuit se passa très bien pour tout le monde. Et le lendemain matin tout ce monde se retrouva, content, en gare de l'Est pour avoir les dernières nouvelles. Ces dernières nouvelles qui nous firent tant de mal lorsqu'on apprit que la prime de vacances avait été retirée de « notre poche » par cinq responsables fédéraux qui de ce fait devenaient nos pires ennemis. Une déception tellement énorme que nous avons relevé la tête, bien décidés à nous battre pour arracher, pour reprendre ce que l'on nous avait « volé ».

Nous l'aurons cette prime de vacances, et dans notre prochaine bataille, gare à celui qui se mettra devant nous.

Jean-Yves LOISEL



## Déclaration de la Fédération C.F.D.T. à la Table Ronde du 9 juin

## PRIX-SALAIRES

Lorsqu'au mois de janvier nous avons signé l'accord 1971, nous étions en droit de penser que la hausse du coût de la vie n'irait pas au-delà des limites qui lui avaient été fixées, c'est-à-dire 4 %, qu'en tout cas elle s'étalerait sur l'ensemble de l'année, maintenant de la sorte, grâce à la modulation des augmentations des salaires et retraites, un pouvoir d'achat en amélioration constante. S'il en avait été ainsi, la discussion d'aujourd'hui eût été une simple formalité : nous n'aurions qu'à dresser un constat concluant que l'évolution prix-salaires est bien conforme aux dispositions arrêtées. Mais, une fois encore, les événements infléchissent notre jugement et nécessitent qu'intervienne une adaptation aux réalités nouvelles par une augmentation immédiate des salaires et retraites évitant, en cours d'année, une régression du pouvoir d'achat, conformément à la lettre et à l'esprit de l'accord 1971.

Hier, un journal du soir, dans sa rubrique économique, indiquait que « la France refaisait ses comptes prévisionnels pour 1971 », ce qui ne laisse aucun doute sur l'évidence que ceux-ci avaient été mal calculés au départ. Si nous sommes ici aujourd'hui, c'est donc aussi pour refaire les comptes avec vous et opérer les redressements qui s'imposent.

Le même journal signalait que les hausses de prix et de salaires sont plus importantes que prévu. Si l'on se place au niveau de notre profession, c'est vrai pour les prix, cela ne l'est pas encore pour les salaires, d'où un déséquilibre dans le rapport prix-salaires arrêté en commun. En effet, dans l'accord salarial, nous avions envisagé une hausse annuelle des prix à la consommation de l'ordre de 4 %. Après les quatre premiers mois, d'après l'indice officiel que nous contestons dans sa nature en tant que reflet exact de l'évolution des prix, nous enregistrons que plus de 50 % de cette prévision ont été atteints.

La revue « Liaisons sociales » du 4 juin indique que, pour mai, même s'il y a un léger ralentissement dans la hausse des prix, celle-ci sera néanmoins d'au moins 0,40 %. De mai 1970 à mai 1971, l'élévation du coût de la vie, toujours avec l'indice officiel, a été de 5,3 %.

Selon une enquête de l'I.N.S.E.E. auprès des industriels, ceux-ci s'attendent à une nette augmentation des prix à la production dans les prochains mois, laquelle, inévitablement, se répercutera sur les prix à la consommation.

Le directeur de la prévision au Ministère de l'Economie et des Finances, et personne ne peut plus douter de son optimisme, vient de porter son estimation 1971 à 4,90 % au lieu de 3,70 % en début d'année, soit 1,20 % de plus.

Nous demandons, en conséquence, que l'accord 1971 tienne compte de ces modifications et que soit révisée, pour intégrer les données nouvelles de la conjoncture économique, l'estimation de 4 %. Nous aurions alors à en tirer les conclusions dans un avenant, en décidant d'une étape supplémentaire d'augmentation des salaires. Si les choses restaient en l'état de juillet à octobre inclus, le pouvoir d'achat serait en régression. C'est inadmissible et nous ne l'admettrons pas.

Lorsqu'au cours de la négociation, le 30 décembre 1970, nous avions demandé que soit fixé en juin un rendez-vous pour examiner l'évolution des prix et des salaires, c'était pour garantir les améliorations contractées contre les effets de la situation que nous connaissons aujourd'hui. Il nous a semblé alors que vous n'étiez pas hostile à un examen de la situation dès lors qu'il apparaîtrait que le seuil des 4 % pour l'année serait remis en question. Or, c'est dès maintenant une certitude.

En 1970, placés en face du même problème, nous lui avons trouvé une solution. Celle que nous préconisons cette année est différente. Nous sommes ouverts à la discussion et ne sommes pas braqués sur notre proposition dès l'instant où les cheminots y retrouveront leur compte.

Nous n'avons pas l'intention de dénoncer l'accord conclu le 11 janvier. Les cheminots n'ont rien fait qui puisse refléter le cours des événements et ne portent aucune responsabilité dans la situation inflationniste actuelle. Ils n'entendent pas, une fois de plus, en être les victimes. Si les Pouvoirs publics comptent utiliser les travailleurs des secteurs qu'ils contrôlent comme régulateurs de l'inflation, ils se trompent. Les cheminots ont droit autant que d'autres à voir leurs conditions de vie s'améliorer. Ce droit, ils sont décidés à le défendre par tous les moyens. Ils ne considèrent pas que la grève soit le seul ni le meilleur moyen de régler les conflits, à condition, comme ce fut le cas à plusieurs reprises, depuis la signature de l'accord en juillet 1968, que les négociations se traduisent par des résultats acceptables.

## ACCORD-CADRE MODERNISATION

Nous sommes ici avec le mandat de nous engager dans une négociation pour obtenir son renouvellement. Nous attendons de vous un bilan complet sur la manière dont ont été appliquées les dispositions prévues dans l'accord-cadre.

Nous souhaitons ensuite que, comme en 1968, vous nous présentiez, dans le cadre d'une information complète et prospective, en y intégrant les perspectives tracées par le VI<sup>e</sup> Plan, la situation de l'entreprise et son avenir. Les cheminots attendent d'être renseignés avec certitude quant aux évolutions envisagées, et nul doute que la tension actuelle est aussi le résultat des mutations considérables dans tous les domaines, facteurs d'inquiétude, de mécontentement, parfois de révolte ou de résignation, ce qui n'est pas meilleur.

Nous ferons part en temps utile de notre sentiment sur les différents aspects de l'accord-cadre : information, formation professionnelle, allocations diverses, technicité, méthodes de gestion, etc. Nous ferons des propositions tenant compte des enseignements tirés de cette première expérience ainsi que des préoccupations majeures des cheminots.

Pour aujourd'hui, nous voulons mettre l'accent sur trois problèmes particuliers, pour lesquels il est urgent que des engagements soient pris.

## D'ABORD, LA SITUATION DES EFFECTIFS :

C'est incontestablement le point le plus chaud, car il conditionne la solution de bien d'autres problèmes tant ses implications sont nombreuses. Il se pose avec une acuité énorme. Il ne se passe pas un jour sans que, sous divers aspects, des questions soient posées du fait d'un personnel insuffisant pour assurer une tâche de plus en plus lourde, aggravant encore les conditions de travail.

Lorsque nous examinons l'évolution passée de l'entreprise, pour la période s'étalant du 1<sup>er</sup> janvier 1966 au 31 décembre 1970, nous constatons :

- a) que le trafic est passé de 102M93 UK à 111M4 UK, soit + 8,22 % ;
- b) que les effectifs sont tombés de 356 500 à 300 300, soit une diminution de 15,76 % et ceci malgré la réduction du temps de travail ;
- c) que la productivité horaire s'est élevée de 139,5 à 188, soit un accroissement de 34,76 % surtout sensible au cours des deux dernières années (+ 14,94 en 1969, + 8,61 en 1970).

Toutes les catégories sont directement ou indirectement touchées par l'une ou l'autre des conséquences de cette diminution des effectifs, et il est peu de cheminots pour considérer que les grandes « performances » réalisées par l'entreprise contribuent, comme l'indique le préambule de l'accord-cadre, « à concourir à alléger la peine des hommes, élever leur niveau de vie », et nous insistons sur le troisième facteur, « à faciliter leur épanouissement ».

Les discussions antérieures sur le problème des effectifs n'ont pas été décisives quant aux solutions apportées. Elles doivent être reprises avec comme corollaire des garanties effectives.

## SECOND ASPECT :

Il concerne la manière d'appliquer dans le nouvel accord le paragraphe 4 du chapitre I prévoyant une solution faisant bénéficier plus directement l'ensemble du personnel des progrès des sciences et des techniques, disposition dont nous demandons la reconduction.

Nous avons pensé, que cette fois, il pourrait être alloué à l'ensemble des cheminots et hors masse salariale, une prime de vacances, concrétisant leur droit au repos et aux loisirs, dont le montant devrait être de 200 F pour tous les actifs et de 150 F pour les retraités. Le nombre des entreprises accordant un quatorzième mois au personnel ou un pécule de vacances qui croît d'année en année.

Le moment est venu d'inclure la S.N.C.F. dans le peloton de ceux qui contribuent à réduire la marge, encore considérable des travailleurs qui ne peuvent, faute de moyens, profiter utilement de leurs congés.

Enfin, nous renouvelons ici la demande formulée avec insistance en d'autres instances, pour une discussion préalable de la qualification des emplois et la mise en place de conditions permettant un déroulement harmonieux des carrières.

A quelques mois de la transposition des grades sur le nouveau système, les cheminots ne comprennent pas que l'on puisse les renseigner sur la qualification se rapportant aux nouvelles classifications. Ils sont convaincus comme nous-mêmes que la Direction n'est pas sans avoir une idée précise sur un tel sujet. Le retard qu'elle apporte avant de dévoiler ses intentions est encore une source d'inquiétude supplémentaire et a pour conséquence de multiplier les conflits.

## Déclaration du Représentant C.F.D.T. au Conseil d'administration du 30/6

L n'a jamais été dans mes habitudes de retenir longuement l'attention du Conseil pour des problèmes sociaux qui peuvent et doivent normalement être réglés dans d'autres instances.

Cependant, compte tenu du caractère particulier du conflit que nous venons de vivre, il me paraît grave que le Conseil s'en tienne aujourd'hui à enregistrer des informations sur le nombre de grévistes et les conséquences économiques de ce mouvement, sans chercher à comprendre ce qui, profondément, a été mis en cause et les conséquences que doivent en tirer des administrateurs au premier chef responsable de la bonne marche de l'entreprise.

Vouloir rechercher les origines de cette grève dans des motifs de remise en cause d'une politique sociale, pour ne pas dire de politique tout court, est beaucoup trop facile pour ne pas dire simpliste, et évite souvent une réflexion plus profonde.

Un conflit social important est toujours la rencontre d'un malaise profond de la classe ouvrière, quelquefois difficile à saisir parce que mal exprimé, et d'une étincelle, d'un détonateur qui fait exploser ce malaise. C'est à ce moment que la morosité devient nervosité, nervosité qui se traduit dans une agressivité qu'il devient difficile d'endiguer. L'étincelle, le détonateur sont connus : c'est l'inflation, la hausse rapide des prix, mal traduite par les indices mais particulièrement sensible dans une profession où le nombre de ceux qui, chaque mois, perçoivent moins de 1 000 francs, est élevé.

P OUR mieux comprendre les raisons profondes du malaise actuel des cheminots, je pense qu'il est d'abord indispensable de noter qu'une évolution sociologique du personnel de la S.N.C.F. s'est produite au cours de ces dernières années. Le cliché du vieux cheminot plus attaché à sa machine, à son métier qu'à son épouse, est aujourd'hui passablement jauni. La moitié des cheminots a moins de quarante ans et 80 000 moins de trente ans. Ces jeunes agents, souvent déracinés de leurs provinces d'origine, se trouvent bien sûr dans les échelles du début ; ils vivent dans des conditions difficiles, ont des réactions très différentes de leurs aînés. Ils n'acceptent plus un certain nombre de contraintes ; ils ne veulent plus attendre d'avoir cinquante ans pour pouvoir vivre normalement. Qui pourrait d'ailleurs leur reprocher alors que tout autour d'eux les encourage à consommer, à profiter de la vie, des loisirs... ? Leur offrir 1 %, c'est sans doute important d'un point de vue économique en comptabilité nationale (près de 100 millions), mais cela se traduit pour eux par 10 francs par mois, qu'ils considèrent comme une aumône.

Mais leurs réactions ne sont pas seulement d'ordre matériel, quantitatif (pour parler « hexagonal »), mais aussi qualitatif. Ils n'acceptent plus ces jeunes, et les plus âgés de plus en plus difficilement, un commandement de style hiérarchique. On a pu dire il y a quelques mois : « La S.N.C.F., c'est l'armée avec la discipline en plus. » C'est cela aussi qui est en cause.

Les cheminots veulent maintenant comprendre, participer pleinement à leur travail ; ils ne supportent plus les méthodes de certains cadres qui continuent d'estimer que l'application la plus restrictive possible du règlement est l'essentiel de leur fonction. Bien sûr, et heureusement, il existe des exceptions, des cadres qui sont des animateurs d'une équipe, solidaires de leurs agents et de leurs difficultés, tout en assumant totalement leurs responsabilités. Mais combien de conflits locaux, de rancœurs, de ruptures profondes auraient été évités si les échelons intermédiaires de notre entreprise avaient fait preuve de plus de responsabilité, de compréhension que d'autorité mal comprise ?

Des jeunes qui contestent la société, son style, des cadres qui ne comprennent pas que l'on ne peut commander les hommes comme il y a seulement cinq ans, voilà déjà de quoi créer un climat difficile, mais tout cela a encore été amplifié par les mutations profondes de notre entreprise. Ces mutations ne sont pas imposées par l'orientation libérale donnée par le Gouvernement à la politique des transports qui remet en cause le service public, la place du chemin de fer et par la même l'avenir des cheminots. Vouloir en moins de quatre années réformer totalement les structures stratifiées d'une entreprise centenaire est plus qu'une gageure et probablement une erreur.

Les fermetures de lignes, d'établissements, le transfert au secteur privé d'activités ferroviaires, la modernisation accrue, la réorganisation administrative, etc., sont générateurs de réductions d'effectifs et soumettent le personnel à une tension permanente qui est rapidement devenue insupportable.

Voilà les raisons profondes de ce conflit. Qu'au fil des jours une mutation se soit effectuée de ces motifs vers des aspects plus quantitatifs, ceux des salaires ou d'une prime, ne change rien au fond. Les organisations syndicales qui ne sont pas créées pour encadrer la classe ouvrière, être, comme cela a été dit, « la garde impériale du capitalisme », mais bien pour être l'expression des travailleurs, ne pouvaient ignorer combattre ces revendications mais chercher comment les concrétiser dans la négociation. C'est ce que mon organisation a essayé de faire au cours de multiples audiences.

I serait faux de penser que les problèmes sont réglés avec la reprise du trafic, les résurgences risquent d'être nombreuses et imprévisibles. C'est pourquoi, avec le souci d'être constructif, je voudrais soumettre trois pistes de réflexion et d'action.

● Tout d'abord au niveau de notre Conseil où, si nous consacrons un temps important aux problèmes techniques et financiers, les aspects sociaux des problèmes ne sont souvent considérés que comme une incidente ou quelquefois une contrainte des projets techniques et financiers.

Dans une entreprise de main-d'œuvre comme la nôtre, il est certainement indispensable de reprendre les problèmes différemment. Certains sociologues, quelques entreprises commencent à considérer que c'est une erreur de partir des projets techniques pour en évaluer les conséquences sociales, mais qu'il faut au contraire étudier les problèmes sociaux en eux-mêmes pour en dégager les solutions techniques souhaitables et surtout possibles. C'est probablement là une démarche intellectuelle difficile aussi quant à ses conséquences, car cela voudrait dire que notre budget d'établissement devrait comporter une ligne spéciale pour ces investissements sociaux. La rentabilité de ces investissements sociaux serait au sens large du terme au moins aussi importante que celle de certains investissements techniques.

● Le deuxième point, c'est qu'il devient urgent de modifier profondément le climat, le style des relations humaines dans notre profession. C'est sans doute un problème d'information des échelons intermédiaire mais aussi de formation de cadres, de changement complet de mentalité. Il faut qu'à tous les niveaux on s'habitue à donner aux problèmes humains une place au moins aussi importante que celle de l'horaire des trains ou de la sécurité, cela étant d'ailleurs lié tant il est vrai que l'on risque un jour de n'avoir plus de trains à l'heure si l'on néglige ces aspects.

● Enfin, mon dernier point, ce qui ne veut pas dire qu'il est moins important que les autres, c'est que dans les mois et les années qui viennent un effort massif devra être fait pour relever les rémunérations les plus basses. Là aussi, il faudra faire preuve d'esprit nouveau et y consacrer les crédits nécessaires.

P EUT-ETRE estimera-t-on que ces propositions sont mauvaises, peu réalistes, mais je reste persuadé que si un effort n'est pas fait pour reprendre différemment les problèmes humains et sociaux, toutes les décisions de ce Conseil ne seront en définitive que châteaux de cartes bâtis sur le sable. Et c'est bien parce que je crois au chemin de fer et aux cheminots que je souhaite que mon appel soit entendu.



## IL SE PASSE QUELQUE CHOSE A LA S.N.C.F.

**L**e conflit que vient de vivre la profession a étonné beaucoup de monde. Il n'a pourtant pas surpris tout le monde, ni les Pouvoirs publics, ni la Direction en tout cas à qui nous avions répercuté l'existence d'un profond malaise et la perception d'une explosion imminente. Mais lorsqu'on s'adresse à des gens qui pour la circonstance n'avaient nulle envie de voir ni d'entendre, il est difficile d'escompter qu'ils apprécient à sa valeur exacte une situation reposant sur des caisses de dynamite. Si, à la rigueur, la publicité amène le Gouvernement à ne pas ignorer « qu'il se passe toujours quelque chose aux Galeries Lafayette », on se demande bien aujourd'hui quels moyens il aurait fallu mettre en œuvre pour qu'il s'aperçoive aussi « qu'il se passait quelque chose à la S.N.C.F. ».

Le 9 juin nous avons déclaré au Directeur général que les Cheminots ne considéraient pas que la grève était le seul ni le meilleur moyen de régler les conflits dès lors que des négociations sérieuses se traduisaient par des résultats acceptables. Nous avions alors soumis quatre revendications à la discussion immédiate. Nous avons hurlé mais nous étions dans le désert. On sait la suite. Le 9, puis le 11 juin, on a bien discuté de l'ajustement des salaires et retraites en fonction de la hausse du coût de la vie, mais l'avance de 1 % en juillet et en août, récupérable en novembre, était sans commune mesure avec la combativité dont faisaient preuve les centres engagés dans l'action. Les Cheminots avaient d'autres préoccupations. Parmi elles, la politique des effectifs et la volonté de faire livrer par la Direction ses secrets en ce qui concerne la définition des grades du nouveau système de rémunération. Ce n'est que le 16 que l'on a pu aborder au fond ces questions. Le 17 ce fut le tour de la prime de vacances. On le voit rien ne pressait en haut lieu. Si l'on ajoute que l'état d'esprit qui présidait aux discussions n'était animé d'aucune volonté d'apporter des solutions honorables aux revendications posées, sauf du côté des Fédérations soutenant l'action, il n'est pas difficile de situer les vraies responsabilités dans ce conflit dont on nous disait pourtant que sa prolongation causerait un préjudice à l'Entreprise !

Des résultats il y en eut toutefois, mais difficilement perceptibles sur le champ et sans effet immédiat. Pourtant les cheminots lorrains peuvent se prévaloir d'un incontestable succès arraché aux termes d'une lutte acharnée contre les fermetures de lignes... et les forces répressives. Le Gouvernement et la Direction commettraient une nouvelle et grave erreur s'ils considéraient avoir remporté une victoire. Les Cheminots ne sont ni résignés, ni découragés ; pour eux, « ce n'est qu'un au revoir ».

**D'**AUCUNS voudraient faire croire que le soutien apporté aux Cheminots en lutte est compatible avec une de nos priorités permanentes, réaffirmée le mois dernier et qui concerne la défense de l'outil de travail. Comme si on pouvait séparer l'outil de ceux chargés de le faire fonctionner ! Comme si une action soutenue de la C.F.D.T. pour préserver le rail de ses démolisseurs pouvait s'effacer par une action de ses syndicats et adhérents pour de meilleures conditions de vie et de travail ! Comme si une organisation syndicale authentique pouvait se placer

en travers d'un combat de cette nature ! Certes un conflit, ça coûte cher, d'abord pour ceux qui s'y engagent. Mais de même qu'un patient retrouve bien vite ses forces après dix jours de diète, la S.N.C.F. récupérera la plus grande partie du trafic marchandises non effectué. Elle le sait : mai-juin 1968 n'est pas si loin. La catastrophe économique annoncée alors par ceux qui devaient réaliser la meilleure affaire politique de leur vie ne s'est jamais produite. Au contraire l'activité économique n'a jamais été aussi intense, les profits capitalistes aussi élevés, les résultats financiers de la S.N.C.F. aussi favorables ! De grâce, assez de diversion ! Que l'arbre ne vienne pas cacher la forêt, une forêt peuplée de fermetures de lignes, de transferts d'activités ferroviaires au secteur privé, de fermetures d'établissements, d'atteintes aux nationalisations. De même qu'un blessé à qui l'on retire un ou plusieurs membres ne retrouvera jamais plus toutes ses facultés physiques, l'outil de travail ainsi amputé et mutilé au fil des mois ne pourra jamais plus retrouver toute son efficacité. Où sont donc les responsables de cette politique, Monsieur le Ministre des Transports ?

**E**T voilà qu'un chœur s'élève. A l'Assemblée Nationale, Monsieur Chamant entonne l'hymne à la rupture de contrats ! Dans un avis au personnel, le Directeur général parle de « mouvements déclenchés sans considération des accords signés » ! Et F.O., qui ne veut surtout pas que sa voix soit étouffée dans ce concert, en rajoute et hurle au « massacre de la politique contractuelle ». Du calme, du calme.

Est-ce que réclamer l'adaptation de l'accord salarial 1971 aux données nouvelles de la hausse du coût de la vie est une violation de signature ? Si oui toutes les Fédérations ont renié la leur car toutes ont réclamé une avancée des étapes de septembre et novembre, l'une d'entre elles allant jusqu'à demander un accroissement du crédit catégoriel ! La C.F.D.T., de son côté, demandait que la prévision de hausse des prix pour 1971 soit celle qu'officiellement le Gouvernement vient de réviser (4,90 % au lieu de 3,70 %). Mais qui donc a modifié cette donnée essentielle de l'accord 1971 ? La C.F.D.T. ? Non bien sûr. Le ministre des Finances, certainement.

Alors là encore, de grâce, qu'on ne vienne pas parler de corde dans la maison d'un pendu. Que M. Chamant nous explique plutôt ce qu'est devenue la prime de modernisation promise en 1968 et pour laquelle M. Pompidou avait donné son accord ?

Que la Direction nous dise pourquoi elle ne nous a jamais soumis les modifications envisagées quant à la tenue à jour de la définition des grades liée aux opérations de modernisation, disposition inscrite dans l'accord-cadre modernisation ? Pourquoi les délais d'information prévus concernant des modifications d'effectifs n'ont pas été respectés dans de nombreux cas ? Pourquoi les responsabilités effectives n'ont pas été décentralisées au niveau des établissements, comme le stipule le protocole de concertation ? Pourquoi certaines commissions consultatives relevant de l'avenant concernant les réformes de structures n'ont pu jouer le rôle qui leur était imparti ? Et ceci « sans considération des accords signés ». Alors ?

Enfin, en octobre 1970, n'a-t-on pas modifié l'accord dans sa lettre, avec une masse salariale supplémentaire ? Qu'ont alors clamé presse, radio, télévision ? Que la politique contractuelle était sauvée ! Ni plus, ni moins. Qu'on ne vienne pas aujourd'hui faire dire à l'accord salarial ce qu'il n'a jamais dit, en particulier qu'une action de grève est une rupture de contrat car il n'y a aucune disposition à ce sujet. Et il n'y en aura jamais.

**M**AIS cette prime de vacances, qui est arrivée comme un cheveu sur la soupe, au dire de certains, ne remettait-elle pas en cause l'accord 1971 ? Pas pour la C.F.D.T., car notre demande s'inscrivait dans une autre optique, celle consistant à donner un contenu à une disposition de l'accord-cadre modernisation qui va être renouvelé, prévoyant la recherche d'une formule faisant bénéficier l'ensemble du personnel du « progrès des sciences et des techniques ». Comme la Direction s'y était engagée en 1968, cette mesure serait indépendante de l'accroissement du pouvoir d'achat et hors masse salariale et constituerait une prime uniforme annuelle à verser aux actifs et aux retraités. Uniforme oui parce que dans ce conflit les plus défavorisés étaient présents et il ne suffit pas de parler de bas salaires pour que leur situation s'améliore. Un sort plus juste pour eux, cela ne s'achète pas, cela ne se mendie pas, cela se conquiert collectivement, en allant de l'avant, en prenant des risques. C'est ce que nous avons fait.

**N**OUS venons de situer les responsabilités. Faut-il s'appesantir sur l'attitude des cinq fédérations qui ont pris quelques initiatives que les Cheminots ont déjà jugées ? On peut admettre que telle ou telle fédération n'ait pas, ou n'ait plus, la « tripe syndicale ». Mais alors un peu de pudeur. Qu'elle observe pour le moins une stricte neutralité. L'appel anti-grève des « cinq » n'a eu aucun impact sur la détermination des cheminots dans l'action, même pas auprès de leurs adhérents engagés. Par contre, leur barrage systématique à toute avancée nouvelle des revendications qu'elles avaient pourtant présentées a été un obstacle à un aboutissement acceptable. Celui-ci pouvait intervenir mais nous n'inventons rien en écrivant que la Direction « ne pouvait abandonner les syndicats fidèles à la concertation », ni les « laisser à découvert » compte tenu de « leur attitude ferme en face du mouvement en cours ». Tous nos militants ont bien compris que face à cette cassure du mouvement syndical notre fédération ait eu le souci de préserver l'unité d'action réalisée avec la C.G.T. pendant toute la durée du conflit.

Le Bureau fédéral réuni le 28 juin a approuvé le comportement de la Fédération tout au long de ces événements, desquels notre Organisation sort grandie et renforcée. Cette action avait un sens et nos militants ont su être des « donneurs de sens ». En mettant plus spécialement l'accent sur les aspects plus qualitatifs la C.F.D.T., à tous les niveaux, a une fois encore démontré sa ferme volonté de ne pas accepter comme inéluctable la confection de cheminots sur mesure, mais de favoriser l'épanouissement d'hommes capables de donner toute leur mesure.

R. MARTIN,  
Secrétaire général.

## A propos des forces de l'ordre

**L**ORS de sa récente interview télévisée, le Président de la République a dit que l'ordre était, entre autre, le respect de la personne humaine.

Donc, le maintien de l'ordre est le maintien du respect de la personne humaine et les forces de police doivent être utilisées à cette fin, si les mots ont encore une valeur.

La récente grève était bien, au fond, motivée par les trop fréquents manquements à l'égard de la dignité humaine des cheminots, en particulier des plus modestes (mutations, effectifs, condition de travail...). Cette grève était bien la manifestation non équivoque de cette volonté des cheminots d'être entendus, d'être informés, d'être consultés, en bref, de ne plus subir.

Alors, que venaient donc faire les forces de police dans divers établissements aux quatre coins du territoire ? Et que venaient-elles faire, harnachées de pied en cap, comme pour effectuer de grandes manœuvres ? Ce n'est certes pas de cette façon que la République se présentera aux travailleurs comme étant plus près d'eux et, en quelque sorte, leur affaire.

Que craignait le pouvoir ? Des déprédations, des sabotages ? Les cheminots ont montré en maintes circonstances qu'ils savaient et pouvaient, mieux que quiconque, défendre et préserver leur outil de travail, et qu'ils comprenaient les impératifs d'un service public.

Dans plusieurs localités, des cheminots ont été verbalisés par les autorités de police. En ce qui concerne nos adhérents, nous les défendrons énergiquement. Que cela soit bien entendu.

E. MULARD

## Accord-cadre Modernisation Dernière minute

A l'heure où nous écrivons les discussions sont encore en cours et nous ne pouvons faire le point définitif. Mais signalons déjà un certain nombre de perspectives positives :

- la création d'une commission nationale de la formation professionnelle ;
- une certaine extension de l'allocation de changement d'emploi et de l'allocation exceptionnelle de changement de résidence ;
- une compensation pécuniaire de l'augmentation des temps de trajet supplémentaires pour la région parisienne ;
- une amélioration des prêts relais ;
- des compensations et possibilités supplémentaires pour les gardes-barrières, etc.

Le point sera fait dans une circulaire aux syndicats sitôt la discussion terminée. Vous pouvez obtenir toutes précisions auprès d'eux.



# CONSEIL DE L'UNION

L s'est réuni le 5 juin 1971.

Il a d'abord examiné l'action revendicative sur les plans syndical, intersyndical, fédéral et confédéral pour une amélioration du minimum des pensions, une meilleure reversibilité et une fiscalité moins dure.

Il a pu se rendre compte que si des résultats étaient obtenus, ce n'était qu'à la suite d'une pression constante, opiniâtre nécessitant un effort continu, qui sans être spectaculaire n'en n'est pas moins efficace.

Le Conseil a constaté et approuvé.

Mais le sujet principal de l'ordre du jour était la mise en harmonie de notre organisation régionale avec celle de la Fédération et de la S.N.C.F., c'est-à-dire une actualisation de notre Union.

Des nouveaux statuts ont été rédigés à cet effet qui seront soumis à notre assemblée générale d'octobre.

Ils ont été discutés et le texte mis au point.

Il s'agit, en fait :

— de réaliser une décentralisation par la mise en place par région S.N.C.F. d'une représentation plus efficace à la fois au Conseil de l'Union et auprès des organismes de direction des Unions Professionnelles Régionales (U.P.R.) créées dans chaque région les les actifs,

— de jumeler les fonctions de Conseiller avec celles de délégué régional, en leur donnant une possibilité d'action plus importante et un caractère plus démocratique.

par R. DESSE  
président

Pour réaliser, il est prévu tout d'abord, une ou deux fois par an, selon les possibilités, en principe dans la capitale régionale la tenue d'une assemblée des militants et adhérents des groupes de la région.

Son rôle serait :

— d'examiner et de susciter l'action revendicative de l'Union ;

— de déterminer la propagande à mener, les initiatives à prendre et à provoquer sur le plan des groupes ;

— de désigner par région, 2 conseillers titulaires et 2 suppléants, de même la représentation au bureau et conseil de l'U.P.R.

Pour les Conseillers, ils devront :

— assurer la représentation de leur région au Conseil de l'Union,

— prendre en charge la propagande ainsi que toutes initiatives utiles pour le bon fonctionnement des groupes ;

— provoquer les assemblées régionales dont il

est question plus haut, en assurer l'ordre du jour et la direction ;

— avec leurs suppléants, former une équipe et se partager le travail en se spécialisant, s'ils le jugent utile ou en divisant le territoire de leur région en zone d'action, mais ayant toujours nécessairement entre eux des contacts fréquents.

Nous pensons que cette nouvelle organisation permettra un véritable contact de la base au sommet et donnera à notre Union le caractère démocratique qu'exige l'appartenance à une Confédération syndicale qui l'est devenue profondément.

Nous avons demandé à tous les Conseillers de commencer maintenant la tenue des assemblées régionales avant l'assemblée générale du 23 octobre prochain pour que non seulement celle-ci soit préparée, mais pour que les conseillers titulaires et suppléants soient désignés.

C'est ainsi que notre action deviendra l'expression de la volonté de nos adhérents et nous espérons de ce fait qu'ils se sentiront davantage partie intégrée et responsable de notre union.

Nous voudrions renouveler un enthousiasme peut-être un peu oublié vers un idéal et une action auxquels participeraient l'intelligence et le cœur.

Un retour en somme vers notre jeunesse et des illusions que nous ne voulons pas perdre car elles sont la base de notre vie, ceci malgré des rhumatismes ou des misères qui sont devenus notre lot, mais ayant conservé le désir absolu d'une société plus juste et plus humaine, nous n'hésiterons pas, malgré tout, à aller de l'avant.

## Barèmes trimestriels des traitements retenus pour le calcul des pensions au 1-9-71 - P 53

9 <sup>e</sup> échelon			9 <sup>e</sup> échelon			9 <sup>e</sup> échelon			9 <sup>e</sup> échelon		
Echelle	Indice A	Indice B	Echelle	Indice A	Indice B	Echelle	Indice A	Indice B	Echelle	Indice A	Indice B
SERVICES ADMINISTRATIFS — EXPLOITATION ou VB CODE 1-2						CONDUCTEURS DE LOCOTRACTEURS — CODE 27					
02	2 649,04	2 667,87	10	4 421,87	4 591,34	04	2 990,10	3 027,76	06	3 273,83	3 424,48
22	2 707,86	2 766,67	30	4 605,26	4 788,66	05	3 128,21	3 165,88	07	3 498,07	3 611,05
03	2 766,67	2 785,50	11	4 786,66	4 995,79	PERSONNEL D'ACCOMPAGNEMENT ENGIN MOTEURS - CODE 68					
23	2 840,31	2 913,95	31	5 012,81	5 236,96	14	6 654,57	6 937,04	16	8 066,88	8 443,50
04	2 913,95	2 951,61	12	5 236,96	5 462,92	15	7 257,16	7 709,10	—	—	—
24	2 982,95	3 051,95	32	5 481,48	5 726,01	SERVICE ELECTRIQUE KAD et K SE. SM. LT. SES. CCRNA. — CODE 96					
05	3 051,95	3 089,61	13	5 726,01	5 989,64	59	4 112,42	4 281,90	11	4 820,93	5 028,07
25	3 124,82	3 197,68	14	6 276,20	6 558,66	10	4 466,67	4 636,15	12	5 254,11	5 480,07
06	3 197,68	3 348,33	34	6 602,23	6 928,27	SERVICE DISCONTINU — CODE 47					
26	3 309,76	3 421,83	15	6 928,27	7 380,21	GRADE			Code	5 <sup>e</sup> échelon	Minimum de pension normale
07	3 421,83	3 534,82	35	7 364,06	7 799,85						
27	3 554,29	3 686,74	16	7 799,85	8 176,47	Garde-barrière de 4 <sup>e</sup> classe			85	1 267,44	861,51
57	3 481,42	3 537,91	36	8 219,13	8 638,41	Garde-barrière de 3 <sup>e</sup> classe			82	1 541,99	1 059,23
08	3 686,74	3 837,38	17	8 638,41	9 071,52	Garde-barrière de 2 <sup>e</sup> classe			81	1 737,75	1 200,46
28	3 809,00	3 931,26	37	9 148,62	9 658,82	Garde-barrière de 1 <sup>re</sup> classe			80	2 129,57	1 482,92
78	3 871,68	4 063,08	18	9 658,82	10 167,25	Concierge de 2 <sup>e</sup> classe .....			87	1 173,24	861,51
09	3 931,26	4 063,08	38	10 167,25	10 738,82	Concierge de 1 <sup>re</sup> classe ....			84	1 425,89	1 059,23
59	4 055,07	4 224,55	19	10 738,82	11 322,57	Sémaphoriste de 2 <sup>e</sup> classe ....			86	1 267,44	861,51
						Sémaphoriste de 1 <sup>re</sup> classe ..			83	1 541,99	1 059,23
SERVICE MATERIEL ET TRACTION CODE 3											
02	2 649,00	2 667,83	09	4 052,54	4 184,35						
22	2 710,74	2 772,48	59	4 185,92	4 355,40						
03	2 772,48	2 791,31	10	4 559,67	4 729,15						
23	2 885,94	2 999,40	11	4 941,23	5 148,37						
04	2 999,40	3 037,06	31	5 170,12	5 399,01						
24	3 083,76	3 168,11	12	5 399,01	5 624,97						
05	3 168,11	3 205,78	13	5 899,84	6 163,47						
25	3 241,37	3 314,63	14	6 461,97	6 744,44						
06	3 314,63	3 465,28	15	7 115,56	7 567,50						
26	3 425,55	3 536,47	16	7 994,88	8 371,50						
07	3 536,47	3 649,45	17	8 838,94	9 272,05						
27	3 669,52	3 802,57	18	9 874,08	10 382,51						
57	3 597,46	3 653,95	19	10 957,91	11 541,66						
08	3 802,57	3 953,21	19 L	12 062,19	12 704,32						
28	3 927,55	4 052,54									
78	3 994,24										
						MINIMA TRIMESTRIELS					
						AGENTS DU SERVICE CONTINU					
						Pensions normales { directe ..... 1 723,90 F					
						reversion * ..... 861,90 F					

## AVIS AUX RETRAITÉS

Echéance

du 1<sup>er</sup> juillet 1971

Les arrérages payés à l'échéance du 1<sup>er</sup> juillet 1971 comprennent :

1) Le montant trimestriel de la pension calculée sur les nouveaux taux de rémunération résultant de l'augmentation de 1 % du salaire de base et des primes ayant pris effet d'arrérages afférent au du 1<sup>er</sup> mai 1971 ;

2) Le complément mois de septembre 1971 en raison de l'augmentation de 1 % du salaire de base et des primes prévue à compter du 1<sup>er</sup> septembre 1971.

Le montant trimestriel de la pension et le complément d'arrérages figurent respectivement sur la première et sur la deuxième ligne de la fiche de décompte.

## TAUX DES COTISATIONS ANNUELLES POUR 1971

Echelles	Retraites	Reversibilités
1 à 5	8,00	4,00
6 à 9 bis — T1 à T3	10,00	5,00
10 à 14 — T 4	15,00	7,50
14L et au-dessus	20,00	10,00
Gardes-barrière cotisation uniforme de		4,00

## FERMETURE DU SIÈGE

Comme chaque année, la permanence au siège ne sera pas assurée pendant le mois d'août.

Par suite, nous demandons à nos camarades de ne pas nous rendre visite et d'éviter de nous adresser des correspondances durant cette période, sauf pour des cas d'une importance exceptionnelle.

Merci d'avance et bonnes vacances à tous.



# L'ACTION

## et les organisations catégorielles ou l'anti-Mai 1968

**L**A période de tension que nous venons de vivre dans la corporation n'est ni la première ni très probablement la dernière ; celle-ci aura eu un avantage : celui de rendre plus claire la situation des diverses organisations professionnelles à l'égard du syndicalisme. Nous disons bien du syndicalisme. Quand on parvient à une distinction sans ambiguïté, qui détruit toutes demi-teintes et évite les faux-fuyants, c'est un test à retenir pour des perspectives d'avenir.

### LE CHOIX ETAIT LIBRE

La liberté d'avoir sur les faits des optiques différentes nous garantit l'authenticité des choix de fond qui se sont faits lors de ces événements. Chaque organisation s'est déterminée en référence à la conception qu'elle se faisait du syndicalisme.

Nous avons vu d'un côté deux organisations, unies dans une action particulière et limitée. A noter que les orientations proposées aux cheminots par ces organisations se sont traduites par un arrêt des trains et par la paralysie du trafic, ce qui, au passage, signifie que leur poids n'est pas seulement électoral, mais correspond à une réalité. Peut-on noter également que ces organisations, différentes dans leurs structures, leurs conceptions, leurs aspirations, se reconnaissent toutefois comme possédant l'une et l'autre un projet de société pour les travailleurs ?

En face, se situent cinq autres organisations : C.F.T.C., C.G.C., F.A.C., F.G.A.A.C. et F.O.

### ÇA FAIT COMBIEN ?

La photographie de l'influence la plus récente de ces fédérations dans notre corporation est donnée par le résultat des élections professionnelles nationales de mars 1969.

D'abord quelques chiffres : sur 275.603 suffrages exprimés, totalisant, d'une part, 239.463 votants du collège « Exécutants » et 36.140 votants des échelles 10 à 14, la répartition des voix donnait pour ces cinq organisations :

	Exécutants	Maîtrise et Cadres	Total
F.O. ....	19.267	1.620	20.887
F.G.A.A.C. ...	5.085	—	5.085
C.G.C. ....	—	1.151	1.151
F.A.C. ....	555	17.867	18.422
C.F.T.C. ....	7.578	2.018	9.596
	32.485	22.656	55.141
Pourcentage d'influence ..	13,5 %	62,6 %	20,8 %

Dans cet agglomérat de circonstance, la conception d'un syndicalisme catégoriel à base professionnelle ou sociologique domine. Il inclut la F.G.A.A.C., la F.A.C. et la C.G.C. Faisons la part du « professionnel » que représente la F.G.A.A.C. Il est naturel que son absence coutumière et inévitable de perspectives transformatrices de la société l'ait mise dans ce camp.

Mais passons aux catégories agents de maîtrise, techniciens et cadres « chimiquement purs » qui nous intéressent. Le pourcentage s'élève pour ces quatre organisations, à 62,6 % de la totalité des voix recueillies dans ces catégories au niveau national et à un peu moins de la moitié des voix, toutes catégories comprises, dans le total des voix dudit agglomérat. C'est dire de quel côté elles se sont librement situées, mais c'est dire aussi que leur poids a pesé d'une manière considérable dans les décisions des « cinq ». Or, nous savons comment ces décisions se sont opposées à ce que nous proposons !

### QUELQUES QUESTIONS PARMIS D'AUTRES

Les chiffres parlent, laissons-les porter leur propre éloquence, mais aussi posons-nous quelques questions.

Voilà des arrêts de travail qui font que les trains ne roulent plus, on maintient tout juste les trains de prestige, et la machine S.N.C.F. est arrêtée. Alors, la présence des cadres au travail n'empêche donc pas le réseau ferré de rester sans vie ?

Mais il y a plus grave : la responsabilité que la F.A.C. et la C.G.C. ont prise va amener un renforcement d'une attitude anticadres de la part de la majorité du personnel attitude dont l'une et l'autre se lamentent à longueur d'audiences et de comités mixtes Prenant ainsi le risque d'une rupture accrue,

ces organisations ont-elles mesuré, en responsables, l'intérêt bien compris « de leurs mandants » ? Ou bien ce sont de piètres mandants, ce que nous ne croyons pas, ou bien ils sont piètrement représentés, ce que nous pensons davantage.

Autre réflexion : il est, de par la vaste entreprise qui est la nôtre, de bonnes âmes, des « hommes de bonne volonté » qui prônent une politique intensive de relations humaines. Leur naïveté ou leur ignorance de la psychologie ouvrière n'éclate-t-elle pas en ces jours ? Ne soyons pas cruels, mais, en favorisant sous ce style un comportement qui veut améliorer sincèrement le climat de l'entreprise, nous savons que leurs condamnations s'adresseront aux travailleurs. Alors ?

Peut-être le programme des P.P.C. mériterait-il d'être revu dans un sens plus réel des véritables relations entre les hommes ? Aller après cela réclamer des exécutants des distinctions subtiles ou leur demander d'éviter les amalgames relève d'une innocence dangereuse.

Où furent donc les responsables des comités d'entreprise dans ce conflit ? Qui peut s'interdire de se poser la question... et d'y répondre ?

A la « coupure » administrative s'est substituée, par la faute de quelques-uns, une frontière, un rideau serré d'incompréhension et d'opposition.

« Nous n'avons pas voulu cela », diront-ils ! Paroles de vaincus.

### IL RESTE BEAUCOUP A FAIRE

Mai 1968, juin 1971... La promotion des groupements catégoriels de cadres vers le syndicalisme demeure à faire.

Pour des années, juin 1971 marquera une époque dans la vie syndicale de notre entreprise et ne s'effacera pas de si tôt dans les mémoires des cheminots de « tous grades et de tous services ».

Il faudra beaucoup d'imagination dans les organisations catégorielles de cadres pour faire croire aux cheminots, malgré la violence du verbe ou l'inflation révolutionnaire, et gratuite, des écrits, qu'elles ont servi le véritable syndicalisme, celui qui est porteur d'espérance de profonde transformation sociale et non pas celui qui se pare du titre pour développer dans notre milieu un amicalisme de « compagnie d'assurance ».

R. HONORAT.

## Le jeu du Cheminot de France

### ETES-VOUS PERSPICACE ? QUI A AFFIRME :

« Certes les Directions espèrent encore — ô suprême espoir ! — dans le carré des techniciens et ingénieurs des bureaux d'études qui, vivant loin du travailleur du fer, pourraient s'en sentir moins solidaires. Erreur d'appréciation là encore... »

(Extrait du rapport de la F.A.C. de juin 1971.)

« Là où se situe principalement la vie des travailleurs, dans les entreprises et dans

les professions, l'action commune est devenue une nécessité, car c'est par elle que les salariés qui n'ont jamais renoncé à agir pour défendre leurs intérêts espèrent le mieux imposer leurs revendications. »

(Extrait du rapport de la Fédération des Cheminots Force Ouvrière : « Contribution au regroupement du syndicalisme libre et démocratique » (mars-avril 1968), présentée par Questerbert.)

SI VOUS N'AVEZ PAS TROUVE, RETOURNEZ LA PAGE.

**14.20 F PAR JOUR DE GRÈVE**  
c'est l'indemnité versée aux adhérents C.F.D.T.

**LA FORCE SYNDICALE**  
c'est l'ADHÉSION

**Je dis  
oui à la  
et exprime ma  
volonté de  
renforcer ses rangs**



Syndicat .....	U.P.R. ....
NOM (en majuscules) et Prénoms.....	
Né le .....	à ..... départ .....
Grade .....	Echelle ..... Service .....
Résidence d'emploi .....	
Entré à la S.N.C.F. le.....	Commissionné le.....
..... le ..... 19....	
Signature :	
Adresse du domicile .....	
N° du syndicat	Date d'adhésion
N° de carte	

Remettre cet engagement au responsable C.F.D.T. de l'Etablissement

**L**A grève qui vient de se dérouler est indemnisée par la Caisse confédérale de grève.

Pour cela, il suffit :

- D'être à jour de ses cotisations ;
- D'être adhérent depuis au moins six mois (les adhérents de plus de trois mois et moins de six mois perçoivent une demi-indemnité).

Les indemnités seront versées à partir de la fin du mois de juillet.

A la dizaine de millions d'anciens francs déjà versés à nos adhérents engagés dans des conflits locaux ou catégoriels de la fin 1970 et du début de 1971, ce sont plusieurs dizaines de millions d'anciens francs qui seront versés à la suite de ce conflit aux adhérents de la C.F.D.T.

La démonstration est ainsi faite, s'il en était encore besoin, aux détracteurs de la Caisse de Résistance, que celle-ci est une réalité.

Chaque indemnité journalière versée représentera plus de six mois de cotisation à la Caisse de Résistance, deux journées représenteront un an.

Ceci est possible :

- Parce que la Caisse de Résistance, c'est d'abord la solidarité des adhérents de la C.F.D.T. ;
- Parce que les adhérents de la C.F.D.T. sont conscients qu'une lutte efficace ne peut se mener qu'accompagnée des moyens financiers correspondants.

Pour lutter à armes égales : C.F.D.T.