

L'HUMANITÉ



*Prolétaires de tous les Pays, Nations et Peuples opprimés,
UNISSEZ-VOUS !*

rouge

1 F L'Humanité Rouge
S.P. 365-82 ; Paris R.P.
C.C.P. 30 334-72 ; LA SOURCE

JOURNAL COMMUNISTE
POUR L'APPLICATION EN FRANCE DU MARXISME-LÉNINISME
ET DE LA PENSÉE MAOTSETOUNG

4 ANNEE N° 131
JEUDI 20 JANVIER 1972

C. G. T. des cheminots et lutte de classe



Supplément à l'Humanité-Rouge n° 131

0,50 F

L'étude qui fait l'objet de cette courte brochure a été réalisée par un groupe de camarades cheminots adhérents ou anciens membres de la C.G.T. Ils ont déjà acquis une riche expérience dans la lutte contre le révisionnisme au sein de la C.G.T., et en dehors d'elle.

Il s'agit-là de l'analyse du Congrès des cheminots C.G.T. qui s'est déroulé au Palais de la Mutualité à Paris, du 17 au 20-11-1970. La publication de cette brochure, qui fait suite à celle du supplément H.-R. n° 26 (1) et aux articles parus dans notre presse, est nécessaire pour rendre plus compréhensible ce qui s'est passé au cours de la grève des cheminots de juin 1971 — nous y reviendrons prochainement — et ce qui se passe depuis, c'est-à-dire : un développement fantastique de la lutte de classe, au sein de la C.G.T. des cheminots, et des cheminots.

Deux causes essentielles sont à l'origine de ce qui peut apparaître à nos lecteurs comme un retard inexplicable à cette publication, qui représente cependant un intérêt immense pour les cheminots, comme pour la classe ouvrière tout entière :

1° Les dirigeants de la C.G.T., pour des raisons compréhensibles, n'ont fait qu'une diffusion très restreinte du compte rendu du Congrès : plus de 95 % des syndiqués n'en ont jamais eu connaissance. Nos lecteurs cheminots pourront eux-mêmes vérifier ces chiffres et apprécier ce black-out.

2° Il nous était nécessaire de vérifier, dans la pratique, l'apparition ouverte de la lutte de classe de masse entre la ligne révisionniste de la poignée de dirigeants et la ligne prolétarienne émanant de la base, exprimée courageusement, notamment par les délégués d'Avignon, en plein Congrès.

Cette juste ligne prolétarienne tire ses sources dans les glorieuses traditions révolutionnaires de la corporation des cheminots (grèves de 1920-1936-1947-1953-1958-1971, etc. la Résistance, avec la Bataille du Rail, et la grève insurrectionnelle d'août 1944). Cette ligne prolétarienne est la continuateur de celle de « Pierre Sémard, fusillé par les nazis le 7 mars 1942, exemple de courage et d'intégrité à l'idéal communiste, jusqu'à la mort ». Elle s'oppose à celle imposée par la clique Marchais, lequel partait volontaire travailler dans les usines de guerre nazies, la même année où Sémard, secrétaire général de la Fédération C.G.T. des cheminots, était fusillé.

Cette ligne prolétarienne s'est concrétisée dans l'action de masse lors de la grève de juin 71, par une rébellion ouverte contre le diktat de la poignée des dirigeants révisionnistes fédéraux. Elle connaît un nouveau développement en ce début d'année, au moment de la mise en place des réformes de structure et de la réforme de la rémunération imposées par la direction S.N.C.F. et le gouvernement des monopoles, avec la complicité de tous les dirigeants syndicaux, de toutes les fédérations. Nous y reviendrons très prochainement.

PARIS, le 15 janvier 1972.

Le Comité de Rédaction de l'« Humanité-Rouge »,

(1) Une réédition partielle de cette brochure, intitulée « COLLABORATION OU LUTTE DE CLASSES », est encore disponible à la bibliothèque de l'« Humanité-Rouge » (passer vos commandes : 2 F pièce + frais d'envoi, ou 10 F les 10 exemplaires).

De l'exclusion de Marxistes-léninistes du sein de la C.G.T., au développement de l'action de masse prolétarienne : une très courte période

Que la poignée de leaders révisionnistes infiltrés à la tête de la C.G.T., dont ils ont usurpé la direction, aient crû avoir les mains libres en se débarrassant en 1967 de quelques marxistes-léninistes, par des exclusions arbitraires et anti-statutaires, est une preuve de leur abandon, et même de leur négation, de la lutte des classes.

La C.G.T. des cheminots est la plus influente idéologiquement et numériquement (près de 70 % des électeurs), et la plus ancienne historiquement des organisations syndicales. Elle a toujours eu la vocation de réaliser l'unité de tous les cheminots. Ses traditions révolutionnaires se fondent avec l'histoire de notre classe ouvrière et de notre peuple au 20^e siècle. Mommousseau et Pierre Sémard sont ses plus illustres dirigeants. Ils n'ont jamais failli.

Mais depuis que le révisionnisme a déferlé sur le mouvement ouvrier international, et a emporté dans sa vague les dirigeants du P. « C. » F., la lutte de classe entre les deux lignes se reflète de manière de plus en plus aiguë, au sein de la C.G.T. des cheminots. C'est le reflet de la lutte des classes sur le plan international et de la société en France.

Faut-il sauver, consolider, replâtrer le capitalisme, par le réformisme, et le révisionnisme, ou faut-il faire la révolution pour instaurer la dictature du prolétariat, tel est le fond du débat, tel est l'enjeu de la lutte, même lorsqu'il s'agit de définir les revendications économiques et immédiates, lorsqu'il s'agit de définir les moyens et formes de luttes pour les faire aboutir. En effet, rien n'échappe à la lutte des classes et tout est envisagé en fonction d'une conception philosophique du monde, selon qu'on se place du côté des intérêts de la bourgeoisie ou de ceux du prolétariat.

Que la direction C.G.T. ait été usurpée par les traîtres Séguy et consorts, traduit l'idéologie révisionniste imposée momentanément à la classe ouvrière, inculquée provisoirement à la classe ouvrière pour le profit de la bourgeoisie. Mais la lutte de classe est indépendante de la volonté des hommes, et l'exploitation, l'oppression engendrent nécessairement la résistance et la lutte, le mensonge engendre nécessairement la lutte pour la vérité, et la vérité finira par vaincre inéluctablement.

Donc, au sein de la C.G.T., la lutte de classe est aiguë et âpre : la lutte entre les deux lignes, la ligne réformiste et révisionniste d'une part et la lutte révolutionnaire, prolétarienne de l'autre. Elle se manifeste à chaque occasion, sur la définition des revendications, et sur les moyens à utiliser pour les faire aboutir.

Chez les cheminots cette lutte de classe au sein de la fédération se développe sans cesse, sort de la confusion où l'avait engloutie la

ligne révisionniste. La lutte entreprise depuis plusieurs années par la poignée de marxistes-léninistes, devient de plus en plus un courant irrésistible. De grandes discussions ont cours chez les cheminots sur chaque problème. Il est courant que les décisions ne soient plus prises d'avance à l'unanimité dans les syndicats. Et lors du dernier Congrès de la Fédération des cheminots, où en général les délégués sont plus ou moins cooptés, en accord avec la Fédération, pour venir approuver le rapport du bureau sortant, les deux lignes se sont affrontées au cours des nombreuses interventions (17 au 20-11-70). Certains délégués ont montré encore dans quelle confusion ils se trouvent, exprimant des avis parfois contradictoires, mais montrant que c'était en fin de compte l'expression des avis contradictoires sur les deux lignes exprimés à la base. Beaucoup de syndicats en désaccord avec les leaders confédéraux, n'osent pas l'exprimer, d'autres l'expriment plus ou moins, mais n'osent pas le traduire dans un vote de résolution, tant la pression de l'appareil aux mains des révisionnistes est encore forte à ce niveau.

Néanmoins, des syndicats O.N.T. O.S.E. se dressent contre les dirigeants fédéraux, dans des votes de résolutions. Beaucoup d'avis prolétariens ont été étouffés dans la discussion, escamotés et non repris dans les compte rendus du Congrès. Mais ce qui est remarquable, c'est que les syndicats d'Avignon, actifs et retraités, et de Nice, ont voté contre les modifications aux statuts fédéraux, ainsi que contre la résolution de la réorganisation de la Fédération dans le cadre de la réforme administrative de la S.N.C.F. Les modifications aux statuts estompent les principes de la lutte de classe. La réorganisation de la Fédération est de fait l'enterrinement de la réforme de structures de la S.N.C.F., son acceptation, sans lutte préalable, comme fait accompli. Elle démontre qu'il est inutile de s'opposer aux réformes de structures de la S.N.C.F. (suppression des lignes, établissement, reversement d'activités S.N.C.F. à l'industrie privée, régionalisation) faites cependant dans le seul intérêt des trusts, des monopoles. Elle renforce administrativement l'appareil d'Etat, pour sa centralisation autour du chef de l'Etat, par l'intermédiaire des préfets, véritables consuls de province. Adapter d'avance la structure syndicale aux nouvelles structures S.N.C.F. exigées par les monopoles, c'est se soumettre au fait accompli sans lutte.

Egalement, et c'est là semble-t-il que la lutte de classe est plus claire et sensible, les syndicats d'Avignon, actifs et retraités, de Conflans-Jarny se sont, de plus, opposés au programme revendicatif présenté par les leaders révisionnistes, et ne l'ont pas voté. A notre avis ceci est très important, car c'est le début de la concrétisation organisée de masse de la ligne prolétarienne au sein de la C.G.T. des cheminots, par les cheminots qui se montrent effectivement dans l'action les plus combattifs, qui réalisent sur le plan local la plus grande unité de lutte de classe dans l'action. C'est ce qui explique aussi que les luttes d'Avignon sont toujours exemplaires chez les cheminots et servent le plus souvent de détonateurs à des luttes plus larges.

En conséquence, la ligne prolétarienne est de plus en plus importante dans ses manifestations par l'action. Par contre, elle est plus faiblement représentée au cours des congrès et conseils nationaux de la C.G.T. des cheminots. Cela signifie que ces congrès, n'étant pas

représentants de la réalité à la base, sont des viols de la démocratie ouvrière. L'appareil qui émerge des congrès faussés et manipulés n'est pas représentatif de la base et de ses aspirations réelles. C'est pourquoi dans l'action, inévitablement, la cassure ira en s'approfondissant entre révisionnistes et révolutionnaires au profit des révolutionnaires. Il faut dénoncer aussi le principe des votes de résolution bloqués, afin d'obtenir l'unanimité ou une forte majorité, procédé bureaucratique calqué sur les référendums gaullistes.

Nous pensons qu'il est très juste de faire connaître la position des camarades d'Avignon défendue au Congrès de fin 1970 de la Fédération des cheminots C.G.T. C'est elle qui a le mieux exprimé la ligne prolétarienne, et de façon complète. En outre, cette position est en accord total avec leur pratique. On pourra constater que leur position a été défendue ici-même, avec la même argumentation concernant la hiérarchie, l'augmentation uniforme des salaires dans certains cas (sans revendiquer l'égalitarisme absolu petit-bourgeois), contre l'augmentation systématique au pourcentage, pour le retour aux quarante heures immédiates, sans diminution de salaires, et non par étapes successives, sur leur conception de l'unité et de la tactique des luttes.

C'est pourquoi nous demandons à tous nos lecteurs de faire connaître et diffuser ce point de vue des cheminots d'Avignon, de le reproduire en tracts, en précisant que la poignée de dirigeants révisionnistes de la C.G.T. a empêché que ce point de vue soit connu et débattu partout à la base.

En effet, les positions d'Avignon sont plus représentatives des exigences de la masse des cheminots que la résolution finale du Congrès, parachutée et manipulée par les leaders bureaucrates et révisionnistes de la Fédération, les Argalon, Maasableaux, Moreau, etc. Les positions d'Avignon, battues en Congrès, se sont retrouvées exprimées et défendues massivement dans l'action, par l'ensemble des cheminots, syndiqués ou inorganisés, lors de la grève de juin 71. Nul doute qu'elles marqueront de plus en plus fermement les luttes en cours et à venir.

La grève de juin 71 a montré que des centres ferroviaires nombreux étaient sur la position d'Avignon dans l'action, même s'ils avaient été plus ou moins sur les positions fédérales au cours du Congrès ; et s'ils se sont laissés prendre au piège des votes bloqués sur les résolutions. Il n'y a pas eu de vote séparé pour les quarante heures immédiates, sans étape, pas de vote séparé condamnant les « accords-progrès » comme accords de collaboration de classe, pas de vote séparé contre l'augmentation systématique au pourcentage, favorisant exclusivement les cadres, défavorisant toujours plus les ouvriers, les O.S., les manoeuvres. Sur ces questions-là, l'unanimité se serait faite au Congrès contre la poignée de dirigeants révisionnistes.

Effectivement, dans leurs déclarations, des délégués au Congrès, de centres importants, ont exprimé leur accord avec la ligne exprimée et défendue par Avignon : Nice, Héronville, Carcassonne, Thionville, Mulhouse, Châlons-sur-Marne, Le Havre, Nantes, Beaulieu, Béziers. Dans de nombreux autres établissements, les cheminots avancés et révolutionnaires ont contrôlé plus ou moins l'action et ont dénoncé publiquement et massivement la trahison des leaders révisionnistes et

réformistes : Marseille, Toulouse, Périgueux, Saint-Lazare, Paris-Nord, Paris-Invalides, Vierzon, Sotteville, Lyon, Saint-Etienne, Saint-Jean-de-Maurienne, Longwy, etc. représentant plus de cinquante mille cheminots qui ont résisté pendant 48 heures, sur des positions justes, au diktat révisionniste qui voulait imposer la reprise du travail après avoir bradé la lutte pour des promesses dont il s'avère à l'heure actuelle que la S.N.C.F. et le gouvernement ne veulent même pas les tenir.

C'est sur cette base de masse révolutionnaire des cheminots que germe et se développe la bonne graine semée depuis plusieurs années par les marxistes-léninistes, les cheminots d'Avignon et beaucoup d'autres. C'est sur cette base que vaincra la juste ligne prolétarienne, que sera écrasée la ligne noire révisionniste, et jaillira une nouvelle direction syndicale révolutionnaire des cheminots apte à réaliser l'unité organique de classe et de lutte de classe.

VIVE L'UNITE PROLETARIENNE DES CHEMINOTS ET DE LA CLASSE OUVRIERE !

VIVE L'UNITE ORGANIQUE SUR DES POSITIONS DE LUTTE DE CLASSE !

A BAS LES LEADERS REVISIONNISTES DE LA C.G.T. !

Que triomphe la juste ligne prolétarienne défendue par les cheminots d'Avignon, contre la ligne de trahison de la poignée de leaders révisionnistes de la fédération C. G. T. !

Voici la déclaration intégrale du camarade Paganelli, du syndicat d'Avignon, le 19 novembre 1970, à la face de Séguy, présent, et de sa clique, à la cinquième séance du Congrès fédéral des cheminots C.G.T. *Les parties soulignées ou mises en gros caractères le sont par la rédaction de l'H.-R. ; car elles nous semblent les plus caractéristiques des similitudes de celles défendues par notre journal, et depuis des années par les marxistes-léninistes. D'autre part, les lecteurs pourront constater que les principes sont valables pour l'ensemble de la classe ouvrière.*

* Mandaté par Avignon, j'interviens plus particulièrement sur les salaires, les quarante heures et la tactique des luttes.

* A travers les hausses de prix et différentes autres mesures, **NOTRE POUVOIR D'ACHAT EST INFÉRIEUR, AUJOURD'HUI, A CELUI DE MAI 1968.** Avignon pense qu'une action pour une augmentation

uniforme, serait susceptible de mieux mobiliser les cheminots que pour une augmentation à pourcentage qui favorise surtout les grosses échelles.

« Dans ce domaine, malgré tous ses efforts, LA FEDERATION SEMBLE AVOIR QUELQUES DIFFICULTES POUR TROUVER LA REVENDICATION CLAIRE ET JUSTE, susceptible d'entraîner la masse des cheminots. En effet, début Mai 68, elle réclamait 60 F d'augmentation pour tous. Au début de la grève de Mai 68, elle revendiquait 200 F pour tous. QUOI QU'EN PENSENT CERTAINS, *la situation du moment permettait d'exiger cette revendication qui n'avait rien de démagogique ni d'utopique.*

« Les 10 et 11 octobre 1968, le Conseil national (2) considère que, pour annihiler la hausse des prix survenue depuis juin, il faudrait une augmentation de 7 %. Le 26 novembre 1968, la commission administrative déclare nécessaire une augmentation de 50 F pour tous. Le 7 février 1969, la Fédération, dans sa déclaration au ministre, réclame 6 % avec minimum de 50 F en rattrapage du pouvoir d'achat de juin 1968. Il nous est donné pour 1968 : 2 % en avril et 2 % en octobre. En octobre 1969, nous revendiquons 80F minimum par mois et, enfin, le 12 février 1970, la Fédération, dans un communiqué protestant contre la décision gouvernementale de limiter à 1 % l'augmentation des salaires, déclare indispensable une augmentation mensuelle et immédiate de 70 F minimum, rattrapage de juillet 1968.

« Avignon approuve cette décision d'augmentation non hiérarchisée, en conformité avec sa lettre à la Fédération du 5 février 1970.

« Une revendication sur les salaires exige une mise au point délicate, en égard à l'amélioration du pouvoir d'achat. Avignon n'est pas en principe opposé à sa hiérarchisation, mais estime que la hiérarchisation des salaires est exagérément établie, et que dans l'immédiat il est nécessaire de défendre une augmentation uniforme.

« Grâce aux actions des cheminots, et en particulier de la C.G.T., la durée de la semaine de travail est tombée à 43 heures depuis le 1^{er} novembre 1970. Avignon, sans être opposé formellement au retour aux 40 heures par étapes, estime qu'il aurait été préférable de conserver la formulation de notre vieille revendication : « SEMAINE DE QUARANTE HEURES EN 5 x 8 AVEC DEUX REPOS ACCOLES », sans y ajouter l'objectif jointain et, à notre avis démobilisateur, de son échéance en 1973.

« En l'état des choses, par l'action des cheminots, il serait possible d'obtenir plus vite cette importante revendication, compte tenu de la compression massive des effectifs. Malgré l'obtention des 46 heures, des 44 h 30, et des 43 heures, il en découle de grandes possibilités de lutte. Dans le même temps que les effectifs diminuent, le volume de travail est en constante augmentation. Aussi, nous estimons que la diminution de la semaine de travail devrait être une des conséquences normales de la modernisation. Il est notoire que les revendications sur

(2) Consulter la brochure, supplément à l'H.-R. n° 25 « Collaboration ou lutte de classe », réfutation du rapport révisionniste de Daniel Moreau, secrétaire fédéral, fait à ce Conseil national.

les salaires sont annulés rapidement par le patronat et le gouvernement, alors que des revendications fondamentales, comme la journée de huit heures, la semaine en quarante heures et les congés supplémentaires, lorsqu'elles sont arrachées, ne peuvent que difficilement être remises en cause. Aussi, LA REVENDICATION DE LA SEMAINE DE QUARANTE HEURES DOIT-ELLE ETRE PLACEE AU CENTRE DE TOUTES NOS ACTIONS.

** Depuis Mai 1968, Avignon a engagé de nombreuses actions locales ; cela nous a valu, quelquefois, des critiques sévères de la part de camarades qui ne connaissaient pas ou connaissaient mal la situation locale.*

** Les cheminots d'Avignon font confiance à leur syndicat, à leurs militants qui, dans tous les cas, ont défendu publiquement et avec acharnement la ligne de la Fédération et dont toutes les décisions sont prises démocratiquement ; AVANT CHAQUE ACTION, AU COURS DE REUNIONS, D'ASSEMBLEES GENERALES, LE BUREAU SYNDICAL DISCUTE DES POSSIBILITES DE LUTTE ET DE LA FORME ET DES MODALITES A APPLIQUER, ce qui fait que nos mouvements sont compris et acceptés par une grande majorité de cheminots.*

** Notre souci d'unité correspond à la volonté unitaire des cheminots d'Avignon ; aussi, avant chaque action, une réunion intersyndicale est-elle organisée par nos soins.*

** Avignon estime :*

— QUE LES REVENDICATIONS DOIVENT ETRE CLAIRES, JUSTES ET BIEN DEFINIES ET POPULARISEES AU MAXIMUM POUR QU'ELLES SOIENT COMPRISES ET ACCEPTEES PAR LES MASSES,

— QU'IL NE FAUT PAS CONDITIONNER L'ACTION A L'ACCORD DES AUTRES ORGANISATIONS SYNDICALES, MAIS REALISER L'UNITE LA PLUS LARGE A LA BASE,

— QU'IL FAUT EVITER LES GREVES DE VINGT-QUATRE HEURES ET D'AVERTISSEMENTS,

— QU'IL FAUT MENER LE COMBAT AVEC DETERMINATION ET LUCIDITE ET TENIR COMPTE DE LA VOLONTE DES CHEMINOTS POUR NE PAS SE COUPER DES MASSES ET CONSULTER DEMOCRATIQUEMENT LES CHEMINOTS EN GREVE,

— QU'IL FAUT LAISSER, AU MAXIMUM, LA LIBERTE DE DECISION AUX SYNDICATS A LA BASE, la Fédération devant se borner à guider, conseiller, coordonner l'action et LANCER, SI NECESSAIRE, LE MOT D'ORDRE SUR LE PLAN NATIONAL.

** Voici notre position en matière de tactique des luttes ; elle laisse la plus large part aux décisions prises démocratiquement à la base, nos actions locales, régionales ou nationales nous ayant toujours apporté des résultats positifs et nous ignorons les problèmes découlant de l'arrêt ou de la reprise du travail, ce qui n'est pas le cas partout.*

** Avignon n'est pas opposé à une entente avec les autres organisations en vue d'élaborer un programme commun, mais il émet des réserves car, à plusieurs reprises, notamment lors du P 4 R et du projet de réforme de la rémunération, le projet C.G.T. a été abandonné pour*

un projet commun qui, à son tour, a été abandonné par les autres fédérations, pour accepter le projet S.N.C.F.

** En tant qu'organisation majoritaire et de classe, nous nous devons de nous démarquer devant les cheminots.*

** Félicitations à la Fédération qui, début octobre, a quitté la séance devant le refus de la S.N.C.F. d'engager de véritables discussions, mais nous déplorons le manque d'informations sur l'attitude des autres fédérations, notamment en ce qui concerne leur réunion, la veille, avec le ministre.*

** Nous sommes convaincus de la réalisation de l'unité de la classe ouvrière. Ce sera un dur combat mais, avec la confiance des travailleurs, c'est une bataille que nous gagnerons.*

** Vive la C.G.T., vive l'unité de la classe ouvrière ! **

La C.G.T. que conçoivent les militants révolutionnaires d'Avignon est une C.G.T. débarrassée de la domination de la ligne révisionniste. Nous aussi, nous crions Vive le syndicalisme de lutte de classe ! un syndicalisme luttant sur des positions prolétariennes, avec une direction révolutionnaire qui ne perde jamais de vue le but final : la suppression du salariat, après l'abolition du patronat et de son pouvoir d'ETAT. Ce n'est pas par hasard que ce but final a été escamoté des statuts par la clique de Séguy. Ces dirigeants félons ne sont qu'une poignée mais ont encore une grande influence. De toute façon, les cheminots qui pensent comme nous, et comme les cheminots d'Avignon, sont chaque jour plus nombreux, ils sont la grande masse. Nous vaincrons ensemble.

En publiant cette déclaration nous n'avons pas voulu faire de la récupération, mais montrer les points d'accord avec notre ligne, et parce que c'est une nécessité devant le développement actuel, à la base, de la lutte de classe. Nous n'avons aucun désaccord de fond, c'est pourquoi en défendant et popularisant la position d'Avignon, ce qu'ils ne peuvent faire, en application des statuts de la C.G.T. qu'ils respectent, c'est défendre notre ligne, c'est la populariser sous une autre forme, c'est répondre à l'attente et aux intérêts des masses.

La seule divergence qui peut paraître nous séparer d'Avignon, c'est que leur juste attitude, qui résulte de l'application des statuts de la C.G.T., laisse supposer qu'ils espèrent que les dirigeants fédéraux actuels de la C.G.T. peuvent retourner dans la juste ligne prolétarienne. Cette divergence est secondaire par rapport à l'aspect principal des positions idéologiques et politiques des militants d'Avignon, en théorie et dans l'action, vis-à-vis de la ligne noire révisionniste imposée du sommet, à la Fédération des cheminots.

Au demeurant, pour ce qui nous concerne, nous continuons à lutter dans les rangs de la C.G.T. lorsque les bonzes révisionnistes ne nous en excluent pas par des mesures anti-démocratiques, bureaucratiques et anti-statutaires. Nous continuons de lutter, et appelons les cheminots à lutter pour la réintégration des exclus.

VIVE LES CHEMINOTS REVOLUTIONNAIRES D'AVIGNON ET LEUR LIGNE ROUGE !

A BAS LA LIGNE NOIRE DES REVISIONNISTES !

« Il est possible qu'il se trouve, pendant un temps, des gens qui ne voient pas clairement la situation, qu'ils se laissent abuser ou même commettent des erreurs. Mais, s'ils veulent vraiment faire la révolution, ils finiront tôt ou tard, au cours de leur pratique révolutionnaire, par rompre avec les révisionnistes et par se ranger du côté des marxistes-léninistes, lorsqu'ils auront compris la situation et découvert le vrai visage du révisionnisme. »

(MAO TSE-TOUNG.)

Nous dédions cette citation aux cheminots qui n'ont pas encore une position aussi radicale que la nôtre et que celle des cheminots d'Avignon, mais qui dans l'action se tournent déjà vers nous.

Développement de la ligne rouge prolétarienne chez les cheminots !

Les dirigeants révisionnistes de la Fédération C.G.T. des cheminots prétendent mensongèrement que les cheminots d'Avignon sont « un cas », que de toute façon « leurs positions aventuristes et gauchistes » sont isolées dans la Fédération, qu'« ils finiront bien un jour par se casser la gueule tout seuls ». C'est pourquoi les dirigeants révisionnistes ne font aucune publicité sur les luttes exemplaires des cheminots d'Avignon, et font tout pour les maintenir dans l'isolement. S'ils « supportent » les cheminots d'Avignon, c'est qu'ils représentent tout de même quelque chose et qu'on ne peut pas les « vider » comme ça. En outre, ils servent de caution aux leaders révisionnistes pour dire que la C.G.T. est très démocratique, qu'« elle accepte tout le monde en son sein ». C'est pour cela qu'elle peut se permettre de tenter d'isoler dans un Congrès les camarades d'Avignon, et même de se permettre le luxe d'éditer leur déclaration en un petit nombre d'exemplaires.

Mais, nous allons démontrer qu'au Congrès de la Fédération des cheminots, les camarades d'Avignon ne se trouveront pas isolés, en dépit de toutes les précautions bureaucratiques. La ligne rouge prolétarienne des cheminots d'Avignon s'est exprimée également, partiellement, au travers de déclarations d'autres délégués, répartis dans toute la France.

Ces déclarations sont parfois confuses et relèvent souvent d'une grande confusion et de contradictions. Certains délégués par exemple ont les idées claires, justes sur certaines questions, et fausses et confuses sur d'autres. Il est même arrivé que des délégués connus comme des révisionnistes aient tenu certains propos conformes à la lutte de classe. *Ce sont des reflets de la lutte de classe, dans leur tête ou dans leur syndicat.* De toute façon, ce sont des concessions à la juste ligne prolétarienne, ce qui devait s'exprimer dans l'action lors de la grève de juin 71, et qui s'exprimera avec plus d'ampleur et de profondeur au cours des prochaines luttes, préludes à des boule-

versements retentissants jusque dans les plus hautes instances de la Fédération des cheminots. Continuons le combat.

1° *SUR LES « ACCORDS DE PROGRES »* : Il faut rappeler que le Congrès se tenait après la signature de l'accord 1970, sans la C.G.T., et précédait la signature de 1971 par la C.G.T. Certaines critiques étaient dirigées contre la C.F.D.T., mais dans leur principe elles étaient destinées également contre les leaders révisionnistes de la C.G.T. :

Fabregat, représentant le syndicat de Narbonne, dit que la Fédération a bien fait de *ne pas signer les accords proposés par la S.N.C.F. les 23-2-70 et 6-10-70*. Même position de Bernabeu pour le syndicat de Gourdon (secteur de Toulouse), de Le Duff, du syndicat de Paris-Ouest Rive-Droite, Fiasson du syndicat de Saint-Etienne dit : « ... L'accord-cadre ne règle pas tout, et que *rien ne vaut l'action*. » Ségaud, du syndicat d'Oullins, prend la même position que Narbonne. Gauzy, du syndicat de Lyon-Guillotière, « dénonce la *non-application de l'accord-cadre dans certains établissements et le contenu nocif des contrats dits de « progrès »*. Verheye, du syndicat du Mans, précise : « Notre Fédération a fait preuve de son souci de *défendre les intérêts des cheminots en refusant « les contrats de progrès »*. Malheureusement les autres syndicats ont signé. Cette lutte n'a pas été inutile : elle nous a permis d'apporter nos explications. » Filliol, du syndicat de Bordeaux-Saint-Jean : « Un fait est néanmoins certain : *le contrat dit « de progrès » a été un frein à l'action revendicative*. » Puis, interrogeant sur l'attitude des signataires du contrat et de son avenant, il pose la question : « Ceux-ci persistent-ils dans la voie de la collaboration de classe ou s'enferment-ils dans la démagogie, en fonction des prochaines élections professionnelles. » Loup, du syndicat d'Orléans, confirme la position de Narbonne, ainsi que Desmaret du syndicat de Saintes. Grégo, du syndicat de Tours, préconise des débats de cheminots pour mettre les adeptes des contrats de « progrès » devant leurs responsabilités. Luquet, du syndicat de Châlons-sur-Marne, reprend la position de Narbonne. Paillot, du syndicat de Saint-Quentin, dénonce « *la dérobade constante des autres organisations syndicales qui signent des accords dans lesquels sont inclus la réduction des effectifs* ». Botella, du syndicat de Paris-Est, reprend la position de Narbonne mais précise : « Il nous semble même que pour l'élaboration d'un bon contrat, *l'avis des syndiqués et des cheminots soit sérieusement demandé avant la signature*. Nos camarades sont méfiants à l'égard de la S.N.C.F. : *ils sont très attachés à être consultés, ils craignent que la signature d'un texte par la C.G.T. ne nous ligote sans avantages suffisants* ». Chartrel, du syndicat de Valenciennes, a dit fort justement : « *La pratique de ces contrats est une manœuvre de la bourgeoisie et du capital pour essayer d'intégrer la classe ouvrière dans la collaboration de classe*. Les contrats de progrès ne supprimeront pas la lutte de classes, comme l'affirme « La Nation ».

2° *SUR LES REVENDICATIONS* :

a) *CONTRE LE PLAN DE DEMANTELEMENT DE LA S.N.C.F.* : De très nombreux délégués sont intervenus pour dénoncer la politique S.N.C.F. de suppression des lignes, la compression du personnel, le passage à l'industrie privée des secteurs S.N.C.F. d'une très haute productivité et « rentabilité ». Ils ont cité des exemples nombreux de lutte de classe sur le terrain, ce qui a fait davantage ressortir leur

isolement du fait de l'absence d'une véritable stratégie de lutte de la Fédération tout entière, sur le plan national.

Sont intervenus dans ce sens Bernabeu du syndicat de Gourdon, Roque de Béziers dénonçant la fermeture de lignes, le report du triage de Béziers sur ceux de Miramas et Toulouse, avec aggravation des conditions de travail et suppression d'emploi : « Notre département est appelé à devenir un désert. Béziers devient la capitale du chômage. En quinze ans, quinze entreprises importantes ont disparu avec 3 600 emplois supprimés, fermeture de la ligne de Montpellier-Bédarieux, de Bédarieux - Saint-Pons, de gares sur la ligne de Béziers à Neussargues ». Il indique que des luttes concrètes dures ont été menées jusqu'à bloquer le train direct Béziers-Paris. Bazin, du syndicat de Châteauroux, a dénoncé le transfert à la route, donc au secteur privé, du trafic voyageurs de la ligne de Tours à Châteauroux. Cathala, du syndicat des cadres de Béziers, a critiqué nettement la direction fédérale pour l'absence dans son rapport d'« appréciations sur les positions et diverses actions menées par son syndicat » et dans les autres centres sur la lutte pour la défense du chemin de fer. Il exprime son regret de ne point trouver dans le rapport de propositions concrètes. Ségaud, du syndicat d'Oullins, donne des exemples concrets de la lutte locale aux ateliers d'Oullins, contre le démantèlement. Gauzy, de Lyon-Guillotière, dénonce « la création du SERNAM qui a entraîné des suppressions d'emplois et la fermeture d'entreprises qui passent au privé », ainsi que le service de nettoyage. Il dénonce également le sabotage du trafic de détail et du service des livraisons. Verheye, du syndicat du Mans : « La réforme de structure conduit à la suppression des arrondissements MT, EX, VB qui nous pose certains problèmes. Combien de postes vont être supprimés de ce fait ? Nous assistons au passage d'une partie de notre activité à l'industrie privée, travail sous halle, manutention du Magasin Général, de l'éveilage des agents de conduite, etc. Nous avons organisé la défense contre la suppression des lignes et avons réussi à faire reculer le pouvoir sur la fermeture de la ligne Courtalain - Château-du-Loir, ceci en entraînant avec nous la population. » Boulier, du syndicat d'Hazebrouck, dit que « la région du Nord est caractérisée par la mise au point d'un plan de transport adapté aux besoins des monopoles, au détriment des petits usagers, des collectivités locales et des cheminots. Les actions réalisées ont permis d'obtenir des atténuations qui restent provisoires, notamment une grève de quatre jours ». Le retraité Loup, d'Orléans, a dénoncé la même politique S.N.C.F. en citant le cas de « trois lignes fermées au trafic voyageurs : Orléans-Montargis, Orléans-Malesherbes et Pithiviers-Etampes ». Desmaret, du syndicat de Saintes, dit que « la politique des transports ne peut à aucun moment recevoir l'accord des cheminots. C'est dans ce contexte que se situe la suppression des arrondissements EX et VB de Saintes... Avec ces suppressions, la direction S.N.C.F. accentue la compression des effectifs en voulant muter d'office un certain nombre de camarades dans de nouvelles résidences, avec toutes les conséquences que cela comporte ». Il ajoute qu'il faut faire face « à l'entreprise de liquidation de notre outil de travail, puisque la direction S.N.C.F. envisage de louer à une entreprise privée une partie de nos ateliers du MT ». Gaillard, de Pantin-Ourcq, cite les effets de cette politique au chantier de formation des trains de la région Est, avec la modification constante des méthodes

de travail. Blindrelff, du syndicat d'Hausbergen, du S.E.S. (service électrique), illustre la même chose avec des exemples concrets pris en Alsace-Lorraine : travaux d'entretien, caténaires, signalisation mécanique.

Paillot, du syndicat de Saint-Quentin, a fait une analyse plus générale du phénomène : « Le résultat n'est pas dû uniquement à la modernisation. Dans le même temps, les cheminots voient le volume du trafic augmenter, ainsi que leur productivité. Ils sont la conséquence de la volonté délibérée du gouvernement de transformer l'entreprise nationale au service exclusif des monopoles capitalistes, par la dénationalisation d'une partie de ces services, le démantèlement, l'asphyxie des régions déjà sous-développées, l'abandon de la notion de service public et la détérioration des conditions de vie et de travail des cheminots ». Puis il a indiqué une conséquence directe inattendue : « des syndicats solides deviennent des mini-syndicats, suite à la compression des effectifs : exemple : Laon, Hirson, Saint-Quentin, Maubeuge, Feignies, Compiègne, etc. La solution est grave, l'hémorragie doit être jugulée, la solution est politique, mais il faut grouper les énergies au niveau local, régional et national ». Haraut, du syndicat de Lérrouville, se plaint que les effectifs du service exploitation ont baissé de 10 % en cinq ans, malgré la réduction du temps de travail. Il démontre que la Meuse devient un « département vert » ou « parc naturel ». Chabanis, de Lyon-Brotteaux, attire l'attention sur la situation créée par le triage de Sibelln. Il en est de même pour Gréco, à Tours, dénonçant le passage de secteurs à l'industrie privée, dont le SERNAM.

Argence, du syndicat de Valence, a montré les graves problèmes qui préoccupaient les cheminots de la région de Valence : « C'est la « régionalisation » qui se traduit par l'éclatement de l'arrondissement sur quatre futures régions. La S.N.C.F. veut aller vite et surtout oublier ses promesses quant à la garantie des cheminots ainsi touchés. Sur 380 emplois qui sont menacés, il ne restera que 80 postes à Valence. »

Ce véritable récit du démantèlement de la S.N.C.F., illustré par des luttes locales isolées, courageuses certes, mais sans efficacité, fait ressortir la grande trahison des directions syndicales unanimes qui avaient toutes signé l'accord-cadre le 16 juin 1968, lequel permettait ainsi à la S.N.C.F. d'organiser ce démantèlement, comme nous l'avons dénoncé en détail dans le supplément n° 25 à l'« Humanité-Rouge », dès 1969.

b) **SUR LES SALAIRES ET RETRAITES** : Lebrun, du syndicat de Saint-Briëuc, dit qu'il faut remettre en ordre les salaires, retraites et pensions et qu'il faut incorporer les trois éléments dans le salaire de base. Chabanis, du syndicat de Lyon-Brotteaux, à propos de la réforme de la rémunération, « considère que, malgré les nombreuses « Tribune » et explications données, ce problème reste mal compris par la majorité des cheminots qui voient mal comment va être leur nouveau déroulement de carrière » et il attire l'attention des dirigeants fédéraux à ce sujet. De nombreux délégués interviennent pour demander la fixation du coefficient 100 à 100 000 AF (nov. 1970), ce qui doublerait le salaire de base.

En fait, les délégués comme la masse des cheminots ignoraient encore la réforme de la rémunération que mijotaient alors la direction S.N.C.F. et les directions syndicales. Cette réforme qui met en place une nouvelle grille des salaires au 1-1-72 provoque une véritable révolte

de la base. Nous en reparlerons très prochainement dans l' « Humanité-Rouge ».

Compte tenu qu'à la S.N.C.F. le cheminot débutant commence au coefficient 120, la demande des délégués de 100 000 AF au coefficient 100 correspond en réalité à 120 000 AF minimum à la base. Avec 80 000 AF actuellement, nous sommes loin du compte. C'est pourquoi une remise en ordre des salaires et de la grille passe d'abord par une augmentation uniforme des salaires jusqu'à ce que ce minimum de 120 000 AF par mois pour le manoeuvre débutant soit atteint.

c) **SUR LA HIERARCHIE** : Alban, Secrétaire général du syndicat des wagons-lits, dit qu'il ne devrait pas y avoir de salaires inférieurs à 1 000 F, qu'il faudrait une prime spéciale de vie chère de 20 F par mois pour les petites catégories, et il s'élève contre « les différences intolérables de salaires, allant jusqu'à 25 % entre Paris et la province ». Poudevigne, du secteur de Lyon-Perrache, demande aussi 1 000 F au coefficient 100. Mornet, retraité du syndicat de Nantes, s'élève contre la hiérarchie des pensions et retraites. Après une discussion dans une réunion, il dit qu'« est ressorti un mécontentement sur la différence que représente le pourcentage d'augmentation d'une retraite pour une petite échelle, par rapport à une retraite d'une haute échelle... 1 % d'augmentation se traduit par 8 à 10 F pour une petite retraite tandis que pour les grosses échelles cela représente de 30 à 40 F. Les camarades de la section, représentant 520 adhérents, se prononcent contre le système en vigueur et demandent une AUGMENTATION UNIQUE POUR TOUS LES RETRAITES. Les camarades ne veulent plus d'augmentation hiérarchisée pour rattraper les hausses du coût de la vie ». Mornet fait ensuite une proposition concrète proposant un système plus juste, transformant les pourcentages d'augmentation en « valeur-point ». Cette « valeur-point » restant à évaluer, par exemple 15 à 20 F pour une hausse du coût de la vie de 1 %. Le nombre de points serait le même pour tous. Ce système ne serait valable que pour les retraités. Il a précisé : « Nous savons que notre proposition ne correspond pas avec ce que demande l'Union Fédérale des retraités, mais nous pensons qu'une étude de notre projet doit être faite (les moyens modernes, tels que les ordinateurs, devant faciliter cette étude). Si notre proposition s'avère intéressante, nous aurons peut-être beaucoup plus de facilité pour regrouper les 200 000 ou 300 000 cheminots, petits retraités, éternelles victimes du système actuel ». Botella, du syndicat de Paris - Sud-Est, a dit : « Sur la hiérarchie, sans confondre les cadres et le patron, la vérité est que de nombreux cheminots sont réticents à l'augmentation au pourcentage, mais plus sensibles à une augmentation uniforme » (3).

(3) Marcel Guerre, Secrétaire fédéral, rapportant sur la question des cadres, venait de dire : « Pour s'attaquer au capitalisme, il est préférable de ne pas se tromper de cible et de ne pas prendre le contre-maitre, le technicien ou l'ingénieur pour la Banque de Paris et des Pays-Bas ». Il avait même précisé en comparant le salaire du cantonnier poseur de voies avec celui du chef de district : « J'irai même plus loin car, dans ce cas bien précis, j'estime personnellement que cette hiérarchie est insuffisante, d'autant plus que la fiscalité dit encore son mot dans cette affaire ». Pauvre cantonnier-poseur qui paye moins d'impôts que son chef de district !

d) **SUR LES QUARANTE HEURES** : Plusieurs délégués demandent le « retour rapide aux quarante heures » sans préciser le principe des étapes préconisées par les dirigeants fédéraux. Alban, Secrétaire général du Syndicat des wagons-lits, intervient dans ce sens. Par contre Gauzy, de Lyon-Guillotière, précise : « Nous devons poursuivre l'action pour arriver aux quarante heures, sans tenir compte des délais fixés ».

3° **UNITE ET TACTIQUE DES LUTTES** : Fabrégat, de Narbonne, énonce le principe : « Quand la revendication est juste, quand elle est sensible, quand elle est comprise par la masse des cheminots, rien ne peut empêcher l'unité de se faire ». Roque, de Béziers, cite des cas locaux d'action unitaire avec débrayages, cortèges en ville, en bleus de travail, sur des objectifs précis « non à l'aggravation des conditions de travail, non à la compression des effectifs, non aux déplacements injustifiables, pour le retour aux quarante heures », blocage de train. Il ajoute : « Nous avons, chaque fois, dénoncé la position des autres organisations lorsqu'elle était contraire à l'intérêt des cheminots ». Ibanez, de Porte-les-Valence, précise : « Nous pensons que l'unité d'action et l'unité ne sont pas l'unité à n'importe quel prix ». Il dit qu'il faut dénoncer publiquement les positions erronées des fédérations à l'échelon fédéral, pour faire avancer l'unité d'action. Il dit aussi et cela visé les dirigeants révisionnistes : « Nous insistons sur le fait que notre attachement à l'unité ne doit pas faire oublier nos propres positions, et qu'il est de notre devoir de situer vis-à-vis des cheminots les vraies responsabilités ». Poudevigne, de Lyon-Perrache : « Les jeunes ne comprennent pas la division syndicale ». Boulier, du syndicat d'Hazebrouck : « Pour lutter contre la politique rétrograde de la S.N.C.F., il faut un travail syndical coordonné, y compris entre les services ; une telle organisation permettrait le développement d'actions d'envergure unitaires ». Gauzy, de Lyon-Perrache : « L'unité d'action ne doit pas se faire à n'importe quel prix ». Le Duff, de Paris-Ouest : « Les contacts à la base, les décisions communes d'action doivent aider largement les pourparlers de sommet » et il dénonce « le courant catégoriel et autonomiste qui a tendance, malgré tous nos efforts, à progresser chez certains agents de conduite ». Erpelding, du syndicat de Montpellier : « Il importe que chaque camarade comprenne la nécessité de réaliser, au maximum, l'unité à la base qui facilite l'unité de sommet, prédispose à des actions nationales. Des contacts étroits, fréquents doivent être pris avec les autres organisations syndicales, sur le plan local ». Fillol, de Bordeaux : « La recherche permanente de l'unité d'action doit être un souci majeur, mais les accords de sommets demeurent fragiles s'ils n'ont pas de prolongement à la base ». Bindreiff, du syndicat de Hausbergen, apporte une note locale caractéristique : « De grandes difficultés existent dans notre région. La C.F.T.C. existe dans cette province où l'Eglise est un Etat dans l'Etat. Nos rapports sont d'ailleurs meilleurs avec eux qu'avec la C.F.D.T., cette dernière ne veut pas nous dépasser par la gauche ». Mlle, de Perpignan, donne des cas concrets de lutte et d'unité à la base, « en descendant sur le tas », par l'action de masse, des débrayages, et délégations en masse. Il dit que la bonne organisation, l'information, la démocratie syndicale permettent l'action de masse dans l'unité.

Gréco, du syndicat de Tours, montre par un exemple concret que

son syndicat a appelé seul à la grève, et avec succès dans les résultats, après le refus de F.O. et de la C.F.D.T. de s'y associer. Laurette, de Limoges, reconnaît que « les discussions ne peuvent aboutir que par la lutte unie des cheminots ». Chabanis, de Lyon-Brotteaux, cite en exemple la lutte des camarades du SES qui pendant un an, jusqu'à la victoire, ont appliqué « d'autorité la semaine en cinq jours ». Weissenbacher, du syndicat de La Plaine-Landy : « Pour notre organisation, nous faisons des réunions sur le tas, avec l'ensemble des cheminots, et ainsi nous exposons nos propres idées sur les problèmes. Ensuite, nous contactons les autres organisations. Quand l'unité ne se réalise pas, c'est alors que, vu l'intérêt de nos suggestions, les cheminots se tournent vers nous pour les autres revendications. A ce moment les autres organisations syndicales sont obligées, pour ne pas se couper de leurs propres adhérents, de se conformer à notre projet. L'intérêt des cheminots est alors mieux défendu ». Enfin Haraut, du syndicat de Lérrouville, a cité en exemple les cheminots de Lérrouville qui ont refusé de travailler en présence des inspecteurs G. 5 (service des méthodes, chronomètres, dit « commission de la hache »). Ceux-ci ont dû abandonner leur mission.

D'autres interventions justes ont eu lieu sur l'unification nationale des luttes et la lutte contre le corporatisme, d'autres sur la solidarité internationaliste. Il y a eu aussi de justes interventions sur les problèmes d'idéologie : Fillol de Bordeaux, notamment, Lecheleiter, du syndicat de Bolwiller, qui a critiqué la presse fédérale et confédérale disant notamment : « Il faut rechercher ce que les camarades voudraient lire et non ce qu'on voudrait leur faire lire ». Et nous lui laissons aussi le mot de la fin de cette étude :

« LE MANQUE DU DRAPEAU ROUGE A LA TRIBUNE, EMBLEME DE LA CLASSE, EST UN AFFRONT A NOS ANCIENS ! »

Effectivement ce drapeau, mis au rencart par les bonzes traitres révisionnistes, c'est à la masse révolutionnaire des cheminots, riche de traditions, fidèle à Pierre Sénard, d'aller le planter là où il n'aurait jamais dû s'en aller. Pour cela, il faut engager la lutte pour balayer les usurpateurs, la clique de Séguy, Moreau, Massabieaux, Argalon, etc.

VIVE LA LUTTE DE CLASSE DES CHEMINOTS !

A BAS LA LIGNE NOIRE DE LA POIGNEE DES DIRIGEANTS VENDUS !

VIVE LA LIGNE ROUGE PROLETARIENNE !

NOTA BENE : Le temps et la place nous ont manqué pour passer au crible de la critique marxiste-léniniste les rapports fédéraux et les quelques interventions en totalité sur les positions révisionnistes, ce qui peut donner une impression unilatérale à la lecture de cette brochure.

Les Rédacteurs.

ABONNEZ-VOUS A « L'HUMANITE ROUGE »

Pour 3 mois : 10 F ; 6 mois : 20 F ; 1 an : 40 F