

LE CHEMINOT DE FRANCE

FÉDÉRATION DES CHEMINOTS C.F.D.T.

Transports et fermetures des lignes

LA CFDT PROPOSE DES SOLUTIONS



CONFÉRENCE DE PRESSE le 21 septembre au siège de la C.F.D.T. P. BUTET, R. MARTIN et G. BILLON (de gauche à droite sur la photo) ont présenté le rapport et répondu aux nombreuses questions des journalistes présents (voir pages 4 et 5)

SALAIRES

Rencontre des confédérations CFDT-CGT le 27 septembre sur la poursuite de l'action

A la réunion de la commission mixte du 28 septembre, déclaration de la CFDT (voir page 3)

ES cheminots, comme tous les travailleurs, ont maintenant conscience de l'importance des problèmes économiques et de leurs répercussions sur leurs conditions de vie. L'expérience leur a appris que ce qui compte ce n'est pas seulement les augmentations de salaires-retraites, mais l'évolution de leur pouvoir d'achat qui est aussi fonction des prix, de la fiscalité, de diverses mesures sociales.

Les cheminots savent également que leur situation professionnelle (avancement, conditions de travail, etc.) est conditionnée par la vie et l'avenir de leur entreprise nationale, la S.N.C.F.

Il était donc logique qu'en cet automne 1966 — qui n'est (comme l'aurait constaté M. de la Palisse) que la suite du premier semestre et de son action — notre Fédération reprécise les revendications des cheminots en termes économiques.

Si l'on s'en tient aux chiffres officiels d'évolution des prix, la progression de notre pouvoir d'achat 1966 tend vers zéro. Et encore faudrait-il tenir compte en plus de la fiscalité. Les cheminots qui, comme tous les contribuables, reçoivent maintenant leurs feuilles d'impôts, se demandent qui a bien pu bénéficier des « allégements » annoncés à tous vents par le gouvernement.

La production intérieure brute dépassera vraisemblablement cette année les objectifs du Plan. « L'ardente obligation »... s'appliquera-t-elle aussi à la progression du pouvoir d'achat prévu par le Plan (de 2,8 à 3,3 %).

Pour ce qui est de la vie professionnelle il est bien évident que la modernisation accélérée

AGIR AU MOMENT OU SE PRENNENT LES DÉCISIONS

par Paul BUTET, Président

des chemins de fer, la réduction de son activité auront des conséquences sérieuses sur l'avancement, l'encadrement, les mutations, les conditions de travail, etc. La réduction du trafic, les fermetures de lignes, la concurrence anarchique imposée à la S.N.C.F., tout cela concerne tous les cheminots et non seulement quelques agents des lignes secondaires.

Dans quelques semaines, la fixation des effectifs et du cadre 1967, les tableaux d'avancement le montreront concrètement. Là aussi il s'agit de problèmes économiques dont nous subissons les conséquences sociales.

« **A** GIR au moment où se prennent les décisions et non pas contre les conséquences de celles-ci... » Cette phrase placée en exergue du rapport d'orientation approuvé par notre Congrès de 1965 trace nettement la ligne et le sens de notre action.

C'est dans les semaines qui viennent que la discussion du budget de la Nation pour 1967

L E Bureau National de la Fédération des Cheminots C.F.D.T., réuni le mercredi

7 septembre 1966, ayant analysé la conjoncture économique et sociale, telle qu'elle se présente après la période des vacances, constate que si le rythme de l'expansion est satisfaisant, la hausse du coût de la vie dépasse déjà le 1,5 % prévu par le Plan.

Ainsi, comme la Fédération C.F.D.T. l'avait indiqué au début de l'année la hausse du pouvoir d'achat des cheminots actifs et retraités, va être pratiquement annihilée.

Dans le même temps :

- des menaces se précisent contre l'outil de travail des cheminots : fermetures de lignes envisagées,
- la modernisation du réseau s'amplifie sans discussions sérieuses avec les organisations syndicales de ses répercussions sur l'ensemble du personnel : reconversion, déroulement de carrière, mutations, etc.

En conséquence, le Bureau National de la Fédération des Cheminots C.F.D.T. décide d'adresser au ministre de l'Équipement une lettre demandant la réunion des organisations syndicales pour régler le contentieux créé, en accordant une priorité aux bas salaires. Le Bureau National considère en effet que la croissance du taux d'expansion, et donc du profit pour certains, comparée au ralentissement de l'évolution du pouvoir d'achat est une véritable insulte aux plus défavorisés.

Concernant la fermeture des lignes, il félicite tous ses syndicats et militants pour l'action qu'ils ont entreprise auprès des autorités locales, des parlementaires, de la presse et de l'opinion publique. Il décide de s'adresser à tous les présidents des Conseils généraux et d'entreprendre une action d'ampleur nationale.

Le Bureau national a demandé au ministre de l'Équipement de donner rapidement une suite à sa demande d'audience pour discuter une politique réaliste des transports. Un document a été remis au ministre et à la Direction de la S.N.C.F. avant la période des vacances. Ce document sera présenté au cours d'une conférence de presse qui se tiendra le mercredi 21 septembre.

Fidèle à sa conception de l'unité d'action sur des objectifs précis, conscient de la nécessité d'agir en commun pour amener le Gouvernement et le patronat à négocier réellement avec les organisations syndicales, le Bureau national se déclare prêt à se concerter avec celles-ci et ne reculera pas devant les actions nécessaires.

Inquiet de la dégradation de la situation dans le sud-est asiatique, particulièrement au Viet-Nam, il estime que des initiatives doivent être prises sans retard par les nations concernées avec l'appui et la participation des Nations unies en vue de mettre un terme à ce conflit et sauvegarder la paix du monde.

Paris, le 8 septembre 1966.

fixera en fait l'évolution de notre pouvoir d'achat. C'est dans les mois prochains que seront prises les décisions concernant l'avenir de plus de 5 000 km de lignes S.N.C.F. Sur ces deux points notre Fédération avec tous ses militants poursuit son effort, accentue son action, ne se contentant d'ailleurs pas de critiquer et de revendiquer, mais proposant des solutions et des méthodes de travail (réunion de la Commission mixte ; négociation sur les conditions de travail ; priorité aux plus défavorisés ; étude d'un plan décennal des transports, etc...).

L E Gouvernement est saisi, c'est à lui maintenant qu'il appartient de répondre. Le climat social de cette fin d'année dépend de son attitude, de sa volonté de négocier sérieusement sur les problèmes posés. S'il en était différemment, alors forts du sérieux de nos dossiers, mais aussi et surtout de la confiance des cheminots nous n'hésiterions pas comme dans le premier semestre, et dans l'unité d'action indispensable, devant le développement des actions rendues nécessaires.

**Précision
Garantie
Qualité**

GLEIZES

HORLOGER JOAILLER depuis 1866

107, rue Saint-Lazare PARIS (9^e) - TRI. 00-95

Très grand choix de bagues de fiançailles, clips, bracelets, montres, colliers et articles d'orfèvrerie à des prix très étudiés

Catalogue gratuit sur demande

G^e VINS d'ANJOU A.C.
Expédition de la Propriété
BLANC - ROSÉ
ROSÉ de CABERNET
Fco. Dom. Ts. Frais. Tte. la France
15 BOUTEILLES : 60 Frs
30 BOUTEILLES : 120 Frs
Règlement à la commande

VIGNOBLE DE LA GRANDE MAISON
A. DESMOIRES, Propriétaire-Viticulteur
FONTAINE-MILON - M. & L.
C. P. NANTES 2338-72

DEMANDEZ LES CONDITIONS SPECIALES POUR CHEMINOTS

VINS EN FUTS DIRECTEMENT PROPRIÉTÉ
PULTZ Louis, ref. S.N.C.F. - Aubais (Gard)

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

VENIN D'ABEILLES (Antirhumatismal)
GELEE ROYALE fraîche (Reconstituant)
POLLEN de Fleurs (Régulateur)
Le RUCHER des NAYES
SAINT-ZACHARIE (Var)

Si cet hiver vous voulez faire des économies de chauffage : allez donc en AUSTRALIE, c'est l'été.

Si toutefois cette solution vous paraît quelque peu déraisonnable, alors soyez prévoyants et armez-vous efficacement contre un hiver qui s'annonce précoce (les premières cigognes viennent de quitter l'Alsace) et vigoureux (il a déjà gelé à Limoges).

Envisagez avec **GODIN** de vous chauffer « sur mesure ». L'un des trois nouveaux poêles à mazout **GODIN** peut vous assurer ce confort hivernal si recherché.

D'une construction robuste — fonte et acier émaillé ou chromé — ces appareils dignes de votre salle de séjour chauffent respectivement 85, 140 et 240 m³.

De la façade en émail couleur chamois le foyer est visible grâce à un hublot protégé d'un verre réfractaire. Sur cette même façade une commande de réglage vous permettra de « jouer » avec la consommation de mazout.

Un brûleur démontable simplifie au maximum l'entretien. Ces trois poêles, aux dimensions moyennes de 635 de l., 375 de P., 700 mm de H. et sur lesquels il est aisé d'adapter un thermostat d'ambiance, développent de 3.500 à 7.500 calories/h.

Ces poêles à mazout **GODIN** sont vendus respectivement au prix de : Modèle 1806-85 m³ : 612 F + Tl. Modèle 1807, 140 m³ : 692 F + Tl. Modèle 1808, 240 m³ : 734 F + Tl.

Bien moins cher qu'un voyage en Australie.



AU CARILLON D'OR
22-24, AVENUE SECRÉTAN - PARIS 19^e - TÉL. : 607-32-87
METRO : JAURES REMISE 10 % AUX CHEMINOTS
AUTOBUS : 25/26

CATALOGUE C.F. GRATUIT SUR DEMANDE

■ Du nouveau dans le social ?

A PRES deux heures d'audience à la Direction Générale, le bureau de la Commission technique des activités sociales a fait le point sur l'entrevue du 21 juin.

Le point dominant de cette audience reste la position totalement négative de la S.N.C.F. face aux revendications posées par la délégation.

L'orientation S.N.C.F. en matière sociale ne change pas. Elle tente simplement de rester dans les lignes du régime général.

Aides aux retraités, centre de jeunesse et d'adolescents ont fait l'objet d'une mise au point. **Unification des barèmes d'aides familiales.** — Mêmes avantages aux retraités qu'aux actifs (20 %). Nous demandons plus de liberalité dans le nombre d'heures. La D.G. veut bien examiner la question, mais dans le cadre du régime général.

Medecine du travail. — La S.N.C.F. refuse d'appliquer l'arrêté de mai 65 précisant que les délégués seront prévenus du passage du médecin du travail dans l'établissement. Selon la D.G., cette question est du ressort de la Commission des statuts.

Le problème concernant les enfants de cheminots inadaptés a fait l'objet d'un débat très ouvert qui nous a permis d'avoir des éclaircissements. Les camarades qui seraient intéressés par cette question pourront confier leur dossier à leur responsable CT AS.

Le problème des jeunes, exposé par un jeune à cette audience, a donné lieu à un échange de vues. Notre responsable a longuement insisté sur la nécessité d'un accueil des jeunes cheminots qui répondre aux besoins (logements, foyers de jeunes, etc.). Nous en avons d'ailleurs publié un compte rendu dans « Le Cheminot de France » du 1^{er} juillet.

MICHEL LANNOYE LA VIE SOCIALE dans l'Entreprise

L'entreprise, rouage essentiel dans la vie économique, tient une grande place dans la vie de ceux et de celles qu'elle emploie : par le temps passé au travail et dans les transports d'abord, par les répercussions des conditions de travail sur la vie personnelle et familiale ensuite, enfin par la vie collective qu'en gère l'activité de l'entreprise.

Des difficultés, des tensions existent sur le lieu du travail, notamment dans les relations entre salariés et employeurs. L'entreprise n'est pas qu'un assemblage de machines, de matières et de capitaux. Le travailleur, qui engage ses conditions d'existence et celles de sa famille, peut y être considéré comme une personne libre et responsable.

Comment peut-il se situer dans la vie sociale ? Qui sont les délégués du personnel ? Comment fonctionne le Comité d'Entreprise ou le Comité d'Hygiène et de Sécurité ? Quelles sont les activités et œuvres sociales de l'entreprise ? Quelle place tient l'entreprise dans la région ? Autant de questions auxquelles l'auteur apporte des éléments essentiels de réponse.

A tous ceux et celles qui veulent agir, qui veulent exercer une responsabilité à la mesure de leurs moyens dans cette vie sociale, il suggère des idées, indique des pistes.

Le livre précise, en outre, « ce que vous devez savoir » sur l'Inspection du Travail, les Conseils de Prud'hommes, le congé-éducation et sur beaucoup d'autres institutions ou réalisations sociales.

Un volume 11,5 x 18 de 144 p. : 6,90 F. (Collection « Réalisations », dirigée par André Delapierre.)

Colonies de vacances. — Moins de demandes que précédemment, 22 % seulement des enfants de cheminots bénéficient des colonies S.N.C.F. La délégation pense que cela est dû aux dates de départs en congé des parents et au choix de la colonie.

La délégation obtient que les principales clauses de la police d'assurance concernant le trajet et le temps passé à la colonie soient notifiées aux parents.

Prime de crèche et de nourrice. — Nous avons demandé un aménagement de l'avis général P 18 n° 1 qui est assez restrictif. La D.G. ne veut prendre aucun engagement dans l'immédiat voulant d'abord connaître les suites budgétaires que comportent ces nouvelles dispositions, mais rien ne s'oppose, dit-elle, à l'octroi de la prime pour les enfants placés en nourrice ou chez une personne du quartier.

Les cures indispensables ou utiles sont toujours très discutées par les délégués qui n'ont aucun pouvoir dans

ce domaine comme dans bien d'autres. Il faudrait pourtant obtenir une réforme des méthodes actuelles qui donnent tout pouvoir au médecin-chef sans même qu'il y ait consultation de l'agent. Nous demandons que l'avis du médecin traitant soit pris en considération.

Logement. — Quelle est l'importance de la participation S.N.C.F. pour loger son personnel ? La D.G. nous dit que la S.N.C.F. va au-delà du 1 %. Il reste pourtant beaucoup de demandes à satisfaire. La délégation souligne les besoins pour les jeunes, les difficultés des agents, admis à la retraite, qui doivent quitter leur logement S.N.C.F. La délégation insiste pour qu'une aide plus importante soit accordée aux agents retraitables laissant leur logement à la disposition du CL.A.S.

Notre camarade Honorat conduisait la délégation qui était composée de responsables du bureau de la commission technique fédérale des activités sociales.

R.T.

RÉDUCTION DES EFFECTIFS

**Des solutions existent
pour éviter les errements actuels**

D'IMPORTANTES réductions d'effectifs sont actuellement en cours. La baisse du trafic entraînée par le plan dit de stabilisation a des répercussions plus particulièrement au service de l'Exploitation.

L'absence d'une véritable politique des transports permet aux concurrents du rail de se tailler la part du lion dans le trafic. Il y a aussi la modernisation qui amène la S.N.C.F. à espacer les révisions du matériel, à concentrer ses ateliers de réparation, et là c'est le service M. T. qui est plus particulièrement touché. Enfin il y a les perspectives de suppression de lignes, de suppression du trafic voyageurs omnibus qui retiennent toute notre attention. Chacun voit ce qui se passe dans son coin, à côté de lui, et commence à s'inquiéter de ce qui risque de lui arriver demain.

Le jeune cheminot du M. T. qui, à son retour du service militaire, se voit expédié comme un vulgaire colis à 300 ou 400 km de son ancienne résidence, et qui, plus est dans un autre service, à l'exploitation ou à la voie, n'est pas particulièrement satisfait de cette façon de régler les difficultés de l'entreprise. Les camarades du service exploitation qui veulent arriver l'ouvrier du M. T. qu'on leur mettra devant le nez pour leur boucher tout avancement pendant des années ne sont pas non plus disposés à chanter les louanges de la bonne mère S.N.C.F.

Les patrons à qui les militants portent les doléances des uns et des autres se contentent le plus souvent de regarder le ciel pour y trouver quoi ? Une solution ou une absolue ?

Et cependant des solutions un peu moins simplistes existent.

On pourrait par exemple dans les arrondissements excédentaires regarder d'un peu plus près la liste des agents âgés de plus de 55 ans (50 ans pour les agents de conduite). Il y aurait peut-être là un moyen de dégager quelques postes pour utiliser dans de meilleures conditions des professionnels formés à grands frais et en même temps permettre à ceux qui ont commencé leur carrière au plus bas de l'échelle d'avoir une petite perspective.

Et si cela ne suffit pas, comme c'est probable, il faudrait aussi envisager sérieusement une nouvelle étape de réduction de la durée hebdomadaire du travail. Nous voulons bien être les citoyens d'un grand pays avec des millions et des millions d'habitants. Nous ne voulons pas être les pions qu'on déplace au gré des circonstances.

Dans les semaines et les mois qui viennent, nous aurons à agir ensemble à tous les niveaux de la corporation et même au-delà lorsqu'il s'agit de l'organisation des transports ou de la durée du travail pour amener les responsables de l'économie du pays et les dirigeants de la S.N.C.F. à trouver aux problèmes qui se posent actuellement des solutions qui soient à la fois conformes à l'intérêt général et aux légitimes aspirations des hommes que sont les cheminots.

A. NICOLAS.

REMBOURSEMENT DES PRÉTS

MAISON FAMILIALE DE VACANCES

Les syndicats et militants qui, lors de l'achat de la maison de vacances de Saint-Denis, près Martel, en 1954, ont consenti un prêt à la Fédération, sont informés que les remboursements continueront d'être effectués jusqu'au 31 décembre 1966. Les intéressés voudront bien, avant cette date, faire leur demande en JOIGNANT LE CERTIFICAT NOMINATIF INTERIEUR en leur possession.

La C.F.D.T. demande la convocation des organisations syndicales sur la question des salaires

Paris, le 9 septembre 1966
M. le Ministre de l'Équipement
RM/FP - 775

Monsieur le Ministre,

Nous avons l'honneur de vous demander de bien vouloir convoquer dans les plus brefs délais l'ensemble des Organisations syndicales de Cheminots en vue de réexaminer le problème des salaires et retraites pour l'année 1966.

NOS PROPOSITIONS INITIALES RESTENT ENTIEREMENT FONDÉES

Les revendications présentées par la Fédération des Cheminots C.F.D.T. au début de 1966, en la matière, étaient d'obtenir une garantie de progression du pouvoir d'achat de 4 % pour chaque cheminot actif et retraité et une amélioration plus substantielle pour les agents ayant les plus bas salaires et les plus petites pensions. Nous avions fait des propositions dans ce sens en tablant sur une hausse prévisible du coût de la vie de l'ordre de 3 %.

Après avoir tout d'abord refusé l'examen de tout contentieux 1965, en prétextant que, l'évolution de la production intérieure brute n'ayant pas atteint le taux prévu, il n'était pas possible de garantir à chaque cheminot la progression du pouvoir d'achat initialement envisagée, le Gouvernement ne nous a pas suivi.

Celui-ci a fixé à 4,90 % pour 1966 l'augmentation de la masse salariale et limité à 4 % l'augmentation du salaire de base, seule augmentation dont bon nombre de cheminots ont bénéficié. Ces décisions ont été prises selon vous dans une perspective de hausse du coût de la vie de 1,5 à 1,6 %.

LA SITUATION ACTUELLE EST UNE INJUSTICE POUR LES PLUS DÉFAVORISÉS

Or, l'indice des 259 articles accuse déjà en juillet 1966 une hausse de 1,69 % par rapport à celui de décembre 1965. Il est évident que la hausse du coût de la vie atteindra 3 % à la fin de cette année et qu'en conséquence le pouvoir d'achat de nombreux cheminots, dans la meilleure des hypothèses, n'aura progressé que de 1 %.

Par ailleurs, compte tenu de l'évolution constatée de la production industrielle, l'augmentation de la production intérieure brute dépassera les objectifs du V^e Plan cette année. Dans ces conditions, en suivant votre argumentation pour l'année 1965, la progression du pouvoir d'achat envisagée par le V^e Plan (2,8 à 3,3 % par an) devrait au minimum être garantie.

La situation actuelle constitue une véritable injustice pour les plus défavorisés et il est urgent d'y mettre un terme.

LA DISCUSSION DOIT SE POURSUIVRE SUR LES CONDITIONS DE TRAVAIL

En matière de revendications catégorielles, s'il est exact, comme vous l'avez déclaré, que la répartition relève de la S.N.C.F., il n'en demeure pas moins que le problème fondamental, le montant du crédit, est de la responsabilité gouvernementale. Le crédit annuel de 1 % de la masse salariale réclamé par notre Organisation est le minimum si nous voulons faire face dans les moins mauvaises conditions à tous les problèmes cruciaux qui se posent à toute entreprise en constante évolution.

Enfin, s'il nous a été possible de régler dans le cadre de l'entreprise la question des repos compensateurs des roulants, de nombreux problèmes de conditions de travail restent posés pour les roulants que pour les sédentaires : travail de nuit, dimanches et fêtes, régime d'équivalence, etc. Il est urgent que la Commission Mixte en soit saisie, vos collaborateurs ayant d'ailleurs précisé qu'une fois réglé le problème des RK, on pourrait en examiner d'autres.

LA C.F.D.T. DEMEURE OPPOSÉE À LA FERMETURE DES LIGNES

Indépendamment des problèmes précités, vous n'ignorez pas l'émotion qu'ont provoquée au sein de la profession et dans l'opinion publique les propositions soumises à votre décision par le Conseil d'Administration de la S.N.C.F., tendant à la fermeture de 5.000 kilomètres de lignes au service voyageurs.

Nous vous confirmons l'opposition de notre Fédération à la mise en application de telles mesures, et nous insistons sur l'urgence qu'il y a de promouvoir une politique réaliste des transports concertée dans un cadre national et européen. C'est dans ce but que nous vous avons adressé un rapport traitant de la nécessaire planification des transports et réclamé un entretien sur le sujet.

Si, par lettre du 30 juin 1966, vous avez bien voulu nous faire part de votre désir de recevoir une délégation de notre Fédération au cours de la première quinzaine du mois de juillet, en fait aucune suite pratique n'a encore été donnée par votre Ministère à notre demande d'audience formulée le 14 juin 1966.

Spérons que vous voudrez bien donner une suite favorable aux demandes contenues dans la présente,

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma haute considération.

Raymond MARTIN,
Secrétaire général.

Les sous-titres sont de la rédaction.

Le scandale de l'Allocation-Logement

Il mois dernier, nous indiquions les nouveaux taux des prestations familiales au 1^{er} août 1966 et nous vous indiquions que la majoration de 4,5 % annoncée par le Gouvernement se traduisait par une majoration allant de 0 pour ceux n'ayant qu'un enfant à 3,3 % pour ceux qui en avaient six, en passant par 2,6 % pour ceux qui en ont trois.

Dans le même temps, la presse, la radio, la télé annonçaient un aménagement de l'allocation logement et notamment l'augmentation d'environ 40 % du plafond mensuel des loyers ou des dépenses de logements pour les logements à loyer libre et les accédants à la propriété, à partir du 1^{er} juillet 1966.

Tout le monde de se dire : « Notre allocation logement va augmenter. » Malheureusement, il n'en va pas ainsi et voilà pourquoi.

L'allocation logement est calculée selon un pourcentage variant de 45 à 85 % suivant le nombre des enfants, de la différence entre :

• d'une part, « un loyer minimum »

calculé en fonction des ressources annuelles de la famille ;

• d'autre part, le loyer réel dans la limite des plafonds.

Les plafonds de loyer réel à prendre en compte ont bien été augmentés comme nous le disons ci-dessus, mais, dans le même temps, d'autres modifications importantes sont intervenues.

Le loyer minimum a été très sérieusement majoré. Le minimum de ce loyer est passé de 10 à 25 F par mois et il en résulte que, par exemple pour un ménage de deux enfants disposant de 8.500 F de ressources annuelles, le loyer minimum, donc la partie de loyer mensuel restant intégralement à sa charge, passe de 44 à 56 F.

Il était certainement utile d'augmenter les plafonds, mais la totalité des locataires étant loin d'atteindre ces plafonds, le nombre des bénéficiaires est donc limité. Par contre, en augmentant la valeur du loyer minimum, on pénalise absolument tout le monde.

Pour ajouter au tout, le Gouvernement a également décidé de supprimer les allocations logement d'un montant inférieur à 10 F par mois.

Ainsi, un agent qui percevait encore en juin 1966 une allocation logement de 12 F par mois et qui, par suite de l'augmentation du loyer minimum, voit son allocation tomber à 9,95 F, ne perçoit plus rien du tout. Cependant, 9,95 F par mois, c'est 119,40 F que l'on ressouille à un cheminot et donc quelquefois un mois à demi à deux mois de loyer.

On estime, en définitive, que l'application de l'ensemble de ces mesures conduit à une diminution de l'allocation pour la majorité des cas (58 %) en France, mais si l'on excepte les grandes agglomérations, c'est bien pis. En effet, il nous est signalé que, pour l'ensemble d'un arrondissement de province, un seul agent a bénéficié d'une allocation supérieure du fait du relèvement du plafond et tous les autres ont vu la leur diminuer.

Encore une mesure présentée par le Gouvernement comme une mesure sociale qui, en définitive, se traduit pour la majorité par une diminution de revenus et qui, une fois de plus, touche essentiellement les plus défavorisés.

A. DEBANDE.

Tragique série d'accidents : Les vrais responsables

La Fédération des Cheminots C.F.D.T. s'est penchée sur le problème des passages à niveau, brutalement posé devant l'opinion publique par les graves accidents survenus récemment.

ELLE ENREGISTRE

les accusations globales portées par l'opinion publique, mal renseignée, contre la S.N.C.F. en général, et, en les déplorant contre les agents de la filière gardes-barrières en particulier.

ELLE DENONCE

- La responsabilité du Gouvernement pour ce qui intéresse la limitation des mesures financières qui seraient à prendre vis-à-vis de l'équipement et de la modernisation des passages à niveau, véritables « points noirs » sur le tracé ferroviaire et routier.
- Les responsabilités des autorités de direction à tous les niveaux en ce qui concerne les carences d'embauchage et de paiement des personnels appelés au gardiennage des P.N.

ELLE CONDAMNE

l'attitude des Pouvoirs publics pour qui le seul remède à cette grave situation est l'arrestation et la privation de liberté des malheureux intéressés, ce qui ne règle rien et constitue une atteinte à la dignité humaine et privée des familles ouvrières de leur gagne-pain.

ELLE CONSTATE

que dans la situation présente la prison risque de constituer trop souvent une étape du déroulement de carrière du personnel des passages à niveau.

ELLE CONSIDÈRE

que la solution est ailleurs, devant l'amplification des cadences de circulation routière et l'élévation de la vitesse des trains.

En conséquence :

- L'application de la notion de huit heures de travail rémunérés huit heures au lieu de douze heures de gardiennage payées huit heures tel qu'il est pratiqué actuellement ;
- Un salaire décent aux gardes-barrières permettant l'embauchage du personnel nécessaire et qualifié.

MAJORIZATION des Allocations de déplacement et de défaut de logement

NOUS RÉCLAMONS LE TAUX UNIQUE

PARIS, le 23 septembre 1966,
Monsieur le DIRECTEUR
DU PERSONNEL DE LA S.N.C.F.

Monsieur le Directeur,

Au moment où la S.N.C.F. est amenée à présenter aux Pouvoirs de tutelle des propositions de majoration des allocations de déplacement et de défaut de logement, suite à la parution, fin août, des décrets et arrêtés concernant la fonction publique, nous tenons à attirer particulièrement votre attention sur les points suivants :

Les textes concernant les fonctionnaires conduisent à une majoration du plus petit taux ancien des frais de mission de 36 % au minimum. Par ailleurs, la hiérarchie des anciens taux de la fonction publique a été ramenée de 58 à 33 %. Cette opération est le signe très net d'une orientation.

Nous nous permettons donc de vous rappeler que, considérant que les dépenses de repas et d'hôtel sont rigoureusement identiques pour tous les agents en déplacement quelle que soit leur échelle, notre organisation réclame la suppression totale des groupes actuels et la fixation de taux unique sans considération d'échelle. Cela étant, nous n'aurions aucune objection à ce que soient remboursés, sur justification, des frais de représentation que certains agents, de par leur fonction, auraient à assumer.

En tout état de cause, nous tenons à marquer nettement notre opposition au rétablissement des trois groupes et notre volonté d'arriver le plus vite possible aux taux uniques.

Veuillez croire, Monsieur le Directeur, en mes sentiments respectueux.

A. DEBANDE.

Secrétaire Général Adjoint.

UN PLAN DECENNAL DES TRANSPORTS

PROPOSE LA C.F.D.T. DEVANT L'ANARCHIE ACTUELLE DES TRANSPORTS EN FRANCE



POURQUOI UN PLAN SUR DIX ANS

Parce que nous sommes persuadés qu'en ce domaine seul le long terme permet de redresser les erreurs du passé, d'investir à partir des tendances actuelles, de faire véritablement du neuf.

LES PRINCIPES D'UN PLAN TRANSPORTS

Nous ne sommes pas des économistes et nous n'avons pas proposé un plan tout fait, mais seulement quelques principes d'élaboration de ce plan repris ci-dessous.

VERITE DES COUTS

Il ne faut pas la confondre avec la vérité des prix souvent mise en avant. En effet, la vérité des coûts englobe l'ensemble des dépenses pour la collectivité (infrastructures, urbanisme, sécurité, bruit, concurrence, etc.) et non seulement les dépenses propres du transporteur.

Il est aussi important de savoir exactement ce que coûte telle ou telle mesure et surtout « qui » supporte les charges (l'usager, toute catégorie, tous les Français).

Il peut être parfaitement admissible d'ailleurs en fonction d'impératifs économiques et sociaux précis de faire supporter certaines charges par l'ensemble des Français (nécessité du développement régional, transports sociaux), mais cela doit être fait par cas d'espèce.

COORDINATION DES INVESTISSEMENTS

Un pays comme la France ne peut se payer le luxe d'investir sur une même relation pour tous les modes de transports (chemins de fer, canaux, autoroutes, aéroports, pipe-lines, etc.), car il en découle un gaspillage considérable au détriment des autres activités nationales (éducation, santé, etc.). Il faut choisir, coordonner en fonction des objectifs que l'on se fixe et de meilleures coûts pour la collectivité.

Il ne s'agit pas seulement de coordonner les infrastructures mais également les matériels (véhicules, etc.), en quantité et en qualité (caractéristiques techniques), car si les deux aspects ne sont pas pris parallèlement, la coordination des infrastructures n'a aucun sens, elle finira par céder devant la pression des véhicules.

POLITIQUE TARIFAIRES

Les tarifs devraient avoir deux fonctions principales :

- celle d'orienter les usagers vers l'utilisation de l'infrastructure projetée.
- celle de pratiquer la péréquation la plus favorable au développement économique.

LE SERVICE PUBLIC

Le chemin de fer a une vocation particulière pour assumer le service public pour le transport marchandises et voyageurs.

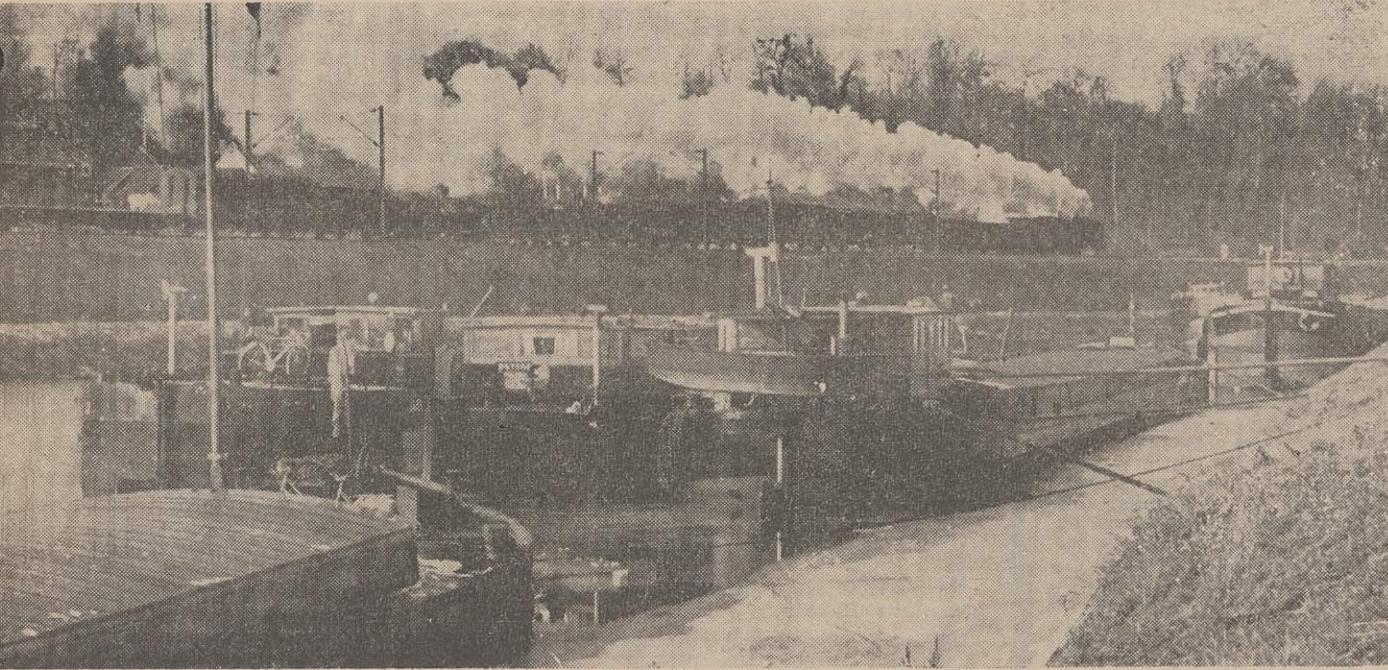
Mais un plan transports devrait également s'attacher à donner un nouveau contenu à la notion de service public transports.

L'obligation de transporter et l'égalité de traitement ne peuvent se concevoir que comme le résultat d'un choix fait dans l'optique de l'intérêt général. Le service public doit être considéré comme un instrument de développement, comme un moyen pour le pouvoir politique de satisfaire les choix qu'il a pris (aménagement régional, emploi, aspects sociaux, etc.). C'est dire que la répartition des charges du service public doit être faite là aussi sélectivement en fonction de l'intérêt général, ce qui ne présume pas de la rentabilité possible d'une partie de ce service public.

UN PLAN EUROPÉEN

Vouloir un « plan décennal des transports » n'a de sens en 1966 que dans la mesure où ce plan est susceptible d'être envisagé également au niveau européen. Cela nous paraît particulièrement nécessaire si l'on veut « bâtrir » l'Europe et non se contenter d'une zone de libre échange.

Dans l'immédiat, ce qui nous paraît le plus urgent, en même temps que serait posé le principe de ce plan décennal européen, c'est de modifier, sinon les décisions, tout au moins leur calendrier d'application pour que ne soient pas accentuées les tendances libérales du marché des transports.



Pourquoi la S.N.C.F. n'exploite-t-elle pas elle-même les Transports Routiers ?

L'article 8 du Cahier des Charges de la S.N.C.F. précise dans son deuxième paragraphe :

« ... Il (le ministre des Travaux Publics) peut également autoriser la Société Nationale à effectuer ou à faire effectuer sous son contrôle et sa responsabilité la desserte d'une ligne ou d'une section de ligne par un autre itinéraire... »

La question que nous posons est la suivante

Pourquoi la S.N.C.F. n'exploite-t-elle pas elle-même les transports routiers subventionnés, services ferroviaires lorsqu'une décision de fermeture de ligne est prise ?

Certes, de nombreux interlocuteurs nous objecteront les dispositions du décret de coordination du 14-11-1949 : à savoir qu'en fait la S.N.C.F. n'est autorisée à exploiter directement sur route seulement dans le cas où aucune entreprise routière ne veut elle-même s'en charger ; autant dire jamais.

A propos de l'usure des routes

Notre article du dernier journal : « Je roule pour vous... mais qui paie ? » qui avait également paru dans « Combat », nous a valu un très nombreux courrier, souvent favorable, mais quelquefois peu aimable.



L'essentiel de cet article consistait à poser le problème du paiement des charges d'infrastructure routière par les usagers de la route à partir d'essais américains AASHO. Il n'a jamais été dans notre esprit de mettre en cause les chauffeurs routiers qui sont aussi des travailleurs et dont nous connaissons les dures conditions de vie.

Il faut croire, d'ailleurs, que cette question de l'usure des routes par les camions n'est pas un faux problème puisqu'un organisme allemand de routiers (B.D.F.) vient de faire analyser ces essais américains par une équipe de techniciens et d'économistes allemands et italiens. Que les conclusions qu'ils en tirent soient différentes, cela ne nous étonne pas. N'y a-t-il pas là quand même, pour le Gouvernement français, matière à réflexion en ce qui concerne la répartition de la taxe sur les carburants entre les voitures légères et les poids lourds ?

L'ACTION S'INTENSifie CONTRE LES FERMETURES DE LIGNES

La Fédération des Cheminots C.F.D.T. s'oppose aux fermetures de lignes proposées par le Conseil d'administration S.N.C.F. lors de sa réunion du 27-7-1966. Notre organisation ne s'est pas contentée de publier sa prise de position, mais elle a agi à tous les échelons.

AU NIVEAU NATIONAL

1 Le 7 septembre. — Une lettre était adressée à tous les Présidents des Conseils Généraux : dans cette lettre il était notamment déclaré :

« ... La Fédération des Cheminots C.F.D.T. est opposée aux mesures proposées par le Conseil d'administration de la S.N.C.F. Pour quelles raisons :

● Les conséquences indirectes de la suppression du service voyageurs ferroviaire sur la vitalité économique d'une région ne sont pas clairement connues et n'ont pas été suffisamment étudiées. Il est certain qu'à une époque où de nombreuses difficultés illustrent les opérations de décentralisation industrielle, voire de maintien des activités dans certaines régions, il est pour le moins dangereux de supprimer le trafic ferroviaire voyageurs, seule garantie réelle d'une desserte par un service public relevant d'une autorité nationale. Nous tenons d'ailleurs à attirer particulièrement votre attention sur le point suivant : les propositions C.F.D.T. constituent une première étape, une étape ultérieure pouvant être la fermeture au trafic marchandises de certaines sections de ligne, ce qui est encore plus grave pour l'avenir économique d'une région. Or, une ligne déjà fermée au trafic voyageurs est certainement, beaucoup plus qu'une autre, menacée par des mesures de fermeture totale. »

2 Le 8 septembre. — La Fédération des Cheminots C.F.D.T. alertait le Président de l'Assemblée des Présidents des Conseils Généraux dont le Congrès se tenait à Saint-Lô.

3 Le 21 septembre. — Une conférence de presse était organisée pour permettre à notre Fédération de présenter à l'opinion publique son point de vue sur le problème général des transports afin de montrer sa volonté de ne pas dissocier ce problème de celui des fermetures de lignes.

● Dans l'immédiat, le service public est peut-être sauvegardé s'il y a affrètement par la S.N.C.F. mais quelles sont les garanties pour l'avenir ?

● Les économies réalisées sont modestes : cinquante millions de francs environ, et ne permettront pas — et

rencontré M. Guibert, directeur général de la S.N.C.F. pour lui faire part de nos préoccupations et que dès le 14 juin 1966 une audience a été sollicitée à M. Pisani, ministre de l'Équipement.

4 Fin septembre. — Pour faire participer à son action l'ensemble des Cheminots, la Fédération lance une pétition nationale.

AUX NIVEAUX REGIONAL ET LOCAL

Le volumineux courrier reçu, les réactions enregistrées, ont montré qu'une action très importante avait été menée auprès des Pouvoirs publics, des élus, des collectivités locales par les différents syndicats C.F.D.T.

Cette action locale a contribué à sensibiliser l'usager sur un problème qui lui est toujours présenté d'une manière trop simpliste et malheureusement souvent de façon tendancieuse.

AU NIVEAU DES COMITES MIXTES

Les représentants C.F.D.T. dans les différents comités mixtes ont posé à plusieurs reprises des questions concernant les fermetures de lignes et ont affirmé avec vigueur leur opposition à de telles mesures.

CETTE ACTION A-T-ELLE ETE EFFICACE ?

Nous en sommes convaincus. Pour prouver il suffit de constater que le Premier Ministre lui-même a dû donner des apaisements aux préfets régionaux.

Cette proposition de notre Fédération pour un « Plan Décennal des Transports » a été adressée dès le 14 juin au ministre de l'Équipement et à la Direction de la S.N.C.F.

Elle a également été transmise à un certain nombre de personnalités économiques ou politiques et commentée à la presse au cours d'une conférence de presse le 22 septembre.

Dans un prochain numéro nous ferons le point de l'accueil qu'elle a reçu des spécialistes et de l'opinion publique.

Harmonisation des conditions de travail dans le transport routier

Il est bien évident que la coordination des transports au plan européen ou français passe en partie par ce que l'on appelle dans le jargon européen « l'égalisation des conditions de départ de la concurrence » et entre autres l'harmonisation des conditions de travail entre les salariés des divers modes de transports.

En juillet la Commission Européenne a préparé un projet de texte sur la réglementation du travail dans le transport routier. Ce texte prévoit que le temps de repos (à terre ou dans une couchette du camion) devrait être de 11 heures et que le temps de travail maximum serait ramené à 9 heures pour le transport marchandises et 8 heures pour les voyageurs. Les chauffeurs ne pourraient faire plus de 4 h. 30 de volant sans une coupure de 30 minutes et les véhicules de plus de 20 tonnes devraient avoir deux chauffeurs.

Voilà donc un premier pas positif dans l'établissement de ce que nous cheminots appellerions volontiers un P4 Routier International.



Ce qui est curieux, mais ne nous étonne pas, ce sont les réactions des patrons routiers face à ces propositions. Ils les estiment « irréalistes » notamment en raison des incidences économiques qu'elles entraîneraient (augmentation des prix de revient de 20 à 47,5 %).

Si nous comprenons bien, cela veut dire que les bas prix du transport routier se font sur le dos et avec la sueur des chauffeurs-routiers. Au nom de « la solidarité de la Route » on leur proposera sans doute de refuser ces propositions. Nous voulons espérer que nombreux sont les chauffeurs-routiers qui ont compris que leurs intérêts sont différents de ceux des patrons et qu'ils se battent pour des conditions de vie dignes d'hommes du XX^e siècle et non d'esclaves du volant. Ils peuvent être assurés dans ce combat de la solidarité des cheminots.

Les nouveaux grades et pourcentages à l'Exploitation

1. — Filière « Mouvement et Direction des gares ».

Le grade de facteur enregistrant principal (FENP) sera créé sur l'échelle 8.

Pour l'ensemble du Service EX, 1.250 FEN1 environ seront promus FENP, après quoi la proportion actuelle de 20, 30 et 50 % sera maintenue pour les autres agents du groupe de grades : FMX, FEN2, FEN1.

Parmi les emplois actuellement qualifiés FEN2/FEN1, un certain nombre d'entre eux seront qualifiés FEN1/FENP. Tous les autres emplois, qu'ils soient actuellement désignés FMX/FEN2 ou FEN2/FEN1, seront qualifiés FMX/FEN2/FEN1. Toutefois, en période transitoire, et pour éviter des déplacements d'agents, certains postes relevés à FEN1/FENP pourront être temporairement qualifiés FEN2/FEN1/FENP.

Le grade de facteur-chef sera transformé en facteur-chef de 2^e classe (FC2) (même échelle). Le grade de facteur-chef de première classe (FC1) sera créé sur l'échelle 9. Il s'agira d'un grade variable selon la proportion :

FC1 : 30 %.

FC2 : 70 %.

Par suite, un certain nombre de postes de CST et de CG6 seront relevés à la classe supérieure pour éviter de mettre un FEN1 sous les ordres d'un CST ou de subordonner un FENP à un CG6.

2. — Filière « Intérim ».

Le grade de facteur enregistrant intérimaire (FENIN) sera créé à l'échelle 7.

Les grades d'IN3 et de FENIN auront la même définition ; ils seront répartis à raison de :

75 % d'IN3.

25 % de FENIN.

3. — Filières « Manœuvres, Manutention » et « Lampisterie, Ateliers ».

Les pourcentages des grades jumelés désignés ci-après seront modifiés comme suit :

CRPILO/CRP2LO/CRLO : 30/30/40 au lieu de 20/40/40.

BR/BR : 50/50 au lieu de 40/60.

SCMN/BRMN : 50/50 au lieu de 40/60.

SCMN/BRMN : 50/50 au lieu de 45/55.

SCN/BR : 50/50 au lieu de 40/60.

MEOP/MEO/OPEL : 10/40/50 au lieu de 7/40/53.

MAITRISE ET CADRES

1. — Filière « Contrôle et Inspection ».

Les KAD seront placés sur l'échelle 10.

2. — Filière « Mouvement et Direction des Gares ».

Un certain nombre d'emplois de : CG3 et SCGP, seront transformés en CG2.

SCG1, seront transformés en SCGP. SCG3, seront transformés en SCG2. De plus, 20 % des emplois de SCG1 (échelle 12) seront placés sur l'échelle 13, avec le grade de sous-chef de gare hors-classe (SCGHC). Les emplois correspondants seront à grade variable.

DISPOSITIONS COMMUNES AUX EMPLOIS DE MAITRISE ET CADRES ET D'EXECUTION

Filière « Bureaux des Gares ».

Le nombre d'emplois de CBGPH, CBGPH1/2, CBG1/2, CBG3/4 et SCBG sera majoré par glissement d'environ 100 emplois de CSP.

Pour cette filière, il en résultera 290 promotions environ, lesquelles (est-il précisé pour répondre à une question d'un représentant du personnel) seront réparties entre les Régions proportionnellement à la totalité des emplois de ces filières, sauf en ce qui concerne les emplois de CBGPH « Secrétariat » qui seront attribués à raison d'un par région.

Les tableaux des filières seront modifiés pour tenir compte des nouveaux grades créés.

Les représentants du personnel estiment que, compte tenu de l'insuffisance des mesures prises, celles-ci ne peuvent être considérées que comme un premier pas vers la revalorisation de ces filières contenue dans leur cahier revendicatif. Ils insistent donc à nouveau pour que s'engage un véritable dialogue, afin que ces mesures soient plus substantielles et que, d'autre part, elles soient complétées en faveur des autres catégories de personnel non touchées par lesdites mesures, ce qui provoque un vif mécontentement de leur part.

Le président donne acte aux représentants du personnel de leur demande visant à ce que les mesures prises soient complétées en faveur de certaines autres catégories de personnel, et, notamment, la filière « Bureaux des Gares ».

(Extrait du P.V. n° 143 du Comité Mixte Central du 1^{er} juillet 1966.)

Nous ajouterons :

1^o Concernant l'avancement :

- Que les IN3 et FEN2 pourront être notés pour FENIN.
- Que les FEN1 et FEN2, FENIN, CST pourront être notés pour FENP.
- Que les FC2, FENP, IN2 pourront être notés pour FC1.
- Que seuls, les FEN1 figurant déjà sur un tableau ou une liste d'aptitude pour IN1 pourront, à l'avenir, être nommés à ce grade.

2^o Concernant les agents de train et du contrôle de route :

— Que l'attribution des 12 RK à ces camarades ne règle pas les problèmes et que nous sommes bien décidés à poursuivre l'action pour l'amélioration de ces filières.

3^o Concernant l'attitude des organisations syndicales au Comité Mixte Central du 1^{er} juillet :

— Nous avons été particulièrement frappés par le mutisme de la F.A.C. devant ces améliorations insuffisantes. Tout va donc certainement bien aux yeux de cette organisation qui prétend défendre les cheminots,

nots, mais qui, cependant, propose à la S.N.C.F. de placer le barrage avant SCG3. Nos camarades qui risquent de voir leur avancement bridé à l'échelle 9, si la F.A.C. obtient satisfaction, sauront se soumettre de la position « réaliste » de cette Fédération.

Pour nous, C.F.D.T., la solution des revendications catégorielles, c'est le dégagement, dans le budget annuel de la S.N.C.F., d'un crédit d'au moins 1 % de la masse salariale et l'attribution de ce crédit après une véritable discussion avec les organisations syndicales représentant TOUS les cheminots.

Les chefs des petits établissements, toujours bloqués !

ES différents grades créés le 1^{er} septembre 1966 dans la filière « Mouvement » : F.E.N.I.N., F.E.N.P. et F.C.I., ainsi que le reclassement de la filière « Intérim » de deux échelles depuis le 1^{er} janvier 1968, ne font qu'accentuer la dévalorisation de la filière « Direction des Gares » et en particulier des petits établissements : C.H.A., C.S.T., C.G. 6 et C.G. 5.

Certes, toute amélioration acquise dans les filières « Mouvement et Intérim » nous donne satisfaction, mais cela ne règle pas pour autant le problème de la filière « Direction des Gares »...

Un malaise existe incontestablement dans cette filière :

● Sur le plan général, si le chef de gare était autrefois une personnalité dans la localité en tant que représentant de la S.N.C.F., il est maintenant, et ceci est remarquable dans les petites gares, le plus souvent l'homme à tout faire : de la direction de l'établissement à la sécurité, en passant par le « service client » et le nettoyage des locaux de service, etc.

● Sur le plan autorité, le chef de gare a perdu de son prestige par le fait même d'avoir sous ses ordres des agents d'un grade souvent équivalant au sien. Cette situation anormale justifie la preuve de la dévalorisation de son grade.

La filière « Direction des Gares » ne mérite-t-elle pas d'être prise en considération ? Alors, pourquoi est-elle restée dans l'ombre depuis 1948 ?

Chefs des petits établissements, prenez conscience de cet état de fait. Vous devez être défendus et exiger que l'on vous écoute !

La Fédération des Cheminots C.F.D.T. connaît vos problèmes. Nos responsables des Commissions Techniques Exploitation sont là pour défendre vos revendications. Ils demandent notamment :

● Que la fonction de chef de gare conserve les prérogatives relatives à ce grade et que les chefs d'établissements restent en mesure d'exécuter les tâches qui leur incombent en application de l'instruction générale EX I c.

● Que une révision des grades de la filière « Direction des Gares » soit étudiée et en particulier dans les petites échelles ; que le C.H.A. soit reclassé à 6 L, le C.S.T. à 7 L, le C.G. 6 à 8 L et le C.G. 5 à l'échelle 9 L.

● Que soit réglée l'anomalie existant dans l'avancement filière « Direction des Gares » par rapport aux filières « Mouvement et Intérim ».

● Que soient revus les critères définis à l'avis général P 6 a, concernant le grade de chef de gare, compte tenu de l'augmentation des responsabilités des chefs d'établissements dans le cadre de la modernisation de la S.N.C.F.

● Que l'entretien et l'amélioration des logements statutaires soient poursuivis et en particulier que l'installation d'une salle d'eau et d'un chauffage soit prévue dans tous les logements des chefs de gare et de station.

● Que soit enfin révisé le problème de l'astreinte. Nous estimons à ce sujet qu'il y a avantage sur le plan familial à ce que les règles d'astreinte soient assouplies, en particulier dans les gares, où l'agent est seul, ou lorsque la gare est éloignée de la localité, et sur les lignes constituant des itinéraires de détournement où l'astreinte est maintenue.

Camarades, chefs des petits établissements :

● Si vous êtes syndiqués : ne restez pas inactifs au sein de votre organisation syndicale pour la défense de votre filière.

● Si vous êtes inorganisés : faites-nous confiance en adhérant à la Fédération des Cheminots C.F.D.T. pour faire aboutir ces revendications justifiées.

TRACTION

ÉLECTRIFICATION DE PARIS - St-LAZARE A OISSEL et ses conséquences

LE 22 septembre, à 11 h 33, le train inaugural s'ébranlait vers Poissy aux cris de « Nos 40 heures ». Une centaine de roulants des dépôts de Batignolles et du 750 démontaient ainsi leur volonté d'action et remettaient au directeur les pétitions.

Auparavant, à 10 h 15, une délégation composée des camarades Le Duff, Pottier, Mangin pour la C.G.T. ; Vincendeau, Dubois pour la C.F.D.T., était reçue par M. Stein, directeur de la Région Ouest, assisté des chefs de service M.T. et EX.

La délégation a exposé les conséquences de cette modernisation sur le personnel, tant roulant que sédentaire du dépôt de Batignolles, ainsi que sur les agents EX, du secteur de Saint-Lazare. Elle a insisté particulièrement sur les jeunes faisant fonction qui vont être descendus et a demandé une compensation pécuniaire.

Malgré une vague promesse que dans deux ans la Région aurait un gros besoin d'agents de conduite, rien de positif n'a pu sortir de cette audience.

A la C.F.D.T., nous sommes pour le modernisme, dans la mesure où il sert l'homme, et non comme dans le cas présent, où cela le rend inquiet (déplacement des jeunes) ou esclave (VACMA pour les roulants).

Les 40 heures sont plus que jamais à l'ordre du jour.

Roger DUBOIS,
Responsable C.F.D.T.
du dépôt des Batignolles.

MAZOUT... OU CHARBON ? A VOUS DE CHOISIR...

Mais votre appareil sera un...

GODIN



solides... élégants...
Tous les derniers perfectionnements techniques... pour chauffer de 50 à 350 m³

sur simple demande à **GODIN-02-GUISE**, vous recevrez GRATUITEMENT une documentation complète sur toute la gamme de CUISINIÈRES - APPAREILS DE CHAUFFAGE REFRIGÉRATEURS - MACHINES A LAVER. (Service 8)

SOURDS

Le meilleur et le plus sûr moyen pour corriger votre infirmité de façon discrète et efficace : LE GUIDE DU SOURD, 5, rue Tronchet, 5 - PARIS-8^e. Documentation n° 32 gratuite.

Le CHEMINOT de France

REDACTION et ADMINISTRATION
26, rue de Montholon, 26
PARIS (IX^e)

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

AGENCE PUBLICAT
24, bd Poissonnière PARIS (9^e)

Téléphone : 770-11-90

Le Directeur
de la Publication
Maurice DUBOIS



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

Travail exécuté par des syndiqués

La C.F.D.T. intervient une nouvelle fois pour la suppression de la demi-heure du matin et du soir

Paris, le 1^{er} juillet 1966.
Monsieur le Ministre
de l'Equipement.
AV/FP - 547

Monsieur le Ministre,

Le 1^{er} juin 1966, et dans le cadre de la journée d'action décidée par les organisations syndicales C.F.D.T. et C.G.T., une délégation avait été reçue par votre chargé de mission, M. Couteney.

Divers problèmes avaient été posés au cours de cette audience, problèmes intéressant particulièrement le service de la voie et des bâtiments de la S.N.C.F.

Une question à laquelle nous attachons beaucoup d'importance avait été abordée : c'est la suppression de la demi-heure du matin et du soir que doivent les agents des brigades de la voie. Cette affaire avait été soulevée dans les réunions de la Commission mixte du Statut, mais, là aussi, aucune satisfaction n'a été donnée.

Au cours de l'audience du 1^{er} juin 1966, M. Couteney avait promis de faire le nécessaire en demandant à M. Dulac où en était la question, et une réponse devait être donnée aux organisations syndicales.

A ce jour, rien ne nous étant parvenu, nous avons l'honneur de vous demander quelles suites ont été données à cette revendication qui intéresse très vivement nos camarades.

Recevez, Monsieur le Ministre, l'assurance de notre considération très respectueuse.

VILLAIN André,
Secrétaire Fédéral.

Nous voulons bâtir un programme commun

Au cours de la rencontre commune C.F.D.T.-C.G.T. du 20 mai 1966, l'accord s'était réalisé sur deux points :

- Un programme minimum commun C.F.D.T.-C.G.T.
- Une journée nationale d'action V.B. le 1^{er} juin pour appuyer ce programme.

Cette journée à laquelle ont participé un grand nombre de camarades des brigades, des équipes techniques, des gardes-barrières et des ateliers V.B. fut marquée par une grande manifestation (« Cheminot de France ») de juillet 1966.

Après cette action nous avons décidé

de nous rencontrer avec les responsables de la C.G.T. (F.O. n'ayant pas daigné nous répondre), pour élaborer un programme plus complet et plus détaillé. C'est d'ailleurs ce que nous avons fait au cours d'une réunion qui s'est tenue le 22 juin 1966 et à laquelle participaient pour la C.F.D.T. : COPIN, LEROUX, GRASSOT, SEGUIN et VILLAIN.

A cette réunion nous apportions notre cahier revendicatif avec, en premier lieu, le problème des déroulements de carrière des brigades de la voie, des conducteurs de draisine et des surveillants de travaux ; ceux des ateliers et équipes techniques étant liés avec les camarades du M.T.

BRIGADES DE LA VOIE

ECHELLE	GRADE	OBSERVATIONS
3	Ouvrier stagiaire de la voie	OstgVE
4	Ouvrier de la voie	OVE
5	Ouvrier principal de la voie	OPVE
7	Chef de brigade de la voie	CBRVE
8	Chef de brigade principal de la voie	CBRPVE
9	Surveillant voie	SUVE
10	Piqueur voie	PIVE

CONDUCTEURS DE DRAISINE

ECHELLE	GRADE	OBSERVATIONS
5	Conducteur de draisine	2 ans maximum
6	Conducteur de draisine principal de 2 ^e classe	
7	Conducteur de draisine principal de 1 ^{re} classe	

Certes, il est vrai que certains points nous séparent, ne serait-ce que sur les appellations, mais nous sommes prêts à discuter. C'est pour cela que nous proposons à nos camarades de la C.G.T.

A. VILLAIN.

ATELIERS

Au comité mixte professionnel central M.T. du 16 Septembre 1966

De nombreuses questions figuraient à l'ordre du jour du dernier CMPC MT, un certain nombre d'ailleurs posées par notre Organisation sur lesquelles nous reviendrons. Parmi celles-ci s'en trouvait une de grande importance pour l'avenir de nos camarades et la défense de notre outil de travail, à savoir :

— Département des agents du MT dans les autres services :
a) Quelles sont par région et établissement le nombre d'agents touchés par ces nouvelles mesures ?
b) Quelle a été la procédure suivie par la S.N.C.F. pour déterminer l'ordre de priorité de détachement ?
c) Les Comités mixtes locaux ont-ils eu connaissance de ces mesures ?

La Direction du MT s'est déclarée incomptente pour répondre, prétextant que c'était plutôt de la compétence des Directions de régions. Le représentant C.F.D.T. a fait la déclaration suivante :

« Face à la compression des effectifs imposée par la Direction S.N.C.F. dans notre service, nous manifestons notre désaccord total avec ces méthodes de détachements et d'affectations d'agents dans les autres services, car il nous est difficile de comprendre l'embauchage massif et désordonné effectué ces dernières années pour se séparer aujourd'hui de ce personnel à qui pourtant de belles promesses avaient été faites.

L'avancement qui n'est pas rapide pourtant dans notre service va, de ce fait, se trouver à nouveau bloqué, notamment pour nos camarades MEO et MEOP, et un grand nombre de cheminots partent en retraite sans bénéficier du grade maximum ; des répercussions semblables se feront également sentir sur l'avancement de nos camarades des autres services où seront affectés les agents du MT.

D'autre part, nous considérons que le moment est vraiment mal choisi par certains dirigeants pour inciter des agents à rester en service, au-delà de

la limite d'âge de mise à la retraite. Nous estimons au contraire qu'une telle situation devrait permettre de parler réduction de la durée du travail.

Le représentant C.F.D.T. a fait remarquer également que la Direction provoquait des détachements et des affectations sans se préoccuper des cas sociaux et de l'important problème du logement.

Les représentants des Organisations C.G.T. et F.O. ont fait une déclaration analogue à la nôtre, par contre les représentants des Cadres et celui de la pseudo « C.F.T.C. » n'ont pas pris part à la discussion. Il est vrai que la C.F.T.C. Bachaumont demeurée muette durant toute la réunion siège à ce CMPC près des Cadres Autonomes et de la C.G.C. et, comme eux, sans doute, a peur de déplaire à la Direction.

Suite à une autre question posée par la C.F.D.T., les agents détachés ou affectés dans les autres services ont-ils

l'assurance d'une même rémunération et la garantie de leur prime. La Direction a répondu affirmativement pour les agents détachés. Par contre, les agents mutés ne bénéficieront que de la rémunération et des primes correspondant à l'emploi tenu dans leur nouveau service sans autre garantie.

Ces décisions sont une fois de plus la preuve que les bénéfices de la modernisation de notre entreprise ne sont pas utilisés, pour partie au moins, à l'amélioration de nos conditions de travail et de vie, mais sont l'occasion de l'anéantissement de notre service sans compensation pour ceux qui restent.

Camarades du MT, devant toutes ces menaces, qui sont aujourd'hui réalité, rejoignez l'organisation syndicale qui vous défend et veille à la sauvegarde de votre outil de travail la C.F.D.T.

G. LHOTE.

SERVICES COMMUNS

Camille DICOSTENZO n'est plus

R ESPONSABLE de la Commission technique « Services communs » du premier secteur fédéral de Marseille, notre camarade vient d'être brutalement enlevé à l'affection des siens à la suite d'un accident cardiaque.

Camille avait 39 ans. Il laisse derrière lui une épouse et six enfants, dont le plus âgé n'a que 16 ans.

Lors des dernières élections professionnelles, il avait été élu délégué du personnel deuxième degré auprès du chef du service M.T. et, depuis, il n'avait pas ménagé ses efforts pour assurer la défense des intérêts de ses mandants tant auprès de la Direction que de notre Organisation. C'est avec beaucoup de simplicité qu'il accomplissait à la fois son mandat d'élu et de représentant syndical. C'est aussi avec beaucoup de lucidité qu'il analysait dans nos réunions de commission technique la situation qui est faite à toutes nos filières : paralysie de l'avancement, effets de la modernisation, conditions de travail, etc. Il s'apprétait, avec le concours de tous ses camarades de la Méditerranée, à venir exprimer toutes ces craintes que nous partageons à ce sujet lors de notre assemblée générale du 17 novembre prochain.

Nous disons tout simplement à sa famille que nous partageons avec elle l'immensité de son chagrin et que le mouvement reste près d'elle en cette circonstance tragique.

A toi, mon cher Camille, le Bureau de la Commission technique nationale te dit : « Repose en paix ; au revoir et sois assuré que ton combat reste le nôtre. »

Le Responsable National,
D. CERCELLIER.

Nouvelle proposition de rencontre à la C.G.T.

Paris, le 22 septembre 1966
Au camarade JOURDAIN
Secrétaire fédéral C.G.T.
des Cheminots
19, rue Pierre-Sémard
75 - PARIS (9^e)

RC/FP - 817

Après la réunion du 22 juin 1966 où nous avons fait un large tour d'horizon sur nos deux cahiers revendicatifs, pour nous permettre l'établissement d'un programme commun à V.B., il fut convenu de nous rencontrer à nouveau après en avoir rendu compte à nos organismes respectifs.

En conséquence, nous vous proposons de nous rencontrer, pour la poursuite de nos discussions, à une date qui vous conviendra après le 10 octobre, compte tenu de notre calendrier, à notre siège ou en tout autre lieu.

Espérant une réponse favorable à notre proposition.

Recevez, cher camarade, nos salutations syndicalistes.

R. COPIN,
Secrétaire fédéral.

LE RECLASSEMENT des travailleurs handicapés

Certaines statistiques font sursauter car elles mettent en lumière, avec une intensité dramatique, certains faits dont on savait qu'ils étaient dramatiques, mais sans connaître toute leur importance. Il en est ainsi du problème des handicapés physiques. La France compte plus de 1.500.000 handicapés physiques.

S'il est vrai qu'un certain nombre d'entre eux, en raison de la gravité de leur état, ne peuvent plus faire l'objet d'une rééducation ou d'une réadaptation ; beaucoup, par contre, peuvent être reclassés, à condition de choisir judicieusement leur poste de travail. Enfin un certain nombre peuvent être réintégrés dans le monde du travail à condition de leur donner la possibilité de suivre des cours de rééducation.

Des efforts ont été accomplis, depuis des années, par les Caisses de Sécurité sociale et par des organismes privés.

La loi du 23-11-1957 prévoyait, pour le reclassement des travailleurs handicapés, une priorité d'emploi dans le secteur privé et l'ouverture de la fonction publique, des administrations et des collectivités publiques pour ces mêmes travailleurs.

Le décret du 16-12-1965 répond à cette longue attente en ce sens que l'infirmité, même minimale, ne sera plus un barrage pour devenir fonctionnaire ou assimilé.

Afin que les textes votés et promulgués au J. O. soient rapidement et intégralement appliqués, les élèves de l'« Ecole de rééducation professionnelle » de Saint-Maurice, section comptabilité, viennent de s'adresser au groupe parlementaire socialiste. Dès le début septembre, quelques-uns seront, reçus, à l'Assemblée nationale, par les députés Cassagne, Jean Courtois et Darcliecourt, lesquels leur ont promis d'intervenir auprès des ministres compétents pour que satisfaction leur soit donnée aussi largement que possible.

Pour préparer leur travail et tenir compte des suggestions que l'on voudra bien leur formuler, les travailleurs de la région sont cordialement invités à se mettre en rapport avec Fernand Guillaume, « Les Larmets », 70 - Fresse.

EN cette période de rentrée syndicale en face des perspectives des trois cents prochains jours qui s'annoncent chargés d'événements de toute nature d'ordre professionnel, économique ou social, voire politique, il nous est apparu nécessaire de rappeler notre conception syndicale de la Fédération d'Industrie.

Nous en possédons une certaine expérience pour l'avoir l'une des premières à la C.F.D.T. (cftc) pratiquée depuis longtemps.

C'est, ne nous le cachons pas, une conception exigeante qui réclame d'abord une participation active de tous ceux qui constituent la Fédération : les Cadres, les Techniciens et les Agents de maîtrise comme les Exécutants et comme nos amis Retraités.

On peut certes concevoir des formes différentes de regroupement syndical, ces formes existent d'ailleurs mais à l'épreuve des faits nous constatons soit l'impuissance de ces groupes à s'élever au niveau des possibilités de négociation soit leur incapacité d'expression sur les lieux où se prennent les décisions déterminantes.

Par la force des choses nous relevons trop souvent l'abandon entre les mains patronales ou entre celles des Pouvoirs publics des décisions d'arbitrage qui normalement sont celles qui reviennent en priorité à l'organisation syndicale.

Il manque à ces groupes le creuset des affrontements préalables et des remises en question de ce qui pouvait apparaître comme acquis. Il leur fait défaut par la nature de la confrontation

UN RAPPEL PRÉALABLE

de leurs positions au regard d'opinions différentes des leurs.

Cette forme de vie syndicale est probablement la forme la plus évoluée du syndicalisme dans une branche d'activité déterminée puisqu'elle contient tous les éléments capables de détruire les égoïsmes de catégorie, de classe ou de filière.

Au niveau des hommes elle exclut tout simplisme dans les analyses des situations et toute paresse dans la prise des décisions. Un esprit catégoriel peut considérer cela comme une gêne : nous pensons, nous, au contraire, qu'elle est une richesse et nous y tenons.

La définition précise et commune des buts à atteindre, la libre expression des divers corps de groupes sociologiques qui constituent la Fédération, le respect des uns et de l'autre est aujourd'hui par essence l'exercice le plus démocratique qui soit. Tout cela est conforme à nos aspirations. Les décisions de la Fédération d'industrie échappent au poids du plus grand nombre et les formes d'action peuvent ne pas avoir le même visage et revêtir des apparences diverses pour ses constituants.

La Fédération d'industrie apprend précisément à chacun à dépasser les apparences, à avoir une confiance réciproque les uns dans les autres et à ne rien sacrifier qui soit essentiel au bien de tous.

PRÉALABLE

A partir du moment où nous nous posons une question comme celle-là, c'est-à-dire que nous faisons notre dans notre propre milieu une réflexion, une information, puis une connaissance pratique des faits, nous ne pouvons pas ne pas nous demander quelles sont les structures syndicales qui permettront d'atteindre vraiment les objectifs communs. Si nous refusons de rester des sentimentaux, si nous ne nous contenterons pas de « ramener » à l'action ouvrière quelques rares individualistes ayant saisi les données du problème,

nous parvenons à la conclusion de l'existence de la Fédération d'industrie.

Il n'est pas un adhérent de la C.F.D.T. (cftc) pour reconnaître, par exemple, qu'il nous faut nous exprimer dans la direction du milieu cadres et techniciens avec un langage approprié et traduisant librement nos prises de position par des modalités d'action compréhensibles à notre milieu.

Cela revient surtout à dire que l'étude et la solution des problèmes spécifiques aux Cadres ne peuvent recevoir de solution durable que dans le milieu où elles ont été syndicalement élaborées par un apport libre et discuté. L'effort de tous est de tenir compte de toutes les tendances qui librement savent trouver leur expression dans son sein.

U.F.C.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

DE LA COMMISSION FÉMININE

L'ORDRE DU JOUR

comprend en particulier :

- Les rapports d'activité et d'orientation :
 - Enquêtes.
 - Etudes : répercussion de la modernisation.
 - Action : problèmes féminins.

- Election du Bureau de la Commission.
- Représentativité des filières à prédominance féminine et répartition des tâches.

A Debande, secrétaire général adjoint, nous parlera de l'action professionnelle et des élections professionnelles.

R. Honorat, représentant la C.F.D.T. à la Fédération Internationale des Transports, exposera la répercussion de nos problèmes à l'échelon européen.

L'importance de cette rencontre n'échappera pas à votre attention ; je compte donc sur la présence de toutes.

J. LEFEVRE.

Samedi 12 novembre 1966

RENCONTRE NATIONALE A PARIS

à la Maison des Jeunes
et de la Culture
6, avenue Maurice-Ravel - Paris 12^e

Vendredi 11 novembre
de 19 h. 30 à 24 h.

GRAND BAL DE L'AMITIÉ

De nombreuses attractions

Dimanche 13 novembre
Pour ceux qui le désirent
Visite de Paris

Rapprochez-vous de vos syndicats et des responsables Jeunes locaux pour les inscriptions, ou exceptionnellement écrivez à la Commission Nationale des Jeunes Cheminots C.F.D.T., 26, rue de Montholon, Paris 9^e.

D. GUERIN

Jeunes
Cheminots
C. F. D. T.
retenez bien
ces dates :

FÉDÉRATION DES CHEMINOTS C. F. D. T.

26, rue de Montholon — PARIS (IX^e)
Téléphone : 878-91-03 Chèques postaux : Paris 26-44

BULLETIN D'ADHÉSION

L.... soussigné...., déclare adhérer au Syndicat de
(Région :)
et en accepte les statuts
NOM (en majuscules) et Prénoms
N° Matricule de la Caisse de Prévoyance
Né le à , départ
Grade échelle
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

