

LOIRE ATLANTIQUE les nouvelles

Édité par la Fédération du Parti Communiste Français - N° 527 - 18 octobre 1990 - Prix 2,50 F

17 et 18 novembre 90

FÊTE DE NANTES

PARC DE LA BEAUJOIRE

PARTIE ARTISTIQUE ASSURÉE PAR LA CHANTEUSE

MARTINE SARI

et d'autres artistes

MEETING avec JACKIE HOFFMANN
Membre du Bureau Politique du PCF

SPECIAL CHEMINOTS

LA S.N.C.F. SE MODERNISE

La S.N.C.F. possède l'un des réseaux de chemin de fer les plus performants du monde. Le record du monde de vitesse du T.G.V. montre que la société nationale est à la pointe du progrès technique. Ces exploits sont possibles grâce au savoir faire, à la compétence professionnelle des cheminots, à leur sens des responsabilités et de la mission du service public.

Mais les choix de la direction S.N.C.F. et du gouvernement sont guidés par les critères de rentabilité financière.

La politique de démantèlement de la S.N.C.F. engagée par Giscard et poursuivie par Mitterand s'accélère.

Depuis 1985 c'est moins 45 000 cheminots ; S.N.C.F. et gouvernement prévoient de nouvelles aggravations entre 1990 et 1994 soit 25 000 suppressions d'emplois supplémentaires. C'est bien la mission de service public qui est en cause avec toutes les conséquences négatives pour la sécurité des usagers.

Le plan d'entreprise détermine les orientations. La priorité est donnée au tout T.G.V. au détriment des dessertes régionales et du maillage ferroviaire, indispensable à une économie moderne.

L'organisation du trafic ferroviaire de l'Europe des 12, notamment par l'axe Nord-Sud pour la finance et l'affairisme.

La destruction du tissu industriel de nombreuses régions par la liquidation des voies de communications ferrées et les gares voyageurs et marchandises.

Le désengagement du transport marchandises à l'avantage du transport routier.

La surexploitation des cheminots

La surtarification pour les voyageurs.

Ainsi dans les 10 années à venir, l'existence même de la S.N.C.F. comme service public de transport est en jeu. Le grand capital joue la route contre le rail.

Les cheminots, comme d'autres travailleurs, ne se laissent pas faire et s'attaquent à la politique d'austérité du pouvoir.

La compétence, le dévouement des cheminots doivent être reconnus par un meilleur salaire, une meilleure qualification, un meilleur déroulement de carrière, une meilleure formation.

Plus de cheminots dans le train, dans les gares c'est plus de sécurité, plus de services rendus aux usagers.

Il faut pour gagner que cheminots et usagers soient au coude à coude pour défendre le service public. Le modernisme pour répondre aux besoins de tous est un véritable enjeu de société.

L'action pour d'autres choix financiers, non plus en faveur des riches mais au service des hommes et du pays c'est possible.

Pascale BUSSEUIL
Conseillère Municipale de Nantes
Agent SNCF

COUPS DE ...

Zéro en calcul

La contribution sociale généralisée fait l'unanimité contre elle, dans le monde syndical, hormis le C.N.P.F. et... la C.F.D.T.

Jean-Paul LEDUC, secrétaire de l'U.L. C.F.D.T. de SAINT-NAZAIRE, voit en la C.S.G. "une première mesure pour une sécurité sociale plus solidaire". Pour Joseph DENIAUD, secrétaire départemental de la même organisation, c'est "l'ouverture d'une vie nouvelle... un bon début de rééquilibrage de la fiscalité".

Voyons cela ! Pour un rendement de 37 milliards de francs, ce nouvel impôt serait facturé 22 milliards aux salariés, 8 aux chômeurs et retraités et seulement 3 milliards de francs aux titulaires de revenus financiers.

Les employeurs s'en sortent d'autant mieux qu'ils seront l'an prochain exonérés de 3 milliards de francs de cotisations sur les accidents du travail. Les salariés, globalement, continueraient à verser 13,6 % de leurs salaires bruts, tandis que le capital ne contribuerait plus que pour 2,1 %. 55 % des retraités paieraient même une contribution sur des cotisations qu'ils ont déjà versées.

Drôle de rééquilibrage !

Pour assurer la justice sociale, il faut, à l'inverse, une réforme du financement de la Sécurité Sociale, établissant notamment la cotisation des revenus financiers à la même hauteur que celle des revenus salariaux (13,6 %).

A croire que les dirigeants C.F.D.T. ne savent plus compter. Alors, vite, achetons-leur une calculatrice.

.... **PIOCHE !**

DURIEUX, MINISTRE DE LA SANTE, AUPRES DE CLAUDE EVIN, OPPOSÉ A L'I.V.G. ET PARTISAN DE LA PEINE DE MORT, DOIT S'EN ALLER.

Appel pour qu'il ne soit plus ministre de la santé

Les personnalités, organisations et associations soussignées élèvent une vive protestation contre la présence au gouvernement, et de surcroît au ministère de la Santé, d'un député qui remet en cause le droit à l'avortement et participe insidieusement à l'expression d'un retour à l'ordre moral.

Les femmes, les familles, se sont unies, rassemblées, ont mené de longues luttes pour obtenir que ce droit soit reconnu. Elles connaissent les tragédies de l'avortement clandestin et refusent qu'il soit possible d'y revenir.

Le poste occupé par M. Durieux lui donne les moyens de vider la loi de son contenu en accentuant les fermetures, la réduction de capacité de services IVG sans modification de la législation.

Nous ne pouvons accepter une telle menace. Aussi nous demandons que M. Durieux ne soit plus ministre de la Santé

et nous appelons tous ceux et toutes celles qui sont attachés aux droits des femmes à se joindre à notre demande.

René Boué, secrétaire général de la Confédération syndicale des familles; Confédération nationale du mouvement français pour le planning familial; Choisir la cause des femmes; Maïté Demons (UGICT); Nicole Fiori-Duharcourt; Gisèle Halimi; Jacqueline Léonard (CGT); Ligue internationale des femmes pour la paix; la liberté (section française); Gisèle Moreau (PCF); Mouvement de la jeunesse communiste; Annie Perronet (UFF); Groupe de femmes Clara Zetkin.

Ce texte est un premier appel. Vous pouvez vous y joindre en téléphonant à Muguette Jacquaint, députée, Assemblée nationale : 40.63.60.83. Ce texte sera porté en délégation chez M. le Premier ministre.



Ci-dessus, fac-similé de la proposition, de loi demandant la remise en cause de l'IVG. Durieux y figure avec la députée du Front National, M.-F. Stirbois, et quatre députés réactionnaires de Loire-Atlantique.

PLAN DE DEVELOPPEMENT REGIONAL A LA SNCF

L'une des caractéristiques essentielles du Plan d'entreprise et du Contrat de Plan qui l'entérine est évidente : toutes les organisations syndicales de la SNCF se prononcent clairement contre. La communication (chaboyante) de la Direction a beau faire semblant de l'ignorer, les faits sont têtus. Le 31 janvier 1990, les cheminots y compris l'encadrement ont montré par la grève son opposition à l'instauration d'une SNCF écrasée par la logique totalitaire de la seule rentabilité financière, maximale et immédiate.

En souhaitant compléter le Plan d'entreprise national par des plans d'entreprise régionaux qui apporteront la transposition concrète et vivante sur le terrain des orientations globales et qui seront préparés en concertation encore plus étroite avec les cheminots de la région, la SNCF se paie de mots. En effet, la préparation du plan régional de Nantes baptisé "Plan de développement régional", reste confinée au sommet de la direction régionale et la concertation "encore plus étroite" se résume à une présentation au Comité d'établissement.

C'est d'ailleurs à cette occasion que les cheminots ont manifesté lors de sa présentation le 26 juin dernier. En effet, ce plan devrait plutôt être baptisé "Plan de casse".

Il concrétise la politique du tout TGV au détriment des dessertes régionales où le transfert sur route des lignes déficitaires est envisagé. Les lignes transversales Nantes-Bordeaux et Nantes-Lyon sont en

danger. L'avenir des établissements où est entretenu le matériel que ce soit le dépôt du Blottereau et l'entretien est en péril puisque leur fusion est envisagée pour 1993. Au niveau des effectifs de cheminots pour la région, cela va se traduire par une diminution de 1 500 emplois pour fin 1994.

La notion de Service Public est abandonnée et les besoins des usagers ne sont pas envisagés.

Au niveau du Fret SNCF, le processus de déclin est accéléré et cela risque de nous conduire à la perte sèche de notre clientèle et à une incapacité chronique à répondre à une demande florissante.

L'activité Fret de la SNCF a besoin d'une autre stratégie à la mesure de l'importance du chemin de fer dans le fonctionnement et le développement de la vie économique et sociale du pays.

Les cheminots communistes ont des propositions pour développer le service public SNCF que ce soit au niveau des voyageurs ou du Fret ; en particulier :

- Réservation gratuite sur le TGV,
- Développer les trains régionaux rapides en assurant la complémentarité du TGV,
- Faire avec les TER du cabotage pour rabattre sur les gares TGV le maximum d'usagers,
- Maintien de la ligne Nantes-Pornic toute l'année par fer,
- Tarification commune SNCF et SEMITAN pour l'agglomération nantaise.

LEON Didier

ENTRETIEN DES WAGONS

La SNCF veut supprimer l'atelier d'entretien des wagons de Nantes. Les motifs invoqués sont qu'avec l'arrivée du TGV sur Nantes, le parc des voitures (wagons voyageurs) a diminué ; la charge de travail aussi à cause de la modification des règles d'entretien, par exemple le cycle des voitures corail est passé de 6 mois à 12 mois. Il faut donc adapter les effectifs, restructurer car le coût d'entretien des wagons serait trop élevé.

Qu'en est-il exactement ? Et bien voilà la SNCF a un partenaire privilégié : les ABRF (Ateliers Breton de Réparation Ferroviaire), entreprise privée bien entendu.

Cette entreprise implantée sur Châteaubriant aurait une charge de travail exceptionnelle. En effet, 359 wagons, fin septembre, étaient en attente dans les gares ou triages autour de Nantes pour être réparés ou entretenus par cette entreprise.

Pas de travail pour les cheminots mais charge de travail exceptionnelle pour les ABRF.

La démarche de la SNCF et du gouvernement, là encore, est précise : il faut casser le service public, casser le statut des cheminots et privatiser tous les secteurs clés.

En 1981, on nationalisait l'entreprise Cadou à Saint-Pierre des Corps, spécialisée dans la réparation des wagons, en la rattachant à la SNCF.

En 1990, on privatise les ateliers SNCF de Nantes en transférant la charge de travail au privé. Peut-être verrons-nous le privé dans les locaux SNCF, par exemple le dépôt ?

C'est cela l'évolution politique d'un gouvernement socialiste avec des ministres de droite au service du capital.

C'est cela la justice sociale prônée par le Président de la République.

TGV

LE RACKET S'AMPLIFIE

LA SURRESERVATION

Jusqu'à présent sur le TGV Atlantique, nous avons limité le nombre de places offertes en surréservation au nombre de strapontins pour être sûrs d'offrir, dans tous les cas, au moins une place assise. L'expérience nous a montré que parfois, le nombre de voyageurs qui ne s'étaient pas présentés au départ était supérieur au nombre de places vendues en surréservation. D'où des TGV A complets en Résa mais circulant avec des sièges inoccupés.

A partir du 30 septembre sur la branche Ouest, nous allons donc ajuster les volumes de places offertes en surréservation, TGV A par TGV A,

pour adapter le plus finement possible notre offre à la demande.

Lorsque vous vendrez une place en surréservation, attirez l'attention de votre client et expliquez lui bien ce que cela signifie.

Conseillez-le plutôt en fonction de ses besoins :

- si l'horaire est impératif, délivrez la surréservation,
- si le client privilégie le confort à l'horaire, négociez l'emprunt d'un autre TGV A qui pourra d'ailleurs être éventuellement moins cher.

Pour les groupes familiaux ou les clients voulant voyager ensemble, prévenez-les qu'ils risquent d'être dispersés.

Ci-contre, un extrait d'une note de la Division Commerciale Voyageurs de Nantes qui informe ses agents comment amplifier le racket avec le droit de péage sur la ligne nouvelle.

PAYER MEME SI VOUS N'AVEZ PLUS DROIT AU STRAPONTIN.

La Direction veut dissuader les usagers à monter dans un TGV A sans Resa 300.

OUI, LE DEPOT DE NANTES A DE L'AVENIR



C'est tout le sens de la participation massive des cheminots du matériel à l'action du 28 juin dernier.

Ce jour-là, la direction régionale entendait présenter aux élus du Comité d'Etablissement régional le Contrat de Plan adapté au niveau de la région de Nantes.

Ce contrat, baptisé pompeusement "Plan de développement régional" a pour conséquence le développement du mécontentement et de l'action !

Les communistes du dépôt matériel se félicitent de cette riposte qui confirme l'attachement des cheminots à l'outil ferroviaire et à la défense du service public.

Mais l'efficacité est encore plus redoutable quand le personnel formule des propositions précises, sérieuses et réalistes pour défendre et développer leur établissement.

Quel embarras de la direction régionale sur ce contre projet d'électrification des voies dans le dépôt (pour un dépôt mixte Electrique/Diesel) ! D'un établissement revitaliser par une politique des transports qui prend sérieusement en compte

les besoins des usagers avec les réouvertures de lignes et de gares, en améliorant les dessertes régionales et inter-régionales et avec la mise en complémentarité de ce trafic avec le TGV Atlantique.

Quel embarras des dirigeants politiques de la "majorité présidentielle" sur ce dossier, sur les craintes, voire les angoisses du personnel de voir disparaître leur établissement.

Quel mutisme de M. Mahé, conseiller général socialiste du 9e canton, qui n'a toujours pas répondu à la lettre ouverte que nous lui avons adressé au mois d'avril dernier sur le projet SNCF de fusionner le dépôt et l'entretien.

Le député-maire de Nantes a voté à l'Assemblée Nationale le Budget des transports qui a déterminé l'enveloppe budgétaire et les orientations politiques inscrites dans le Contrat de Plan. Il est difficile de voter les lois d'orientation des Transports et de prendre une position contraire auprès des salariés de sa commune !

Quel mépris de la collusion gouvernement/SNCF envers les cheminots qui luttent pour assurer leur avenir et l'avenir de leur dépôt.

Cet embarras et ce mutisme sont aussi une source d'encouragement pour le développement des luttes, seules capables de battre en brèche les orientations néfastes de la direction.

Les communistes du dépôt se sont placés résolument dans le combat porteur d'espoir.

Les 7 nouveaux adhérents de la cellule Jacques Duclos du dépôt témoignent de la clarté politique et du souci permanent du parti communiste de rassembler encore plus les cheminots pour la défense de leur établissement.

Ce renforcement en appelle d'autres. La cellule Jacques Duclos entend bien porter tous ses efforts à unir et à rassembler le personnel pour que les propositions et solutions d'avenir, deviennent vite une réalité.

Fernandez Carlos

TGV A : UN AN APRES SA MISE EN SERVICE A NANTES

Maurice JEANNEAU, Daniel ROY et Dominique LEFUR, respectivement conducteurs et contrôleur sur le TGV A, répondent aux questions des Nouvelles de Loire-Atlantique.

Alors ce TGV au bout d'un an de sa mise en service qu'en pensez-vous ?

Dominique : Ce que je ressens du TGV, c'est qu'il est utilisé pour faire du "fric" et non pas pour répondre à la notion de "Service Public". En effet, la direction de la SNCF et le ministre des transports s'enservent pour réduire l'utilisation et les prestations aux usagers de condition modeste.

C'est en effet :

- la restriction d'utilisation de la ligne nouvelle TGV, l'augmentation des tarifs sont la résultante du droit de péage créé à travers la RESA 300 ;
- la réduction de 30 % appliquée sur le billet de congé annuel a été ramenée à 25 % ;
- les groupes de plus de 100 personnes sont exclus des TGV ;
- en un mot, ce sont tous les tarifs sociaux qui sont réduits par le gouvernement.

Mais c'est aussi :

- la fermeture des gares à la vente des billets la nuit et des bureaux information-réservation les dimanche et fêtes ;
- la fermeture de nombreuses petites gares, etc.

Mais surtout, c'est le racket opéré à travers la RESA 300. A ce propos, on s'aperçoit que chaque modernisation est un coût supplémentaire pour les usagers. C'est le cas pour le TGV mais aussi pour les nouvelles voitures à sièges inclinables.

A t'écouter, on a l'impression Dominique que le TGV n'a apporté que la régression !

Dominique : Oui et non. Je m'explique. Le TGV est un outil performant qui devrait être au service de toute la population et non à une certaine classe sociale. Comment peut-on d'autre part s'en satisfaire puisqu'il accélère le processus de la perte de la notion de Service Public et à amener le racket à travers un péage sur la ligne nouvelle : RESA 300 ?

Comment aussi se satisfaire de l'entrée de capitaux privés à la SNCF comme cela va se passer à l'EDF ? Dans les grands travaux tels que la

construction de lignes nouvelles, le gouvernement laisse tout à la charge de la SNCF et se dégage de plus en plus à travers les conventionnements. Pour conserver une ligne, une gare, une desserte ferroviaire, les collectivités locales doivent payer sinon on ferme.

De plus, avec le prolongement de la ligne nouvelle au-delà de Tours vers Bordeaux, la direction envisage de faire circuler les TGV entre Nantes et Bordeaux par cette nouvelle ligne. Inutile de préciser que la ligne actuelle Nantes-Bordeaux via La Rochelle est de plus en plus en danger.

D'ailleurs, déjà tout est fait pour habituer les gens puisque l'on va supprimer des arrêts entre Nantes-Bordeaux afin de gagner du temps.

Les ruptures de correspondance de Lyon-Nantes sur Rennes à Nantes, sur Cholet à Angers sont effectuées. Ce sera donc la mort de la ligne transversale Nantes-Lyon puisque les TGV feront Nantes-Lyon par le raccordement au sud de Paris des 2 lignes grande vitesse.

Que penses-tu de la réservation et de surréservation ?

Dominique : C'est une duperie. D'ailleurs la réservation obligatoire n'est pas utilisée pour adapter l'offre à la demande mais pour obliger l'usager à s'adapter à l'offre, ceci dans un souci de rentabilité financière immédiate. C'est un racket et ça permet de réserver les TGV des heures de pointe aux hommes d'affaires. En effet, leurs entreprises bloquent des places sur 3 ou 4 TGV par téléphone ou minitel. Lorsque toutes les places étaient réservées, le système prenait en surréservation dans la limite des strapontins disponibles, maintenant il n'y aura plus de limite. Vous pourrez monter dans le TGV en acquittant le péage mais sans garantie d'être assis. On voit bien que l'aspect sécurité pour faire admettre la RESA 300 était une duperie, d'ailleurs sur une rame TGV A, on peut admettre 400 personnes en surcharge avant de limiter la vitesse. A ce propos, où allons-nous les mettre puisqu'il n'y a que 485 places assises.

La Direction SNCF ferait mieux de limiter en considération les besoins des usagers en adaptant l'offre.

Qu'est-ce que vous pensez de la régularité des TGV ?

Maurice : Il y a beaucoup de choses qui sont dites, ce n'est pas l'aviation où il y a une heure approximative d'arrivée.

Daniel : On est pour ainsi dire toujours à l'heure mais il faut savoir que lorsque l'on s'arrête sur la ligne nouvelle, lorsque l'on circule à 300 km/heure, il nous faut 12 km pour s'arrêter puis il faut reprendre sa vitesse, ce qui implique automatiquement dix minutes de retard.

Maurice : Au début, on a subi l'inconvénient de ne pas avoir eu de

tous les TGV s'arrêtent dans ces gares. Mais il est possible de s'arrêter avec certains sillons sans que ça pèse au niveau de l'arrivée à Paris. Il suffit d'aménager certains horaires.

Au niveau des conditions de travail, qu'est-ce que le TGV vous a apporté ?

Daniel : Du négatif puisque le gain de productivité a été multiplié presque par trois au niveau des kilomètres parcourus.



prototype. On a eu les péchés de jeunesse.

Daniel : Il faut surtout souligner le fait des difficultés que nous avons eu avec le constructeur Alstom. Les ingénieurs de l'informatique suite aux regroupements au niveau européen de l'industrie ferroviaire sont partis, d'où les difficultés dans ce domaine. Mais, dès leur retour chez Alstom, tous les problèmes liés à l'informatique ont été réglés.

Trouvez-vous normal que les populations dépendent à certains TGV de s'arrêter à Savenay-An-cenis et Sablé ?

Daniel : Oui.

Maurice : On ne demande pas que

Après un an de service, la direction a allongé les parcours et la durée de la journée de travail.

Daniel : Il faut stopper l'escalade car on peut toucher la santé des agents de conduite, de la sécurité des circulations donc des usagers.

Quelles sont vos réflexions sur les lignes nouvelles, du réseau TGV qui se mettent en place ?

Daniel : Nous sommes pour la création de ces lignes nouvelles mais il faut maintenir les petites lignes afin de rabattre sur le TGV. Il faut aussi faire attention car dans les gares TGV on fait payer très cher le stationnement des voitures. Un jour, l'usager préférera continuer son parcours avec sa voiture car il paye trop : billet, Resa 300 et parking.

Et la ligne nouvelle vers Rennes ?

Maurice : Je ne comprends pas que l'on n'utilise pas la plate-forme ferroviaire Le Mans-Châteaubriant où une ligne TGV pourrait passer et s'éclaterait vers Rennes et vers Nantes, sans oublier des raccordements sur Laval et sur Angers. La rentabilité de la ligne nouvelle serait ainsi plus élevée.

Dominique : Avec les propositions de la SNCF, on voit que Laval sera contourné et que l'hypothèse d'une gare nouvelle est évoquée à condition que les collectivités locales financent.

Messieurs les Tégévistes, êtes-vous des conducteurs à part ?

Daniel : Non. La formation est la même pour tous. Il y a simplement une formation complémentaire. Mais de toutes façons, les revendications principales restent les mêmes (salaires, conditions de travail).

Maurice : La SNCF veut en faire une catégorie à part. Elle veut diviser les agents de conduite à travers les primes de traction et suggestions. Lorsqu'un conducteur TGV est malade pendant un mois, il perd de trois à quatre mille francs.

Que pensez-vous de la conception du TGV ?

Maurice : On se félicite que le savoir-faire français nous a permis d'avoir battu le record du monde, plus de 515 km/heure. C'est une belle réalisation, malheureusement il nous reste que le TGV, Ariane, une partie de l'A 310 et l'A 320. Nos gouvernements successifs ont bradé toute la machine outil, la navale, aujourd'hui l'automobile. Les exemples précités montrent bien que d'immenses possibilités existent avec notre savoir-faire pour développer l'économie nationale et la complémentarité des transports.

Que fait le gouvernement pour promouvoir le TGV afin de le vendre à l'étranger ?

Dominique : Le gouvernement et la SNCF utilisent le TGV pour faire du fric. Ils feraient mieux de mettre les moyens tant en personnel qu'en matériel pour répondre à la demande des besoins des usagers en particulier le vendredi soir.

POSTE DE COMMANDEMENT AGITÉ A LA DIRECTION RÉGIONALE

Suite à la modification géographique de la région SNCF de Nantes, avec le rattachement de la Sarthe et de la Mayenne, au manque d'effectif d'agents de conduite, d'agents dans les gares et les triages, au manque d'engins-traction, les charges de travail des agents du poste de commandement, déjà tendues, se sont avérées complètement irréalisables.

Ces agents, qui sont tous maîtres et cadres, ont soulevé à plusieurs reprises les problèmes essentiels pour effectuer un service de qualité dans des conditions de travail décentes. Ils se sont mis en grève le 14 juin dernier à plus de 95 %.

La direction régionale a été

contrainte de lâcher :

- une situation transitoire pour l'été avec un poste temporaire de renfort ;
- de créer un groupe de travail pour étudier les postes nécessaires ;
- de revoir l'organisation nationale de la commande des trains et des relations entre les postes de commandement.

L'action a continué au cours des mois de juillet et août. La direction a décidé d'un deuxième poste temporaire de renfort en attente du résultat de l'étude du groupe de travail.

L'action paye, surtout lorsque les agents se réunissent, débattent de leurs propositions et décident de la forme de l'action.

SERNAM : QUE SE PASSE-T-IL ?

Le transfert sur route se développe au détriment du transport par rail bien que la direction de la SNCF et du Sernam prétendent augmenter la productivité par l'accroissement du tonnage par train complet.

Les licenciements et les emplois précaires aggravent les conditions de travail et détériorent le transport des biens. Les directions abandonnent les bagages accompagnés par des plans de transport successifs qui rendent les délais de livraison inacceptables pour les gens. Arrêtons la casse. Les moyens techniques existent pour permettre de transporter plus rapidement les messageries, des centres adaptés aux besoins humains.

La construction de matériels rapides est possible techniquement.

Il faut l'adapter à la technologie rail-route.

Une politique de développement ne pourra se faire qu'avec des emplois stables, bien rémunérés et une formation à la hauteur de la technique.

LE PCF CHEZ LES CHEMINOTS

Depuis le début de l'année, trois nouvelles cellules ont été créées à Nantes chez les cheminots.

Cela en fait 10 en tout. Le premier constat est que déjà beaucoup plus de cheminots communistes participent à la vie de leur cellule.

L'activité des cellules permet à chaque communiste de préparer le 27ème Congrès tout en étant sur le terrain. Des plans de travail sont établis afin de contacter le

maximum de cheminots pour leur proposer la vignette de la Fête de la section de Nantes les 17 et 18 novembre prochain. Mais c'est aussi pour les rassembler pour agir afin de combattre les effets négatifs du contrat de Plan et du Plan d'entreprise.

Dix nouveaux cheminots dont deux la semaine dernière, ont adhéré au parti depuis le début de l'année. A une unité près, avec les mutations, départs en retraite, le 100 % chez les cheminots est réalisé. Quelle force ces 110 cheminots communistes mais encore insuffisante vu l'importance de l'enjeu à la SNCF avec la casse du Service Public et du statut des cheminots.

C'est pourquoi de plus en plus de camarades s'investissent dans la démarche de proposer l'adhésion à leur collègue de travail.

TOUS LES COMMUNISTES DE L'AGGLOMERATION NANTAISE SUR LE TERRAIN POUR PROPOSER AUX GENS LA VIGNETTE DE LA FETE DE NANTES ET RENFORCER LE PARTI COMMUNISTE FRANÇAIS

La Fête de Nantes approche. Dans un mois se tiendra en effet à la Beaujoire, le plus grand rassemblement politique dans notre agglomération avant le 27ème congrès des communistes. La fête se prépare : le programme se précise, avec des animations nouvelles, des ambitions aussi, qui correspondent aux nécessités de l'heure.

Comme son nom l'indique, la fête est un moment de rencontres amicales, de divertissements, de culture, un lieu privilégié pour des rapports humains de qualité.

C'est aussi, bien entendu, une fête politique, qui sera une étape d'importance dans la préparation du congrès. Ce sera l'occasion dans sa préparation et pendant la fête, d'une rencontre, d'un dialogue exceptionnels avec plusieurs milliers d'habitants de Nantes et des villes voisines.

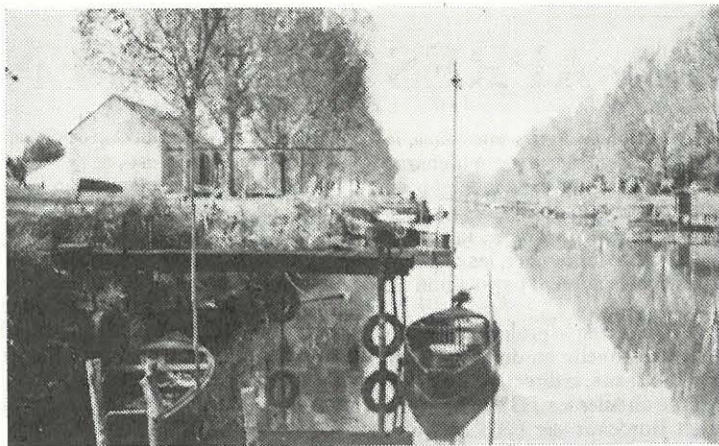
Cette fête sera également l'occasion d'appeler les gens à se rassembler et leur faire connaître

nos propositions pour qu'ils prennent toute leur place pour une autre politique, c'est-à-dire d'adhérer au Parti Communiste Français.

Certains savent déjà que Jackie Hoffmann, membre du Bureau politique, s'adressera dimanche après-midi aux participants. L'excellent spectacle de Martine Sari lui fera suite. Pendant 2 jours, on pourra se divertir, discuter, choisir des livres, se restaurer, assister à des débats, à des spectacles sportifs, visiter les stands et les expositions. Il sera question de la situation dans le monde, de la politique des transports en commun... Comme chaque année, comment les oublier, les enfants disposeront de leur propre espace, et de jeux et d'activités, adaptés.

La fête de Nantes a les moyens d'être une réussite remarquable. La condition de ce succès est assez simple : il faut que chacun, les lecteurs des Nouvelles et les adhérents, leur entourage, leurs familles, leurs collègues de travail deviennent les acteurs de ce succès. Cela suppose une attention prioritaire à la très large diffusion de la vignette, et cela dans les meilleurs délais maintenant.

Là comme ailleurs, les résultats dépendent avant tout de la participation active du plus grand nombre.



BRIÈRE ZONE HUMIDE

Au moment où le Parc Régional fête son XXème anniversaire, il va procéder à la révision de la Charte.

C'est une bonne occasion de faire un bilan et de porter un jugement. Nous ne manquerons pas de le faire.

Dès aujourd'hui, et au-delà des élus et des associations qui ont leur mot à dire, tous ceux qui sont attachés à la défense de l'environnement, à la préservation du milieu, devraient s'y intéresser.

Le Parc, ce sont 40 000 ha, dont 22 000 de Zone Humide, l'une des plus vastes de France ; elle a une classe internationale et, depuis une dizaine d'années, la défense, la protection des zones humides prennent un caractère d'urgence.

Au cœur de cette zone, la Grande Brière Mottière, marais en propriété indivise, a, par sa gestion et la vigilance des usagers, préservé, jusqu'à ce jour, les Us et Coutumes. Les travailleurs de nos grands chantiers n'ont pas été les derniers dans leurs communes respectives et dans les associations à défendre leurs droits.

Que la vigilance se relâche et tout peut être remise en cause !

Des lois nouvelles ont vu le jour ; lois sur la décentralisation, la pêche, la chasse, demain sur l'eau.

Hier, il a fallu écarter l'avidité des promoteurs, mais le danger persiste. Souvent le niveau d'eau soulève des passions pas toujours comprises. C'est le témoignage de l'intérêt que portent les Briérons à la défense du milieu. Aujourd'hui, eux "les ignares", les "retardataires", sont rejoints par les scientifiques.

Ce n'est pas pour rien que le Marais indivis est le seul marais à posséder un règlement d'eau, même s'il est souvent chahuté.

Notre premier souci, c'est la préservation du milieu et la qualité de vie des habitants. Le moyen, c'est plus de démocratie afin d'en finir avec la ségrégation dans les assemblées à l'égard des élus communistes.

20 ans de gestion, mettre à plat, parler à la fois des résultats et des échecs, des erreurs aussi, c'est ce que souhaitent les élus communistes.

SEMT-PIELSTICK : LA C.G.T. FAIT LE POINT

L'entreprise nazairienne de fabrication des moteurs diesels est liée aujourd'hui aux décisions des groupes allemands MAN-BW et MTU qui assurent 67% du capital, le reste, 33% seulement, étant la propriété d'Alstom.

Il ne fait aucun doute pour la section C.G.T. de l'établissement, que la SEMT-PIELSTICK est totalement sous la coupe des actionnaires allemands.

"La Direction, dit la C.G.T., veut se cantonner à produire 400 à 500 000 CV et cela, en sous-traitant déjà de nombreuses pièces, en employant du personnel soit intérimaire, soit en contrat à durée déterminée ou soit du personnel d'entreprises extérieures (Eaton, Montalev, Arno, etc...) et en faisant effectuer des heures supplémentaires. Elle refuse également d'investir en surface, en machines, en hommes, alors que ces investissements seraient nécessaires pour pouvoir répondre rapidement à toutes commandes qui, actuellement, seraient refusées car dépassant les capacités industrielles d'aujourd'hui."

L a C.G.T. propose de coo-

pérer avec les autres constructeurs en France, avec les actionnaires allemands de la S.E.M.T. également, "mais sur un pied d'égalité et non en simple exécutant de décisions prises ailleurs".

Pour la C.G.T. "la politique de baisse des effectifs, d'augmentation du travail précaire, de stagnation de la production, ainsi que des salaires et avantages sociaux... conduit notre secteur d'industrie vers une dépendance accrue auprès des groupes allemands".

Concernant les salaires, la C.G.T. affirme que "pour ramener les salaires au niveau de janvier 1977, il faudrait les augmenter de 23,35% d'après l'indice INSEE et de 56,40% d'après l'indice C.G.T. Les augmentations individuelles, accordées de façon discriminatoire, sont loin de boucher le manque à gagner. D'ailleurs, ajoutées aux augmentations générales, elles arrivent très rarement au niveau de l'indice INSEE. Si l'on compare l'évolution des prix et des salaires nets (après cotisations sociales), la perte du pouvoir d'achat est encore plus importante".

Rappelant que l'an dernier, au cours d'une consultation organisée par les organisations C.G.T. -

C.F.D.T. - F.O., 54% du personnel qui s'est prononcé revendique une augmentation de salaire égale ou supérieure à 1 000 F. mensuels, la C.G.T. estime qu'au regard de ce qui a été détourné par les Directions d'Alstom et SEMT, revendiquer 1 000 F. est plus que raisonnable.

Soulignant ensuite que l'âge moyen avoisine 46 ans, elle se dit inquiète pour l'avenir de l'entreprise et soutient avec force l'idée d'un rajeunissement des effectifs.

Elle propose :

- l'embauche de jeunes
- la titularisation des intérimaires et contrats à durée déterminée qui le désirent
- le réembauchage des licenciés de 86 encore privés d'emploi
- le départ en pré-retraite à 55 ans avec des ressources suffisantes.

En conclusion, la C.G.T. appelle les travailleurs à agir dans l'unité la plus large et place le pouvoir et ses élus devant ses responsabilités concernant l'emploi : "on ne peut, à la fois s'attrister ou déplorer la situation du chômage et ne rien faire pour la régler lorsque les possibilités existent".

POINT DE VUE

A PARTIR DE NANTES, 1941, L'EUROPE AUTREMENT

"Le cours des 50 otages", livre de Louis Oury, en français et en allemand, vient de paraître. (1)

Est-il la continuation historique des romans de notre ami, ou l'inverse ? On se le demande, tant y est grande la cohérence entre le récit d'une aventure (la Résistance en ce département), et l'aventure d'un récit qui se construit sous nos yeux. L. Oury sait ne pas être un auteur régionaliste, un écrivain de clocher : c'est à Sarrebruck qu'il a découvert les archives des fusillades de Nantes et Châteaubriant ; il a même remonté jusque chez Hitler, empêtré dans ses ordres et contre-ordres. Ce diable de chercheur met le doigt sur la "compréhension" qui régnait entre occupants nazis et notables nantais. Délicat travailleur de l'histoire et de la morale, il livre le nom de marquises compromises, mais non celui d'une restauratrice scandaleuse... Il appelle un chat un chat et héros communistes les héros communistes.

Date après date, il prouve que la liquidation du lieutenant-colonel allemand Hotz (Nantais d'adoption, et de longue date) par le courageux Brustlein n'a pas précédé la sélection d'otages : le destin de ces derniers était fixé, pour un prétexte ou un autre !

Dans cette reconstitution exemplaire, L. Oury a collaboré... avec un jeune historien allemand scrupuleux, et désormais le jumelage de Nantes et Sarrebruck ne peut plus éviter la prise en compte des impulsions communistes dans les rapports entre nations, en guerre ou en paix. Une telle entreprise vaudrait d'être étendue à d'autres lieux que la Loire-Atlantique, car s'il y a une bonne façon d'être Européen, c'est sans doute celle-là.

(1) Edité à Sarrebruck, préfacé par les maires de Nantes et de Sarrebruck. 145 pages de texte, illustrations, documents.

**NOUS RELATERONS
LES CEREMONIES EN
HOMMAGE AUX
FUSILLES DE NANTES
ET DE CHATEAU-
BRIANT DANS NOTRE
PROCHAINE EDITION**

"NOUVELLES DE LOIRE-ATLANTIQUE
PUBLICITE"
S.A.R.L. au capital de 50 000 F
Siège social : 41, rue des Olivettes
44000 Nantes
R.C.S. Nantes
N° SIRET 32151228700012
Code A.P.E. : 5120
Gérant : M. Maurice ROCHER
Rédacteur en chef : Jean PERRAudeau
Associés à parts égales :
MM. M. ROCHER, G. GRAVOILLE,
J.-R. TEILLANT, Gilles BONTEMPS
PUBLICITE : Tél. 40.48.56.36.
REDACTION : Tél. 40.89.72.28.
TELECOPIE : 40.48.65.76.
Imprimerie Commerciale
32, bd Laënnec - RENNES
C.C.P. n° 52 987

PCF
LES CELLULES DE
TRIGNAC ORGANISENT

UN SUPER LOTO

VENDREDI 2 NOVEMBRE

à 20H30

SALLE DES FETES

TRIGNAC

A GAGNER

Un compact disque laser - un vélo adulte - radio cassette - une couette - gigot d'agneau - vaisselle - linge de maison - votre repas complet pour 4 personnes - un plateau de fruits de mer - compositions florales - baladeur montre - un magnifique lot surprise, etc.

NECROLOGIE

C'est avec tristesse que nous avons appris le décès de notre camarade Michel ABRAINI, membre du bureau de la cellule de Méan-Penhoët, il s'est éteint à l'âge de 74 ans. Les communistes de Méan-Penhoët de Saint-Nazaire, les "Nouvelles" adressent leurs sincères condoléances à ses proches.

Notre camarade Michel VIANCIN n'est plus. C'est avec peine que les communistes de la cellule Aragon de Savenay, dont il était membre, les "Nouvelles", adressent leurs sincères condoléances à son épouse, à ses enfants.