



LE CHEMINOT DE FRANCE

ORGANE de la FÉDÉRATION des SYNDICATS CHRÉTIENS des CHEMINOTS de FRANCE et des TERRITOIRES d'OUTRE MER

Août 1953

Août 1954



Le 3 juin 1953, M. Pierre MENDES-FRANCE sollicitait l'investiture de l'Assemblée Nationale. 301 députés seulement lui accordaient le préjugé favorable et c'est finalement M. Joseph LANIEL qui était chargé de constituer le Gouvernement le 26 juin 1953.

Dans sa déclaration d'investiture ainsi que dans les réponses qu'il a faites aux interpellateurs, M. MENDES-FRANCE avait invité l'Assemblée Nationale et le Pays à choisir une politique qui, dépassant les illusions tant sur le plan intérieur que dans la politique internationale, trouve son point d'application sur la réalité française, c'est-à-dire essentiellement sur la faiblesse du potentiel économique du Pays.

Ce langage, la classe ouvrière l'attendait depuis des années. C'est pour cela que le gouvernement LANIEL investi quelques jours plus tard par une majorité parlementaire plus soucieuse de sa bonne conscience que du relèvement durable du Pays est resté non pas le Gouvernement de la France, mais le Gouvernement de la majorité parlementaire de droite qui l'avait porté au pouvoir.

★

PLACÉ dans ce contexte le réveil brutal de la classe ouvrière en août 1953 prend tout son sens de refus d'une politique d'illusions qui dure depuis trop longtemps à son gré. Si les circonstances n'ont pas permis aux travailleurs de balayer le Gouvernement des nantis, la cause profonde de ce demi-échec est essentiellement due à son manque d'organisation et l'absence quasi totale de pensée syndicale profonde sur le lien qui existe dans les faits entre l'orientation politique et le niveau de vie des travailleurs.

★

Le 18 juin 1954, M. MENDES-FRANCE obtenait cette fois la majorité constitutionnelle.

Reprenant ses thèses de juin 1953, le président du Conseil a souligné à nouveau la nécessité d'avoir une politique internationale à la mesure de nos moyens. Déblayant le terrain, il a signé le 20 juillet les accords de Genève, mettant un terme à la guerre d'Indochine, ruineuse pour notre économie, même avec l'aide importante des Etats-Unis. En deuxième étape il a obtenu les pouvoirs spéciaux qu'il sollicitait en matière économique et sociale. S'il convient d'être vigilant à l'égard d'un Gouvernement, quel qu'il soit, nantis de pouvoirs exceptionnels, rien jusqu'à présent ne justifie la précipitation ou l'affolement.

★

Il reste au Gouvernement, pas mal de pain sur la planche, en Tunisie, au Maroc et face à la situation nouvelle créée par l'échec de la Conférence de Bruxelles.

La C. F. T. C., face à cette situation, a rappelé, les 10 et 11 juillet, quels étaient ses objectifs pour assurer aux travailleurs une amélioration durable de leur niveau de vie.

Pas d'illusions sur des revalorisations des salaires sociaux aussi spectaculaires qu'inefficaces. Vigilance des travailleurs qui signifie pour nous ni l'énerverment inutile, ni l'expectative béate, mais le renforcement du potentiel syndical, c'est-à-dire essentiellement un travail d'explications tenaces à la base qui conduise dans les moindres délais à une augmentation indispensable des effectifs des syndicats et particulièrement de ceux de la C. F. T. C.

A. NICOLAS,
Secrétaire Général Adjoint.



LA POLITIQUE D'EXPANSION ÉCONOMIQUE EST CONDITIONNÉE POUR LES TRAVAILLEURS par un relèvement immédiat et substantiel des SALAIRES et ALLOCATIONS FAMILIALES

Le relèvement des salaires des Cheminots doit être librement discuté entre les organisations syndicales et la S.N.C.F.

Le crédit dont jouit M. MENDES-FRANCE parmi la classe ouvrière ne doit pas faire oublier aux cheminots, et notamment du fait des pleins pouvoirs dont il dispose, que les dangers du mois d'août 1953 peuvent resurgir, aussi une attention soutenue doit être prêtée aux intentions du Gouvernement.

Le Conseil Economique a approuvé à une large majorité les objectifs généraux du programme d'expansion économique proposé à son examen, mais l'imprécision, quant aux moyens qu'utilisera le Gouvernement pour sa mise en œuvre, nous oblige à quelques réserves, et la délégation C. F. T. C. à cet organisme ne s'est pas privé

de les faire, allant jusqu'à proposer des amendements au projet d'avis.

Il est bien entendu qu'il ne s'agit pas de la forme des moyens, en l'occurrence les pleins pouvoirs sur lesquels le Conseil Economique n'avait pas à prendre position et que l'Assemblée Nationale a accordés à M. MENDES-FRANCE, mais bien du choix des méthodes.

Nous poursuivons notre action

Les cinq chapitres discutés de la Convention Collective vont entrer immédiatement en application

Depuis le tirage du dernier « Cheminot de France », le Secrétariat Fédéral a été reçu par M. CHABAN-DELMAS, le 29 juillet. Bien que cette entrevue ait été très courte elle a permis de faire avec le Ministre le point sur un certain nombre de questions : statut, conséquences sociales de la modernisation de la S.N.C.F., place du Chemin de Fer dans le pays et de préparer ainsi des contacts fructueux tant avec le Cabinet qu'avec l'Administration.

Le passage de M. CHABAN-DELMAS aux Travaux Publics aura été de courte durée puisqu'il a quitté le gouvernement le 13 août. Cependant nous garderons de lui le souvenir d'un homme jeune et décidé à faire avancer les choses. Dans le domaine pratique, nous notons avec satisfaction qu'il a dans les moindres délais après son entrée en fonction réglé pour son département la question des cinq chapitres de la Convention collective qui doivent entrer immédiatement en application.

Dans le courant du mois d'août, des délégations du Secrétariat fédéral ont rencontré M. FLECK, Conseiller technique au Cabinet du Ministre, les 6 et 11 août, et M. DOUMENC, Directeur général des Chemins de Fer au Ministère, le 19 août.

A ces différentes personnalités, le Secrétariat fédéral a exposé les principales revendications des cheminots, savoir :

- Statut des cheminots et décret du 1^{er} juin 1950 : des pourparlers doivent reprendre sur cette question après le 15 septembre.
- Convention collective, chapitres discutés : le Ministre des T.P. a transmis le dossier au Ministère des Finances et l'affaire est maintenant sur le point d'être réglée, les cinq chapitres discutés vont entrer immédiatement en application.
- Salaires et retraites : Le Secrétariat a attiré l'attention du Ministre et de ses collaborateurs sur l'importance croissante de la part de rémunération qui n'est pas soumise aux retenues pour la retraite, ce qui a pour effet de réduire d'autant le niveau des pensions.

De plus, les délégations ont insisté pour que soient revues rapidement la rémunération des filières ouvriers et visites d'une part, celle du personnel qualifié d'autre part et pour que satisfaction soit donnée aux revendications de nos camarades de la voie concernant les indemnités de déplacements ainsi que la question du raccord 19/B pour les cadres. Ont été évoquées également les questions du minimum de pension (notre lettre au Ministre du 31 mars 1954, « Cheminot de France » du 21 avril 1954) et la campagne double. Sur le premier point (minimum de pension) il semble que nous soyons sur le point d'aboutir.

Dans une audience à laquelle participait notre camarade RUNTZ, Secrétaire général de l'Union A.L. et membre du Bureau fédéral, des problèmes concernant nos camarades de l'A.L. ont été plus particulièrement évoqués : Indemnités pour les expulsés, agents O, etc.

Tel est le bilan de ces démarches : sur certains points, convention collective par exemple, les cheminots vont dès à présent bénéficier de mesures plus favorables ; sur d'autres, rémunération et pensions, le travail patient de la Fédération va se poursuivre dans les semaines qui viennent pour donner aux cheminots toujours plus de bien-être par de meilleures conditions de rémunération.

REPRENDRE ici le texte de cet avis serait fastidieux — nos camarades le trouveront d'ailleurs dans le n° 484 de *Syndicalisme* —, il nous appartient simplement de préciser notre position qui peut se résumer en quatre points :

- l'imprécision des textes quant aux intentions du Gouvernement — les explications volontairement évasives données par ses représentants au Conseil n'ont pas permis de les éclaircir — nous oblige à attendre la sortie des premiers décrets pour juger de leur efficacité ;
- les bases d'une expansion doivent se comprendre sans régression sociale, c'est ce qui a motivé un amendement de notre part, c'est-à-dire maintenant :
 - de la réglementation de la durée légale de travail (40 heures),
 - de l'objectif salaire minimum à 125 francs de l'heure ;
- l'évolution du programme et les hypothèses économiques sur lesquelles il est fondé nécessitent un contrôle permanent et paritaire ;
- une expansion économique ne peut se réaliser sans plan d'ensemble, unifiant les méthodes, articulant l'ensemble des activités d'un pays, y compris les territoires qui lui sont associés.

Nous sommes bien placés pour savoir sur ce dernier point ce qu'il en coûte au pays de l'absence d'une coordination effective des transports, aggravée par une politique à la petite semaine désorganisant et paralysant les efforts d'une entreprise comme la nôtre.

Il nous reste maintenant à attendre la suite des événements avec l'espoir que le chef du Gouvernement n'oublie pas l'appui et la compréhension dont il jouit parmi la classe laborieuse et tiendra compte des impératifs susceptibles d'apporter un apaisement à nos inquiétudes. Il faut instituer dans ce pays un climat de paix sociale en évitant toute régression sociale et en améliorant rapidement le niveau de vie des salariés et de leurs familles.

M. DUBOIS.

ERRATUM

En page 1 du numéro du 23 juillet, dans la documentation concernant la notation 54, une inversion de titre a été faite par erreur et nous nous en excusons.

A la place d'EXAMEN DE C.G.R. (1), il faut lire EXAMEN DE S.C.M.G. (1) et vice-versa. Nous pensons d'ailleurs que nos camarades auront rectifié d'eux-mêmes.

A) OBJET DES PRETS

Les prêts complémentaires sont destinés à parfaire l'apport personnel qui est demandé aux agents par les organismes d'H.L.M. (Sociétés de crédit immobilier, sociétés coopératives d'H.L.M.) ou par le Crédit Foncier. Ils peuvent être accordés en vue de la construction de logements ou de l'acquisition d'appartements dans un ensemble en co-propriété à construire ou en construction, ou de la souscription de parts ou d'actions dans des Sociétés de construction d'immeubles à usage d'habitation, ou encore de la surélévation, l'addition, l'achèvement et la remise en état d'une maison d'habitation.

B) BENEFICIAIRES

Seuls les agents du cadre permanent lorsqu'ils sont chefs de famille peuvent obtenir le bénéfice des prêts complémentaires. Un prêt peut être demandé même si le terrain est la propriété du conjoint non membre de la S.N.C.F. Dans ce cas les parties doivent s'engager conjointement au remboursement du prêt. Le bénéfice des prêts complémentaires n'est accordé qu'aux agents qui désirent habiter personnellement les locaux construits.

C) DETERMINATION DU MONTANT MAXIMUM DU PRET COMPLEMENTAIRE

Le montant maximum de chaque prêt complémentaire est déterminé comme il est indiqué ci-après en fonction des dépenses retenues par l'organisme prêteur pour le calcul du prêt principal qu'il s'agit du Crédit Foncier ou d'un organisme d'H.L.M., de manière à laisser dans tous les cas à la charge de l'agent, un apport personnel qui, en principe, soit au moins égal à 10 % du montant des dépenses.

a) PRETS DU CREDIT FONCIER

1° Plafond de prêt 70 %.

Lorsqu'il s'agit d'un logement donnant lieu à l'octroi par le Sous-Comptoir des Entrepreneurs d'un prêt principal qui pourra être consolidé par le Crédit Foncier dans la limite de 70 % du coût de la construction, il est fait application, pour le calcul du prêt complémentaire, du barème dégressif suivant :

- (pourcentage des dépenses de construction (1))
- 20 % pour la tranche au-dessous de 70 m²
 - 10 % pour la tranche de 71 à 110 m²
 - 5 % pour la tranche de 111 à 130 m² de surface habitable.

Les dépenses afférentes à la réalisation de la surface habitable excédant 130 m² ne sont pas prises en considération. Toutefois, des dérogations au barème dégressif susvisé pourront intervenir, en fonction des charges de famille ou de la situation personnelle du demandeur.

2° Plafond de prêt : 80 % (Logements économiques et familiaux).

Lorsqu'il s'agit d'un logement dit économique et familial donnant lieu à l'octroi d'un prêt spécial de 80 % du Sous-Comptoir des Entrepreneurs, qui pourra être consolidé par le Crédit Foncier, le prêt complémentaire ne peut excéder 10 % des dépenses de construction (2).

b) PRETS CONSENTIS

PAR UN ORGANISME D'H.L.M.

1° Société de Crédit Immobilier.

Le montant maximum du prêt complémentaire est déterminé dans tous les cas en prenant le 1/10 du montant du prêt principal (3).

2° Société coopérative d'H.L.M.

Premier cas : L'opération est financée, suivant les dispositions de la législation sur les H.L.M. (fonds avancés par la Caisse des Dépôts et Consignations, par une Caisse d'Épargne, etc.).

Le montant maximum du prêt complémentaire est déterminé en prenant le 1/10 de l'aide financière accordée à la Société coopérative (3).

Deuxième cas : L'opération est financée à l'aide de fonds avancés par le Crédit Foncier en application de l'article 15 de la loi N° 52-5 du 3 janvier 1952.

Le montant maximum du prêt complémentaire est déterminé comme il est prévu ci-dessus au paragraphe a.

Troisième cas : Opération de location coopérative.

Le locataire coopérateur est dans ce cas appelé à souscrire des actions pour un montant égal au prix de revient théorique du logement qui lui sera affecté. Il est tenu de libérer immédiatement 15 % de ces actions à titre d'apport personnel.

Le prêt complémentaire qui peut lui être accordé ne peut donc dépasser 5 % du montant global de l'opération, l'intéressé devant en effet toujours consentir lui-même un apport individuel de 10 %.

Quel que soit le mode de financement du prêt principal, le quantum des prêts complémentaires, déterminé suivant les bases indiquées ci-dessus, pourra être réduit, le prêt pourra même être refusé dans le cas où une aide complémentaire à la construction a déjà été demandée ou obtenue par l'intéressé ou son conjoint, auprès d'une caisse de prêts complémentaires ou de l'employeur du conjoint.

D) TAUX D'INTERET ET DUREE DU PRET

Le prêt complémentaire porte intérêt au taux d'escompte de la Banque de France majoré de 2,10 % soit, sur la base du taux actuel de la Banque de France, 5,35 % net.

(1) Par dépenses de construction, il faut entendre les dépenses de construction proprement dites, les honoraires d'architecte et les frais de branchement, à l'exclusion du terrain.

(2) Ces dépenses comprennent dans ce cas les dépenses de construction proprement dites, les honoraires d'architecte, les frais de branchement et le prix d'acquisition du terrain dans la limite, pour ce dernier, de 12 % du coût de la construction.

Prêts complémentaires A LA CONSTRUCTION consentis par l'U.C.B.

Extrait de la Lettre Pig N° 663 du 8 juillet 1954

Il est consenti pour une durée maximum de cinq années, le délai de remboursement, qui peut être inférieur à cinq ans, doit, de toute manière, être fixé de telle sorte que le remboursement soit effectué en totalité au plus tard à l'époque où l'agent aura atteint l'âge normal d'ouverture du droit à pension.

E) ETABLISSEMENT ET TRANSMISSION DES DEMANDES

Les demandes de prêts complémentaires U.C.B. doivent être établies suivant le modèle L 13 P 35. Ces demandes doivent être adressées, dès intervention de la décision provisoire d'octroi de primes ou de la notification du prêt H.L.M. qui sera transmis par le service de M. le Directeur de l'Union de Crédit pour le Bâtiment, 23, avenue Kléber, à Paris (16^e), par l'intermédiaire des Directions Régionales pour le personnel des Services de la Direction Générale.

F) PIECES A FOURNIR A L'APPUI DE LA DEMANDE L 13 P 35

Les pièces à fournir sont les suivantes :

- Une déclaration relative à la capacité des emprunteurs et à leur situation juridique (matrimoniale) suivant le modèle 13 P 35 A ci-joint (4).
- Une attestation notariée certifiant que l'immeuble offert en hypothèque à la garantie du prêt principal est libre de toute charge hypothécaire suivant le modèle 13 P 35 B ci-joint (4).

S'il s'agit d'un prêt consenti par une Société de Crédit Immobilier ou d'une aide financière accordée par une Société coopérative d'H.L.M. (5) :

- Une attestation de la Société spécifiant le montant du crédit octroyé.

En outre, dans ce dernier cas et pour les maisons individuelles seulement, il y aura lieu de joindre :

- 1 jeu de plans ;
- 1 devis descriptif ;
- 1 devis estimatif.

De plus, s'il s'agit de l'acquisition d'un logement en cours de construction dans un immeuble collectif (souscription de parts ou d'actions) :

- Une attestation de participation dans la Société coopérative de construction suivant le modèle 13 P 35 C ci-joint.

G) CONDITIONS EXIGÉES PAR L'U.C.B. POUR L'OCTROI DU PRET

La décision de l'U.C.B. est subordonnée à la condition que l'emprunteur apporte les garanties ci-après :

- Une promesse de délégation de traitement couvrant les engagements résultant du prêt complémentaire ;
- La souscription auprès de l'U.C.B. d'une assurance couvrant les risques décès et incapacité permanente et totale de travail, dans les conditions prévues par la police d'assurance-groupe mise au point par l'U.C.B., à moins que l'agent n'ait déjà souscrit auprès d'un autre organisme une telle assurance-décès lui assurant des garanties que la S.N.C.F. estimerait suffisantes. Présentement, le taux de la prime de l'assurance-groupe, mise au point par l'U.C.B. pour le risque décès ou incapacité permanente et totale, est de 0,15 % par trimestre payable par trimestre et d'avance sur le montant du capital restant dû compte tenu des amortissements prévus.

H) VERSEMENT DES PRETS

Les prêts accordés sont versés en une seule fois aux intéressés dès l'ouverture du chantier, éventuellement sans attendre la signature du contrat du prêt principal consenti, mais à condition toutefois que la décision provisoire concernant l'octroi de ce prêt spécial ait déjà été notifiée au demandeur et que celui-ci en ait avisé l'U.C.B. en lui indiquant la référence et le montant de ce prêt.

I) REMBOURSEMENTS

Le remboursement en capital et en intérêts du prêt sera effectué par retenues mensuelles sur la solde de l'agent et versées à l'U.C.B. par la S.N.C.F.

Le cas échéant, la retenue sur la solde correspondant à la prime d'assurance sera également effectuée mensuellement.

Les modalités de ces retenues feront l'objet d'instructions ultérieures du Service de la Comptabilité Générale et des Finances.

Le remboursement immédiat des prêts complémentaires sera exigé par l'U.C.B. :

- Dans le cas où le prêt principal deviendrait lui-même exigible ;
- Dans le cas où l'immeuble pour la construction duquel le prêt aura été consenti serait vendu ou cesserait d'être occupé par l'emprunteur ou sa famille ;
- Dans le cas où l'emprunteur quitterait la S.N.C.F. pour des raisons autres que sa mise à la retraite.

Les emprunteurs ont la possibilité de rembourser par anticipation de leur propre initiative, tout ou partie du prêt complémentaire par fraction au moins égale à un quart du montant initial de ce dernier moyennant un préavis de 15 jours, sans qu'aucune indemnité soit perçue par l'U.C.B. du fait de ces remboursements anticipés.

(3) Quel que soit le prix de revient réel de l'opération de construction, le prêt principal (ou dans le cas d'une Société coopérative l'aide financière dont elle peut bénéficier) est accordé dans la limite des prix plafonds fixés par des barèmes.

(4) A fournir dans tous les cas.

(5) Cette attestation n'est pas à fournir s'il s'agit d'une construction réalisée à l'aide de fonds provenant du Crédit Foncier.

Le plan Pierre Mendès-France et les transports

Le 5 août, l'Assemblée Nationale était appelée à discuter en première lecture du projet de loi autorisant le Gouvernement à mettre en œuvre un programme d'équilibre financier, d'expansion économique et de progrès social.

Il ne nous appartient pas, dans le cadre de cet article, d'étudier l'ensemble du projet. Mais la discussion a donné lieu, en ce qui concerne les transports, à d'intéressantes précisions demandées par M. SIBUE, rapporteur pour avis au nom de la Commission des Moyens de Communication.

On se souvient qu'en décembre 1953 l'Assemblée Nationale, lors de la discussion en seconde lecture du budget des Travaux Publics, avait émis un vote demandant au Gouvernement de l'époque de déposer avant le 31 mars 1954 un projet de loi sur l'organisation des transports, ce projet devant devenir une loi avant le 1^{er} juillet 1954.

L'Assemblée Nationale avait subordonné à cet engagement son accord sur les crédits demandés dans le budget des Travaux Publics.

Or, le Rapporteur de la Commission des Moyens de Communication émet une première constatation, c'est que le projet ne fait qu'une seule allusion au problème des transports. M. SIBUE dit textuellement :

« Au paragraphe 2° de l'article unique, parmi les mesures tendant à la normalisation et à l'abaissement des coûts de production, la coordination des transports figure sur le même plan que la modernisation des circuits de distribution, la réforme des régimes de la faillite et de la liquidation judiciaire, la réglementation du crédit à la consommation, la simplification des règles de constatation, d'assiette, de recouvrement et de contrôle des divers impôts et taxes. »

Il rappelle ensuite l'importance du problème pour l'économie générale de la France et insiste auprès du Gouvernement pour connaître ses intentions en matière de coordination des transports.

Il évoque les travaux longs et assidus de la Commission en ce domaine.

Ayant enfin rappelé les engagements que nous évoquons plus haut, pris par le précédent Gouvernement, il pose un certain nombre de questions précises :

— Le projet de loi promis alors sera-t-il déposé par le Gouvernement ? Dans quel délai ? Sinon, le Gouvernement provoquera-t-il devant l'Assemblée un débat complet sur les moyens de transports terrestres ? Dans quel délai ? Les pouvoirs spéciaux auront-ils pour conséquence d'écarter le dépôt et la discussion de ce projet de loi et de permettre de prendre par décret des mesures dites de « coordination » ?

— Comment le Ministre envisage-t-il cette coordination ? Par voie tarifaire ? Approuve-t-il, est-il prêt à garantir l'exécution des accords passés entre la S.N.C.F. et les transporteurs routiers à grande distance ? Par voie fiscale ? En créant des taxes sur les moyens de transport jugés parasitaires ou en dégrèvant d'autres moyens de transport que le Gouvernement estime nécessaire de développer ou de protéger ? Par voie arbitraire ? En retouchant les plans et la répartition des transports entre les divers moyens : voies d'eau, voies terrestres, voies ferrées ?

— Que pense-t-il de la possibilité de réaliser avant tout une coordination des investissements affectés aux divers moyens de transport terrestres ?

Comme on le voit, toutes ces questions sont particulièrement pertinentes et rejoignent celles que nous ne cessons de

poser depuis un certain nombre d'années.

Un Gouvernement qui s'attaque à un certain nombre de questions pendantes depuis trop longtemps se doit de mettre fin à l'anarchie des transports. Dans le cadre du plan général, les transports posent un problème qu'il est grand temps de régler, tant au point de vue économique qu'au point de vue social.

Nous y ajoutons, quant à nous, la nécessaire coordination des conditions d'emploi, imposant à tous les modes de transport les mêmes règles en matière de stabilité d'emploi, de réglementation du travail, de sécurité, de retraite qui, seules, permettront une comparaison valable dans le sens non de la régression, mais du progrès social.

A ces questions, le Ministre des Finances chargé de présenter le projet n'a pas répondu spécialement. Comme le Rapporteur, nous le regrettons d'autant plus que, depuis, s'est développée dans la presse une campagne, trop bien menée pour ne pas être orchestrée, sur la canalisation de la Moselle. Un communiqué de la S.N.C.F. net et précis a indiqué ce que coûterait à l'économie nationale la réalisation de ce projet.

Nous espérons que ce Gouvernement, qui a le sens du pratique, l'aura également dans le domaine des transports, épine dorsale de l'économie nationale.

M. NICKMILDER.

DANS LES T.O.M.

Premières Élections de Délégués du Personnel AU RÉSEAU DU TOGO

En application du Code du Travail des T.O.M. (dont chacun se rappelle quelle part prépondérante la C.F.T.C. a prise dans son élaboration et son vote par le Parlement) les premières élections de délégués du personnel se sont déroulées le 3 août 1954 pour le personnel journalier du réseau des Chemins de Fer du Togo.

Malgré la présence d'un puissant syndicat Autonomes-C.G.T. nous avons remporté un gros succès comme en témoigne la liste ci-dessous des élus C.F.T.C.

FILIERE (Emp. plant. et gard.)

GUIDIGLO François ---- T
AKOUMANI Laurent ---- S

FILIERE (Pers. Gares)

ADAM Kérin ---- T
BRUCE Antoine ---- S

FILIERE (Pers. Trains)

BRUN Edmond ---- T
ADJINI Hermann ---- S

FILIERE (Cantonniers)

ASSIONGBON Faustin ---- T
AGBAN Gabriel ---- S

FILIERE (Man., poseurs)

AYITE Alfred ---- T
PANASSO Daniel ---- T
DAVISON Albert ---- S
KOKOU Joseph ---- S

« La campagne a été dure... certains de nos candidats ont fait l'objet de menaces graves du Syndicat Autonome », nous écrit notre camarade David, responsable C.F.T.C. de Lomé ; les résultats sont là pour montrer que la C.F.T.C. est sans cesse en progrès dans les T.O.M.

Un coup de chapeau à nos amis du Togo.

Et puis... l'an prochain ce sera notre tour dans la Métropole. Comme eux nous mettrons « le paquet » et le succès sera assuré. Il est temps d'y penser dès à présent afin d'être prêt au jour J.

P. YAL.



LE CHEMINOT RETRAITE DE FRANCE

ORGANE de la FÉDÉRATION des SYNDICATS CHRÉTIENS des CHEMINOTS de FRANCE et des TERRITOIRES d'OUTRE MER
UNION FÉDÉRALE DES RETRAITÉS

AU FIL DES JOURS

LES événements se succèdent avec une rapidité à laquelle nous n'étions pas habitués, depuis qu'un nouveau Président du Conseil a pris en mains les rênes du pouvoir. — C'est d'abord le « Cessez le feu » en Indochine, mettant fin à une guerre atroce qui durait depuis huit ans et qui trouait de vides profonds le meilleur de notre jeunesse, indépendamment du milliard quotidien qui était soustrait à nos finances. — C'est, en second lieu, cette prise de contact directe avec le Bey de Tunis pour tenter de mettre fin une bonne fois à cet état de choses qui risquait fort de rallumer la guerre sur un autre continent. — C'est, maintenant, ce plan économique et social dont l'application apporterait, nous dit-on, une notable amélioration au pouvoir d'achat.

NOUS aspirons tous et très fortement à la Paix, non seulement à la Paix des armes, mais à la Paix sociale, et nous ne concevons pas l'une sans l'autre. En dehors de toute idée politique, nous ne pouvons que nous réjouir de voir le sang cesser de couler et les rapports entre les hommes passer du stade de la haine, d'abord, à celui de la compréhension, pour aboutir à celui de l'amitié.

Cette satisfaction, qui devrait être totale, est malheureusement mitigée de quelques appréhensions. Dans le passé, lorsque nous déplorions entre autres les lenteurs de notre reconstruction et que nous nous hasardions à faire des comparaisons avec d'autres pays voisins, nos hommes d'Etat nous assénaient l'argument-massue : « Ah ! si nous n'avions pas à supporter la guerre d'Indochine, on verrait ce qu'on verrait ! »

LA guerre d'Indochine est terminée, mais la douche écossaise n'a même pas attendu la signature des accords du 20 juillet pour tempérer nos espoirs.

Ne nous tient-on pas, en effet, le raisonnement suivant : — L'Amérique finançait le plus clair des dépenses de guerre en Indochine ; — La fabrication de matériel de guerre, sous forme de commandes off shore, nous permettait d'obtenir de précieuses devises étrangères ; — La reconversion de nos usines et l'obligation d'exporter en concurrence avec les prix mondiaux vont nous mettre dans une situation beaucoup plus mauvaise sur le marché des devises, et la condition sociale de la classe ouvrière pourrait s'en ressentir.

Alors nous ne comprenons plus ! Nous ne sommes pas des économistes distingués — il y en a déjà tellement de par le monde —, mais après nous avoir bercé d'espoirs, voici que maintenant, à l'instant même où nous escomptions l'amélioration de notre sort, il nous faut déchanter et voir s'estomper cette justice sociale que nous poursuivons en vain.

Si maintenant nous examinons, à la lumière du peu que nous en a dit la Grande Presse, les projets économiques et sociaux du Gouvernement, nous y trouvons, certes, la volonté d'amélioration du pouvoir d'achat, et ceci pourra toucher aussi bien les vieux et les pensionnés que les salariés, mais nous aurions aimé découvrir, dans les intentions de nos gouvernants, celle qui eût consisté à mettre fin, ou tout au moins à apporter une sérieuse amélioration à un état de choses indigne d'un grand pays et qui a tendance à s'aggraver plutôt qu'à se résorber. Nous voulons parler des vieux, de ceux qui ont peiné très dur pour vivre chichement et pour élever une famille sans allocations, sans congés payés, sans Sécurité sociale, et qui, au déclin de leur vie n'ont pas des moyens d'existence décents.

NOUS ne voulons pas formuler une opinion a priori, et nous réservons notre position jusqu'au moment où nous aurons été pleinement et complètement informés des intentions gouvernementales, mais nous avons été si souvent « oubliés » par nos hommes politiques, que nous voulons leur rappeler avec force qu'ils sont aussi responsables de notre sort et que nous insistons avec énergie pour que sur le plan général et sur le plan particulier des cheminots, la situation des retraités, et notamment celle des petits retraités, soit examinée rapidement dans un esprit de justice sociale.

R. SIRURGUET.

Une fois de plus l'écart s'aggrave entre les salaires et les pensions

Le 1^{er} août, la troisième étape des parts de productivité a été déclenchée et nos camarades actifs vont recevoir, sous forme d'une amélioration de salaire, une participation à l'augmentation de la productivité du chemin de fer.

Cette amélioration, pour s'en rapporter aux décisions du Protocole du 24 mai 1953, sera d'environ 2,5 % et nous nous en réjouissons pour nos jeunes camarades dont nous ne méconnaissons pas les difficultés d'existence. Nous ne saurions cepen-

dant, à cette occasion, dissimuler l'amertume qui nous envahit en nous voyant, une fois de plus, frustrés d'une augmentation de productivité à laquelle la majeure partie d'entre nous a largement participé.

Par ailleurs, nous protestons à nouveau vigoureusement contre l'indifférence et le mépris dans lequel on semble nous confiner et nous ne pouvons admettre que l'on n'ait pas daigné au moins donner une réponse à nos demandes concernant le relèvement du minimum

Prise de contact

Le jeudi 29 juillet, M. CHABAN-DELMAS, Ministre actuel des Travaux Publics et des Transports, recevait une délégation de notre Fédération, à laquelle participait un représentant de l'Union Fédérale des Retraités.

Audience très brève (en raison d'un Conseil des Ministres) au cours de laquelle la délégation a dû se contenter d'exposer au Ministre l'énoncé des grands problèmes inscrits à son programme syndical, après que M. CHABAN-DELMAS nous eut lui-même défini le climat dans lequel il désirait évoluer et qui s'annonçait nettement différent de celui que nous avons connu sous ses prédécesseurs.

Le Cheminot de France donne dans les articles « actifs » le compte rendu des audiences, et nous voulions simplement dans ces quelques lignes attirer l'attention de nos camarades sur le fait — dont l'importance se passe de commentaires — que dans toutes les circonstances, les plus grandes comme les plus petites, les « vieux » et les « jeunes » ne forment qu'une seule et même équipe fermement décidée à travailler pour le bien commun. L'Union Fédérale.

UN NOUVEL ÉLÉMENT STATISTIQUE

C'est celui des successions de ministres, qu'il conviendrait de demander à M. S. E. E. (Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques) de tenir rigoureusement à jour et de publier à chaque changement de Gouvernement.

Ces changements pourraient constituer un jeu d'esprit fort attrayant, en regard, notamment, aux chassés-croisés d'un département à l'autre, et ne espère de « Maillot Jaune » pourrait être décerné à celui ayant gagné le plus d'étapes (entendez à celui qui a été le plus souvent ministre), le meilleur grimpeur étant l'homme d'Etat ayant accédé le plus souvent à la Présidence du Conseil, etc.

Mais trêve de plaisanterie. Au moment où nous croyons enfin pouvoir discuter à fond les questions qui nous intéressent avec le représentant direct de notre ministre de tutelle, voilà que celui-ci abandonne son portefeuille pour des raisons qu'il ne nous appartient pas de discuter.

Tout est donc remis en question et pour combien de temps, puisque ce n'est qu'un intérimaire qui vient d'être désigné pour diriger les Travaux Publics ?

Vingt fois sur le métier, remettons notre ouvrage et ayons la volonté d'aboutir.

de pension et la répercussion sur les retraites de l'indemnité dégressive des bas salaires.

Nous recherchons, avec notre Fédération, les moyens de remédier à cet état de choses déplorable et il entre dans nos intentions d'en discuter aussi rapidement que possible avec les collaborateurs directs du nouveau ministre.

R. S.

DISTINCTION

Notre ami Balthazard, responsable de notre sous-groupe de Menton, vient d'être promu Officier de l'Ordre de la Santé Publique pour son dévouement à l'Association « La Santé de la Famille » dont il est président de la Section locale.

Nous sommes heureux de lui adresser, à cette occasion, nos plus vives félicitations.

PERSONNEL DE CONDUITE

Après LE MANS, NANCY

Le 16 juin le Bureau de la C. T. nationale s'est réuni au Mans.

Etaient présents les responsables du Nord, du Sud-Ouest, de l'Est, de l'Ouest. Les camarades des dépôts du Mans, Nantes, Chartres, Sotteville.

Notre Conseil National des agents de conduite est maintenant en fonction.

Les trois Commissions se réunissent tous les deux mois et ont pour objet :

- I. — Commission : Primes, P4, Règlement du personnel.
 - II. — Commission : Informations, Propagande.
 - III. — Commission : Organisation.
- Les adjoints de régions y prennent une part effective. A l'Ouest, nos camarades Lecoq et Lutellier du Mans vont pouvoir chacun dans leur mode de traction aider le responsable régional Cousin de Sotteville. Déjà une étude sur les muta-

tions latérales nous est parvenue. Cette conséquence de l'électrification et diésélisation intéresse particulièrement nos camarades de l'Ouest. Chaplais, secrétaire fédéral des C. T., en liaison avec le Bureau Fédéral, doit intervenir auprès de la S. N. C. F. sur ce sujet.

Encore un pas de fait, mais il faut inlassablement se regrouper, s'organiser dans chaque secteur et chaque dépôt.

La prochaine réunion a lieu sur l'Est. Les camarades de Nancy nous attendent le 26 septembre.

Nous dresserons en commun notre cahier revendicatif. Faites le maximum pour y participer et apporter les propositions sur l'action de notre C. T.

La réunion se tiendra 4, rue des Chanoines, siège de l'Union Départementale C. F. T. C., à 9 heures, sous la présidence de Maurice Nickmilder, vice-président fédéral.

Y. COUSIN.

STATISTIQUES S. N. C. F.

Recrudescence d'accidents mortels

	1 ^{er} Trimestre		Variations en % en 1954 par rapport à 1953
	1953	1954	
Trafic voyageurs.			
— Nombre de voyageurs (en millions)	128,1	122,2	- 4,6
— Voyageurs-kms (en milliards)	5,47	4,90	- 10,4
— Recettes (en milliards)	19,63	20,51	+ 4,5
Trafic marchandises.			
— Nombre de tonnes (en millions) ..	40,9	41,1	+ 0,5
— Tonnes-kms (en milliards)	10,16	10,34	+ 1,8
— Recettes (en milliards)	65,3	68,8	+ 5,4
Trafic total.			
— Unités-kms (en milliards)	15,63	15,24	- 2,5
— Recettes (en milliards)	123,5	119,6	- 3,2
Parcours de trains (en millions de kms)	86,2	84,5	- 2
Consommation tous usages.			
— Charbon (en milliers de tonnes) ..	1.402	1.291	- 7,9
— Fuel-oil locomotive (en milliers de m3)	227,4	243,6	+ 7,1
— Gas-oil (en milliers de m3)	19,2	20,8	+ 8,4
— Electricité (en millions kWh)	367	382	+ 3,9
Accidents (nombre de personnes tuées).			
— Agents en service	27	31	+ 14,8
— Voyageurs	4	9	+ 1,25
— Autres personnes	52	54	+ 3,8
	Avril 53	Avril 54	
Effectif total (en milliers d'agents) ..	404,7	390,4	- 3,5
— Indice des prix de gros	139	136,8	- 1,6
— Indice des prix de détail	144,7	142,4	- 1,6
Indice des tarifs au 1^{er} Janvier 1954			
(base 100 en 49)			
— Voyageurs (grandes lignes et banlieue)		193	
— Marchandises		139	

Ainsi si le trafic marchandises a été légèrement supérieur pour le premier trimestre à celui de l'an passé, le recul du trafic voyageurs met l'ensemble à un niveau inférieur et traduit par des chiffres ce que nous ne cessons de constater au fil des jours : la faiblesse du pouvoir d'achat des travailleurs.

Si en effet une certaine amélioration de l'activité du pays s'est produite, les travailleurs n'ont pas profité de cette reprise économique par ailleurs insuffisante en elle-même pour qu'elle puisse être de longue durée ; les statistiques du deuxième trimestre sont d'ailleurs moins favorables.

Par contre, la compression des effectifs se poursuit à une cadence vraiment inquiétante, alors que monte d'une façon vertigineuse le nombre d'accidents mortels qui, de 27 en 1953 sont passés à 31 en 1954, soit 14,8 % en plus de cheminots victimes trop souvent de leur conscience professionnelle et sur qui on rejette chaque fois la responsabilité de l'accident. La gare de Tolbiac, surnommée la gare-cercueil, a fourni son contingent : 10 accidents mortels depuis 1951, 501 accidents en 1952 et 1953. Est-ce que la S. N. C. F. se contentera d'y remédier en placardant simplement de belles affiches sanguinolentes ?

POUR PERMUTATION AVEC INFIRMIERE DE 2^e CLASSE
Ecrire à Mlle Renée GHOMRI Ateliers communs de Meknès C. F. M. MEKNES (Maroc)
Logement serait disponible en cas de solution possible.

Il y a des mesures essentielles de sécurité qui ne sont pas prises par la S. N. C. F., et la diminution excessive et inconsidérée du personnel dans certains services concoure à une recrudescence d'accidents mortels dont les cheminots ne sont pas responsables.

Nous l'avons déjà dit et écrit, nous ne cessons de le répéter en regrettant qu'il n'est pire sourd que celui qui ne veut entendre.

M. D.

A propos de l'électrification de l'artère Nord-Est

Entre Valenciennes et Mohon le courant passe et les premières locomotives électriques circulent, 2 BB et 1 CC, cette dernière tractant des trains de 1350 T sur cette artère aux rampes très dures comme celle d'ANOR à 11 %.

La tournée de reconnaissance officielle a eu lieu le 5 août.

Les premières circulations se déroulent dans le cadre des essais de prototypes.

Les nouvelles locomotives seront mises en service au fur et à mesure de leur fourniture.

Les travaux se poursuivent sur la Région Est vers Thionville et sur le Nord vers Lille.

R. D.

La 3^{me} Part de Productivité

se traduit par une nouvelle
amélioration des ressources
des Cheminots

Dans quelques jours, avec la solde du mois d'août, les Cheminots toucheront la troisième tranche de productivité. Si cela va se traduire par une augmentation du « net à payer » sur feuille de solde, cela ne signifie absolument pas que la Fédération considère les parts de productivité comme du salaire. Il suffit pour s'en convaincre de relire le protocole du 24 mai 1953.

Il est certain que ceux qui ont toujours promis la lune aux travailleurs, sans jamais avoir été capables de dépasser le stade du baratin et des images d'Épinal, profitent de chacune des étapes pour faire croire aux cheminots que si tout ne va pas pour le mieux dans le meilleur des mondes, c'est parce qu'il y a une C. F. T. C.

Notre propos n'étant pas de polémiquer avec qui que ce soit, nous livrons aux cheminots des chiffres.

A la lecture des tableaux ci-contre, chacun pourra juger. Tous les camarades qui font confiance à la C. F. T. C. savent qu'une augmentation de ressources de 8 à 15 % ce n'est pas le Pérou, mais que cela mérite autre chose que les vocables de vendus et traités trop généreusement distribués par des censeurs aussi hargneux qu'impuissants.

A. NICOLAS.

HEP PARIS (Echelle 3 - 3^e Echelon) Coefficient 136

	Avant protocole	Août 1954
Traitement	15.070	15.960
Supplément temporaire	970	
I. R.	5.180	5.220
Prime moyenne	1.331	1.464
Productivité		1.890
I. S. D.		1.630
Transports	560	560
	23.111	26.624

Plus 3.513, soit 15,20 %

OPFL1 à PARIS (Echelle 5 - 5^e Echelon) Coefficient 178

	Avant protocole	Août 1954
Traitement	18.190	19.250
Supplément temporaire	970	
I. R.	6.180	6.250
Prime moyenne	2.803	3.050
Productivité		2.380
Transports	560	560
	28.703	31.490

Plus 2.787, soit 9,70 %

MECRU à PARIS (Echelle T4 - 5^e Echelon) Coefficient 276

	Avant protocole	Août 1954
Traitement	25.880	27.550
Supplément temporaire	1.420	
I. R.	8.880	9.040
Prime moyenne	9.235	11.260
Productivité		3.590
Transports	560	560
	45.975	52.000

Plus 4.025, soit 8,75 %

Un point d'histoire

LES CHEMINOTS ET LA GRÈVE INSURRECTIONNELLE D'AOUT 1944

Ainsi que le « Cheminot de France » l'a relaté par le détail dans son numéro du 28 septembre 1950, c'est le samedi 19 août que la Commission des Voies et Communications du C. N. R., présidée par Jacques Lecompte-Boinet, aujourd'hui ministre de France à Helsinki, prit possession du Ministère des Travaux Publics, aux premières heures de l'insurrection de Paris. Il est bon que nous rappellions, en ce X^e anniversaire d'événements aussi déterminants pour le sort du pays, la part importante prise par les Cheminots dans ce formidable sursaut de l'énergie nationale.

Tout d'abord à l'échelon du C. N. R. Dès juin 1944, les deux organisations syndicales représentatives du personnel, la C. G. T. et la C. F. T. C., obtenaient de cet organisme d'être représentées au sein de la Commission ministérielle chargée d'assurer l'interim entre l'administration vichyssoise et le Gouvernement provisoire dès le début des opérations militaires prévues pour la libération de Paris. Cette Commission prépara son travail dans la clandestinité et les trois représentants syndicaux (OURADOU et PEGOT pour la C. G. T., moi-même pour la C. F. T. C.) apportèrent une très importante contribution à ce travail préparatoire, notamment en ce qui concernait les mesures propres à la S. N. C. F. Leur rôle continua, devant s'accroître par la suite, après l'occupation du ministère, lorsqu'il s'agit de prendre position à l'égard de certaines propositions émanant de différents milieux de la Résistance et visant au renouvellement des états-majors, centraux et régionaux, accusés souvent avec une passion excessive que les circonstances pouvaient expliquer, mais dont il était du devoir de la Commission de corriger les effets. Les décisions qui intervinrent alors résultèrent d'un examen rigoureux des différents cas soulevés et furent prises dans le seul souci des intérêts du Pays et de la Profession. J'ajoute que l'unanimité fut toujours de règle et que les propositions retenues furent celles des représentants syndicaux préalablement consultés.

Ainsi le syndicalisme, bafoué par Vichy, rentra de plein-pied dans la vie nationale. Sa présence au sein de l'Assemblée consultative provisoire devait, quelques mois plus tard, confirmer ces titres de noblesse acquis aux heures difficiles du choix.

Mais là ne se borna pas le rôle des organisations syndicales cheminotes qui, depuis un certain temps déjà, servaient de support à l'action proprement militaire de la Résistance. Elles devaient prendre l'initiative de la grève insurrectionnelle prévue par le C. N. R. pour priver l'occupant d'un de ses moyens de manœuvres les plus indispensables : le chemin de fer. C'est le 17 août, dans l'après-midi, et non le 10, comme le prétend le Parti communiste, que l'ordre de grève fut rédigé et transmis à tous les responsables locaux pouvant être atteints, ainsi qu'à la B. B. C. Le chose se passa dans un café de l'avenue Secrétan, choisi — détail cocasse — pour sa mauvaise réputation qui en faisait en permanence un établissement désert. Étaient rassemblés : SAILLANT (C. N. R.), TOURNEMAINE et OURADOU (C. G. T.), BOUTE et moi-même représentant la C. F. T. C. Le papier fut rédigé par SAILLANT qui se chargea de sa transmission à Londres. Le lendemain matin 18 août, à la première heure, l'ordre était affiché dans tous les établissements de la région parisienne et le débrayage commençait aussitôt. Il était pour ainsi dire complet à midi.

Je ne voudrais pas terminer cette évocation sans rappeler ce qui marqua le terme de cette puissante manifestation. Engagée dans la discipline, elle prit fin dans la discipline, suscitant dans la Corporation tout entière un immense élan de confiance et d'espoir. Ci-dessous le texte d'appel lancé par notre Fédération.

A. PAILLIEUX.

A tous les Cheminots

D'accord avec le Comité de Résistance de la Fédération Nationale des Travailleurs de Chemin de Fer (C. G. T.) nous vous avons demandé, le 17 août dernier, de cesser collectivement le travail pour priver l'ennemi, dans l'ultime bataille de France, de l'un de ses plus indispensables moyens d'action, et faciliter ainsi la tâche des Armées de la libération. Nous avons voulu en même temps donner à ce geste la signification d'une rupture définitive avec le régime d'oppression et de régression sociale instauré par Vichy. Avec les autres travailleurs répondant tous à l'appel commun des deux grandes confédérations ouvrières, la C. G. T. et la C. F. T. C., les Cheminots se sont donc mis en grève à la fois pour participer à la défaite de l'ennemi et pour marquer leur volonté d'obtenir les réformes sociales indispensables qui doivent marquer l'avènement du Véritable Ordre nouveau.

Maintenant qu'a sonné pour une grande partie du territoire l'heure de la libération et que Paris lui-même est redevenu la Capitale libre de la France, la Consigne est que vous rejoignez tous, au fur et à mesure de la libération de votre ville ou de votre région, votre nouveau poste de combat : le travail.

La France appauvrie a besoin de vous ; les armées alliées qui continuent la lutte pour une victoire définitive et totale sur les forces de l'oppression, ont besoin de vous. Une fois de plus vous allez être au premier rang des bons serviteurs du Pays en vous lançant avec enthousiasme à la reconquête de votre magnifique outil de travail : le Chemin de Fer, sur lequel pesait, depuis quatre ans, la lourde main de l'étranger et, en reprenant, dans la liberté retrouvée, votre fécond labeur.

Le Gouvernement provisoire de la République a donné à vos organisations syndicales des garanties suffisantes pour que vous soyez assurés de voir se réaliser à bref délai vos revendications essentielles, parmi lesquelles :

- La réévaluation générale des salaires et la péréquation des retraites ;
- La réduction de la durée du travail sur la base des quarante heures avec les dérogations provisoires qu'exige la situation économique du Pays ;
- L'extension de la semaine anglaise à tous les services sédentaires ;
- L'application intégrale de la Convention Collective en attendant sa révision et son amélioration ;
- Le retour progressif et aussi rapide que possible au régime normal des facilités de circulation ;
- L'élargissement de la participation du personnel à la gestion de la S. N. C. F. ;
- La réintégration dans leurs fonctions de tous les Cheminots victimes de mesures politiques d'exception.

Vous recouvrez par ailleurs vos libertés civiles, particulièrement celle qui vous tient tant à cœur et pour laquelle le Syndicalisme chrétien a si éprement lutté depuis quatre ans : la liberté syndicale. La Charte du Travail, contre laquelle notre Fédération a été la première à mener ouvertement le combat, est abolie et doit faire place à un statut social nouveau qui, nous l'espérons fermement, s'inspirera de notre formule de toujours, mise en valeur par le Plan de la C. F. T. C. « Le Syndicat libre dans la Profession organisée. »

Camarades Cheminots, rejoignez tous au plus tôt votre service, assurés que vous êtes désormais de travailler pour la France. Faites confiance au Gouvernement Provisoire pour débarrasser la profession des Chêfs indignes qui, dans la grande épreuve, ne sont pas restés fidèles à leur devoir. Faites confiance à vos organisations syndicales qui, unies hier dans la résistance, le demeureront dans les jours à venir pour continuer à œuvrer en commun à l'amélioration de votre sort. Rejoignez nombreux vos syndicats, chacun suivant ses affinités. Ne faites pas mauvais usage de la liberté qui nous est enfin rendue en vous dérobant au devoir syndical. Quelles que soient votre spécialité ou votre situation administrative, vous trouverez dans nos syndicats chrétiens de cheminots (Agents d'exécution, Cadres, Syndicats féminins) et dans nos sections techniques, à la fois le meilleur accueil et le plus sérieux appui. Notre organe fédéral « Le Cheminot de France » dont la voix s'était tus volontairement depuis juin 1940 et qui va incessamment reparaitre, vous renseignera régulièrement, d'autre part, sur la vie professionnelle et sociale. Nous mettrons tout en œuvre pour que ceux qui viendront grossir nos rangs ne soient pas déçus.

Vive le Syndicalisme !
Vive la France !

Fait à Paris le Jour de la Libération,
25 août 1944,
LE BUREAU FÉDÉRAL.

J'améliore mon confort
grâce à
l'**ÉCONOMAT**

faites comme moi

Avec la garantie
des meilleures marques

Conditions Spéciales de paiement.

Renseignez-vous en demandant

LE CATALOGUE "C F"
DES APPAREILS MÉNAGERS qui comprend également
MACHINES A COUDRE - BICYCLETTES -
CYCLOMOTEURS - POSTES DE RADIO
IL VOUS SERA ENVOYÉ GRATUITEMENT

Tout renseignement sur l'ÉCONOMAT ne pouvant
être fourni qu'aux ayants droit, vous voudrez bien
indiquer votre résidence administrative, ou préciser
votre numéro de pension si vous êtes retraité.

ÉCONOMAT S.N.C.F. 130 r. du Chevaleret - Paris 13^e

Sur simple demande adressée au Directeur
de l'ÉCONOMAT, vous pourrez également
obtenir le CATALOGUE DE MOBILIER N° 32

MAISON FAMILIALE DE VACANCES

Il reste de la place

Après le mois de juillet, le mois d'août a amené l'affluence record à notre Maison de Vacances.

Depuis des semaines tout était retenu et de nombreuses familles n'ont pu obtenir le séjour qu'elles espéraient, aussi l'an prochain il faudra s'y prendre très tôt pour retenir sa chambre. Avis aux amateurs.

Rappelons que la Maison est ouverte en septembre et même octobre pour ceux qui voudraient profiter de l'arrière-saison très ensoleillée au centre d'une région très touristique (excursions à Roc Amadour, gouffre de Padirac, grottes de Lacave, col du Lioran, etc.), dans un cadre accueillant et avec une ambiance vraiment reconfortante à tout point de vue.

N'attendez pas la fermeture pour vous décider, il reste des possibilités à partir du 10 septembre ; écrire rapidement à :

M. le Directeur
Maison Familiale de Vacances
Château de Termes

(Lot) St-Denis, près Martel
Joindre un timbre pour la réponse.

LE CHEMINOT DE FRANCE

REDACTION et ADMINISTRATION
26, rue de Montholon, 26
PARIS (IX^e)
Téléphone : TRUDAINE 91-03

Vente au numéro : 15 francs
Abonnement annuel : 150 francs
Compte chèque postal :
Fédération - Paris 26-44
Assurances-Accidents Paris 1500-18

POUR LA PUBLICITÉ
s'adresser

AGENCE PUBLICAT
24, bl. Poissonnière - PARIS (IX^e)
(PROVENCE 07-55)
Téléphone : TALBOT 61-17, 52-39

Le Gérant : Léon DELSERT

IMPRIMERIE SPÉCIALE
du « CHEMINOT DE FRANCE »,
5, rue du Cornet, Le Mans, — 31.733