

LE 10 OCTOBRE 1985 UNE VOIX VAUT TROIS

En votant le 10 octobre, la voix d'un cheminot compte trois fois :

Au niveau local

Pour la Commission Locale Multifonctionnelle qui RASSEMBLE tous les cheminots.

Les voix recueillies par chaque syndicat, dans les établis-

sements locaux lors des élections de C.E., servent à l'attribution des sièges pour la Commission Locale, à la proportionnelle des voix.

Au niveau régional

Pour le Comité d'Etablissement (C.E.).

Chaque syndicat présente une liste de titulaires (et une liste de suppléants).

Au niveau national

Pour le Comité Central d'Entreprise (C.C.E.).

Les voix recueillies par chaque organisation syndicale lors des élections de C.E. servent à l'attribution de 34 sièges du C.C.E. à la proportionnelle des voix.

Exception : Pour les cheminots des Directions Centrales, des départements du réseau, du SERNAM et de l'Armement Naval, il n'y a pas de commissions locales : 1 voix vaut 2. En effet, ces cheminots ne dépendent pas des « régions S.N.C.F. ». Donc leur voix est prise en compte d'une part pour le C.E., d'autre part pour le C.C.E.

*Pour aller de l'avant
Votez C.F.D.T.*

SOMMAIRE

Page 2 : Infos pratiques.
Page 3 : Les actions.
Pages 4 et 5 : Sécurité-Emploi.
Page 6 : Comités d'établissements.
Page 7 : Actualité.
Page 8 : Activités sociales.

Infos pratiques

Revalorisations au 1^{er} octobre 1985

(éléments payables sur la solde de novembre)

1. — Des allocations de déplacement (+ 6 %)

1.1 Allocations de déplacement du régime général (allocation complète).

	Allocations majorées 1 ^{er} au 10 ^e jour	11 ^e au 30 ^e jour	Allocations normales
Groupe I	266,60	239,80	213,20
Groupe II	239,80	215,80	191,60
Groupe III	220,00	197,80	176,00

1.2 Régime particulier de déplacement du personnel roulant.

Allocation horaire : jusqu'à la 5^e heure : 2,50 ; au-delà de la 5^e heure : 6,51.

Allocation horaire supplémentaire de 21 heures à 6 heures : 1,84.

Allocation pour panier non utilisé : 29,05.

1.3 Régime particulier de déplacement des brigades de la voie.

Allocation de panier : 44,00.

Allocation de trajet (par km) : 0,381.

1.4 Allocation horaire de nuit du personnel sédentaire : 2,72.

1.5 Allocation pour utilisation de véhicule personnel.

Deux roues : cyclomoteur : 0,381 ; motocyclette : 0,418.

Automobiles : 6 CV et plus : 1,81 et 1,09 ; 4 et 5 CV : 1,51 et 0,88 ; moins de 4 CV : 1,26 et 0,74.

2. — Des indemnités et gratifications

(+ 4 % au 1^{er} octobre 1985 sauf astreinte et continuité de service).

	Au 1 ^{er} -10-84	Au 1 ^{er} -10-85
Indemnité de continuité de service (+ 8 %)		
Collège maîtrise	353	380
Collège cadres	426	460
Chefs d'établissement et de PC	510	550
Indemnité horaire pour le travail des dimanches et jours de fêtes légaux		
Sédentaires : niveau 1 à 3	9,70	10,10
niveau 4 à 10	12,70	13,25
Personnel roulant	11,50	12,00
Indemnité horaire de nuit		
Sédentaires : niveau 1 à 3	6,95	7,25
niveau 4 à 10	9,15	9,55
Personnel roulant	7,45	7,77
Indemnité d'astreinte		
Niveau 1 à 3 : taux a	44,30	49,60
(+ 12 %) : taux b	103,50	116,10
niveau 4 à 10 : taux a	53,20	58,50
(+ 10 %) : taux b	126,40	139,00

	Au 1 ^{er} -10-84	Au 1 ^{er} -10-85
Indemnité de sortie		
Taux a	11,25	11,70
Taux b	45	46,80
Indemnité journalière pour congés pris en période de moindre besoin		
Taux a	45	46,80
Taux b	30,30	31,50
Indemnité journalière de conduite automobile	17,45	18,15
Indemnité de saisie		
C.I.R. et ateliers centraux	15,44	16,06
Autres établissements :		
— Taux minimum :	1,16	1,21
— Taux maximum :	1,73	1,80
Indemnité d'informatique		
Niveau 6, indice A	1 184	1 231
Niveau 7, indice A	676	703
Niveau 8, indice A	571	594
Indemnités spéciales pour travaux de nuit		
Sur les voies des grandes gares parisiennes et sur la LN1 Paris-Sud-Est :		
— indemnité spéciale :	19,10	19,90
— Indemnité supplémentaire (DI au LU)	38,20	39,80
Sur caténaires	29	30,20
Indemnité mensuelle conduite d'engin automoteur sur LN1	426	443
Indemnité de grue automobile ou portique transconteneurs		
Taux a	11,70	12,17
Taux b	17,45	18,15
Indemnité de manœuvres		
Journalière	3,66	3,80
Horaire supplémentaire	1,82	1,90
Gratification journalière d'enrayage		
Normale	10,43	10,85
Complémentaire	1,46	1,52

Congés supplémentaires avec solde

Le congé supplémentaire avec solde pour soigner un conjoint, un enfant à charge ou un ascendant habitant habituellement chez l'agent, a subi une modification suite à la parution d'un rectificatif au statut.

La limite est toujours de cinq jours par an mais elle est augmentée de un jour par enfant à charge à partir du deuxième.

L'ASTREINTE

Les nouvelles propositions

L'action menée sur l'astreinte par les Cheminots de l'Équipement, à l'appel de la C.F.D.T., a obligé la Direction S.N.C.F. à négocier. Après la manifestation du 24 mai où 500 cheminots sont venus protester devant la Direction générale, la Direction a fait quelques propositions. Elle avait promis une autre négociation en septembre pour apporter quelques améliorations à la compensation de l'astreinte. Le 12 septembre elle nous a fait connaître ses dernières propositions ; nous vous résumons ci-après toutes les nouveautés.

Sur la compensation

Les indemnités d'astreinte sont majorées au 1^{er} octobre 1985 de 12,2 % pour les agents des niveaux 1 à 3 et de 10 % pour les niveaux 4 à 10.

Les indemnités de continuité de service sont revalorisées de 8 %.

Toutes les autres indemnités ne sont revalorisées que de 4 % à la même date et les allocations de 6 %.

Tout en constatant que nous sommes encore loin des indemnités versées dans d'autres secteurs industriels, il faut remarquer que c'est la deuxième revalorisation accordée ces dernières années par la S.N.C.F., après celle d'octobre 1983.

Les instructions vont être données pour que tous les agents d'astreinte bénéficient du remboursement de l'abonnement téléphonique.

Sur l'organisation de l'astreinte

La Direction accepte de décentraliser cette négociation au niveau local et laisse à l'initiative des Directeurs régionaux l'utilisation éventuelle de l'eurosignal qui sera rediscutée au niveau national en 1986.

La Direction du Matériel veut ramener la périodicité de l'astreinte à trois semaines dans les centres où les wagons de secours sont peu utilisés. La C.F.D.T. s'oppose à cette proposition qui sera discutée

en commission mixte du statut.

La Direction de l'Équipement étudie la mise en place de roulements d'astreinte là où il y a des listes d'appel. Elle veut généraliser l'astreinte à un agent mais elle maintiendra deux agents dans les situations très particulières à négocier localement.

La Direction veut récupérer par des restructurations les mesures qu'elle vient d'accorder. Les Cheminots de l'Équipement resteront vigilants pour améliorer leurs conditions de travail et mieux faire compenser la pénibilité de leur métier.

Le point de la rentrée sociale

Les cheminots sont confrontés aux politiques de la direction de l'entreprise et du gouvernement qui privilégient une réduction massive d'effectifs, bloquent le pouvoir d'achat et pénalisent encore plus les bas salaires.

Les dramatiques accidents ferroviaires de l'été ont mis en évidence que les problèmes de sécurité ne sont pas dissociables de l'emploi. Dans cette période de modernisation la Direction n'a pris en compte que les aspects de productivité et de rentabilité. Les cheminots C.F.D.T. condamnent la position de la Direction qui fait porter la responsabilité totale sur les agents et sur le non-respect de l'appli-

tion des règlements. Cette attitude n'est pas sérieuse et élude l'analyse des causes réelles des problèmes à la S.N.C.F.

La C.F.D.T. réaffirme que l'emploi et la sécurité doivent être débattus en urgence. Les responsables régionaux C.F.D.T. ont décidé d'appeler l'ensemble des cheminots et cheminotes :

— A une action nationale, fin septembre, par un arrêt de travail d'une heure minimum ;

— A s'exprimer, débattre de leurs conditions de travail, de sécurité, d'emploi ;

— A affirmer clairement leur attachement à la sécurité des usagers ;

— A agir pour maintenir le potentiel humain car il ne peut pas y avoir de « bonne sécurité » sans cheminots ;

— A réaliser des délégations les plus larges possibles auprès des chefs d'établissement et des directeurs de région.

Chadeau part, les problèmes demeurent

La démission de M. Chadeau ne résout pas les problèmes de l'emploi pour les cheminots ni ceux de la situation financière de la S.N.C.F.

Les cheminots C.F.D.T. maintiennent leur demande de table ronde sécurité pour examiner l'ensemble des problèmes soulevés auprès de M. Quilès.

Les responsables régionaux des cheminots C.F.D.T. se sont réunis

le 10 septembre, ils ont décidé d'une action nationale fin septembre pour débattre avec les cheminots des problèmes de sécurité et d'emploi.

La C.F.D.T. a rencontré les autres Fédérations de cheminots mais aucune décision d'action commune n'est intervenue. Nous avons donc lancé seuls un appel à l'action.

AU C.C.E. DU 18 SEPTEMBRE

La C.F.D.T. fait huit propositions

Tous les cheminots ont ressenti douloureusement les catastrophes ferroviaires de cet été 1985.

L'ordre général de la direction, daté du 7 septembre, n'est pas une réponse sérieuse aux problèmes posés. Le ton culpabilisateur et la répression sous-tendue dans ce texte ne sauraient masquer les responsabilités de la direction. La C.F.D.T. n'admet pas cette manière de procéder.

Pour la C.F.D.T., et au-delà des possibles défaillances humaines que nous n'avons niées à aucun moment, il convient de rechercher les causes plus fondamentales de ces catastrophes.

Dans son expression publique, la Fédération des cheminots C.F.D.T. a affirmé avec force que l'obsession permanente de la productivité et des résultats financiers présente des dangers.

La C.F.D.T. n'a pas la prétention de cerner complètement l'ensemble des problèmes complexes de la sécurité, mais elle fait aujourd'hui un certain nombre de propositions qui découlent de notre réflexion, suite aux récentes catastrophes ferroviaires.

L'emploi est indissociable de la sécurité

1. La mise en place d'un deuxième agent de conduite dans certains cas de conduite à risque, par exemple de trains de nuit, trains circulant dans des zones de travaux. Cette proposition est complémentaire de notre demande d'équipement des trains à deux agents minimum : trains de banlieue et trains de marchandises.

NOMINATION DU NOUVEAU PRÉSIDENT DE LA S.N.C.F.

La C.F.D.T. s'abstient !

Un conseil d'administration extraordinaire s'est tenu, le 13 septembre. A l'ordre du jour, une question unique : « Proposition de nomination du président. »

Pour la C.F.D.T. :

1. La désignation du président n'intervient pas dans des conditions « habituelles » de renouvellement de mandat.

2. Des problèmes sérieux, de fond, existent au niveau de l'entreprise.

Les choix qui découlent d'une situa-

2. Reconsidérer l'équipement en personnel des gares

L'évolution de ces dernières décennies a entraîné une baisse considérable des effectifs sur les petites lignes (suppression des passages à niveau et fermetures de gares) entraînant une multiplication des tâches de « l'homme seul » quand il en reste un. Il convient de reconsidérer cas par cas l'équipement des gares en distinguant les nécessités commerciales et la priorité à la sécurité.

Les commissions locales à mettre en place en octobre 1985 devraient être saisies en priorité de cet examen précis de l'état actuel de la S.N.C.F.

L'organisation du travail à revoir

3. Réexaminer les roulements de travail et de repos : la direction n'ignore pas que la mise en place des 35 heures pour les postés et les roulants a entraîné la confection de roulements de travail et de repos fortement contestés par les cheminots. La C.F.D.T. demande à la direction de faire réexaminer localement et régionalement les suggestions présentées par les groupes d'expression et par les délégations du personnel, notamment celles des comités d'hygiène, de sécurité et de conditions de travail (C.H.S.-C.T.).

4. Davantage de temps pour préparer la conduite des trains, c'est ce que réclame la C.F.D.T. pour les agents de conduite afin de leur permettre de consulter préalablement l'affichage sécurité, de retirer et vérifier les documents à leur disposition. Un exemple

vécu à Toulouse, le 12 septembre, avec la ligne « Marseille » où un agent a 5 minutes pour :

- consulter l'affichage concernant 11 ralentissements, 3 V.U.T., 4 fiches signalisation, 1 coupure courant, 3 dosiers de lignes. Cette consultation se fait dans un lieu de passage où la concentration n'est pas possible ;

- prendre ses documents et émarger quand il y a des rectificatifs ;

- préparer le bulletin de traction après s'être présenté au poste de commande.

Pour procéder aux diverses opérations, il fallait bien, selon des agents de conduite, au moins 20 minutes de plus. Alors, il faut que cesse le plus rapidement possible cette hypocrisie et que soit prévu davantage de temps en préalable à la conduite.

Faire évoluer la formation et la réglementation

5. Augmenter la formation à la sécurité : la direction doit rapidement donner les instructions pour satisfaire le passage de 3 à 5 jours de formation mécanicien partout où ce besoin est émis.

D'autre part, il faut reconsidérer les qualifications sur les lignes à voie unique et, notamment, favoriser l'accès au niveau 3 des agents de sécurité, le niveau 2 étant à considérer comme un niveau de stagiaire en formation.

6. Modifier rapidement la réglementation de sécurité et deux modifications sont impératives à court terme :

- la suppression de l'annonce conditionnelle en cantonnement téléphonique ;

- le développement de l'information aux agents de conduite, notamment par l'inscription des trains croiseurs sur les fiches trains.

Des investissements prioritaires pour la sécurité

7. La mise en place de la radio en voie unique : les documents remis au C.E.E. concernant la mise en place de la radio sur la ligne de Villefranche à la Tour de Carol n'ont rien à voir avec les catastrophes de cet été. Ces documents avaient été présentés en avril 1985 au Comité d'établissement concerné et l'objectif réel c'est la réduction des

emplois sur cette ligne par la suppression des agents de sécurité dans les gares et leur remplacement sous l'angle sécurité par les agents des trains. En clair, c'est l'orientation de la S.N.C.F. pour l'évolution de la circulation sur voies uniques. Les décisions de l'entreprise visant à doubler l'équipement de la radio en double voie n'est pas une réponse à l'examen de la situation présente.

Pour la C.F.D.T., le développement de la radio doit permettre d'assister les agents concernés, pour renforcer la sécurité et non pour supprimer des emplois.

Pour la C.F.D.T., une priorité d'équipement radio sur la voie unique doit être affirmée et mise en place pour renforcer la sécurité.

8. Des moyens particuliers en matière de sécurité : sans rêver à des solutions sophistiquées pour l'ensemble de la S.N.C.F., il est raisonnable que la direction mette en place un programme prioritaire d'amélioration de la sécurité des transports ferroviaires.

Ça nécessite préalablement de faire émerger les suggestions et propositions des cheminots et de leurs représentants dans les C.H.S.-C.T. et commissions locales ; ces suggestions ne manquent pas.

Ensuite devra être abordé le problème du financement, et, pour la

TEMPS PARTIEL : Ça va sortir ?

A la commission mixte du statut du 12 septembre, le président, représentant le ministre des Transports, a annoncé qu'il mettait « tout en œuvre » pour que les textes soient homologués pour le 1^{er} octobre 1985.

— Les organisations syndicales ont pris acte.

— La direction S.N.C.F. a précisé qu'il fallait compter au moins un mois pour la sortie des textes réglementaires, ce qui repousserait l'application au 1^{er} novembre.

La C.F.D.T. a rappelé en séance qu'il faudrait tenir compte des délais de consultation des C.E. dont il serait souhaitable d'envisager des réunions extraordinaires pour examiner les demandes du personnel.

Sans vouloir être trop optimiste, il semblerait que, cette fois, le temps partiel va bientôt voir le jour à la S.N.C.F.

C.F.D.T., tout ne doit pas être financé par la seule entreprise. C'est ce que nous avons écrit au ministre de tutelle, le 2 septembre, en lui demandant d'organiser une table ronde sécurité.

La C.F.D.T. a décidé d'assumer ses

responsabilités, de débattre et d'agir avec les cheminots dès septembre pour faire prendre en compte les propositions que nous venons de développer. Chaque adhérent doit poursuivre et amplifier notre action sur le terrain.

fgte

FEDERATION GENERALE DES TRANSPORTS ET DE L'EQUIPEMENT CFDT
26, rue de Montholon - 75439 PARIS CEDEX 09
«CHEMINOTS CFDT»

cfdt

Téléphone 247 73 27
Réf.

Monsieur Paul QUILES
Ministre des Transports
Ministère des Transports
246, Boulevard Saint-Germain
75700 PARIS

Paris, le 2 septembre 1985.

Monsieur le Ministre,

FLAUJAC le 3 août : erreur humaine dit la Direction.

ARGENTON s/CREUSE le 31 août : erreur humaine dit la Direction, mais aussi le Ministre de tutelle.

Insupportable pour la CFDT. Nous ne nions pas les défaillances humaines toujours possibles mais, au-delà, nous considérons qu'il faut rechercher les véritables causes qui accroissent les risques d'incidents ou d'accidents ferroviaires.

La CFDT persiste : l'obsession permanente de la productivité et des résultats financiers présente des dangers ; la réduction des emplois a forcément des conséquences sur les conditions de travail des cheminots.

Modifier la réglementation de la sécurité, tragique, mais régulière, votre homologation, avis des syndicats.

En conclusion, nous suggérons la mise en place d'une «table ronde sécurité» avec présence de la Direction, des syndicats de cheminots et des représentants des usagers sous votre présidence.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de notre haute considération.

Le secrétaire général

Paraf
M. GORAND.

AFFILIEE
A
L'I.T.F.



A CHAQUE NIVEAU

(Commission locale, C.E., C.C.E.)

Les responsabilités sont précises

En matière économique, chaque niveau reçoit des informations de la direction et, à chaque niveau, les délégués **donnent leur avis** au nom et pour la défense des **intérêts collectifs des travailleurs**.

A chaque niveau, le débat et les informations portent sur :

1. Localement :

- l'évolution globale de l'emploi (dans les établissements concernés) ;
- les programmes d'investissement... ; la **modernisation** ;
- la desserte ferroviaire et le plan de transport ;
- l'activité commerciale de la zone.

2. Régionalement :

- l'évolution et les prévisions d'emploi ;
- les problèmes généraux relatifs aux conditions de travail (avec les C.H.S.-C.T.), aux nouvelles technologies et à l'aménagement du temps de travail ;
- la formation professionnelle : les besoins et le plan annuel ;
- les problèmes de logement (inventaires, attributions, cas spéciaux...).

3. Nationalement :

- la situation économique commerciale et la marche générale de la S.N.C.F. ;
- le budget de la S.N.C.F., les évolutions financières, l'emploi global ;
- le versement de la partie de masse salariale pour le logement ;
- le plan de formation professionnelle.

Les trois niveaux se complètent

La complémentarité entre les différents niveaux de responsabilité est certaine ; tout se tient, tout est lié :

● Pour la C.F.D.T., le fil conducteur c'est la **PRIORITÉ A L'EMPLOI**.

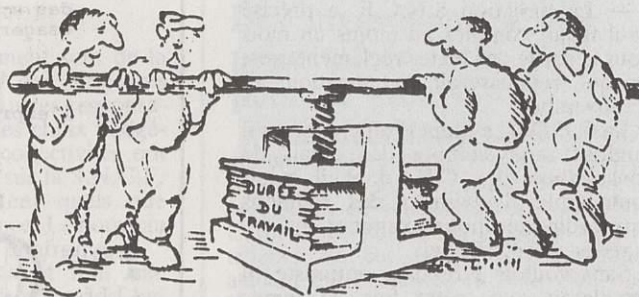
● Pour la C.F.D.T. c'est **AVEC** le soutien et l'implication des cheminots que nous pourrons faire **CHANGER** les positions de la direction.

● Le 10 octobre, le **SOUTIEN** c'est d'abord **VOTER C.F.D.T.**

● **L'INTERVENTION** de la C.F.D.T. est basée **DÉMOCRATIQUEMENT** sur l'expression des travailleurs. Les délégués C.F.D.T. débattent et recueillent l'avis des cheminots en permanence sur le terrain, notamment dans les tournées et heures d'information syndicale.

● **LA C.F.D.T. vous connaissez...**

Alors, n'allez pas perdre votre voix ailleurs.



TRANSFERT DES ACTIVITÉS SOCIALES

Les négociations ont repris !

Le protocole d'accord intersyndical sur la mise en place des comités d'établissements à la S.N.C.F. prévoit, dans ses conclusions, le transfert des activités sociales au 1^{er} janvier 1986. Les négociations sur les modalités de ce transfert ont donc repris les 4 et 16 septembre dernier pour respecter le délai.

Les problèmes posés

Quelques divergences subsistent entre les différents partenaires (organisations syndicales et direction) sur la nature des activités à transférer et le niveau du transfert (C.E. ou C.C.E.). De plus, entre chaque réunion, certaines organisations syndicales changent de position ce qui ne facilite pas l'avancée.

Plusieurs rencontres intersyndicales ont eu lieu en septembre pour essayer de mettre au point un projet commun car, pour assurer la continuité des activités existantes, nous sommes condamnés à un accord unanime tel que l'exige la loi.

Le protocole concernant le transfert du personnel que nous avions refusé de signer en juillet 1984, vient d'être modifié ; il apporte un certain nombre de garanties supplémentaires au personnel du cadre permanent et auxiliaire transférable. Pour le personnel contractuel, la Direction a seulement accepté d'intégrer dans sa consigne l'accord entre les organisations syndicales sur la mise en place d'une convention collective reprenant au minimum les avantages du PS 25.

Nouvel arrêt

Constatant qu'il était difficile de négocier en période pré-électorale, la Direction a proposé de suspendre les discussions jusqu'au 16 octobre pour éviter la surenchère et l'exploitation de positions factices sur le terrain.

La délégation C.F.D.T. cherche à négocier un accord qui apporte le maximum de garanties au personnel transféré et des possibilités réelles d'organiser des activités culturelles et de loisirs le plus près possible des cheminots. Nous avons expliqué nos positions depuis plusieurs années et nous espérons voir se concrétiser rapidement un rêve vieux de plus de 40 ans : les activités sociales S.N.C.F. gérées par les cheminots et leurs représentants élus.

SOUTENEZ LES PRIORITÉS C.F.D.T.

Priorité

à l'emploi c'est :

- la réduction du temps de travail ;
- l'aménagement du temps de travail ;
- l'amélioration des conditions de travail et des roulements ;
- l'amélioration du service aux usagers ;
- le développement du service commercial.

Priorité

à la formation professionnelle

- en lien avec l'amélioration de la qualification, c'est-à-dire le déroulement de salaire (de carrière) ;

— une journée de formation annuelle, par agent, sur le service commercial et le service public ;

— cinq jours de formation, sur le temps de service, pour préparer l'examen de TEN ;

— une semaine supplémentaire de première formation, à tout nouvel embauché, sur la connaissance globale de l'entreprise et le service public ;

— porter de trois à cinq jours, par an, la formation sécurité des agents de conduite.

Ce sont des exemples précis (parmi d'autres) de propositions faites par la C.F.D.T.

Priorité

à la suppression des inégalités

Cela se traduit par :

— des augmentations uniformes ;

— un déroulement de carrière avec des temps maximum de séjour, sur un même niveau, permettant un déroulement de salaire pour tous.

Mais, c'est vrai aussi en matière de *logement*. La C.F.D.T. propose :

— d'améliorer l'accès à la propriété ou à la location ;

— de construire des logements, notamment F1, F2, F3 pour les jeunes ;

— de supprimer les règlements « militaires » des foyers de célibataires.

*Le 10 octobre, le soutien aux priorités ci-dessus
c'est voter et faire voter C.F.D.T.*

TRANSFERT DES ACTIVITÉS SOCIALES

Période 84-85

Par l'accord du 19 juillet entre les fédérations et la direction, l'engagement est pris du transfert des activités sociales, le 1^{er} janvier 1986, **aux cheminots et à leurs représentants élus.**

Le débat se poursuit actuellement sur les **modalités** du transfert.

Des syndicats empêchent depuis deux ans cette réalisation ; pendant ce temps, la direction a réduit les investissements. Pendant ces deux ans, la C.F.D.T. n'a pas eu les moyens d'infléchir la politique patronale.

Pourtant avec les C.E. et **pratiquement sans moyens, des expériences** limitées ont été réalisées en matière culturelle et sociale. Surtout, la C.F.D.T. a réussi.

- à élargir le choix des vacances pour les cheminots ;

- à vaincre des résistances et à faire connaître l'I.N.V.A.C. (coopération d'associations chargées de vacances et de multiples expériences).

A partir du 1^{er} janvier 1986

Les militants C.F.D.T. agiront pour que :

- Les changements en matière d'activités culturelles, sociales et sportives se fassent avec les cheminots et cheminotes... actifs et retraités.

- L'élargissement des choix par des échanges et des ententes avec d'autres collectivités soit une ligne de conduite.

- La décentralisation de la gestion des activités au plus près des cheminots soit développée avec l'appui des cheminots par leurs associations et commissions locales.

- Le développement des loisirs de proximité réponde aux besoins spécifiques du métier de cheminot : roulants, salariés en 2x8 ou en 3x8, foyers de jeunes, etc., et aux besoins de leurs familles (voyages, culture, bases nautiques, créations, etc.).

Ce sont les orientations de la C.F.D.T.

**Le 10 octobre : aller de l'avant
avec la C.F.D.T.**

**Pas de promesses démagogiques, mais une
volonté ferme d'évolution.**

