

LE CHEMINOT DE FRANCE

ORGANE DE LA FEDERATION DES SYNDICATS CHRETIENS DES CHEMINOTS DE FRANCE ET DES TERRITOIRES D'OUTRE-MER

Noël 1951



A nos lecteurs, le meilleur vœu qui se puisse exprimer :

PAIX sur toute la terre
aux hommes de bonne volonté

UNE UNITE totale et vraie



NOUS l'avons dit et redit — car telle est notre conviction profonde — l'action syndicale réclame d'abord, pour être efficace, des organisations homogènes, bien charpentées, sûres d'elles-mêmes parce qu'inspirées d'une doctrine éprouvée, soumises enfin à une discipline saine et librement consentie. L'unité d'action ne doit être qu'une arme supplémentaire entre leurs mains. En tout état de cause, celle-ci ne peut constituer dans la bataille sociale un élément déterminant si elle ne sait qu'additionner des faiblesses ou des insuffisances.

Cette organisation type, complète en elle-même, capable de répondre pleinement aux exigences de sa mission, notre Fédération C.F.T.C. des Cheminots ne la constitue-t-elle pas, dans la structure définitive que lui a donnée son dernier congrès ?

Homogène, elle l'est, par l'adhésion délibérée, explicite, de chacun de ses adhérents à une doctrine sociale bien caractérisée, qui a subi victorieusement l'épreuve d'un demi-siècle de confrontations incessantes avec les aspirations d'une classe ouvrière en pleine émancipation.

Son charpentage est conforme aux règles les plus strictes de la démocratie syndicale. A la base le syndicat, ensuite l'organisme intermédiaire (Union de Région ou de Territoire), puis la Fédération dont les rouages moteurs sont le Conseil fédéral, la Commission administrative, le Bureau fédéral et le Secrétariat fédéral, chacun de ces organismes étant à tout moment responsable devant celui dont il tient ses pouvoirs et qui se situe au plan immédiatement inférieur en direction de la base d'où émane toute autorité.

A l'intérieur de ces organismes évoluent nos Commissions techniques et catégorielles, aptes à se saisir des innombrables questions particulières que posent, pour le personnel, dans chacune des branches de l'activité ferroviaire, le fonctionnement d'une mécanique aussi compliquée que la S.N.C.F. et l'application des règles non moins complexes déterminant ses conditions de travail et de rémunération. Face aux manœuvres de division des promoteurs d'amicales, nos Commissions techniques, à tous les échelons, préparent et orientent l'action fédérale — la seule vraiment efficace — en faveur de toute revendication catégorielle fondée, susceptible de s'insérer dans un programme revendicatif général conforme aux intérêts de l'ensemble de la corporation.

Parallèlement, mais en contact étroit avec les organismes formant l'ossature de la Fédération sur le plan vertical, deux mouvements spécialisés : l'Union Fédérale des Cadres et celle des Retraités viennent apporter à notre organisation le complément nécessaire à son unité. Ainsi, agents de direction, de maîtrise ou d'exécution, jeunes et vieux, participent à l'œuvre commune dans un esprit de totale solidarité, sous une direction centrale unique, expression de la volonté de tous.

Puis, au-dessus et à côté, nous avons la C.F.T.C., avec ses Unions Départementales (territoriale outre-mer), son centre confédéral, la Maison des Travailleurs Chrétiens et ses institutions de tous ordres, parmi lesquelles nous citerons l'Ecole Normale Ouvrière, qui fonctionnera au printemps prochain à Bierville, la C.F.T.C., au sein de laquelle se confondent dans leur diversité les intérêts des travailleurs de toute condition groupés dans les fédérations de métier, totalisant plus de quatre mille syndicats.

Au delà des frontières, le mouvement syndical chrétien se prolonge, se ramifie dans un terrain fait, lui aussi, de diversité : celle des nationalités et des races. Dans la Confédération Internationale des Syndicats Chrétiens (C.I.S.C.) et ses fédérations internationales professionnelles, nous retrouvons cette unité, qui est à la fois pensée commune, idéal commun, solidarité profonde, cette unité qui donne à notre mouvement national l'étonnante vitalité qu'on lui connaît. Certes, la dernière guerre a fait subir à notre C.I.S.C. de douloureuses mutilations. Les organisations allemande, italienne, tchécoslovaque, autrichienne, déjà mises à mal par les régimes totalitaires qui ont sévi en Europe avant 1939, n'ont pu, avec la défaite et l'occupation militaire, se reconstituer et reprendre librement leur place parmi nous. Mais l'heure approche de leur libération, nous en avons reçu maintes preuves ces derniers temps. N'avons-nous pas eu, à côté de si cruelles séparations, la joie d'accueillir de nouveaux venus de marque, nos camarades du Canada, et d'entrer en contact avec les organisations syndicales d'inspiration chrétienne d'Amérique latine ?

Tel est l'abri, le sûr refuge, qu'offre aux travailleurs du rail notre organisation ; maison accueillante à tous, où quiconque peut se sentir à l'aise. Ses portes, largement ouvertes, livrent le passage à des hommes d'appartenance philosophique différente. C'est ainsi qu'en Afrique du Nord, par exemple, nos syndicats accueillent, de plus en plus nombreux, les travailleurs musulmans dont certains se sont déjà signalés comme militants. N'a-t-on pas vu la C.F.T.C. désigner, pour représenter au Conseil Economique les intérêts de ses adhérents d'outre-mer, notre bon camarade TIDJANI, du Dahomey ?

Rigoureusement apolitique, jalouse de son indépendance, la C.F.T.C. se détermine librement en toute circonstance, à la lumière de sa doctrine et riche de l'expérience de cinquante ans d'activité au service des travailleurs.

Par la voix de ce journal — auquel nous voulons donner, à l'occasion de Noël, une plus large diffusion — nous lançons un pressant appel à tous les hommes de bonne volonté pour qu'ils viennent avec nous poursuivre, dans une unité vraie, la dure mais grande tâche du Syndicalisme Chrétien.

André PAILLIEUX.



SUR LES PROBLEMES LES PLUS URGENTS LA COMMISSION ADMINISTRATIVE FÉDÉRALE RAPPELLE NOS POSITIONS

LA COMMISSION ADMINISTRATIVE DE LA FEDERATION C.F.T.C. DES CHEMINOTS réunie le 10 décembre 1951 :

COORDINATION DES TRANSPORTS

— rappelle qu'elle a à plusieurs reprises préconisé les moyens d'une véritable coordination des transports (notamment au Conseil supérieur des transports en janvier 1949 — auprès du directeur général de la S.N.C.F. le 31-1-50 — et du ministère des T.P. en novembre 1950),

— réaffirme son opposition à toute mesure qui, sous couvert de coordination, viserait à porter atteinte aux droits acquis du personnel ; elle s'opposera notamment par tous les moyens en sa possession à l'application de ces mesures par décrets pris à la suite du vote d'une loi cadre.

SALAIRES

— constate que malgré des promesses formelles rien n'a encore été fait concernant la remise en ordre des salaires des cheminots dans le sens d'une harmonisation avec les autres entreprises nationalisées,

— réaffirme sa volonté de voir discuter rapidement les conditions de rémunération des cheminots à la Commission de la Convention collective — droit qui lui est refusé en violation de la loi du 11-2-1950 sur les conventions collectives et contre l'avis du Parlement.

DROIT DE GREVE

La Fédération C.F.T.C. des Cheminots reste opposée à toute limitation arbitraire du droit de grève et appelle tous les cheminots à rejoindre la C.F.T.C. pour faire face avec elle aux menaces qui pèsent sur le personnel et pour faire aboutir ses légitimes revendications.

AU CONSEIL ECONOMIQUE

LA RÉORGANISATION DES TRANSPORTS

LA 4^e Assemblée constitutionnelle, renouvelée comme l'on sait après expiration de son mandat provisoire, en juillet dernier, a repris son activité avec la rentrée parlementaire.

Les principales questions portées à son ordre du jour ont été :

— L'échelle mobile des salaires ;
— La fixation du salaire minimum garanti dans les départements d'outre-mer ;

— Le pool charbon-acier ;
— La réorganisation des transports.

Nos camarades LIENART et PAILLIEUX, membres du Conseil Economique au titre des travailleurs C.F.T.C., exposeront ici les travaux de cet important organisme et tiendront nos lecteurs au courant des grandes questions d'actualité soumises à son examen.

« Le Cheminot de France ».

L'ECHELLE MOBILE DES SALAIRES

LUS exactement, il s'agit de la détermination des conditions de mobilité du salaire minimum interprofessionnel garanti, dont l'adaptation constante aux besoins vitaux du travailleur constitue l'essence même des dispositions de la loi du 11 février 1950. On sait que l'évolution hiérarchique des rémunérations est, aux termes de ladite loi, affaire de convention collective ou d'accords de salaire et non de décision gouvernementale.

Le Conseil Economique s'est saisi, de lui-même, de la question, en vertu des dispositions de l'article premier de la loi organique du 20 mars 1951 et de l'article 20 de son Règlement intérieur. Il a estimé avoir son mot à dire dans un débat qui bien que déjà ouvert devant le Parlement par le vote, en première lecture, par l'Assemblée Nationale, le 20 septembre dernier, du projet de loi COUTANT, n'en était pas pour autant clos, loin s'en faut.

Une Commission commune de 27 membres fut désignée par les Commissions du Revenu national, des Affaires sociales et des Affaires économiques. Présidée par M. GAUSSEL (Coopératives), elle eut pour rapporteur Georges LEVARD (C.F.T.C.). Ses conclusions furent portées devant l'Assemblée plénière le 6 novembre. Contrairement à ce qu'on aurait pu espérer, elles n'étaient pas déterminantes. Profondément divisée sur le fond même de la question, la Commission d'étude n'avait pu que charger son rapporteur d'exposer les thèses en présence, en laissant au Conseil le soin d'arbitrer.

Les débats, qui se sont déroulés du 6 au 8 novembre, ont été passionnés. Le groupe des chefs d'entreprise, en particulier, s'est signalé par une opposition qu'on aurait aimé voir appuyée de meilleurs arguments. Confondant à dessein deux problèmes distincts : celui de la mobilité du salaire minimum garanti et celui du maintien de l'ensemble des rémunérations d'un pouvoir d'achat constant, il brandit l'épouvantail de l'inflation, créant ainsi une autre confusion entre les causes et les effets de la dépréciation monétaire dont nous souffrons depuis trente ans. Les représentants du patronat n'ont-ils pas été jusqu'à prétendre qu'au cours de ces dernières

années les salaires avaient rattrapé les prix !

En définitive, en dépit des efforts du groupe des « Travailleurs » (C.F.T.C., C.G.T. et F.O.) et des groupes des « Associations Familiales », des « Entreprises Nationalisées » et de la « Pensée Française », et d'une vigoureuse intervention de Maurice BOULADOUX, la résolution favorable à l'échelle mobile et qui comportait les mesures suivantes :

1^o MESURES ECONOMIQUES :

a) Interdiction de baser contractuellement des révisions de prix sur l'évolution d'indices de prix ;

b) Interdiction d'utiliser systématiquement, dans les clauses de variation de prix, les variations d'indices de salaires quand ces dernières peuvent être compensées par une amélioration de la productivité, c'est-à-dire toutes les fois qu'elles ne dépassent pas un plafond à fixer ;

c) Interdiction de prix imposés à la distribution ;

d) Contrôle des ententes de prix ;
e) Interdiction de ventes d'articles sans prix fermes de livraison (automobiles) ;

2^o MESURES SOCIALES :

a) Application d'un système automatique d'adaptation du minimum interprofessionnel garanti, établi sur les bases d'un budget-type et variant en fonction du coût de la vie ;

b) Variation des allocations familiales en même temps et dans la même proportion que le salaire minimum interprofessionnel garanti — toute réserve étant faite sur ce salaire de base ;

c) Variation dans les mêmes conditions de la retraite des vieux travailleurs ;

d) Par ailleurs, inscription obligatoire dans les accords de salaires et les conventions collectives de clauses de révision des échelles de salaires en fonction de la hausse des prix, indépendamment des modifications commandées par l'accroissement de la production, la prospérité des entreprises ou de la branche professionnelle, a été repoussée par 80 voix contre 61 et 4 abstentions, les représentants de la C.G.C. ayant fait chorus avec le patronat et voté contre le point de vue des travailleurs.

Le projet d'avis adopté (par 86 voix contre 55 et 3 abstentions), bien que reconnaissant que « le salaire minimum interprofessionnel garanti est une notion sociale, dont le montant est voisin du minimum vital, et que l'échelle mobile est un des moyens d'en garantir le pouvoir d'achat », considère que ce moyen n'est pas le seul ; il se perd dans une recherche compliquée de mesures d'ordre économique et financier hors de question dans le règlement d'un problème reconnu par tous d'ordre spécifiquement social. On y parle même du retour à un système d'arbitrage des conflits du travail style 1938 ?

Les deux textes n'en ont pas moins été transmis à l'Assemblée Nationale, qui pourra s'en inspirer lors de l'examen, en deuxième lecture, du projet COUTANT, actuellement en instance au Conseil de la République.

A. PAILLIEUX.

— LIRE LA SUITE EN 5^e PAGE —

SI TU VEUX LA PAIX...

CET aphorisme, trop classique pour demeurer éternellement vrai : « Si tu veux la paix, prépare la guerre ! » un grand Français, Albert THOMAS, directeur du B.I.T., avait opposé, il y a quelque trente ans, une autre formule : « Si tu veux la paix, réalise la justice sociale. »

Comme cela reste exact et fécond ! S'il y a, de par le monde, tant d'angoisses, de misères, de famines matérielles et morales, n'est-ce pas le fait d'une trop inégale répartition des biens entre les peuples, comme entre les catégories sociales, comme entre les individus ?

En tout cas, l'Histoire, ancienne ou récente, a maintes fois démontré que la course aux armements n'était pas le meilleur moyen d'assurer la paix. Le nazisme ayant su imposer à un peuple tour à tour passif et fanatisé le plus funeste choix : celui des canons de préférence au beurre, l'Europe a été ravagée et l'Allemagne elle-même dévastée. Le dilemme va-t-il se dresser, de nouveau, pour tout l'univers civilisé, pendant cette VI^e Assemblée des Nations Unies, qui, à Paris, peut incliner le sort vers la Paix ?

Alors que tant de budgets, depuis toujours, ont chichement mesuré les crédits de nature sociale, vont-ils pouvoir supporter des dépenses militaires d'un montant astronomique ? Le IV^e point du Président Truman : aide aux pays insuffisamment développés, ne trouverait-il pas des moyens d'application, pour le plus grand bien de l'humanité, dans une limitation générale des armements ?

La guerre, déchaînement de cruauté, est un moyen absurde, ruineux, de régler des différends qui, de plus en plus, peuvent être tranchés par le recours à la raison, dans un sens juridique, en opposant au droit de la force la force du droit.

Malgré tout, la coopération entre les peuples a réalisé des progrès. Témoignage l'œuvre accomplie depuis trente-deux ans, dans l'opinion, les mœurs, les institutions, par l'Organisation Internationale du Travail.

Mais il y a l'opposition, le choc éventuel d'idéologies rivales ? La possibilité d'une coexistence pacifique, entre systèmes politiques et sociaux, d'inspiration différente, mérite d'être étudiée avec calme et bonne foi.

Cela supposerait, d'ailleurs, à l'intérieur de chaque Etat membre des Nations Unies, une observation loyale de la Charte universelle des Droits de l'Homme, quant au respect pratique de libertés essentielles comme celles de presse et de propagande.

La paix peut encore être sauvée, consolidée, organisée, dans la voie depuis longtemps indiquée par la France : arbitrage, sécurité collective, désarmement général, simultané et contrôlé.

Gaston TESSIER.

(La photo illustrant notre première page nous a été aimablement prêtée par « Notre Métier ».)

A propos des tarifs

MANQUE A GAGNER

AMESURE que le temps passe, le veto gouvernemental opposé à un rajustement raisonnable des tarifs voyageurs commence à coûter fort cher à la S.N.C.F. Dans l'hypothèse la plus favorable ce rajustement ne saurait intervenir maintenant avant les premiers jours de l'année 1952, c'est-à-dire une fois passées les fêtes de Noël et du 1er Jour de l'An, qui donnent lieu habituellement à une recrudescence de déplacements et qui, cette année, nous promettent un mouvement exceptionnel de voyageurs en raison des ponts officiellement prévus entre chacun de ces deux jours et le dimanche précédent.

On peut ainsi chiffrer approximativement le manque à gagner. Il sera considérable, d'autant plus que les majorations tarifaires envisagées ont été diluées par la presse et que beaucoup de nos clients d'occasion prendront leurs dispositions en conséquence. L'effort demandé aux cheminots, en cette période chargée, sera bien mal récompensé.

L'Administration des P.T.T. elle, s'est autrement mieux débrouillée : l'augmentation de ses tarifs postaux et téléphoniques a pris effet au 8 décembre. De cette façon les congratulations que croient devoir échanger, à l'occasion du bout de l'an, une notable portion de nos compatriotes s'exprimeront au prix fort, pour le plus grand profit du budget des P.T.T. dont l'équilibre, ainsi assuré, vaudra à M. Roger DUCHET des appréciations élogieuses, alors que la S.N.C.F. continuera de courber le dos sous le poids infamant de son déficit.

DEPRECIATION TARIFAIRE

NOS tarifs voyageurs marquent le pas depuis deux ans. Durant la même période les prix de détail ont fait un bond de l'ordre de 50 % et les majorations de salaires intervenues à différentes reprises forment un total d'environ 30 %. Le caractère de service public de la S.N.C.F. impose à celle-ci, nous le savons, des limites dans la fixation de ses tarifs. En ce qui concerne les voyageurs, ces limites sont celles de l'évolution des salaires. Sur cette seule base nous devons constater que la tarification voyageurs s'est dépréciée de 30 % depuis sa dernière révision, ce qui est proprement inadmissible au regard des impératifs d'une saine gestion. Si, pour les raisons d'intérêt général que nous venons de rappeler, la S.N.C.F. ne peut prétendre, comme l'industrie privée, à l'adaptation permanente de ses ressources de trafic aux fluctuations des prix, tout au moins devrait-elle avoir la faculté d'utiliser au maximum les possibilités offertes, soit par la situation économique en ce qui concerne les marchandises, soit par le niveau moyen des salaires pour ce qui intéresse le trafic voyageurs.

LA S.N.C.F. REAGIT

C'EST d'ailleurs dans ce sens qu'a réagi le C.A. de la S.N.C.F. lors, dans sa séance du 14 novembre, il a eu à se prononcer sur le projet de budget à présenter au ministre pour l'exercice 1952.

Ainsi que nous le notions déjà, dans notre « Cheminot » de novembre, les facultés d'amélioration tarifaire étaient loin d'être atteintes, même dans la situation concurrentielle actuelle des différents modes de transports.

Pour les marchandises, la marge dépasse 10 %. Cette marge absorbée, le niveau tarifaire ne dépasserait pas les coefficients suivants (base 100 en 1938) :
Indice moyen : 1.800 (coefficient 18).
Colis de détail : 1.000 (coefficient 10).
Pondéreux : 2.300 (coefficient 23). (charbon)

L'indice des prix de gros ayant atteint en novembre le coefficient 27.03. Pour les voyageurs, le retard apporté dans le rajustement rend difficile l'utilisation intégrale de la marge de 30 % constatée ci-dessus. Une première étape peut cependant être franchie dans l'immediat en majorant le tarif kilométrique de chaque classe de 1 fr. (25 % maximum en 3^e cl.). Le niveau moyen des 3 classes passe ainsi :

du coefficient 14,24 au coefficient 17,22 pour un indice des prix de détail ayant atteint en novembre le coefficient 23,65.

Se refusant absolument à présenter un budget de faillite, faisant ressortir un déficit de 144 milliards, le C.A. S.N.C.F. — conformément d'ailleurs aux dispositions formelles au statut financier de la Société — a assorti la présentation de ses prévisions budgétaires d'une proposition ferme d'augmentation de tarifs établie sur la base que nous venons de voir.

POUR VOS CADEAUX L'ECONOMAT VOUS PROPOSE :



EAU DE COLOGNE ET PARFUMS
Fleur d'Orient — Bouquet N° 1 — Fleur de Tabac — Cuir de Russie
FLACONS FANTAISIE (cinq modèles) : 108 ; 190 ; 350 ; 640 et 1.190 francs
COFFRET comprenant : 1 flacon Eau de Cologne 70° et 1 flacon d'Extrait 80° } 190 francs

NOS SALAIRES

Le coût de la vie continue sa désespérante ascension. Les journaux nous donnaient, ces jours derniers, les récents indices. Celui de l'ensemble des prix à la consommation familiale, dont on reconnaît qu'il est un des plus probants, faisait ressortir, pour le seul mois de novembre, une augmentation de 3,5 %.

Comment, dans ces conditions, ne serions-nous pas de plus en plus attachés à notre revendication de l'ECHELLE MOBILE ?

Comment, nous, cheminots, ne serions-nous pas plus décidés encore à réclamer le droit, dont on nous a illégalement frustrés, de discuter de nos salaires en Commission mixte pour l'élaboration de la Convention collective ?

Nous avons du retard à rattraper. D'abord ce retard de 3 % qui nous a été infligé au 10 septembre, quand

prises d'urgence, si l'on ne veut, en augmentant encore les différences dont pâtissent les cheminots, aggraver le mal et courir au-devant de nouveaux conflits.

Le Gouvernement a largement pris son temps en confiant à une Commission de coordination l'étude des comparaisons de salaires entre ces deux entreprises. Ces travaux sont achevés. Il est grand temps qu'on

cesse de tergiverser et qu'on passe aux décisions.

Rappelons également qu'au 1er janvier 1951 une mesure d'augmentation de salaires a provisoirement exclu nos retraités du bénéfice de la péréquation correspondante. Cela aussi a été fait en violation des textes de lois. Au 1er janvier 1952, il faut que le redressement nécessaire soit effectué.

Léon DELSERT.

Et la convention collective ?

un démarrage difficile... Nos camarades ont lu en première page du « Cheminot de France » du 22 novembre, sous le titre « CONVENTIONS COLLECTIVES ET SALAIRES », une abondante documentation sur la première réunion de la Commission mixte ainsi qu'un compte rendu des débats parlementaires menés par notre ami, le député Albert SCHMITT, le même jour, 15 novembre.

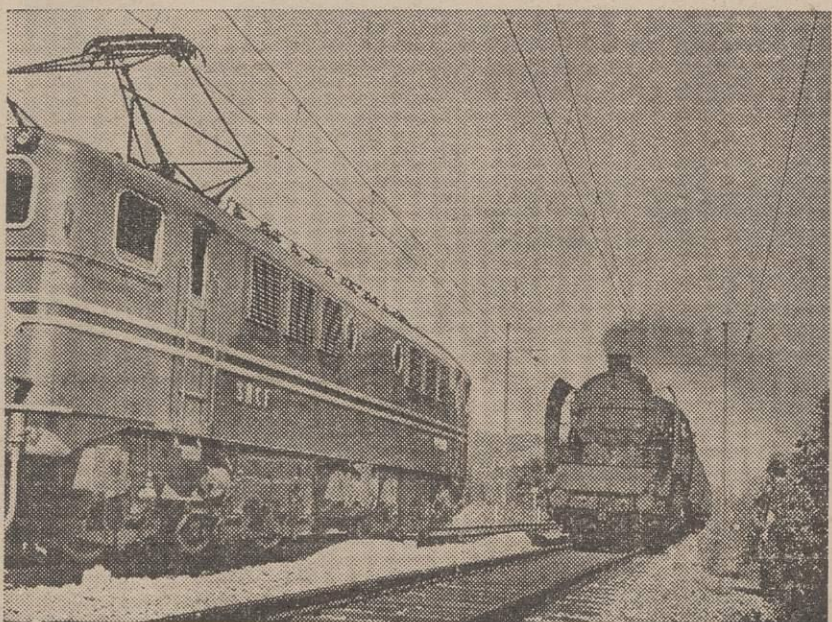
Le 22 novembre, la Commission tenait sa seconde séance au ministère des T. P. On se souvient qu'à la réunion du 15 novembre, la déclaration lue par notre secrétaire général André PAILLIEUX, la ferme attitude de notre organisation appuyée par les autres fédérations (C.G.T., F.O., Cadres Autonomes, S.P.I.D.) ont obtenu le report, à huitaine, de la fixation du programme de travail de la Commission, dans l'attente de la réponse du ministre aux questions primordiales soulevées par notre déclaration. Or, la réponse de M. PINAY nous a profondément déçus. Elle tient en un mot : NON. Ainsi donc, les Cheminots ne pourront discuter de leur rémunération dans le cadre de leur Convention collective, tant que le Conseil d'Etat, devant lequel nous nous sommes pourvus et dont le ministre attend l'arrêt, n'aura rendu son jugement !

Cette séance du 22 novembre, et particulièrement le début, s'est déroulée dans une ambiance de combat, chaque délégation essayant par tous les biais possibles d'amener la « Ré-

munération » sur le chantier, mais toujours se heurtant à l'opposition formelle du président, M. JOUBERT, nanti de consignes précises. Néanmoins, une charge assez vive de PAILLIEUX, se poursuivant en un duel oratoire aux passes serrées au sujet des travaux de la très fameuse Commission GELEY dont les Cheminots attendent si impatiemment les résultats, permit d'aérer la discussion sur le rôle que joueront les organisations syndicales dans l'adaptation, à la corporation, des conclusions de la Commission de Coordination des salaires, sur la façon dont elles en seront tenues au courant, leurs possibilités de recours, toutes questions restées sans autre réponse que celle-ci : « Sur son intervention pressante le ministre a obtenu que la Commission de Coordination des salaires se réunisse au cours de la semaine du 3 au 7 décembre pour faire connaître ses conclusions. Les organisations syndicales seront tenues au courant ».

Enfin, il a été décidé « en attendant mieux » qu'à la prochaine séance on aborderait l'étude du chapitre V de la Convention collective, traitant de l'admission au Cadre permanent. A l'heure où nous écrivons ces lignes, nous possédons et analysons le texte des propositions de la S.N.C.F. Par suite d'indisponibilités de plusieurs membres de la Commission appelés à l'étranger et par leurs fonctions, la prochaine réunion aura lieu le mercredi 19 décembre.

HAILLANT.



RENCONTRE !

spécial de l'opportunité. Dans sa harangue au récent congrès de la Fédération Nationale ne s'est-il pas écrié :

« ... S'il y a déficit présentement, c'est voulu, il n'est pas difficile de le démontrer. A quels coefficients sont les tarifs de la S.N.C.F. ?

« Présentement, les tarifs voyageurs sont à 15, les tarifs marchandises à 16 en moyenne.

« Or, tout ce que la S.N.C.F. achète : matières premières, charbon, acier, sont au coefficient 30 des prix de 1938 ; l'étain, le cuivre au coefficient 32 ; les tissus aux coefficients 40 et 50.

« On ne peut, camarades, acheter à 30 et transporter à 15. Dans ces conditions, il y a inévitablement déficit... ».

On ne saurait mieux dire. Il est seulement dommage que le Secrétaire Général de la plus importante fédération de Cheminots (titre que nous ne lui discutons pas mais qui lui impose tout de même certaines responsabilités) ait mis si longtemps à comprendre que l'opposition permanente qu'il a faite jusqu'ici — et principalement comme administrateur de la S.N.C.F. à tout effort d'assainissement tarifaire — était contraire aux intérêts dont il avait la charge. Ce retour de « l'enfant prodigue » méritait d'être signalé, et celui qui fut toujours, sur ce point, en désaccord avec les administrateurs C.G.T. s'en réjouit personnellement, espérant qu'il ne s'agit pas d'une conversion de circonstance.

Cette unanimité enfin réalisée sur un point capital du problème S.N.C.F., tel qu'il est posé devant le pays, doit se manifester par une action vigoureuse de toutes les organisations syndicales cheminots près des Pouvoirs Publics et du Parlement afin que satisfaction soit intégralement donnée aux propositions du Conseil d'Administration, appuyées déjà par notre fédération, et qui constituent la seule mesure d'assainissement que réclame la situation financière — par ailleurs parfaitement saine — de notre réseau national.

A. PAILLIEUX.

(1) Voir « Cheminot de France » du 22 novembre 1951.

il nous fut accordé douze pour cent d'augmentation au lieu de quinze. Ensuite, le retard dû à la non-harmonisation de notre rémunération avec celle de l'E.D.F.

Ce retard va encore s'aggraver en raison de l'application des étapes prévues au protocole signé le 24 mars 1951 par nos collègues d'Electricité et Gaz de France.

Il importe que des mesures soient

Chez les mineurs

D'INTERESSANTES PRECISIONS SUR L'AFFAIRE DU TICKET MODERATEUR

Notre président fédéral, Maurice GARNIER, nous parlait le mois dernier, dans ce journal, de la question soulevée par l'événement du ticket modérateur.

Il signalait à ce propos le conflit qui agitait la corporation des mineurs à la suite de l'arrêt du ministre du Travail, daté du 3 octobre, qui instituaient un ticket modérateur de 15 %.

Beaucoup d'informations volontairement inexactes ont été données sur l'attitude de notre fédération des Syndicats chrétiens des mineurs au cours de ce conflit.

La C.G.T., qui avait lancé un ordre de grève, sans demander l'avis des autres fédérations, reprochait à la nôtre ne pas obéir purement et simplement à cet ordre.

Mais nos camarades estimaient avoir autre chose à faire que de passer immédiatement à la grève, toujours douloureuse pour ceux qui la font.

Par une action intelligente et en poursuivant activement les discussions avec le ministre, nos camarades sont arrivés à obtenir de très importantes modifications à l'arrêté du 3 octobre.

Ces nouvelles dispositions permettent notamment aux Conseils d'Administration des Caisses de secours miniers (caisses gérées par des délégués mineurs) :

— de limiter à 60 francs le montant de la participation par ordonnance médicale ;

— d'exonérer de toute participation, les pensionnés, les veuves et les orphelins ;

— d'exonérer, après trois semaines de maladie, l'affilié ou les ayants droit ;

— de supprimer toute participation pour les produits pharmaceutiques qui sont administrés sous le contrôle d'un praticien ou d'un auxiliaire médical.

Les cégétistes qui ont fait grand tapage autour de l'action menée par nos camarades, se sont bien gardés de préciser qu'à une époque où ils étaient les maîtres des caisses minières ils avaient eux-mêmes instauré le fameux ticket modérateur et sans qu'ils y aient été obligés. C'est ainsi qu'ils avaient fixé les taux suivants :

Ticket modérateur de 15 % : caisses du HAUT-RHIN, du BAS-RHIN, de SAINT-GAUDENS.

Ticket modérateur de 10 à 20 % : caisses de secours de COMBREE, ardennes de l'Ouest.

Ticket modérateur de 20 % : caisses de secours de VALENCIENNES, DOUCHY, AUBOUE, LONGWY, AUTUN, DECIZE, AIN et RHONE, SA VOIE, BRASSAC, LOIRE, COMMENTRY, BOUCHES-DU-RHON, GARD, Groupes du Centre de BASSE-NORMANDIE, TRELAZE.

L'action des mineurs C.F.T.C. a eu pour résultat d'adoucir considérablement les conditions faites aux travailleurs, par les cégétistes, dans ces différents bassins.

L'affaire se passe de commentaires. Léon DELSERT.

D'UN MOIS A L'AUTRE...

LA S.N.C.F. VA-T-ELLE DEVENIR UNE REALITE?

Nous n'avons appris que le 24 octobre, par un exposé de M. le Directeur général devant le C. A. de la S.N.C.F., les dispositions prises pour réaliser la structure définitive de notre réseau national, mesures qui devaient faire l'objet, quelques jours plus tard, d'une édition nouvelle des Ordres généraux 1 et 18 dont la dernière mise à jour remonte respectivement au 10 avril et 31 décembre 1946.

Ainsi que nous avons dû le faire remarquer, nous eussions aimé, en tant que représentants qualifiés du personnel dont les intérêts sont manifestement en cause dans de telles réformes, être informés plus tôt des dispositions envisagées afin d'être en mesure de faire valoir opportunément nos points de vue en la matière.

De quoi s'agit-il, en somme ? De réduire de 5 à 3 les échelons de commandement en abolissant, d'une façon plus ou moins brutale et plus ou moins radicale, les deuxième et quatrième échelons de la structure primitive, établie en fonction de besoins particuliers à la période de réalisation de l'unité du réseau. Il va de soi qu'une contraction de cette ampleur du dispositif général assurant depuis quatorze ans la marche de cette gigantesque mécanique que'est la S.N.C.F., ne va pas sans poser un certain nombre de questions qui ne sont pas, à notre avis, et contrairement à ce qu'on suppose en haut lieu, résolues d'avance.

Tout d'abord, une telle opération doit s'étaler dans le temps. La brusquer, c'est aller au devant des plus sérieuses difficultés, les circonstances ne

se prêtant pas à des brassages de personnel de quelque importance. Bien qu'ayant reçu à ce sujet tous les apaisements demandés, nous ne sommes pas sans inquiétudes, témoin les opérations d'ores et déjà effectuées sur l'Est sans grandes précautions.

Il y a aussi à prévoir les répercussions sur l'avancement normal du personnel intéressé. Là encore, des dispositions spéciales doivent être prises pour amortir l'inévitable choc et il est absolument indispensable qu'elles soient discutées avec les organisations syndicales aux échelons où elles ont à intervenir.

Enfin, la mise en place du dispositif réduit adopté et qui n'est autre que l'extension de celui mis en rodage sur la région Méditerranéenne, va se heurter à une difficulté majeure : le volume excessif des Régions Ouest et Sud-Ouest qu'il eût fallu alléger préalablement au bénéfice d'une Région « Midi » groupant les arrondissements de Saintes, Bordeaux, Toulouse et Tarbes. Ainsi le système, duquel on attend des résultats probants, eût-il bénéficié d'une répartition géographique du deuxième échelon de commandement plus judicieuse, en tout cas mieux en rapport avec le but fixé.

Cette question de première actualité sera portée à l'ordre du jour d'une très prochaine audience du Directeur général.

A. P.

Une heureuse initiative de la S. N. C. F. : la création d'un service Manutention-Transport

Parmi les éléments de la concurrence Rail-Route figurent en tout premier lieu les problèmes de la manutention. A première vue il semble que le choix du fer comme moyen de transport pose en lui-même l'ensemble de ces problèmes qui ne sauraient être résolus qu'en faisant appel aux bons offices de la route, mieux adaptée aux besoins du client. En y regardant de plus près, on s'aperçoit qu'il en est tout autrement et que la question « manutention » méritait un examen particulier, quel que soit le mode de transport adopté. C'est ce qu'a fait la S.N.C.F., en conclusion de quoi elle a mis à l'essai un service spécial « Manutention-Transport » qui a fait l'objet d'une communication récente du Directeur Général au Conseil d'Administration et qui vient d'être présenté par la Presse dans les termes suivants :

La S.N.C.F. a déjà fait un effort considérable pour améliorer les liaisons terminales en efforçant de développer « le porte à porte » sous ses différentes formes. Mais des améliorations sensibles peuvent être apportées.

Aussi la S.N.C.F. vient-elle de créer, dans le cadre de son Service Commercial, 54, bd Haussmann à Paris, un Bureau Technique spécialisé dans l'étude des problèmes de manutention. Ce Service « Manutention-Transport » est, dès maintenant, à la disposition des industriels et des commerçants désirant étudier les questions qui peuvent se poser dans leur entreprise pour les aider à rechercher et à mettre au point les solutions les plus pratiques et les plus économiques.

Ce Service a été confié à deux fonctionnaires spécialisés : MM. DERIES (Ex) et GÉREMY (M.T.). Les cheminots suivront avec intérêt le développement de l'expérience dont on peut attendre beaucoup pour l'amélioration du trafic.

A. P.

La « Réorganisation » de la S.N.C.F. reste à l'ordre du jour. Mais la Presse est plutôt avare de détails précis. Et pour cause...

« L'Humanité » du 26 novembre y a consacré son éditorial sous la plume de M. André MARTY. Et celui-ci s'en va-t-en-guerre contre M. BICHET.

Et pourquoi donc ?

On sait que la « réorganisation » des transports a fait l'objet de trois projets, savoir :

— Le projet du Gouvernement, et du ministre, M. PINAY. Nous l'avons exposé et critiqué dans le « Cheminot de France » du 1er décembre 1950.

— Le projet LEMAIRE (R.P.F.).

— Le projet MARTY (Communiste).

M. BICHET a été nommé rapporteur par la Commission des Transports de l'Assemblée Nationale pour les trois projets. Il a donc établi un « avant-rapport » dont l'importance est telle qu'il a dû être imprimé. Ce document est destiné à donner à la Commission une base de discussion.

Disons tout de suite que nous ne sommes pas chargés, ici, de défendre M. BICHET.

Mais force nous est bien de reconnaître que, conformément aux usages, son rapport ne sera définitif que lorsqu'il aura été discuté en Commission, ce qui n'était pas le cas le 28 novembre.

Dans ces conditions, on ne peut que s'étonner de ce qu'écrivit M. André MARTY dans « L'Humanité » :

« M. BICHET, député M.R.P., vient de publier son Rapport sur le Plan PINAY d'écrasement des cheminots. Il y a plusieurs mois qu'est déposé le projet PINAY qui démembre la S.N.C.F. M. BICHET le présente aujourd'hui, et l'aggrave encore.

« Ainsi donc, le gouvernement est pressé. Son plan d'accroissement inouï de la misère ne doit pas attendre. »

Tout cela est bien du « style HUMA » avec des termes de panique choisis pour lecteurs crédules : « écrasement des cheminots » — « qui démembre la S.N.C.F. » — « plan inouï de misère ». Ce qu'il faut, c'est entretenir la propagande et l'agitation.

Mais à qui fera-t-on croire qu'on va pouvoir si facilement écraser, comme ça, — et réduire de façon « inouïe » à la misère, 450.000 travailleurs de ce pays qui n'ont d'autre tort que d'assurer l'un des services publics qui marche le mieux ?

Quant au « démembrement » — encore un mot de leur invention ! Mais la chose ne sera pas non plus si facile ! Il n'est que de voir ce qui se passe du côté de Ribérac !

D'ailleurs, M. MARTY énumère :

« En premier lieu, propose M. BICHET, le ministre des Travaux Publics sera autorisé à supprimer par arrêté, au bénéfice de la route, n'importe quelle ligne de chemin de fer. »

Où diable M. MARTY a-t-il lu ça ?

Le pré-rapport BICHET préconise au contraire l'emploi plus intense des autorails et des locomotives. Et aux articles 3 à 5 du projet PINAY, il substitue des dispositions — sur lesquelles nous réservons notre appréciation — mais dont le moins qu'on puisse dire, c'est qu'elles atténuent le projet primitif puisque là où des lignes seraient fermées, le service de remplacement se ferait pour le compte et sous la responsabilité du chemin de fer.

Et M. MARTY continue :

« En second lieu, le ministre fixera à son gré les effectifs du personnel. Les agents seront dégagés des cadres. Cela veut dire : compressions massives ».

Ici encore, nous n'avons rien lu de semblable.

Les parties de l'article 19 du projet initial, qui prévoyaient notamment les mises à la retraite et les licenciements d'office, sont disjointes ainsi que nous le demandons.

« En troisième lieu, M. BICHET aggrave le plan PINAY en donnant aux chefs de service le droit de muter tout agent. »

Là, le souci de M. MARTY de nous effrayer est évident. Mais il ne parvient qu'à nous faire sourire ! Car enfin, qu'y a-t-il de nouveau à cela ? Depuis que le chemin de fer existe, on a déplacé les cheminots pour les occuper là où il

ya besoin d'eux. Et comment faire autrement ?

Précisons tout de même qu'il est du rôle de l'organisation syndicale d'« humaniser » ce qu'il pourrait y avoir de trop rigoureux dans ces mesures. Mais reconnaissons loyalement qu'elles sont inéluctables à la profession N'était-ce pas d'ailleurs ce que disait très nettement la « Tribune des Cheminots » du 1er avril 1946. Il est vrai qu'à cette époque...

M. André MARTY traite ensuite des questions particulières à notre statut en des termes plus vagues, mais aussi effrayants :

« Enfin le projet BICHET attaque ouvertement les droits acquis : retraites, sécurité sociale, économat. »

Nous redisons que nous n'avons rien lu d'aussi terrible.

Les dispositions relatives au recul d'âge de la retraite sont disjointes pour faire partie d'une loi d'ensemble intéressant tous les agents des services publics.

Reste le ticket modérateur de la Caisse de Prévoyance ? Le dernier mot n'est pas dit sur la question. Et puis, il y a la récente expérience chez les mineurs...

Alors, que reste-t-il du réquisitoire MARTY ? Peu de chose, sinon pas mal de mauvaise foi.

Pour en juger, nous mettrons sous les yeux de nos lecteurs deux textes concernant les effectifs de la S. N. C. F. M. MARTY écrit :

« Mais M. BICHET lui-même indique comment faire échec au vote de sa loi monstrueuse. Il écrit qu'il n'y a pas lieu de publier les effectifs de la S.N.C.F. à comprimer, car « ils ne manqueraient pas d'être utilisés pour des fins d'agitation sociale auprès de l'ensemble du personnel des cheminots. »

Or, pour expliquer pourquoi il demande le rejet des 3^e et 4^e § de l'art. 19 prévoyant les licenciements, le pré-rapport BICHET indique textuellement :

« Vouloir maintenir ces textes soi-disant pour des considérations psychologiques vis-à-vis de l'opinion publique serait un non-sens et une erreur politique, car ils ne manqueraient pas d'être utilisés pour des fins d'agitation sociale auprès de l'ensemble du personnel des cheminots dont chacun d'eux pourrait se croire personnellement menacé ; ce n'est pas dans un tel climat que la S.N.C.F. pourra parachever son redressement. »

Qu'on compare les deux textes et la vérité éclate !

La vérité, c'est que M. MARTY veut créer chez les cheminots une agitation qui servirait très bien les intérêts de son Parti.

Concluons en demandant à nos camarades de se montrer prudents et circonspects lorsqu'on leur sort de pareils textes.

Qu'ils nous fassent confiance. Ce n'est pas avec de la démagogie, mais patiemment, opiniâtrement, jour après jour que nous devons travailler les milieux dirigeants du pays pour plus de justice.

Le rapport de M. BICHET est un document que nous discuterons, dans toutes ses parties, comme nous avons discuté d'autres documents analogues. Il y a dans le texte des passages que nous pouvons approuver, il en est d'autres au contraire que nous combattons. C'est déjà commencé.

Ce que nous n'admettons pas, c'est la présentation fallacieuse de rapports, dans le seul dessein d'affoler les cheminots.



« Franc-Tireur » du 5 décembre publie un article remarquable de Charles RONSAC, sur l'attitude du Patronat.

Il signale que depuis deux semaines, de grands industriels européens parcourent les U.S.A. où ils sont les invités du Plan Marshall afin d'étudier les méthodes de production et de productivité et aussi les relations entre le capital et le travail. Et si nous en croyons « France Soir » :

« Le débat a pris l'allure d'un procès monstrueux où les grands patrons américains sont les accusateurs et où le patronat européen se trouve assis, à malgré lui, au banc des accusés ».

Ce qui fait dire à Charles RONSAC, sur ce sujet :

CHEMINOTS !

à deux pas de la Garde du Nord vous serez toujours bien accueillis

A LA CONSIGNE

DEGUSTATION d'HUITRES
168, rue du Faubg-St-Denis
— PARIS —

M. Paul-G. HOFFMAN, ancien administrateur du plan Marshall, aujourd'hui directeur de la Fondation Ford, a notamment souligné que la productivité américaine était deux fois et demie plus forte que la productivité européenne, cinquante ans après lui avoir été égale. Et il a dénoncé le système (européen) consistant à maintenir des prix artificiellement élevés et empêchant ainsi les ouvriers d'acheter les produits qu'ils fabriquent.

Puis il indique :

Le débat n'est pas neuf. Mais une partie de l'Europe, France en tête, s'étiole lentement, mais sûrement, faute d'y apporter une solution radicale. Avec une économie retardataire dominée par

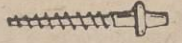
Comparez, jugez... et condamnez.

Il est vrai que nous avons été saignés, ruinés, économiquement bloqués par deux guerres et deux occupations pendant que les Etats-Unis augmentaient leur production et leur productivité dans des proportions colossales.

Mais cela devrait être une raison de plus pour changer de méthode. Car c'est avant tout une question de conception. Et au point où nous en sommes, le mal relève du bistouri, non de la médication.

Aux U.S.A., chaque fois que les puissants syndicats américains font grève — et quelle grève ! — et obtiennent une augmentation de salaires, le patronat est obligé — c'est une « loi non écrite » — de réinvestir des capitaux pour mo-

Je gage d'ailleurs qu'ils se plaindront encore — et toujours — de n'être pas compris, ou placés devant des systèmes économiques différents, ou encore que le régime fiscal les écrase...



J'ai lu, à ce sujet, sous la signature de Pierre LIMAGNE, dans « La Croix » du 23 novembre, — alors qu'on discutait du « Plan d'austérité » de M. René MAYER, — les observations suivantes :

Pour financer nos grands travaux, il n'est guère que deux sortes de ressources : l'impôt ou l'épargne.

Sans nul doute, l'épargne serait préférable, justement parce qu'il s'agit d'une part de travaux rentables et, d'autre part, de dépenses profitables aux générations futures, donc à ne pas faire peser sur notre seule génération, déjà tellement handicapée par la petite proportion de ses travailleurs dans la force de l'âge en regard du nombre des vieillards et des enfants. Mais la petite épargne a été trop étrillée au cours des dévaluations successives de la monnaie, et les détenteurs de gros capitaux préfèrent en général les « faire valoir » dans des spéculations plus ou moins justifiées.

Il faut donc se résoudre à demander chaque jour un peu plus à l'impôt.

« Nous n'en pouvons plus ! », s'écrient alors les contribuables, certains avec raison.

Beaucoup de Français sont dans de graves difficultés, soit parce qu'ils ne gagnent pas assez d'argent, soit parce que l'Etat les dépouille. Nombre d'autres consentiraient un effort fiscal supplémentaire sans excessive révolte, s'ils n'avaient le sentiment d'être des dupes.

C'est un fait : jamais ne s'était étalé chez nous un luxe orgueilleux, cynique et... dégradant comme celui des boîtes de nuit de Paris.

Nous vivons à une époque où trop de nouveaux riches éclaboussent trop de nouveaux pauvres.

Ce sont ces nouveaux riches qu'il faut frapper. Or, quand on apprend que tant de nos compatriotes sont capables de dépenser un million pour l'achat d'une voiture et demeurent néanmoins inconnus du fisc, on est stupéfait.

M. BARANGE, bien placé, en tant que rapporteur général du budget, pour parler de telles questions, réclamait encore il y a peu de jours l'institution d'une carte d'identité fiscale. Aura-t-il beaucoup de succès ? Je ne sais. Trop de députés ont été soutenus, pendant leur campagne électorale, par des électeurs ou des groupements qui redoutaient cette réforme et quelques autres inspirées du même esprit. Raison de plus, pour les autres, de prouver leur honnêteté.

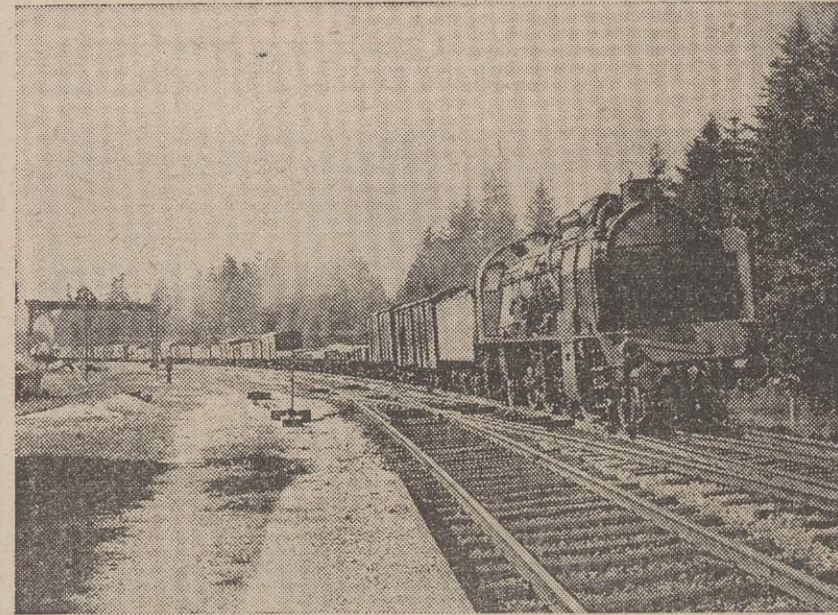
« Honnêteté » ? Hélas ! Qui donc y croit encore, aujourd'hui ?

Pourtant, il y a dix-neuf siècles, dans la nuit de Noël, un grand message nous était adressé : Paix sur la terre aux hommes de bonne volonté !

Aujourd'hui, on clame la Paix ! On cherche la Paix !

Mais où sont les « hommes de bonne volonté » ?

Marc LEFORT.



un patronat réactionnaire, il n'est point besoin de chercher l'une des causes principales du « malaise français ».

Nous n'avons pas à prendre ici la défense du patronat américain. Nous avons à exposer des faits, à citer des chiffres... et à demander des comptes.

D'après le rapport du Conseil Economique et Social des Nations Unies, en 1950, pour une population de 150 millions d'habitants, le revenu global des Etats-Unis a été de 266 milliards de dollars, sur lesquels les salaires représentent 162 milliards, les bénéfices des sociétés 18 milliards.

Or, d'après une solide étude faite par l'hebdomadaire « Perspectives », le revenu global national de la France a atteint, en 1950, 7.660 milliards de francs sur lesquels les salaires (prestations comprises) représentent dans l'entreprise privée 2.645 milliards, les revenus d'exploitation et profits 3.380 milliards.

Ainsi, tandis qu'aux U.S.A. le travail reçoit neuf fois plus que le capital, chez nous le profit reçoit 44 % et le salaire 34 % du revenu.

dernier l'outillage et accroître la productivité sans augmenter la fatigue des travailleurs, afin de maintenir et, si possible, d'abaisser les prix.

En France, en pareil cas — et c'est une autre loi non écrite — le patronat inclut automatiquement l'augmentation de salaires dans le prix de revient et augmente ainsi son prix de vente pour conserver sa marge bénéficiaire.

On connaît le résultat, la course à l'inflation, le cycle infernal. Mais on oublie que pour un revenu par tête d'habitant quatre fois plus bas en France qu'aux Etats-Unis, la marge de profit est deux à trois fois plus forte en moyenne chez nous qu'outre-Atlantique.

Si l'on ajoute à cette situation le dirigisme patronal qui se traduit par des cartels ou ententes dans toutes les branches de la production, on aura une explication des bas salaires et des prix élevés souvent dénoncés par les syndicats américains et, à présent, par les patrons américains eux-mêmes.

Nous enregistrons avec curiosité, il va sans dire, la réponse du patronat français.

MANUFACTURE DE VÊTEMENTS

HOMMES GARÇONNETS JEUNES GENS

SIRTEX

(Anciennement 6, Rue du Faubourg-Saint-Denis)

Vous offre dans ses vastes locaux

27, BOULEVARD DE STRASBOURG, 27

PARIS - X^e — (Métro : Strasbourg - Saint - Denis et Château - d'Eau)

— Téléphone : PROvence 63-84 —

OUVERTURE DE NOUVEAUX RAYONS

Pour vous Monsieur

RAYON MESURE
COSTUME SUR MESURE — VÊTEMENT CONFECTION
GABARDINE — IMPERMEABLES — PARDESSUS
RAYON GARÇONNET — CHEMISERIE — CRAVATES
BLEU DE TRAVAIL, ETC...

Pour vous Madame

LINGE DE MAISON — BLANC — TISSUS D'AMEUBLEMENT
LITERIE — Rideaux

A DES PRIX DE FABRIQUE

A L'OCCASION DE SON AGRANDISSEMENT, REMISE DE 10 %
SUR TOUS LES ARTICLES AUX CHEMINOTS

(Larges facilités de paiement sur demande)
PRESENTATION DE LA CARTE DE SERVICE OBLIGATOIRE

CHAUSSURES HOMME — COUSU MAIN
DESSUS BOX — DOUBLE SEMELLE CUIR
A PARTIR DE FRANCS 2.950 LA PAIRE

Chaussures NADINE

1, Cité Paradis — PARIS (10^e)
tous les jours de 10 heures à 18 heures

AU MONT ST-MICHEL
MEUBLES RUSTIQUES
CHÊNE et MERISIER
GRAND CHOIX
ARMOIRES NORMANDES
104, RUE DE RENNES
13, RUE D'ASSAS - PARIS-6^e

RENOVEZ VOTRE INTERIEUR
PAPIERS PEINTS — PEINTURES
BALATUM — VITRAGES — STORES — LINOLEUM
PAPIERS PEINTS ORDENER — 6, rue Ordener — PARIS (XVIII^e)
PAPIERS PEINTS L. G. — 14, rue Albert-Rémy — RIS-ORANGIS (S. et O.)
PAPIERS PEINTS L. G. — 72, rue de Flandre — PARIS (XIX^e)
Conditions spéciales aux Cheminots

LES HORAIRES

Portant haut son panache de fumée, la « Pacific » entre en gare. Dans un grincement de sabots de frein, les 600 tonnes du 314 viennent de stopper machine à la « grue ». Le chef de service, la casquette impeccable, le guidon sous le bras, regarde sa montre. « Une bonne montre lui appartenant, comme le prescrit le règlement de sécurité ».

21 h. 08 : le train est à l'heure.

Le chef de train, dans son fourgon, vient de faire la même constatation.

Tout en s'affairant pour aider son compagnon à prendre de l'eau, le mécanicien poursuit ses réflexions.

« On a fait l'heure, mais juste ! Dur ce train, rien à gratter ; va falloir tirer dessus pour récupérer les 3' du ralentissement de travaux avant Paris... »

« Si encore on avait du bon charbon... ou un horaire comme avant. »

« Quels sont les « c... » qui nous a j... » des horaires pareils ? »

Au fait ! « Savez-vous comment sont établis les horaires des trains ? »

Pas d'une manière « empirique » comme pourrait le croire ce mécanicien que nous venons d'entendre rouspéter. Mais par le calcul, d'une façon extrêmement rigoureuse.

Reprenons donc l'exemple de tout à l'heure et suivons le travail jusqu'à l'établissement du « fascicule horaire » dont se sert le mécanicien et du « Chaix » qu'utilise le voyageur.

Le Service de l'Exploitation décide de mettre en service un nouveau train de voyageurs express, entre A et B. Il en fixe la composition, donc le tonnage et transmet à la Traction une demande de marche-type pour train express 600 tonnes, entre A et B.

La Traction fixe le type de machine qui devra remorquer le train, une Pacific dans le cas qui nous occupe et le calcul de la marche-type va commencer.

Pour le calcul de chaque marche-type, les éléments suivants entrent en ligne de compte :

- Le type de machine ;
- La vitesse de la ligne ou du train ;
- Le tonnage du train ;
- Le matériel remorqué (voyageurs, messageries, P. V. spécialisé) ;
- Le profil de la ligne avec ralentissements aux bifurcations et entrées de gare.

L'aptitude en côte de chaque type de machine, ses possibilités dans les rampes, pour être plus clair, a été déterminée (après « essais » pratiques effectués à l'aide d'une voiture dynamomètre) pour chaque tonnage et pour chaque type de matériel remorqué.

On sait ainsi que notre « Pacific » attelée à un train de voyageurs de 600 t. pourra rouler à 110 km.-h. en palier, à 70 km.-h. en rampe de 5 mm. %, à 32 km. en rampe de 10 mm. %.

Le profil de la ligne rampes-pentes-courbes est fourni par le service V.B. ainsi que la vitesse maximum autorisée sur cette portion de ligne.

Le tonnage et le type de matériel, il en a été tenu compte pour l'établissement des courbes d'aptitude de la machine.

Partant de la courbe d'aptitude de la machine pour un tonnage et un matériel donnés (600 t. voyageurs), il suffit, maintenant « d'intégrer » cette courbe sur le profil pour obtenir l'horaire.

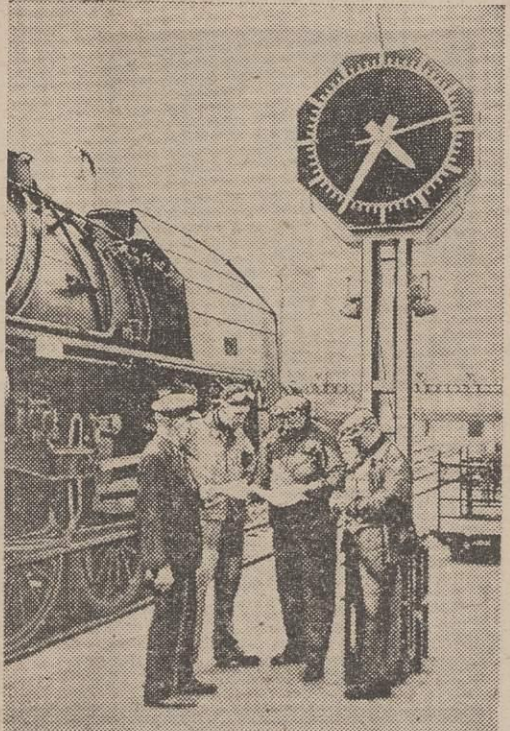
Il existe plusieurs méthodes d'intégration de la courbe d'aptitude, mais les deux principales méthodes Ouest et A.-L. tendent à établir une bande flammée théorique du train considéré, sur laquelle il n'y a plus qu'à relever les temps passés de gare à gare.

Jusqu'à maintenant, l'intégration se fait à la main par procédés graphiques, mais il existe depuis quelque temps, à Vitry, une machine à tracer les horaires, qu'un seul opérateur peut faire fonctionner et dans laquelle il suffit de placer la courbe d'aptitude de la machine d'une part, un profil de la ligne, d'autre part, pour obtenir une bande flammée théorique du train sur laquelle on relève les temps de la marche-type.

Les temps ainsi obtenus entre chaque gare sont majorés d'un certain pourcentage « une marge de récupération » qui doit permettre au mécanicien de faire l'heure même si le train se trouve retardé sur signaux ou travaux.

La marche-type ainsi établie par le Service de la Traction, en minutes et en dixièmes de minute est transmise au Service de l'Exploitation qui arrondit les temps de gare à gare, à la minute, en veillant à ce que le temps total soit respecté.

Le service Exploitation « trace » ensuite le train sur le graphique — graphique où sont indiqués tous les trains circulant sur une ligne donnée. Il fixe l'heure de départ, le temps de tra-



jet d'après la marche type Traction, les stationnements dans les gares.

Il établit ensuite les fascicules horaires qui donnent les horaires de tous les trains réguliers et facultatifs, marchandises et voyageurs.

Le « Chaix », vendu au public, ne comporte que les trains voyageurs et est tiré des fascicules Horaires.

Le 314 vient d'arriver au butoir. L'équipe de remplacement prend possession de la Pacific, le mécanicien sort son panier du coffre pour aller à la « crôte ». En tendant l'oreille, les voyageurs auraient pu l'entendre grogner « dur ce train — faut courir — mais l'horaire se tient quand même... »

Merci, vieux frère... et sans rancune.

P. B.
Contrôleur Horaires.

AU CONSEIL ÉCONOMIQUE

La réorganisation des transports

EFFECTIFS DE LA S.N.C.F. - RETRAITES - CAISSE DE PREVOYANCE

(SUITE DE LA PAGE 2)

Le 31 juillet 1951, le Bureau du Conseil Economique a prié la Commission des Transports de procéder à une étude sur le problème de la coordination des transports et il a demandé que cette étude porte plus particulièrement sur le projet de loi n° 880 (Projet PINAY) et la proposition de loi numéro 645 (Proposition LEMAIRE). M. BOUR, président de cette Commission, a fait désigner comme rapporteur M. E. FORGET, du groupe de la C.G.A.

Ce dernier a déposé son rapport le 21 novembre 1951.

Nous avons réussi, au sein de la Commission, à faire introduire dans ce rapport un certain nombre de considérations et de propositions qui répondent aux thèses que nous avons toujours défendues. Nous allons succinctement vous indiquer les constatations et les considérations les plus intéressantes de ce rapport :

Chapitre I. — LA S.N.C.F. — SITUATION ACTUELLE.

Effectifs du personnel diminués de 93.200 unités du 31-12-37 au 31-9-51. Parallèlement matériel plus réduit en 1950 qu'avant guerre.

Donc, productivité accrue : nombre d'unités kilométriques par heure réelle d'agent : 77 en 1951 contre 50 en 1938.

Budget caisse de prévoyance présentera en 1951 un excédent de 353 millions et en 1952 de 433 millions.

Facteurs du déficit :

1° La S.N.C.F. est la seule entreprise française qui, en plus de la part patronale nécessaire pour constituer le fonds des retraites, supporte les charges de pérequisition (50 milliards en 1951 dont 36 pour la pérequisition) ;

2° Tarifs variant entre 14 et 16 contre charbon acheté au coefficient 30 ; déficit beaucoup plus fort pour le trafic voyageurs : 53 %, que pour les marchandises : 15 % ;

3° Le problème des effectifs du personnel est considéré parfois, mais à tort, comme l'élément essentiel du déséquilibre financier de la S.N.C.F., celle-ci ayant réalisé un gros effort de compression des effectifs ;

4° Charges de service public :

— Obligation d'exploiter même si le trafic est insuffisant ;

— Obligation de transporter, d'où nécessité d'un matériel de réserve pour faire face aux pointes ;

— Nécessité de transporter toutes les marchandises, ce qui suppose un pourcentage de parcours à vide (42 % pour la S.N.C.F., 25 % pour les routiers) ;

— Charges d'infrastructure : vole, gardiennage et signalisation : 1951=76 milliards. Evaluation du déficit en valeur 1938 : 7,7 milliards ; 1951 : 3,8 milliards.

Chapitre II. — LES TRANSPORTS ROUTIERS.

Le programme d'équipement, de construction et d'achèvement des routes peut être estimé à 200 milliards de francs à dépenser en dix ans.

« Quand on aura soulagé le budget « S.N.C.F. des charges d'ordre public

« qui l'obèrent, quand on aura obtenu « ma société le maximum de rendement, il sera permis, sur ce chiffre « d'exploitation, de discuter à partir de « bases solides et coordonnées en conséquence les services routiers et ferroviaires. »

« Alors, il ne s'agira plus de privilège « pour la S.N.C.F. Il ne s'agira plus de « brimades pour les transporteurs routiers. Il s'agira de conserver un service public d'intérêt national et de « permettre aux divers modes de transport de travailler dans des conditions « égales. »

Plus loin :

« Autant le camion auto semble adapté au service de camionnage et de « porte à porte à petite distance, au-

plus devant les départs intervenus depuis deux ans : 90.000.

Article 23. — Dispositions reculant l'âge d'ouverture du droit à pension.

Demande la disjonction pour discussion dans le cadre d'une loi commune à tous les fonctionnaires et estime que les engagements pris ne sauraient être remis en cause en ce qui concerne l'âge de la retraite.

Article 25. — Institution du ticket modérateur pour les produits pharmaceutiques.

Le compte annuel de la C. P. étant actuellement en équilibre, estime que cet article n'est pas nécessaire et en demande la suppression.

Mesures concernant les transports routiers :

Article 4. — Taxe sur les véhicules de plus de 3 T.

Article 5. — Taxe sur les autocars de plus de 30 places.

Propose un relèvement des taxes sur le gas-oil pour tous véhicules et une taxation modérée des véhicules de plus de 3 T. effectuant un parcours supérieur à 150 km. Prévoit une détaxe totale pour les non-utilisateurs de la route.

MESURES PROPRES A LA S.N.C.F.

Articles 13, 14, 15. — Détermination des lignes de grande desserte et des lignes affluentes. — Mode d'exploitation. — Subventions des Conseils généraux.

Ne veut pas de prise en compte par les collectivités locales. Estime que les transports, même déficitaires, ne peuvent être supprimés, s'ils s'avèrent indispensables au maintien de la vie dans certaines régions. Demande qu'il soit prévu dans ce cas un crédit de fonctionnement. Prévoit un cas de suppression de la desserte ferroviaire la S.N.C.F. pourra être appelée à assurer l'exploitation routière.

Article 17. — Dépenses d'entretien et de renouvellement des voies. — Subvention de l'Etat. Versement par la S.N.C.F. d'une redevance proportionnelle aux recettes du trafic de 2 % en 1952 et 1953 et majorée ensuite de 2 % chaque année.

Propose que le mot subvention soit remplacé par le mot « crédit » afin de placer les chemins de fer dans une situation équivalente à celle des canaux, routes et aéroports qui reçoivent des crédits d'entretien et d'équipement et non des subventions.

Article 18. — Fixation des effectifs par le ministre des T. P. et des Finances. Renseignements communiqués au Parlement :

Emet un avis défavorable, le Conseil d'Administration devant garder toute son autorité sur le personnel et toute faculté d'en déterminer le nombre.

Enfin le rapporteur prévoit une distinction entre le budget voyageurs et le budget marchandises (Projet LEMAIRE) et s'élève contre des contrôles supplémentaires de la gestion de la S.N.C.F. déjà trop nombreux.

Ainsi l'action que nous avons menée au sein du Conseil Economique a eu pour résultat de faire admettre la justesse d'un certain nombre de nos thèses par une majorité à la Commission puisque les conclusions du rapporteur ont été adoptées en Commission par 13 voix contre 4.

C'est ensuite au Parlement que la bataille devra être menée. Déjà nous avons pu constater dans le pré-rapport de M. BICHET, rapporteur au nom de la Commission des Travaux publics de l'Assemblée Nationale, des constatations parallèles à celles du Conseil Economique et des conclusions identiques sur certains points, particulièrement en ce qui concerne les retraites et les licenciements. Cependant, M. BICHET est partisan du ticket modérateur et nous aurons à lutter sur ce point. Nous serons en tout cas renforcés dans notre position par l'avis du Conseil Economique.

P. LIENART.

Dernière heure

Le Conseil Economique, dans la nuit du 11 au 12 décembre, a adopté le Projet d'Avis présenté par le rapporteur M. FORGET. Les amendements intervenus respectent la ligne générale du Rapport dont nous vous donnons l'analyse dans la rubrique Conseil Economique. En tout cas le C.E. a suivi son rapporteur en ce qui concerne les mesures intéressant le personnel de la S.N.C.F. Pour l'âge de la retraite, en particulier, son avis est textuellement le suivant : « Sans revenir sur les engagements antérieurs, l'âge de la retraite pourra être revu, mais seulement dans ce cadre d'une étude générale sur les fonctionnaires et les agents d'entreprise publiques. »

« tant, compte tenu des observations ci-dessus, le poids lourd grande distance multiplie ses inconvénients dans l'état actuel de la route. »

« Dans le même temps, sur les grands parcours à haut trafic, à plein rendement et à faible prix de revient, la S.N.C.F. ne peut abaisser ses tarifs dans l'obligation où elle se trouve de compenser les pertes des lignes à trafic faible et à coût élevé. »

Le rail devient, en certaines occasions, « le dépanneur de la route ». En fonction de ces considérations générales la position du rapporteur en ce qui concerne les points principaux du projet de loi n° 880 est la suivante :

MESURES CONCERNANT LE PERSONNEL :

Article 19. — Compression des effectifs.

DEMANDE de disjonction des articles prévoyant des mises à la retraite et des licenciements d'office, estimant que la question ne se pose

...UNIQUE dans les ANNALES
TAPIS A CREDIT
HAUTE LAINE — COPIE D'ORIENT
du CHOIX, de la QUALITE, des PRIX
Ets ZIRAH et Cie
11, rue de Châteaudun, 11 — PARIS
Métro : N.-D.-de-Laurette
- RABAIS A MM. LES CHEMINOTS -
VINS de BORDEAUX
A. Ferehaud, fils
LARUSCADE (Gironde)

Le plus grand, le plus joli choix
de cadeaux de fin d'année

A TOUS LES PRIX

BIJOUTERIE OR : bagues, bracelets, colliers, médailles, chevalières, spécialité de bagues de fiançailles.

ORFÈVRERIE : ménagères, couverts, cadeaux de baptêmes et de mariages.

HORLOGERIE : concessionnaire officiel des meilleures marques suisses et françaises (Oméga, Longines, Lip, etc...), pendulettes, réveils (Jaz Bayard, etc...); 200 modèles de carillons véritables Westminster.

Cristaux splendides, garnitures de cheminées, bronzes d'art, lustrerie, T.S.F., télévision, etc...

COMPTOIR CARDINET
La plus grande bijouterie de Paris
145 à 151, av. de Clichy - Paris-17°
M° : Brochant. Bus 74, 31 et 66

CHEMINOTS le COMPTOIR CARDINET est votre maison: le meilleur accueil et les meilleures conditions vous y seront réservés. Présentez cette annonce en demandant notre Directeur qui s'occupera personnellement de vous.

CYCLES BALLIS MANUFACTURE DES
SI-ETIENNE
3, R. BERNARD PALISSY
PARIS
9 bis, Bd FILLES-DU-CALVAIRE
RENNES
2, R. MOTTE-PICQUET
GARANTI 5 ANS
CATALOGUE GRATUIT
VENTE DIRECTE DU FABRICANT

Pour votre jardin, votre basse-cour suivez les conseils pratiques de
RUSTICA
JOURNAL UNIVERSEL DE LA CAMPAGNE
EN VENTE PARTOUT LE JEUDI
Spécimen gratuit sur demande
1 RUE GAZAN - PARIS XIV

VESTES ET JUPES DE TRICOT
TISSUS DES PYRENEES
JERSEY AU METRE
ESQUIMAUX ET ANORAKS
HEFFEL R C
13, Rue d'Hauteville — PARIS
(2° étage)
Catalogue avec échantillon de tissus
contre 30 francs

UNION FEDERALE DES CADRES

LA FORCE DES CADRES DANS LA NATION

Sous la rubrique « La 3^e Force sociale » un des grands quotidiens de la presse du soir a publié il y a quelque temps un intéressant article qui a retenu notre attention.

Il situe très exactement à notre avis le problème des Cadres et de la hiérarchie, ainsi que les difficultés qu'éprouvent les organisations syndicales des agents des Cadres à faire aboutir leurs justes revendications.

L'auteur de l'article constate tout d'abord qu'à la suite des récentes décisions ministérielles concernant les traitements publics, l'eventail hiérarchique s'est encore refermé pour ce qui concerne les fonctionnaires mais, s'élevant aussitôt au-dessus de cette situation particulière, il indique que la situation générale des Cadres demeure, en France, très médiocre.

Il exprime ensuite le sentiment que cette défaveur provient de la faiblesse politique de cette catégorie sociale vis-à-vis, d'une part, de la masse des industriels et commerçants et, d'autre part, de la masse des ouvriers et petits salariés.

S'il fut un temps déjà lointain (avant la guerre de 1914) où le personnel d'encadrement se sentait solidaire du patronat, ses sentiments ont maintenant bien changé du fait d'abord de l'évolution sociale et ensuite de l'évolution de la technique.

Agents de maîtrise et des cadres ont pris conscience à la fois de leur solidarité avec la classe ouvrière et de leur importance sociale.

Aujourd'hui le progrès et le rendement dépendent bien davantage de la technique et de l'organisation que des investissements de capitaux.

De ce fait le profit capitaliste apparaît de plus en plus comme une dime excessive par rapport aux services rendus, prélevée sur les profits de l'entreprise.

Ceci explique que, dans la nouvelle lutte des classes qui oppose toutes les catégories sociales à revenus fixes aux classes industrielles et commerçantes disposant, elles, de revenus mobiles faisant fi de la hausse des prix, les Cadres se trouvent tout naturellement portés du côté du prolétariat.

L'inconvénient réside dans le fait que ce dernier n'a pas encore perçu nettement cette évolution et qu'il continue dans son ensemble à penser qu'il existe une dualité entre les petits et les gros traitements.

Aussi l'auteur engage-t-il les dirigeants syndicalistes à se préoccuper du sort des agents des Cadres et leur demande-t-il d'essayer de faire comprendre à la masse des petits salariés que la défense des intérêts des Cadres s'identifie avec celle de leurs intérêts propres.

Il fait judicieusement remarquer que défendre la hiérarchie des salaires, c'est défendre les possibilités d'ascension sociale des salariés, il note que les cadres sont « l'aristocratie du salariat » et que cette aristocratie est ouverte au mérite, au travail et à l'intelligence bien plus qu'à l'argent et qu'un fils d'ouvrier accèdera plus facilement à la maîtrise et aux cadres qu'au patronat.

Il ajoute, avec non moins de pertinence, que l'alliance des Cadres et des petits salariés est seule capable de transformer la structure sociale et que dresser la classe ouvrière contre

les cadres, c'est la condamner à l'impuissance.

Un syndicalisme intelligent, qui se veut constructif, se doit donc de ne pas séparer les revendications de salaires du respect de leur hiérarchie.

C'est ce qu'a compris le syndicalisme chrétien et, en particulier, notre Fédération des cheminots. Afin de réaliser plus pleinement le climat préconisé ci-dessus, elle a tenu à réunir dans une même organisation syndiquée de base et des cadres. Cette méthode a déjà porté ses fruits. En restant unis, en nous retrouvant pour des dis-

cussions communes, dans des organisations communes : Conseils d'Union, Conseil fédéral, Congrès fédéral, avec nos camarades de la base bien des incompréhensions, bien des défiances sont dès à présent tombées. Les uns et les autres, nous avons compris que nous devions nous épauler et rester unis pour faire un front unique sur le plan des revendications.

Un article comme celui que nous venons d'analyser ne peut qu'être un encouragement à persévérer.

Marie LEROY.

Travailler dans l'union entre cadres et exécutants

Commentant un article paru dans la grande presse, notre camarade Marie LEROY nous apporte une nouvelle justification du regroupement sur le plan syndical des Cadres et des Exécutants tel que nous avons voulu le réaliser dans notre organisation et vous serez certainement d'accord sur ses conclusions.

Cette union des cheminots de tous les grades, dans une même organisation, animée par le même idéal est, en effet, un facteur important d'efficacité dans l'action syndicale que nous avons à mener; en particulier, nous savons, par expérience, que les revendications établies et soutenues en commun sont celles qui ont le plus de chances d'aboutir, parce qu'elles manifestent une solidarité dans l'action et aussi parce qu'elles sont examinées sous leurs différents aspects, en tenant compte non pas seulement des préoccupations légitimes des uns et des autres, mais encore des intérêts généraux de l'ensemble des cheminots.

C'est dans ce sens et dans ce sens seulement, qu'un regroupement plus vaste des forces syndicales peut se faire dans une unité d'action sur des points précis, entre des organisations pouvant avoir des aspirations très différentes, mais capables de participer, sans arrière-pensée, à une action commune. Si nous ne pouvons que regretter les échecs répétés de l'unité d'action, échecs dus incontestablement à ceux qui voudraient assurer cette unité à leur seul profit, nous conservons l'espoir de voir s'établir une solidarité plus étroite entre tous les travailleurs de bonne volonté, dans la poursuite d'objectifs communs.

Parmi les organisations de cheminots, notre Fédération des Syndicats chrétiens s'efforce, pour sa part, de réaliser ce climat de compréhension mutuelle malgré les insuccès et les déceptions qui ne lui ont pas été ménagés.

Mais en dehors de ces tentatives de regroupement de l'ensemble des cheminots, notre Fédération a la tâche permanente d'assurer l'harmonisation des points de vue dans l'organisation elle-même qui, par le fait qu'elle réunit des cheminots de toutes catégories dont elle a pris les intérêts en charge ne peut se déterminer qu'après avoir procédé à une étude d'ensemble des problèmes, sans méconnaître les intérêts légitimes des minorités.

Il est bien évident que, dans une telle confrontation, les difficultés ne manquent pas. Il existe en effet sur de nombreux points des oppositions d'intérêts qu'il convient non pas de négliger, mais de surmonter. Ces oppositions ne viennent pas seulement de différences hiérarchiques qui conduisent à examiner les problèmes sous un jour différent. Elles se manifestent

également pour des catégories de personnel situées sur un même plan hiérarchique, mais entre lesquelles certaines rivalités s'affirment, qu'il s'agisse par exemple d'administratifs et de techniciens, d'attachés et d'agents sortis du rang d'ingénieurs issus de différentes écoles.

Sans doute, de multiples groupements catégoriels sollicitent-ils ceux qui entendent limiter leurs efforts dans le cadre d'un particularisme étroit avec le faux espoir de victoires faciles.

Nous considérons de notre côté qu'après l'examen des problèmes au premier degré qui doit être fait par les intéressés eux-mêmes au sein de groupements d'études spécialisés — et c'est notamment pour nous le rôle des Commissions techniques — il reste toujours à rechercher l'harmonisation des solutions particulières dans le cadre général, ce qui conduit nécessairement à des confrontations de points de vue, avant d'aboutir à une solution définitive.

Plutôt que de laisser arbitrer par l'Administration des propositions divergentes, comme cela se produit avec les groupements catégoriels, nous estimons qu'il est de l'intérêt des organisations syndicales de procéder à des consultations élargies afin de présenter des propositions cohérentes, solidement étayées.

C'est dans cet esprit que nous nous efforçons de travailler en assurant une étroite collaboration entre tous les éléments qui constituent notre organisation et particulièrement entre Cadres et Exécutants. La complexité des problèmes que nous avons à traiter exige d'ailleurs ce regroupement des efforts et des compétences.

Ce travail en commun permet d'ailleurs de mettre fin à bien des préjugés et à bien des incompréhensions.

Nous ne méconnaissons pas, cependant, qu'une telle conception présente parfois des difficultés quand il s'agit de prendre certaines décisions. Mais devons-nous nous dérober pour autant devant ces difficultés? Pas du tout, et nous savons bien qu'elles ne seront jamais insurmontables si nous les abordons en nous appuyant sur un terrain solide, dans le respect des principes qui sont à la base de notre action.

Pierre LIENART.

LIVRES NEUF, SOLDES : 50 Francs - Valeur 250 à 500 francs - Catalogue 24 pages, contre timbre
LIBRAIRIE FONTENEAU
F. C. 1 POITIERS

NOUVEAU DEPART!

Notre camarade SIRURGUET nous quitte à son tour

Le 1er décembre, notre camarade SIRURGUET est passé, à son tour, dans ce fameux « cadre de réserve » qui promet d'être, d'ici quelque temps, fort pourvu en militants gradés et chevronnés.

Organisateur de notre Union fédérale des Cadres, SIRURGUET en dirigeait le Secrétariat depuis sa fondation, en mé-

rit l'interprète tant auprès des Pouvoirs publics que de la Fédération. C'est dire combien sera ressenti, au sein de notre mouvement tout entier le départ d'un militant d'une compétence aussi étendue que la sienne.

SIRURGUET n'est toutefois pas complètement perdu pour nous. Il aura encore de multiples occasions de nous apporter son concours, ne serait-ce que dans l'important domaine des retraités où il vient de prendre pied. Il y aura toujours place pour lui à « la table de famille ».

En lui souhaitant une longue et heureuse retraite, nous lui redisons ici notre affectueux merci pour la collaboration fructueuse qu'il a bénévolement apportée à notre Secrétariat fédéral en sus des charges déjà lourdes assumées à l'Union des Cadres.

BIENVENUE A UN NOUVEL ARRIVANT

C'est notre camarade HAILLANT, vice-président de l'Union Est et secrétaire de l'important secteur de Nancy, qui succède à SIRURGUET au secrétariat fédéral.

Nous savons gré à l'Union des Cadres d'une telle désignation, lui combien nos vœux. HAILLANT est un militant éprouvé, dont la grande expérience syndicale, jointe à une formation des plus sérieuses, en font l'une des personnalités les plus qualifiées pour occuper le poste qui lui échoit.

Que notre camarade HAILLANT soit donc le bienvenu parmi nous.

Et merci aux amis de l'Est qui ont consenti le sacrifice que constitue pour eux la perte de l'un de ses principaux et de ses plus actifs secrétaires de secteur.

A. PAILLIEUX, Secrétaire général.



me temps qu'il en assurait la présidence.

Spécialiste des questions de personnel, il participe, dès l'origine, aux travaux de la Commission mixte et prend une part active dans la préparation des protocoles qui constituent l'avant-garde des textes à insérer dans la Convention collective en cours d'élaboration.

Notre camarade s'intéressa également d'une façon particulière à la vie et au développement de nos organisations syndicales d'Afrique du Nord qu'il visita à différentes reprises et dont il fut sou-

TRIBUNE FEMMININE

Pas d'antiféminisme

C'est certainement devenu un lieu commun de dire que les deux dernières guerres ont amené de profondes modifications dans le mode de vie des femmes de toutes les classes de la société, amenant ou obligeant la plupart d'entre elles à s'employer dans tous les milieux de travail.

Et pourtant, je crois qu'il est nécessaire d'en parler une nouvelle fois.

Ainsi, en France, il y a des femmes chefs d'entreprises; elles sont assez nombreuses pour constituer une association que dirige Madame FOINANT, qui elle, est « Maitre de Forges ».

Dans les hôpitaux, les femmes ont accès à tous les échelons médicaux puisqu'il existe des femmes chirurgiennes.

Une femme a été nommée Juge au Tribunal.

La vie parlementaire ouvre toutes les portes aux femmes qui peuvent être députées et même ministres.

N'est-ce pas une femme qui a créé le service de renseignements S.V.P. ?

D'autres femmes occupent des situations très élevées à la Caisse des Dépôts et Consignations, dans les ministères, dans certains Musées nationaux, etc., etc.

Bref, à l'heure actuelle nul ne peut contester que partout où du bel ouvrage est à faire les femmes ont leur place.

Voyons un peu, maintenant, la situation des femmes à la S.N.C.F.

Je veux tout de suite rendre hommage à certains services et à certaines régions qui ont su mettre à la place qu'elles avaient méritée les femmes-agents appartenant à ces services ou régions.

Malheureusement, cette situation n'est pas générale. Quand une loi française a mis en application cette maxime « A travail égal, salaire égal », la S.N.C.F. a, très honnêtement, donné des instructions pour que le tableau d'aptitude du personnel féminin et celui du personnel masculin soient fondus en un seul.

Cette mesure équitable avait, à l'époque, réjoui beaucoup de femmes-agents qui pensèrent que cette fois il y avait quelque chose de changé.

Hélas! elles s'aperçurent, à l'usage, que c'était toujours pareil. Si le TA était commun, il y avait la possibilité d'empêcher l'avancement du personnel féminin. Ainsi, une commissaire secrétaire étant depuis longtemps au tableau d'avancement féminin, avait pris place dans le nouveau tableau commun et croyait bien qu'elle allait prochainement être nommée. Puis, elle fut un jour première à ce TA. Vous pensez peut-être qu'elle fut nommée au grade supérieur? Erreur! Elle apprit dans le même moment que tous les postes qui jusqu'alors pouvaient être tenus aussi bien par des hommes que par des femmes, étaient maintenant des postes es-

sentiellement masculins. Elle en référa aux délégués des différents degrés. Peine perdue — elle est toujours com- mise et partira en retraite com- mise.

Alailleurs, une femme commissaire renseignements est la 1^{re} au T.A. mais ne pourra jamais être nommée. Pourquoi? C'est simple... Il n'y aurait plus d'homme au-dessus d'elle pour la commander directement.

Dans d'autres endroits le travail pour lequel (paraît-il) on ne peut donner de note d'aptitude est systématiquement réservé à des femmes.

Un agent, homme, qui entre à la S.N.C.F., s'il veut améliorer sa situation et s'il est travailleur peut suivre des écoles S.N.C.F. Une femme qui a les mêmes aspirations et les mêmes qualités n'a pas le droit de suivre les mêmes écoles. Il n'est, bien sûr, pas question d'ouvrir toutes les écoles aux femmes, mais elles pourraient trouver leur place dans certaines.

Il existe des filières dans lesquelles lorsqu'on est arrivé à un certain grade, il est nécessaire de passer un examen pour accéder au grade supérieur. Pourquoi cet examen est-il réservé aux hommes?

Je sais bien que le Règlement du Personnel ne pourra être révisé que dans le cadre d'une nouvelle convention collective. Il n'y a qu'à ouvrir ce fameux Règlement pour constater que, dans bien des filières, le sommet accessible aux femmes est situé à une échelle très basse.

Je cesse de donner des exemples : le Rédacteur en Chef du « Cheminot de France » prendrait ses grands ciseaux pour mettre mon modeste article en pièces détachées.

Il est tout de même à remarquer qu'il n'y a vraiment plus qu'à la S.N.C.F. et encore dans certains endroits seulement, que l'on entend dire que les femmes ne sont bonnes à rien. Pour un très petit nombre de femmes qui donnent lieu à critique on en fait une généralité, que l'on ressasse depuis de nombreuses années, par routine.

Est-ce que tous nos collègues masculins seraient sans reproches? Passons...

La S.N.C.F. possède une organisation ferroviaire qui fait l'admiration des techniciens du monde entier. Les femmes-agents sont aussi fières que leurs collègues masculins, quand elles lisent, dans les Journaux étrangers, les éloges qui sont décernés à leur employeur. Elles savent très bien qu'il ne viendrait jamais à l'idée d'un haut fonctionnaire de la S.N.C.F. de faire traîner la « Flèche d'or » ou le « Mistral » par un vieux... « coucou » datant de 1905, aussi elles ne peuvent comprendre que certains de ces fonctionnaires appliquent en toutes occasions un antiféminisme qui date de la même époque.

Marguerite FLAMBARD.

POURQUOI PAYER PLUS CHER?

VENTE DIRECTE DU FABRICANT AUX CONSOMMATEURS
Cosys, Somniers, Canapés, Matelas, Fauteuils
Adressez-vous directement à

LEON Fabricant

Fournisseur des CHEMINOTS
88, rue Myrha - PARIS-18^e
Métro : Château-Rouge et Barbès
Livraison à domicile - MAISON DE CONFIANCE



LES COLIS DE NOEL DE L'ECONOMAT



COLIS N° 1

- TRAMINER —
- CHATEAU-ROMAIN —
- CHATEAUNEUF DU PAPE —
- SAUTERNES —
- CHAMPAGNE —
- RHUM NATUREL 54° —

1.500 francs

(verres en sus)

COLIS N° 2

- TRAMINER —
- CHATEAU-ROMAIN —
- CHATEAUNEUF DU PAPE —
- Ste CROIX-DU-MONT —
- RHUM VIEUX 44° —

1.000 francs

(verres en sus)

HISTORIQUE DES RELATIONS paritaires chez les cheminots

LA CONVENTION COLLECTIVE

La Commission de la Convention collective vient de se réunir à nouveau après une mise en sommeil qui a duré presque deux ans. Les cheminots savent quels efforts il a fallu aux organisations syndicales et particulièrement à la nôtre pour obtenir ce résultat.

A l'occasion de ce numéro spécial, il nous a paru intéressant d'examiner comment les relations entre le Personnel et la Direction ont évolué au cours de l'histoire du chemin de fer.

A l'origine, les cheminots suivaient les règles du droit commun. Les conditions de recrutement, de licenciement et de rémunération étaient entièrement laissées au bon vouloir des Compagnies. Cependant, le commissionnement fut très rapidement institué. Il n'était pas encore ce qu'il est aujourd'hui et consistait surtout en un moyen pratique d'administration d'un personnel devant d'admission de jour plus nombreux. Une certaine stabilité de l'emploi, la demi-solde de maladie, les soins médicaux gratuits : tels étaient les principaux avantages attachés à la situation d'agent commissionné. La durée du travail était presque toujours supérieure à 15 et 16 heures par jour. Il faudra attendre 1864 pour trouver une première réglementation en cette matière (durée maximum 12 heures pour les aiguilleurs : circulaire ministérielle du 3-5-1864).

Pour défendre leurs intérêts, les cheminots comme les autres travailleurs font plusieurs tentatives pour s'unir. Dès que ces Associations professionnelles prennent une certaine force, les Compagnies et, par des licenciements et des révocations, se débarrassent de ceux qu'elles jugent susceptibles de troubler la paix de la profession. Cependant, la relève s'assure d'elle-même et dès la promulgation de la loi de 1894, les Syndicats se développent et s'organisent.

En 1865, les rapports entre les Compagnies de chemins de fer et leur personnel peuvent se résumer ainsi :

1) Droit absolu des Compagnies en matière de traitements ou de salaires, d'avancement, de suppression d'emploi et de peines disciplinaires : amendes, descente de classe, révocations ;

2) Impossibilité pour les agents de présenter efficacement leurs réclamations, soit à l'égard des conditions de louage de leur travail, soit contre les mesures arbitraires ; impossibilité de contrebalancer par l'Association les décisions souveraines de l'Administration et d'obtenir de la justice une réparation des dommages ;

3) Retenues obligatoires sur les traitements et salaires, des cotisations aux Caisse de retraites dont les statuts sont établis unilatéralement par les Compagnies et qui sont gérées par elles seules sans consultation ni contrôle du personnel ;

4) Perte totale des sommes versées pour la retraite en cas de décès, congédiement ou révocation.

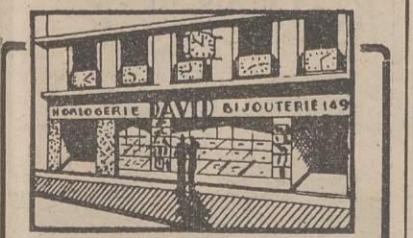
La loi du 27 décembre 1890 permettra de faire un premier pas en avant (obligation pour les Compagnies de soumettre à l'homologation ministérielle les statuts des Caisse de retraites. — Etablissement de règles générales pour fixer les indemnités de licenciement).

Les premières relations paritaires entre la Direction et le Personnel furent instituées par un arrêté du 13 février 1901 qui créa les Comités du travail sur le réseau de l'Etat. Ces Comités, un par arrondissement de l'exploitation, avaient pour mission de surveiller la réglementation du travail. Pour la première fois, les cheminots, par l'intermédiaire de leurs délégués élus, pouvaient discuter avec leurs supérieurs hiérarchiques.

Par la suite, les cheminots n'ont jamais cessé d'accentuer leur action pour développer les relations paritaires entre la direction et les représentants qualifiés du personnel.

Un grand pas en avant a été fait par la mise en vigueur, sur le réseau de l'Etat en 1907, du premier Statut du Personnel. La représentation du Personnel a subi, depuis, de nombreuses modifications mais dans ses grandes lignes, elle reste ce qu'elle a été dans ce premier statut étendu au réseau de l'Ouest en 1909.

Au lendemain de la guerre 1914-1918, les cheminots de tous les réseaux ont



BIJOUTERIE
JOAILLERIE
HORLOGERIE
ORFÈVRES
OBJETS D'ART
C A D E A U X

SPECIALITE DE
BAGUES DE FIANÇAILLES
REPARATIONS
ACHAT - ECHANGES

DAVID

149, Boul. Magenta - PARIS
— Téléphone : TRU. 30-30 —
Métro : BARBES — GARE DU NORD

REMISE DE 10 % sauf sur certains articles à PRIX IMPOSES.

été dotés d'un Statut qui fixait les échelles de traitements et les conditions de rémunération du personnel, les conditions de recrutement, d'avancement, les mesures disciplinaires et la représentation du personnel aux divers degrés de la hiérarchie. Un sérieux progrès était enfin réalisé. Il restait encore beaucoup à faire : le Statut discuté à l'origine avec les Organisations syndicales a, par la suite, été modifié unilatéralement par des Compagnies et il fallut attendre la loi du 24 juin 1936, pour que les cheminots puissent reprendre des discussions paritaires sur l'ensemble de leurs conditions de travail.

Les discussions furent entreprises entre la seule Fédération Nationale (C.G.T.) et les représentants des Compagnies. Or, se souvient, en effet, qu'à cette époque, la C.G.T. et la C.G.T.U. venaient de fusionner et que la loi de 1936 donnait le pouvoir absolu de représentation ouvrière à l'organisation la plus représentative, notre Fédération. De ce fait, n'a pu prendre aucune part aux délibérations de la Commission. Les pourparlers ont été très lents et un premier accord est intervenu sur le droit syndical et la représentation du personnel (entrée en vigueur : 1^{er} avril 1938). Pour les autres points, après un arbitrage du ministre des Travaux publics, la convention était signée en juillet 1938 et se substituait au Statut, le 1^{er} septembre de la même année. Outre le droit syndical et la représentation du personnel, pour lesquels la Commission avait pu se mettre d'accord, la Convention collective fixait les grandes lignes : du recrutement et des conditions d'admission au cadre permanent — l'article 9 donnait pour la première fois des garanties aux agents mineurs — de la rémunération, des congés, des conditions de notation (aptitude et mérite), des mesures disciplinaires, des changements de résidence, etc.

Bien que la mise en application de la Convention collective (dont un certain nombre de chapitres sont encore en vigueur) constitue un progrès intéressant, il restait en suspens un grand nombre de questions. La guerre est venue interrompre les pourparlers et le service central du personnel a établi, unilatéralement, un règlement du personnel que tous les cheminots connaissent et qui est loin de les satisfaire.

Après les hostilités, l'Ordonnance de 1945 a permis de reprendre les conversations pour l'établissement d'une nouvelle Convention collective (discussions sur tous les chapitres à l'exception des salaires réglés à l'époque par décisions gouvernementales).

Cette fois, notre Organisation était appelée à participer aux travaux avec les représentants de la Fédération Nationale (C.G.T.). Bien que les discussions aient passablement traîné en longueur, des résultats concrets ont été obtenus : Règlement par protocoles du droit syndical, des congés, de la représentation du personnel, de l'intégration du cadre latéral au cadre permanent, etc., etc.

Après les grèves de novembre et décembre 1947, et la nouvelle scission de la C.G.T., les rapports entre cette Centrale et la Direction de la S.N.C.F. se sont sans cesse aggravés. A partir de décembre 1949, la Commission mixte n'a plus été convoquée. La loi du 11 février 1950 a rétabli la libre discussion des salaires dans le cadre des Conventions collectives, et notre Fédération a, depuis cette époque, réclamé avec insistance la réunion de la Commission mixte. Le gouvernement, soucieux de n'avoir aucun contact avec la Fédération Nationale, ne donnait aucune suite à cette revendication. Le décret du 1^{er} juin 1950, stipulant que les salaires des cheminots sont fixés après accord entre le Conseil d'administration de la S.N.C.F. et le ministre des Travaux publics, est venu ranimer la juste colère des cheminots. La Fédération des Cheminots C.F.T.C. a introduit une action en Conseil d'Etat pour l'annulation de ce décret et nous espérons bien obtenir, sur ce point, une légitime satisfaction (voir *Cheminot de France* du 22 novembre 1951).

Déjà notre demande a reçu un commencement de satisfaction puisque, le 15 novembre 1951, les organisations syndicales étaient à nouveau conviées à délibérer avec les représentants de la S.N.C.F. et du ministère. Notons que nous sommes fermement décidés à lutter pour pouvoir discuter de nos salaires, au même titre que tous les autres travailleurs. Le passé est garant de l'avenir : parce que nous avons su résister aux appels qui nous étaient faits de discuter sans la C.G.T. et parce que nous avons su demeurer fermes pour réclamer la réunion d'une véritable Commission paritaire, le ministre a, de nouveau, convoqué la Commission mixte. Ceci ne signifie de notre part aucune reconnaissance d'un monopole pour une organisation, mais simplement l'expression de la justice, la Fédération nationale, sans grouper sur ses listes les pourcentages aussi écrasants que ceux qu'elle annonce, reste l'Organisation du plus grand nombre et, comme telle, a le droit de prendre part aux délibérations des Commissions paritaires, elle doit, au surplus, y prendre également ses responsabilités, la position d'éternel opposant étant trop commode.

Sachons nous souvenir que rien ne se construit dans la confusion et l'abandon. Pour faire progresser le mouvement ouvrier, pour obtenir une amélioration de leurs conditions de travail, les cheminots, en se syndiquant, donneront à leurs représentants l'autorité nécessaire.

A. NICOLAS.

DOCUMENTATION :
Guy CHAUMEL : *Histoire des Cheminots et de leurs Syndicats* (Librairie Marcel Rivière, Paris).
Edouard DOLLEANS : *Histoire du Mouvement ouvrier* (Librairie Armand Colin).

FREINER L'ACTION DES COMITES MIXTES NE PAIE PAS

A DEFAUT D'UNE LOYALE COLLABORATION AU SEIN DES COMITES MIXTES ON OUVRE LA PORTE A L'AGITATION STERILE

LORSQUE l'Avis général P 8 à N° 8 nous est parvenu, nous avons, dans ces colonnes, indiqué notre position en face de cette nouvelle manœuvre destinée une fois de plus à minimiser le rôle des Comités mixtes.

Il n'y a pas suffisamment de motifs de mécontentement dans notre profession. Il faut encore étaler au grand jour ce que, depuis bien longtemps déjà nous avions constaté au long des séances de travail : une volonté systématique des dirigeants de la S.N.C.F. de saboter une des principales conquêtes de la classe ouvrière depuis la Libération.

Il souffle dans notre maison un air empesté par le fonctionnarisme, imprégné de paternalisme, et s'il ne tenait que de la S.N.C.F., les cheminots s'identifieraient bien vite avec ces « pious pious » de l'armée d'avant guerre rejetés avec un « Je n'veux pas le savoir » dans le domaine des ignares et des imbéciles.

Eh bien ! nous voulons le savoir. Nous voulons savoir pourquoi la S.N.C.F. s'acharne continuellement à saper les bonnes volontés, quand elle ne s'abrite pas ceux qui ont le courage de dire ce qu'ils pensent.

COMBIEN de nos militants, animés du souci d'obtenir de leur instrument de travail un meilleur rendement, moins de gâchis, ont été sermonnés « de première » pour avoir osé poser une question intéressante à l'Ordre du Jour. Une question qui, à nos yeux, est intéressante parce qu'elle est du domaine des Comités Mixtes, parce qu'elle engage une prise de responsabilité de part et d'autre du tapis vert. Il est trop facile de palabrer des heures

entières sur de vagues questions ayant trait au remplacement des carreaux cassés, à l'absence de plumes sergent-major, au mauvais fonctionnement de la chasse d'eau w.-c., pendant que, délibérément, alors qu'on oublie de consulter le Comité mixte sur la gestion propre de l'établissement.

Non seulement la S.N.C.F. viole chaque jour l'esprit et la lettre de l'ordonnance instituant les comités mixtes, mais le Ministre se rend complice quand, sous prétexte d'économie et d'efficacité, il poursuit l'œuvre de destruction et oblige la S.N.C.F. à une dépense supplémentaire pour faire des élections partielles, en même temps qu'il retarde les attributions de logements, en portant à trois mois la fréquence des C.L.A.S.

Des économies de ce genre coûtent en définitive beaucoup plus cher qu'elles ne rapportent. Est-on bien sûr que l'institution des Comités mixtes n'a été pour la S.N.C.F. qu'une source de dépenses supplémentaires ? Peut-on, à l'appui de cette décision, nous donner quelques statistiques concernant le travail pratique réalisé à ce jour, car nous supposons qu'on a fait un bilan, quelque chose de sérieux, avec graphiques, comme on sait le faire à la S.N.C.F.

La dépense aurait été utile, car nous estimons qu'il faudra arriver à publier ces bilans, à mettre honnêtement noir sur blanc les résultats enregistrés dans ce domaine.

De notre côté, nous nous employons à tirer ces conclusions. A chaque fois qu'il nous est possible de le faire, nous posons la question de confiance. De cette confiance qui pour nous est à la base du travail en comité mixte, confiance refusée aux cheminots.

Quelles que soient les variations de

structure, de régime, se posera toujours le problème d'organisation des rapports entre les dirigeants et les exécutants ; mieux vaut en prendre son parti et ne pas faire la mauvaise tête.

D'ailleurs, ne sommes-nous pas à l'époque où chacun réalise combien l'amélioration constante du sort de tous est liée à l'augmentation de la productivité des entreprises ? Prétendrait-on aussi trouver les bonnes solutions en dehors de toute collaboration loyale avec les travailleurs ?

N'a-t-on pas vu des présidents de Comité mixte refuser de joindre au procès-verbal les protestations concernant la restriction sur la fréquence des réunions des comités mixtes sous le prétexte que ce n'est pas du ressort du Comité ? Qui donc est à même de protester, sinon les intéressés eux-mêmes ? Ce n'était pas à joindre, il fallait l'insérer dans le procès-verbal. Et la réponse de certains présidents est savoureuse : Le Ministre a dit que... ce sont les ordres ! Pourquoi, dans ces conditions, réunir le Comité pour l'informer d'un ordre, d'une position unilatérale, alors qu'on se réunit pour mettre en commun des idées, des suggestions ?

Et puis encore, on décide de muter un certain nombre d'agents dans un autre établissement, les représentants du Comité mixte demandent à se réunir pour examiner la question. Réponse : « Je veux bien recevoir les délégués du personnel, mais je me refuse à réunir le Comité. » Quelle sainte foire ! le délégué du personnel n'a rien à voir dans ce cas, c'est au Comité mixte à examiner si les charges de l'établissement peuvent être supportées par un effectif réduit, c'est à lui à prendre position et avant la décision.



UNE CIGARETTE, vieux frère !
Qui hésite à faire ce geste amical ?
CAMARADE, le prix d'une cigarette par jour dépasse la dépense que tu fais dans le même temps, pour ta cotisation syndicale :
ET CEPENDANT...
QUE N'ATTENDS-TU PAS DE TON SYNDICAT

BLANC

La vente de BLANC dans les Magasins de l'ECONOMAT commencera le 26 Décembre 1951

UN CHOIX DES MEILLEURES ARTICLES
A DES PRIX TRES AVANTAGEUX SERA
MIS EN VENTE A CETTE OCCASION

Pour REUSSIR vos PLANTATIONS IL FAUT :
DES ARBRES DE QUALITE
UNE TECHNIQUE MODERNE et SURE
Vous trouverez aux
PÉPINIÈRES GAUJARD-ROME
CHATEAUROUX (Indre)
— Tout ce qu'il faut pour PEUPLES, RAIES, PARCS et JARDINS, VERGERS, ROSERAIES.
— UN GUIDE SUR en un très bel album n° 110 de 128 pages, 160 clichés, donnant tous conseils pour la Production fruitière, l'ornement, des jardins, la description des végétaux et des fruits (envoyer 200 fr. au G.C.P. Limoges 274-35 qui seront remboursés aux clients).
DOCUMENTATION - TARIF gratuit (se recommander au Ch. de France)

SALVY A L'OCCASION DES FETES
LE FOURREUR DE PARIS

Offrira aux lecteurs du « CHEMINOT » un choix incomparable de FOURRURES :

Vestes castorette	Fr. : 9.950
Vestes columbia	» 9.950
Vestes oppossum	» 16.500
Vestes agneau de Toscane	» 16.500
Vestes mouton pleines peaux	» 19.950
Manteaux mouton pleines peaux	» 32.950

et tout un choix de belles fourrures à des prix sans concurrence

A cette occasion contre remise du présent bon, un rabais exceptionnel de 5 % sera consenti pour tout achat au comptant.

BON DE REDUCTION de 5 %

SALVY
65, Rue de Rivoli, 65 — PARIS
Métro : Chatelet

COMPRENDRE NOTRE REMUNERATION

COMPRENDRE SA FICHE DE PAIE :

Il n'est pas dans notre intention de vous expliquer, en détail, comment est calculé votre salaire. La chose est pratiquement impossible tellement est complexe notre système actuel de rémunération. Les agents des bureaux de solde se contentent eux-mêmes d'appliquer des barèmes fournis par le Service Central du Personnel sans toujours savoir comment ils ont été établis. C'est là une des premières revendications qu'il faudra bien discuter à la Commission paritaire de la Convention collective — celle de l'établissement d'un système cohérent de rémunération. Une formule simple qui permette à chacun de vérifier son salaire sans recourir à un barème ou à une règle à calcul.

Nous voulons simplement aujourd'hui rappeler les différentes rubriques qui figurent généralement sur la bande de paye avec quelques explications et les barèmes qui vous permettront de vérifier les sommes perçues.

Nous n'indiquerons pas les numéros des rubriques, car ils changent selon les régions et même quelquefois selon les services, comme change le format de la feuille de paye, sans doute dans un but de simplification et de normalisation.

Quel que soit votre service, vous trouverez sur votre bande de paye les éléments suivants. (Pour les agents du Cadre Permanent seulement) :

- I. LE TRAITEMENT.**
Le traitement mensuel indiqué sur la feuille de paye est net. Les retenues pour la caisse des retraites et la caisse de Prévoyance sont déjà faites.
Ce traitement varie selon l'échelle et l'échelon.
Il existe différents barèmes que vous trouverez sur la page ci-contre.
- Personnel adulte (agents non logés) — TABLEAU 1**
— Pour les agents logés statutairement, le traitement est très légèrement différent de celui des agents non logés, généralement 200 ou 300 francs en moins. Si la S.N.C.F. ne leur fournit pas le logement, ils perçoivent une prime de logement égale à environ 10 p. 100 du traitement.
- Personnel de conduite des machines — TABLEAU 2.**
- Personnel mineur. — TABLEAU 3.**
- Personnel à service discontinu (gardes-barrières, sémaphoristes, etc.). — TABLEAU 4.**

II. INDEMNITE DE SALAIRE MINIMUM.

L'augmentation de 12 p. 100 qui nous a été accordée à partir du 10 septembre ne donnait pas à certains agents le minimum légal interprofessionnel garanti fixé par le gouvernement. La S.N.C.F. a dû pour atteindre ce minimum leur allouer une indemnité spéciale. Indemnité de salaire minimum. — TABLEAU 6. Cette indemnité n'intéresse que les agents à l'échelle 1 (essai ou échelon 1) ou les agents à service discontinu en résidence dans les localités où l'abattement de zone correspond aux indemnités de résidence comprises entre 11 p. 100 et 20 p. 100.

III. SUPPLEMENT TEMPORAIRE

Ce supplément qui nous est payé depuis le 1er janvier 1951 figure à part sur la bande de paye. Vous en trouverez le montant net dans les TABLEAUX 1, 2, 3. Ce supplément n'est pas soumis à retenue pour la Caisse de Retraites et ne compte pas pour le calcul de la prime de fin d'année. Il est simplement soumis à retenue pour la Caisse de Prévoyance.

IV. INDEMNITE DE RESIDENCE

L'indemnité de résidence (en partie hiérarchisée) est différente selon les localités. Les différentes résidences sont réparties en 20 groupes, selon votre localité et votre échelle ; vous trouverez ci-contre — TABLEAU 5 — le montant de votre indemnité de résidence.

Voir, d'autre part, l'article consacré à l'indemnité de résidence et aux abattements de zone.

V. ALLOCATIONS FAMILIALES

Nos allocations familiales sont celles du régime général, auxquelles viennent s'ajouter les parts A et B.

Ces parts A et B nous ont été allouées en 1951 par analogie avec des avantages familiaux équivalents, accordés aux fonctionnaires.

Part A. correspondant au salaire familial des fonctionnaires varie suivant les grades.

Part B. correspond à l'indemnité de résidence familiale des fonctionnaires, varie suivant les résidences. (Voir TABLEAU 7, le montant de la part B.).

Ces parts A et B n'ont pas été revalorisées depuis plusieurs années.

VI. PRIME DE TRANSPORT

Attribuée uniquement aux agents de la région parisienne (actuellement 560 francs).

VII. PRIMES DE RENDEMENT

Ces primes étant essentiellement différentes selon les services, il n'est pas possible d'en donner le montant.

Nous publierons d'ailleurs prochainement une étude sur les primes.

VIII. ALLOCATIONS DIVERSES

(déplacements, travail de nuit, etc.). Pour être complet, il faudrait encore signaler les retenues pour remboursement de prix — crédit économe — loyer pour agents logés par la S.N.C.F. — abonnement « Notre Métier » — punitions, etc...

Paul BUTET.

HIERARCHIE

Faut-il revenir sur ce fameux problème de la hiérarchie, embrouillé à plaisir, et dont trop de gens se préoccupent, semble-t-il, dans le seul but d'envenimer les rapports entre catégories de travailleurs, tous salariés, mais que le mérite, le mérite, les responsabilités et aussi, pour une part, le bon ou le mauvais sort, ont placés à des échelons différents ?

Du côté « travailleurs », certains militants aigris croient bon d'expliquer aux camarades, de condition modeste, que leur sort serait grandement amélioré si les rajustements de salaires se faisaient à coup d'augmentation ayant pour tous la même valeur.

Ce n'est pas qu'ils se déclarent hostiles à la hiérarchie et partisans d'un égalitarisme absolu ; bien souvent, au contraire, ils protestent qu'ils ne veulent pas d'un tel nivellement — qui, du reste, n'a jamais pu être appliqué nulle part — mais ils prennent argument que nous sommes en période anormale, qu'à temps exceptionnels s'imposent des mesures exceptionnelles et qu'on verra plus tard à récompenser le mérite, le savoir, les responsabilités.

Du côté « Patronat », on ne se fait pas faute d'user hypocritement des mêmes sophismes. Tout est bon, qui permet de lâcher le moins possible, mais demain, s'il le faut, on n'hésitera pas à avantager particulièrement telle catégorie bien choisie dont le concours ou la simple neutralité, facilitera la résistance au cours d'un conflit avec la masse.

Pour éviter des disputes continues et pour mettre de l'ordre dans les rémunérations, toutes les organisations syndicales se sont ingénies, depuis longtemps déjà à conclure des accords comportant des grilles de coefficients hiérarchiques, coefficients attribués à chaque emploi, à chaque grade, à chaque échelon d'ancienneté, de manière que toute évolution des salaires se fasse sans à-coup, en affectant le taux de base de l'augmentation de ces coefficients judicieusement calculés.

Mais c'eût été trop beau que de tels

accords fussent respectés. Nous avons eu cette grille. Elle n'a, jusqu'à présent, été qu'un trompe-l'œil. Jamais elle n'a eu sa pleine efficacité, et chaque fois qu'une revalorisation des salaires est intervenue, elle s'est accompagnée d'une mesure faussant le jeu des coefficients.

On invoque, et l'argument devient, cette fois plus sérieux, la nécessaire évolution des rémunérations, et donc, du standing de vie, en fonction des progrès de l'économie d'un pays.

Il est parfaitement normal qu'une évolution, en progrès, doive amener un resserrement de l'éventail des salaires. Ce phénomène s'est d'ailleurs constamment vérifié.

C'est un fait incontesté que la différence entre le salaire du manoeuvre et celui de l'ingénieur se soit, en France, considérablement amenée depuis un siècle. C'est une vérité, non moins évidente, que plus les pays sont modernisés, plus se rapproche le pouvoir d'achat de l'un et de l'autre.

Cela est non seulement normal, nous dirons que c'est juste, que c'est moral.

Le jour où, comme certains travailleurs de pays plus riches, de pays à grande production, l'ouvrier français pourra avoir sa voiture, son frigidaire, sa salle de bain et son poste de télévision, on ne voit pas en vertu de quelle règle de justice il serait nécessaire de fournir à l'ingénieur, au médecin, à l'avocat, un traitement lui permettant d'acquiescer tout ce confort à la puissance 7 ou 8.

Mais trop de patrons voudraient bien s'emparer de ces bonnes raisons pour camoufler leurs cupides manoeuvres.

Si aucune grille hiérarchique ne peut être définitive, s'il est vrai que l'éventail des salaires doit tendre à se refermer à mesure que nous progressons, il ne faudrait tout de même pas brûler les étapes et décider que nos progrès justifient, d'ores et déjà, un sensible écrasement.

Nous ne sommes ni en Suède ni en Amérique. Nous avons encore, hélas ! bien du retard à rattraper.

L'évolution de la hiérarchie, la saine évolution que nous désirons et que certainement tous nos camarades « Cadres » souhaitent ardemment, c'est celle qui verra s'améliorer le niveau des travailleurs du bas de l'échelle, non celle qui dévalera toujours plus celui des travailleurs mieux placés.

L'évolution dans le bien-être ? D'accord ! L'évolution qui tirera la base vers le sommet ? Parfait ! Mais pas la solution, trop simple, du nivellement par en bas, à quoi rêvent ceux qui ne manquent ni du nécessaire ni du superflu.

Quand on use des mesures qui faussent la hiérarchie des salaires, que chacun se rende bien compte des mobiles qui poussent à employer de telles mesures.

Dans une corporation comme la nôtre, où la très grande majorité des cheminots se trouve aux échelles de base, l'économie réalisée par de tels procédés, sur la dizaine de milliers d'agents de maîtrise et cadres, n'est qu'une hypocrisie. Dans la masse totale des salaires, elle n'entre que pour une part insignifiante, mais ce qui importe, c'est qu'elle sert d'excuse à traiter, de la même façon, les trois cent mille agents d'exécution, et là, l'opération est formidablement payante.

Quand on donne 1.000 francs d'augmentation au point 100, c'est 1.350 fr. qu'on devrait donner au dernier échelon de l'échelle 1, 1.460 fr. au 5^e échelon de l'échelle 3, c'est 1.540 fr. au 1^{er} échelon et 2.000 fr. au dernier échelon de l'échelle 5. Or, il y a près de 100.000 agents à cette échelle 5, et il est aisé de comprendre tout l'intérêt qu'a le patron à l'adoption d'une solution qui ne respecte pas la grille des coefficients.

Des camarades, des syndicalistes ont pu, avec sincérité, nous vouloir le croire, être pour de telles solutions, nous sommes persuadés qu'ils n'avaient pas bien compris toute la question.

L. DELSERT.

INDEMNITE DE RESIDENCE ET ABATTEMENTS DE ZONE

On sait que dans le régime général, les salaires sont différents suivant les localités. Ils sont fixés en partant des salaires pratiqués dans la zone de Paris et subissent des abattements allant de 0 à 13,5 % de l'ensemble des émoluments.

Toutefois, il faut préciser que, depuis la promulgation de la loi du 11 février 1950 rendant libre la discussion des salaires entre patrons et travailleurs, seul le salaire minimum interprofessionnel garanti doit obligatoirement évoluer, suivant les zones, entre ces limites d'abattement de 0 à 13,5 %. Les salaires supérieurs au minimum garanti font l'objet d'accords ou de Conventions collectives et peuvent subir des réductions toutes différentes soit en plus, soit en moins.

Chez nous, cheminots, le salaire est fixé nationalement. Traitements, suppléments temporaires de traitement, primes, primes de fin d'année, qui forment l'essentiel de la rémunération, sont les mêmes pour tout le territoire et c'est l'indemnité de résidence qui constitue le correctif jouant le rôle dévolu aux abattements du régime général.

Au lieu de partir du salaire de Paris, pour le diminuer suivant les zones, pour les cheminots c'est au contraire le salaire national qui est progressivement remonté, par le jeu de l'indemnité de résidence.

En principe et comme nous l'avons déjà expliqué dans « Le Cheminot de France » du 25 janvier 1951, l'I. R. varie, dans chaque échelle et suivant les zones, de 7,5 % à 25 % du salaire moyen pondéré de chaque échelle, la fraction de salaire excédant celui de l'échelle 4 n'étant toutefois comptée que pour 75 % de sa valeur.

En outre, les agents des échelles 1 et 2 ont la même indemnité que ceux de l'échelle 3.

L'I. R. comprend vingt et un taux différents correspondant aux zones 0 % à moins 20 %. Cependant, ces pourcentages ne sont plus appliqués, ils désignent simplement les anciennes zones et il serait plus correct de considérer les divers taux d'après un barème comportant vingt et une catégories.

En réalité, si l'on prend l'échelon moyen des échelles 1 à 5, par exemple, l'indemnité de résidence conduit à faire subir à la rémunération la plus élevée (Paris), un abattement d'environ :

- 3,5 % à la zone — 5.
- 7 % à la zone — 10.
- et 14 % à la zone — 20.

Précisons également que l'I. R. ayant, dans une localité donnée, la même valeur pour tous les agents d'une même échelle, les pourcentages que nous venons d'indiquer varient légèrement suivant l'échelon. Notre calcul étant fait d'après l'échelon moyen, on comprendra que l'abattement soit un peu plus fort ou plus faible suivant qu'il s'agit des échelons de début ou de ceux de fin d'échelle.

Au delà de l'échelle 4 ces pourcentages d'abattement s'amenuisent progressivement en raison de la particularité, signalée ci-dessus, à savoir que la fraction de salaire excédant celui de l'échelle 4 n'est prise pour base de calcul que pour 75 % de sa valeur.

Tout cela est bien compliqué pour beaucoup de nos camarades et pourtant nous nous sommes efforcés d'expliquer les choses le plus simplement possible.

Ce qui serait beaucoup plus rationnel c'est de nous accorder satisfaction à une revendication formulée depuis déjà longtemps : la suppression de l'indemnité de résidence et son remplacement par un traitement résidentiel analogue à celui dont bénéficient nos camarades de l'E.D.F. Traitement résidentiel qui soit tout bonnement un pourcentage du traitement et qui soit pris en compte pour le calcul de la retraite.

Au surplus notre Fédération réclame également depuis fort longtemps la fixation d'indemnités calculées régionalement, c'est-à-dire identiques pour les gros centres et les localités qui en dépendent, le coût de la vie y étant le même.

L. D.

GRILLE DES COEFFICIENTS HIERARCHIQUES REALITE ET FICTION

On parle souvent de la grille de salaire 100-770.
On imagine, par là même, que l'agent à l'échelle 19 — échelon 9 — perçoit un salaire 7,7 fois plus fort que celui de l'agent à l'échelle 1 à l'essai, cela serait exact si le salaire de base était intégralement multiplié par le coefficient ; or il existe de nombreux éléments du salaire qui sont fixes, ce qui contribue à écraser la hiérarchie.
Nous avons pensé intéresser un grand nombre de cheminots en donnant ci-dessous, d'une part, la grille 100-770 (grille officielle), d'autre part, les coefficients exacts tels qu'ils résultent des salaires effectivement payés aux différentes échelles. Nous n'avons toutefois

fait la comparaison que pour les échelles essai, 5 et 9 de chaque échelle, ce qui permet une appréciation suffisante.
Dans le tableau ci-dessous, aux colonnes : essai, 5^e et 9^e échelon, on trouvera le coefficient officiel suivi du coefficient réel.
Vous pourrez remarquer que le système actuel lèse tous les agents, puisque le cheminot à l'échelle 1, 9^e échelon, qui est théoriquement au coefficient 135, n'est, en réalité, qu'au coefficient 113 ;
Que celui de l'échelle 5, qui devrait être au coefficient 200, ne se trouve qu'au coefficient 143 — et ainsi de suite — pour arriver à 467 au lieu de 770.

LA GRILLE DES COEFFICIENTS HIERARCHIQUES

Echelles	E C H E L O N S										Echelles	
	Essai	1		2		3		4		5		
		2 ans	2 a. 1/2	2 a. 1/2	3 ans	3 ans	3 a. 1/2	3 a. 1/2	4 ans	4 ans		
1	100/100	104	108	112	116	120/107	124	128	132	135/113	1	
2	110/104	114	119	124	128	132/112	136	140	144	148/118	2	
3	121/109	126	131	136	141	146/118	151	155	159	163/125	3	
4	134/116	140	146	151	156	161/126	166	171	176	181/133	4	
5	148/124	154	160	166	172	178/135	184	190	195	200/143	5	
6	163/132	170	177	184	190	196/144	202	208	214	220/154	6	
7	180/142	187	194	201	208	215/155	222	229	236	243/165	7	
8	198/154	206	214	222	230	238/168	246	253	260	267/179	8	
9	218/167	227	236	245	254	262/183	270	278	286	294/195	9	
10	240/181	250	260	270	279	288/193	297	306	315	324/212	10	
11	265/191	276	287	297	307	317/216	327	337	347	357/231	11	
12	291/213	303	315	327	338	349/235	360	371	382	393/251	12	
13	321/232	334	347	360	373	385/256	397	409	421	433/274	13	
14	354/251	368	382	396	410	424/277	438	452	465	478/292	14	
15	390/277	406	422	437	452	467/306	482	497	512	527/328	15	
16	429/302	446	463	480	497	514/333	531	547	563	579/358	16	
17	472/329	491	510	529	547	565/364	583	601	619	637/391	17	
18	520/360	540	560	580	600	620/392	640	660	680	700/429	18	
19	572/394	594	616	638	660	682/434	704	726	748	770/467	19	

Montant mensuel de la part B de l'allocation familiale supplémentaire (taux en vigueur depuis le 1er Octobre 1947)

Nombre d'enfants à charge	Taux en pourcentage																				
	0 %	1 %	2 %	3 %	4 %	5 %	6 %	7 %	8 %	9 %	10 %	11 %	12 %	13 %	14 %	15 %	16 %	17 %	18 %	19 %	20 %
1	217	213	208	204	200	195	191	187	182	178	174	169	165	161	157	152	148	144	139	135	131
2	475	466	456	447	437	428	418	409	399	390	380	371	361	352	342	333	323	314	304	295	285
3	1.133	1.110	1.088	1.065	1.042	1.020	997	975	952	929	907	884	861	839	816	793	771	748	725	703	680
4	1.583	1.551	1.520	1.488	1.456	1.425	1.393	1.362	1.330	1.298	1.267	1.235	1.203	1.172	1.140	1.108	1.077	1.045	1.013	982	950
5	2.033	1.992	1.952	1.911	1.870	1.830	1.789	1.749	1.708	1.667	1.627	1.586	1.545	1.505	1.464	1.423	1.383	1.342	1.301	1.261	1.220
6 et plus	2.450	2.401	2.352	2.303	2.254	2.205	2.156	2.107	2.058	2.009	1.960	1.911	1.862	1.813	1.764	1.715	1.666	1.617	1.568	1.519	1.470

TAUX MENSUELS DU TRAITEMENT ET DU SUPPLEMENT TEMPORAIRE APPLICABLES A PARTIR DU 10 SEPT. 1951



ORGANE DE LA FEDERATION
DES SYNDICATS CHRETIENS
DES CHEMINOTS DE FRANCE
ET DES TERRITOIRES D'OUTRE-MER.

REDACTION-ADMINISTRATION

26, Rue de Montholon, 26
— PARIS (IX^e) —

Téléphone : TRUDAINE 91-03

Compte Chèque Postal :

FEDERATION — PARIS 26-44
ASSURANCE-ACCIDENTS PARIS 1500-18

POUR LA PUBLICITE

S'ADRESSER :

AGENCE L R — LES REGIES

93 CHAMPS-ELYSEES - PARIS (VIII^e)

— Tél. : BALzac 06-23 — 06-24 —

1) — Taux net, déduction faite de la retenue pour la Caisse des Retraites et de la retenue pour la Caisse de Prévoyance

PERSONNEL NON COMMISSIONNE AGE DE 18 ANS ET PLUS			PERSONNEL COMMISSIONNE — NUMERO DES ECHELONS ET DETAILS D'AVANCEMENT										Supplément temporaire NET de C.P.
ECHELLES	1er échelon	2 ^e échelon	1	2	3	4	5	6	7	8	9	ECHELLES	
1	12.354		12.639	12.923	13.208	13.492	13.777	14.061	14.346	14.631	14.844	1	977
2	13.066		13.350	13.707	14.061	14.346	14.631	14.915	15.200	15.484	15.769	2	977
3	13.848		14.204	14.559	14.915	15.271	15.627	15.982	16.267	16.551	16.836	3	977
4	14.773		15.200	15.627	15.982	16.338	16.694	17.049	17.405	17.760	18.116	4	977
5	15.769		16.196	16.622	17.049	17.476	17.903	18.330	18.756	19.126	19.486	5	977
6	16.836		17.334	17.832	18.330	18.765	19.198	19.629	20.062	20.493	20.925	6	1.051
7	18.045		18.550	19.053	19.557	20.062	20.565	21.069	21.574	22.077	22.581	7	1.172
8	19.526		20.103	20.679	21.255	21.831	22.407	22.983	23.492	23.999	24.506	8	1.291
9	21.173		21.821	22.469	23.119	23.772	24.353	24.934	25.515	26.096	26.677	9	1.422
10	22.984		23.711	24.437	25.163	25.816	26.471	27.123	27.776	28.431	29.084	10	1.568
11	25.060		25.858	26.657	27.383	28.110	28.836	29.562	30.288	31.014	31.741	11	1.733
12	27.218		28.089	28.961	29.832	30.631	31.430	32.228	33.028	33.826	34.625	12	1.906
13	29.708		30.652	31.596	32.540	33.485	34.356	35.227	36.099	36.970	37.841	13	2.105
14	32.448	33.464	33.464	34.480	35.498	36.514	37.532	38.548	39.564	40.509	41.452	14	2.324
15	35.436	36.598	36.598	37.760	38.849	39.938	41.027	42.117	43.206	44.296	45.384	15	2.563
16	38.673		39.908	41.143	42.378	43.612	44.846	46.081	47.315	48.549	49.783	16	2.822
17	42.244		43.623	45.003	46.383	47.705	49.026	50.346	51.667	52.988	54.308	17	3.108
18	46.228		47.695	49.162	50.631	52.097	53.565	55.033	56.499	57.967	59.435	18	3.426
19	50.590		52.204	53.818	55.431	57.046	58.659	60.274	61.889	63.503	65.117	19	3.775

2) — PERSONNEL DE CONDUITE DES MACHINES

ECHELLE	NUMEROS DES ECHELONS ET DETAILS D'AVANCEMENT							Supplément temporaire NET de C.P.
	1er	2me	3me	4me	5me	6me	7me	
T 1	14.844	15.342	15.840	16.338	16.836	17.334	17.760	977
T 2	17.689	18.261	18.837	19.486	20.133	20.782	21.429	1.087
T 3	19.589	20.309	21.028	21.748	22.469	23.191	23.917	1.238
T 4	22.047	22.840	23.637	24.509	25.380	26.252	27.123	1.429

3) — PERSONNEL MINEUR

ECHELLE	15 ans		16 ans		17 ans	
	Traitement	Supplément temporaire	Traitement	Supplément temporaire	Traitement	Supplément temporaire
3 et élèves	8.857	586	10.334	684	11.809	781
4			11.024	684	12.598	781
5			11.768	684	13.448	781
6			12.563	743	14.357	849

4) — PERSONNEL A SERVICE DISCONTINU

	Non commis- sionne	COMMISSIONNE					Supplément temporaire NET de C.P.
		NUMEROS DES ECHELONS ET DELAIS D'AVANCEMENT					
Gardes - barrières de 1re classe	9.822	10.105	10.391	10.675	10.960	11.244	781
Gardes - barrières de 2me classe	7.969	8.182	8.395	8.608	8.822	9.035	635
Gardes - barrières de 3me classe. Séma- phoriste de 1re cl.	6.734	6.947	7.160	7.303	7.446	7.587	537
Concierges de 1re cl.	6.116	6.257	6.400	6.542	6.684	6.827	488
Gardes - barrières de 4me cl. Sémaphoris- tes de 2me cl. et Concierges de 2 ^e cl.	5.497	5.639	5.782	5.923	6.066	6.208	440

NOTA. — Déduction faite de la retenue pour la Caisse des Retraites et pour la Caisse de Prévoyance sur le montant de la prime de logement dont la valeur brute mensuelle est fixée depuis le 10 septembre 1951 à 680 francs.

5) — MONTANT MENSUEL DE L'INDEMNITE DE RESIDENCE AGENTS AGES DE 18 ANS REVOLUS AU MOINS (1)

Echelle	POURCENTAGE D'ABATTEMENT SUR LA PREMIERE ZONE DE LA REGION PARISIENNE																				
	0 %	1 %	2 %	3 %	4 %	5 %	6 %	7 %	8 %	9 %	10 %	11 %	12 %	13 %	14 %	15 %	16 %	17 %	18 %	19 %	20 %
	Net	Net	Net	Net	Net	Net	Net	Net	Net	Net	Net	Net	Net	Net	Net	Net	Net	Net	Net	Net	Net
Femmes à service discontinu	1.518	1.465	1.411	1.358	1.305	1.252	1.199	1.146	1.093	1.039	987	934	881	828	775	721	668	615	562	509	456
Autres que Chefs de famille	4.553	4.394	4.234	4.075	3.916	3.757	3.598	3.438	3.279	3.119	2.960	2.800	2.641	2.481	2.322	2.163	2.004	1.845	1.685	1.526	1.366
Chefs de famille	5.254	5.070	4.886	4.703	4.519	4.335	4.151	3.967	3.784	3.600	3.416	3.231	3.047	2.864	2.680	2.496	2.312	2.128	1.945	1.761	1.577
1 - 2 - 3	5.610	5.414	5.217	5.021	4.824	4.628	4.431	4.235	4.039	3.843	3.646	3.450	3.253	3.057	2.860	2.665	2.468	2.272	2.075	1.879	1.682
4 - T1	6.005	5.795	5.585	5.374	5.165	4.954	4.744	4.534	4.324	4.113	3.904	3.693	3.482	3.273	3.062	2.853	2.642	2.432	2.222	2.012	1.801
5	6.339	6.117	5.895	5.674	5.451	5.230	5.008	4.786	4.564	4.342	4.120	3.899	3.676	3.455	3.232	3.011	2.790	2.567	2.346	2.123	1.902
6	6.713	6.478	6.243	6.008	5.773	5.539	5.303	5.068	4.833	4.599	4.363	4.128	3.894	3.659	3.423	3.189	2.954	2.719	2.483	2.249	2.014
7 - T2	7.196	6.944	6.692	6.440	6.188	5.937	5.685	5.433	5.181	4.929	4.677	4.425	4.173	3.921	3.669	3.418	3.166	2.915	2.663	2.411	2.159
8 - T3	7.818	7.545	7.271	6.997	6.724	6.450	6.176	5.903	5.629	5.356	5.082	4.808	4.535	4.261	3.987	3.714	3.440	3.166	2.893	2.619	2.346
9 - T4	8.387	8.094	7.801	7.506	7.213	6.920	6.626	6.332	6.039	5.745	5.452	5.158	4.864	4.571	4.278	3.983	3.690	3.397	3.103	2.809	2.516
10	9.020	8.704	8.389	8.073	7.757	7.442	7.126	6.810	6.494	6.179	5.863	5.548	5.233	4.917	4.601	4.286	3.970	3.654	3.338	3.023	2.707
11	9.708	9.369	9.029	8.688	8.349	8.009	7.670	7.330	6.990	6.650	6.310	5.971	5.631	5.291	4.951	4.611	4.272	3.932	3.592	3.252	2.913
12	10.481	10.114	9.748	9.380	9.013	8.647	8.280	7.913	7.546	7.179	6.812	6.445	6.079	5.712	5.345	4.979	4.611	4.244	3.877	3.511	3.144
13	11.351	10.953	10.557	10.159	9.762	9.365	8.967	8.570	8.173	7.776	7.378	6.981	6.584	6.186	5.790	5.392	4.994	4.596	4.200	3.803	3.406
14	12.509	12.071	11.633	11.195	10.758	10.320	9.882	9.444	9.006	8.568	8.131	7.693	7.255	6.817	6.379	5.941	5.503	5.066	4.628	4.190	3.752
15	13.540	13.067	12.592	12.119	11.644	11.171	10.696	10.223	9.749	9.275	8.802	8.327	7.854	7.379	6.906	6.431	5.958	5.484	5.010	4.536	4.062
16	14.673	14.159	13.646	13.133	12.619	12.105	11.592	11.078	10.564	10.051	9.538	9.024	8.510	7.996	7.484	6.970	6.456	5.942	5.429	4.916	4.402
17	15.913	15.356	14.799	14.243	13.686	13.129	12.571	12.014	11.458	10.901	10.344	9.787	9.230	8.674	8.117	7.559	7.002	6.445	5.889	5.332	4.775
18	17.288	16.683	16.078	15.473	14.868	14.263	13.657	13.052	12.447	11.842	11.237	10.631	10.026	9.422	8.816	8.211	7.606	7.000	6.396	5.791	5.185

(1) Les taux sont réduits de 20 %, 30 %, 40 % pour les agents âgés respectivement de 17 ans, 16 ans, 15 ans révolus.

VALEUR NETTE DE LA PRIME DE FIN D'ANNEE

Echelles	ECHELONS								
	1	2	3	4	5	6	7	8	9
3	15.400	15.800	16.100	16.500	16.800	17.200	17.500	17.900	18.100
81	16.300	16.700	17.200	17.500	17.900	18.200	18.500	18.900	19.200
2	17.300	17.800	18.200	18.600	19.100	19.500	19.800	20.200	20.500
6	18.500	19.100	19.500	20.400	20.800	21.200	21.700	22.100	22.100
17	19.800	20.300	20.800	21.300	21.800	22.400	22.900	23.300	23.800
T2	21.200	21.800	22.400	23.000	23.400	24.000	24.400	25.000	25.500
12									

LA VIE INTERNATIONALE ACTIVITÉ DE LA FÉDÉRATION Internationale des Syndicats Chrétiens des Chemins de fer et Tramways

La Fédération Internationale des Syndicats Chrétiens des Chemins de fer et des Tramways à laquelle notre Fédération est affiliée est toujours vigilante pour défendre les intérêts des cheminots.

Toutes les organisations nationales qui y adhèrent continuent de faire des progrès très satisfaisants grâce à leur action professionnelle toujours soucieuse de justice et toujours respectueuse de l'intérêt général.

Ce travail de défense professionnelle est grandement facilité par le travail de coordination effectué par la Fédération Internationale. Travail de documentation d'abord. C'est ainsi que les organisations adhérentes ont notamment reçu au cours de l'année 1951 des dossiers concernant :

- les congés et l'organisation des colonies de vacances,
- la coordination des Transports et l'organisation des chemins de fer,
- les régimes de retraites.

Les conclusions des derniers congrès de Bruxelles (1946) et Nice (1949) concernant spécialement la coordination des Transports et la réorganisation des chemins de fer figurent toujours au premier plan des préoccupations de la Fédération Internationale. Il y a notamment à se tenir en liaison avec les organismes internationaux tels que l'Assemblée de Strasbourg et le Bureau International du Travail pour tout ce qui peut être étudié et réalisé par eux concernant les chemins de fer et les Transports.

ASSEMBLEE EUROPEENNE A STRASBOURG

C'est ainsi que devant l'Assemblée de Strasbourg, il est fait des propositions relatives à un « pool » des transports européens. Les cheminots ne peuvent qu'être favorables à de telles propositions, mais encore faut-il que les décisions qui seront prises ne favorisent pas d'autres modes de transports que l'on est, hélas, obligé d'appeler « concurrents », alors que tous les transports devraient se compléter les uns les autres dans un ensemble cohérent et non anarchique.

COMMISSION DES TRANSPORTS INTERNES DU B.I.T.

Le Bureau International du Travail, fidèle à sa mission de réalisation, d'extension, de coordination et d'unification internationale des législations sociales, a constitué une Commission des Transports Internes spécialisée dans l'étude des questions intéressant les transports. Elle se réunit tous les deux ans. La prochaine réunion aura lieu à Gènes du 3 au 13 décembre 1951.

La Commission est composée des groupes gouvernemental, patronal et ouvrier, dans chacun desquels chaque pays adhérent à l'Office International du Travail (O.I.T.) délègue deux représentants. Ces représentants peuvent être assistés de Conseillers Techniques. Les Fédérations Internationales professionnelles peuvent participer aux travaux de la Commission à titre consultatif.

Les syndicats chrétiens des Transports français, ont à désigner un délégué titulaire ouvrier qui sera cette année le signataire de cet article. Nous sommes heureux de voir les pouvoirs publics français reconnaître de plus en plus que le syndicalisme chrétien français est représentatif.

A l'ordre du jour de la Commission figurent :

- 1° les mesures prises dans les différents pays pour donner suite aux conclusions des sessions précédentes;
- 2° les dispositions prises par le Bureau pour effectuer les études et enquêtes proposées par la Commission;
- 3° les événements et les progrès récents dans l'industrie des transports internes;
- 4° enfin les problèmes de travail affectant la coordination des transports.

Les études et les conclusions de cette Commission ont donc une très grande importance. Nous aurons à puiser dans ces travaux beaucoup de documentation et les conclusions pourront être le point de départ d'une législation sociale ayant de grosses répercussions tant dans le domaine national que dans le domaine international.

RHUMATISANTS La Douleur est là.

Contre les douleurs rhumatismales étendez, sans frictionner, un peu de LINIMENT SLOAN aux endroits douloureux. SLOAN engendre une chaleur bienfaisante qui calme les douleurs. SLOAN "chaleur en bouteille" est indiqué contre les douleurs musculaires et névralgiques, lumbago, arthrite, torticolis, courbatures. T^{es} pharm.

LINIMENT CALME LA SLOAN DOULEUR

LA C.I.S.C.

NOTRE Fédération française, par son adhésion à la C.F.T.C. et à la Fédération Internationale, est membre de la Confédération Internationale des Syndicats Chrétiens (C.I.S.C.). Celle-ci fait également preuve d'une grande activité vis-à-vis :

- de l'O.N.U. et des divers organismes qu'elle a constitués,
- de l'Assemblée de Strasbourg,
- des organismes constitués en vue de l'application du plan Marshall ou du plan Schuman (pool charbon-acier),
- du B.I.T.

A noter que lors de la dernière conférence internationale du Travail, le Secrétaire Général de la C.I.S.C., notre camarade SERRAENS des Pays-Bas, n'a pas été réélu membre du Conseil d'administration du B.I.T. Les représentants de la C.I.S.L. avaient pourtant donné leur accord pour que notre camarade présente sa candidature. Mais il a été victime du sectarisme d'un certain nombre de représentants C.I.S.L. de l'Europe Occidentale qui lui ont préféré un candidat socialiste des Pays-Bas.

Les rapports entre C.I.S.L. et C.I.S.C. sans être absolument parfaits ne sont pas mauvais et une collaboration productive de bons résultats est à espérer.

La C.I.S.C. se tient en contact avec toutes les organisations ou tous les hommes de son esprit qui peuvent exister dans le monde. Elle usera de tous les moyens à sa disposition pour aider ceux qui manifesteront le désir de constituer et de renforcer le syndicalisme chrétien. Elle entretient de très bonnes relations, notamment en Allemagne, en Italie, en Amérique du Sud.

Un Conseil de la C.I.S.C. s'est tenu

Pour l'établissement d'une paix durable

Le Conseil de la Confédération Internationale des Syndicats Chrétiens, réuni en 19^e session à Vienne, du 21 au 23 novembre 1951,

- considérant le caractère alarmant d'une situation internationale qui se caractérise par la course aux armements entre deux blocs qui, ignorant le niveau actuel de leurs forces réciproques et leurs possibilités futures en ce domaine, poussent leur effort à l'extrême;
- estime qu'il n'y a dans cette voie et, dans l'éventualité la plus favorable, d'autre possibilité que le maintien d'une paix précaire, basée sur un équilibre théorique des forces, indépendamment de tout règlement effectif des problèmes économiques, sociaux et moraux qui se posent au monde;
- constate, par contre, que tous les peuples, y compris ceux qui sont simplement soucieux de préserver leurs libertés essentielles, appliquent à cet effort d'armement défensif des sommes colossales, ce qui entraîne l'aggravation continuelle des charges qui pèsent sur ces peuples;
- insiste pour qu'en tout cas les charges nationales soient équitablement réparties entre tous les groupes de la population;
- demande aux grandes puissances, qui assument la plus grave responsabilité pour le destin du monde, d'étudier objectivement les conditions matérielles et morales d'une coexistence pacifique, coexistence basée sur une reconnaissance des droits de la personne humaine et sur une organisation juridique des rapports internationaux permettant un désarmement universel, simultané, contrôlé et sanctionné;
- se déclare prêt, sur le plan économique et social, qui est le sien, à coopérer à la recherche des solutions de nature à favoriser la réalisation et le succès de cette tentative en faveur de l'établissement d'une paix durable menacée par l'oubli ou la méconnaissance des principes chrétiens.

à Vienne (Autriche) du 21 au 23 novembre 1951.

Un certain nombre d'organisations, notamment d'Amérique du Sud et d'Asie, ont été affiliées.

Des résolutions ont été votées concernant :

— les rapports avec le B.I.T. et constatant notamment que l'éviction d'un administrateur appartenant à la C.I.S.C. est injuste et a pour résultat de donner le monopole de la représentation à une seule Confédération Internationale ouvrière au Conseil d'administration du Travail;

— les relations avec la F.S.M.; dans cette résolution la C.I.S.C. estime que la confiance réciproque et la concordance des programmes et des méthodes, indispensables à toute collaboration en vue d'une action commune proposée par la F.S.M., font notablement défaut;

— les relations avec la C.I.S.L.; la C.I.S.C. rappelle que « le mouvement syndical chrétien, dans le respect de sa légitime autonomie de son esprit et de ses méthodes propres a toujours été disposé à établir des collaborations avec d'autres groupements syndicaux présentant des garanties sérieuses de liberté et de loyauté;

— une résolution en faveur d'une paix durable, dont on lira ci-dessus le texte.

CONGRES DE LA FEDERATION INTERNATIONALE

ENFIN la Fédération Internationale des Cheminots aura une réunion de Comité les 29 et 30 janvier 1952 à Dijon, en vue de préparer le Congrès qui aura lieu à la fin d'avril 1952 en Hollande, probablement à La Haye.

A l'ordre du jour de ce Congrès figureront toutes les grandes questions d'actualité concernant la coordination et la réorganisation des transports. En outre, il y sera étudié et discuté la question de la participation du Personnel à la gestion.

Au point de vue international, le syndicalisme chrétien fait donc preuve d'activité. Il ne peut en advenir pour lui qu'une expansion plus grande et une écoute plus attentive par toutes les autorités sociales.

M. GARNIER.

TERRITOIRES D'OUTRE-MER

NOS camarades d'outre-mer continuent leur action syndicale, aussi bien en A.O.F. qu'en A.E.F., au Cameroun, au Togo, à Madagascar, à La Réunion et même en Indochine.

Les organisations se développent et prennent de plus en plus d'influence sur les masses travailleuses. C'est qu'il y a beaucoup à faire pour que les droits des uns et des autres (autochtones et métropolitains) soient respectés.

Tous les pays d'Outre-Mer se réveillent; de forts courants d'émancipation se manifestent et la France se doit de ne pas décevoir les peuples qui ont eu confiance en elle.

Les réseaux de chemins de fer d'Outre-Mer ont été, un certain nombre tout au moins, transformés en régies autonomes, affiliées à l'Office Central des Chemins de fer d'Outre-Mer.

L'Office a, entre autres, pour mission d'unifier le régime du personnel des chemins de fer.

Nos camarades ont donc des tâches délicates à accomplir pour conclure les statuts particuliers à chaque régie. Il s'agit pour eux que les agents ne soient pas lésés par les agents affiliés au statut général et qu'en outre, aucun avantage ne soit perdu par rapport aux anciens cadres administratifs.

Dans tous les territoires, nos camarades discutent ferme pour obtenir la conclusion de ces statuts dans des conditions satisfaisantes.

Le 30 juin 1950, une loi dite Lamine-Gueye a été promulguée, fixant les conditions d'attribution des soldes et indemnités des fonctionnaires civils et militaires relevant du ministère de la France d'Outre-Mer, les conditions de recrutement, de mise en congé ou à la retraite de ces mêmes fonctionnaires.

Cette loi était réclamée par tous les travailleurs de l'Etat (Outre-Mer). Les principes en sont applicables aux cheminots. Mais il paraît que des difficultés se manifestent pour la mise en application de la loi. Les organisations syndi-

cales sont vigilantes et suivent la question.

Cette loi Lamine-Gueye aura, notamment, pour conséquence, dans les chemins de fer de donner satisfaction dans l'ensemble à la revendication de nos camarades, surtout ceux d'A.O.F., relative au cadre unique.

Nos camarades se préoccupent également de leur retraite. Il y a beaucoup à faire dans ce domaine aussi bien pour les métropolitains que pour les autochtones. Nous suivons de près les réclamations formulées à ce sujet, notamment en ce qui concerne les rentes viagères servies aux vieux auxiliaires et la revalorisation des retraites servies aux agents du cadre.

Enfin, la grande préoccupation de tous les travailleurs d'Outre-Mer est le Code du Travail. Après bien des vicissitudes, un projet avait été rédigé et voté par l'Assemblée nationale, en 1951. Il est actuellement devant le Conseil de la République qui lui fait subir de profondes modifications dans un sens absolument restrictif. Nous protestons très vivement contre ces mauvaises dispositions du Conseil de la République. La C.F.T.C. agit de tout son pouvoir en liaison avec ses organisations d'Outre-Mer et nous espérons que l'Assemblée nationale, en deuxième lecture, reprendra le texte qu'elle avait primitivement voté, malgré qu'entre les deux votes, il y ait eu un renouvellement de l'Assemblée.

Nous recevons assez fréquemment des demandes de camarades de la Métropole désireux d'être affectés aux chemins de fer d'Outre-Mer. Nous tenons à indiquer que grâce à la formation professionnelle et au développement de l'instruction, les administrations sont de plus en plus en mesure d'assurer leurs besoins au moyen de recrutement dans les territoires mêmes. En conséquence, l'Office Central des Chemins de fer d'Outre-Mer se bornera, dans l'avenir, à ne faire appel qu'à des agents appartenant à des échelles de plus en plus élevées ou à des spécialistes en nombre très limité.

Nous croyons fermement que de beaux jours sont réservés au syndicalisme chrétien dans les territoires d'Outre-Mer. Nous ne manquerons pas de faire tout notre possible pour l'aider à atteindre l'importance qu'il doit avoir.

M. GARNIER.

CHEZ LES SECONDAIRES LES POUVOIRS PUBLICS FERONT-ILS ENCORE LONGTEMPS LA SOURDE OREILLE aux LÉGITIMES REVENDICATIONS des PETITS CHEMINOTS?

A la méditation de M. Pinay

Nous relevons dans le journal Nice-Matin du jeudi 18 octobre 1951 un article sur la situation lamentable, en matière de retraites, que vous continuez, monsieur le Ministre, d'offrir aux petits cheminots. Cet article est intitulé :

« LES CHEMINOTS DE LA CORSE ET LA PEREQUATION »

Nos amis corses de l'Union départementale C.F.T.C. indiquent qu'au cours d'une récente conversation qu'ils ont eue avec quelques agents de chemins de fer de la Corse, ils ont appris des choses tellement pénibles et stupéfiantes concernant la triste situation de ceux-ci, qu'ils ont tenu à se documenter à bonne source avant d'en informer les lecteurs du journal.

Et voici ce que nous pouvons, sans crainte d'être démentis, ajouter-ils, faire savoir aux profanes, laissant ce qui va suivre à leur appréciation et à la méditation des pouvoirs publics.

Les cheminots de la Corse, régis par une Caisse autonome créée par la loi du 22 juillet 1922, versent pour leur retraite à cet organisme, tout comme le font les fonctionnaires de l'Etat, 6 % de leur traitement.

Notons en passant que le réseau d'intérêt général de la Corse est un service public sous le contrôle de l'Etat.

Malgré cela, non seulement il n'est pas question encore de péréquation de leur pension pour ces serveurs de la collectivité, mais encore bon nombre d'entre eux ayant plus de trente années de service (sans compter celles du service militaire) n'ont tout juste pour vivre que l'équivalent de l'allocation servie aux vieux travailleurs.

Encore s'agit-il bien, parmi eux, d'anciens chefs de gare importantes, serveurs d'élite aux lourdes responsabilités.

Quant aux employés supérieurs, même ceux classés hors échelle, leur pension n'atteint que très rarement celle du plus humble serviteur de l'Etat, et pour cela il est nécessaire que leur ancienneté de service atteigne plus de trente années.

L'abandon de cette corporation est inconcevable.

C'est pourquoi nous verrions avec satisfaction les autorités émues par le sort tragique de ces déshérités, s'intéresser à eux, et intervenir auprès des ministres intéressés pour qu'il soit mis

enfin un terme à cette flagrante injustice, en attendant que ces parias de la Fonction publique puissent être mis une fois pour toutes sur le pied d'égalité avec les employés de l'Etat, et reçoivent la péréquation de leur pension, comme l'ont obtenue les retraités de tous les services publics, même les employés communaux.

Assemblée Nationale 3^e séance
du 29 novembre 1951

TRAVAUX PUBLICS

M. Nisse demande à M. le ministre des Travaux publics des Transports et du Tourisme pourquoi n'est pas encore appliquée la loi 50-1010 votée depuis le 19 août 1950 par l'Assemblée Nationale pour assurer à la Caisse Mutuelle de retraite (C.A.M.R.) des agents des compagnies secondaires et des tramways le moyen de faire face aux obligations contractées à l'égard des pensionnés des anciennes compagnies.

Cette longue carence réduit à une misère aggravée de jour en jour des milliers de petits cheminots qui avaient passé vingt-cinq à trente ans de leur laborieuse existence à se constituer une retraite pour mettre leur vieillesse à l'abri du besoin.

ASSOCIATION DES CHEMINOTS EXPULSES ET REFUGIES D'ALSACE-LORRAINE

Le Comité de l'Association des Cheminots Expulsés et Réfugiés d'Alsace-Lorraine invite tous les cheminots expulsés et réfugiés d'A.L. qui n'ont pu assister aux récentes réunions d'informations organisées à leur intention de bien vouloir se faire connaître en vue de la défense de leurs intérêts.

Le Comité reste à la disposition et particulièrement pour ceux des agents restés dans leur résidence de repli pour tous renseignements complémentaires.

LE COMITE.

VIN ROUGE à partir 42 fr. le litre
de :
avec Bon de Transport.
Charles BARDON, Propriétaire-Négociant
MILHAUD (Gard).

LES BEAUX MEUBLES
DE FABRICATION GARANTIE
Ets LAROUDIE & HOUNEAU
162, rue de Charenton, PARIS
Métro: Reuilly-Diderot
Téléph.: DID 89-15
Remise 10 % au Personnel de la S. N. C. F.
FACILITES DE PAIEMENT



Le CHOIX d'une MONTRE est une question de confiance!
Installés depuis 1893 à Besançon, les Ets SARDA mettent leur expérience et leur probité commerciale à votre service.
Vous choisirez en toute sécurité dans le nouveau catalogue
Montres 51-35 qui vous sera adressé gratuitement (Pages annexes de Pendulerie - Bijouterie or et Orfèvrerie).
SARDA
BESANCON
FABRIQUE D'HORLOGERIE DE PRECISION



l'élégance de la table
à prix imbattables
TOUTE VOTRE COUTELLERIE
TOUTE VOTRE ORFÈVRERIE
INOX ou ARGENTÉE
Gamme étendue offerte par
Le Couteau de Thiers
10, RUE Dr A. DUMAS - THIERS (P.-de-D.) - 58, RUE DE L'ARCADE - PARIS
54, PLACE MARÉCHAL JOFFRE - AMIENS - 5, RUE MI-CARÈME - SAINT-ETIENNE
Conditions de paiement - Tarif - Echantillons sur demande



ENTREPRISE DESQUENNE & GIRAL
8, Rue de Châteaudum, 8 - PARIS (9^e)
ENTREPRISE GENERALE - TRAVAUX DE VOIES FERREES
Téléphone: TRUDAINE 69-31 - 63-80

LE RETRAITÉ DU RAIL



UNION FÉDÉRALE DES CHEMINOTS RETRAITÉS

26, rue Montholon, Paris (9^e) - Téléphone : TRU 91-03

PERMANENCE LES APRES-MIDI DU LUNDI AU VENDREDI C.C. Postaux : PARIS 7005 34

CAMARADES actifs et retraités

En cette fin d'année, l'époque des bilans, jetons un regard en arrière et faisons le point de la situation.

L'année qui se termine, comme beaucoup de celles qui l'ont précédée, était prometteuse, avec elle renouveau nos espérances... bientôt vinrent les désillusions, les déceptions qui levèrent comme mauvais grain :

- Non légalisation de l'automatisme de la péréquation ;
- Non péréquation du complément de salaires au 1^{er} janvier 1951 ;
- Non hiérarchisation des augmentations de salaire du 1^{er} mars 1951.

Enfin la revalorisation des retraites qui doit être effectuée à dater du 10 septembre et pour laquelle notre organisation a demandé, la première et a obtenu, le paiement d'un acompte. Cela vient d'ailleurs d'être réalisé à dater du 15 novembre. Nous remercions bien vivement nos camarades de la Fédération pour le soutien constant qu'ils nous apportent et leurs interventions répétées en notre faveur. Ainsi, dans « Le Cheminot de France » d'octobre, notre ami PAILLEUX rappelle fort judicieusement les règles de péréquation établies par la loi, règles qu'on a trop tendance à oublier en haut lieu. Mais si la collaboration avec la Fédération est étroite, si de nombreux secrétaires des sections de Paris, notamment, et de province, apportent un appui précieux aux secrétaires de secteur, ou responsables de groupe de notre Union fédérale, il en est encore trop qui semblent se désintéresser des efforts de nos camarades responsables et de l'action qu'ils mènent inlassablement, souvent au prix de grandes difficultés. Cependant, camarades « actifs », beaucoup, parmi vous, sont des militants de longue date ; pour certains, l'heure de la retraite sonnera bientôt et, croyez-moi, les dernières années passent vite. Allez-vous, alors, prendre votre retraite syndicale ? Allez-vous quitter ainsi la grande famille des cheminots C.F.T.C. ? Allez-vous vous condamner à l'isolement le plus complet ?

Non, certainement pas ! Alors ? Alors, vous serez des nôtres et serez heureux de garder le contact avec vos « camarades d'un métier qui fut votre vie ».

Il est des attaches difficiles à dénouer. Et vous, les jeunes, qui n'entrevoiez la retraite qu'à très longue échéance ? Voyez, comprenez l'action des anciens pour conserver les droits acquis au cours d'une longue carrière et au prix, bien souvent, de luttes dures et ardues.

A vous tous, donc, anciens et jeunes, nous faisons appel pour rendre plus étroite, plus confiante, la collaboration avec les retraités. Ces vieux militants qui consacrent leur temps et le meilleur d'eux-mêmes à rallier les camarades, à les soutenir dans les difficultés, à intervenir pour eux chaque fois que cela est nécessaire. Venez, camarades, renforcer leur action, les aider, si je puis dire, à élargir le foyer de la grande famille.

Nous ne serons jamais trop nombreux pour faire aboutir nos revendications, faire reconnaître nos droits.

Les temps, déjà fort troublés, deviennent menaçants ; les coalitions d'intérêts sont puissantes et l'intérêt prime la raison, voire la morale.

Ensemble, nous devons préparer demain ; les retraités vous secondent suivant leurs moyens et leurs forces, afin que ce « demain » soit meilleur pour tous et puisque 1951 nous a apporté une somme de déceptions, travaillons pour que 1952, cette année nouvelle, nous soit plus favorable.

Que ce soit une bonne année pour tous.

Le Président : BROSSARD.

LEON GRIMAUULT, Officier de la Légion d'Honneur

Léon Jean GRIMAUULT, chevalier de la Légion d'Honneur depuis le 12-9-1932, vient d'être promu Officier de la Légion d'Honneur par décret paru au « J.O. » du 10-11-1951 (Ministère du Travail).

Léon GRIMAUULT fut pendant de très longues années l'animateur du syndicalisme chrétien chez les cheminots de Bretagne.

Les plus anciens militants actuellement à la tête de notre Fédération l'ont connu dans des fonctions de Conseiller de l'Union Ouest et de Conseiller Fédéral.

Ne s'en tenant pas à l'action dans son milieu professionnel, notre ami a été l'organisateur du mouvement C.F.T.C. dans son département d'Ille-et-Vilaine. Il fut longtemps membre du Bureau Confédéral.

Sa retraite gagnée, ne fut pas pour lui l'heure du repos. Il poursuit inlassablement son action. Président de l'Union Départementale d'Ille-et-Vilaine, il est également administrateur de la Caisse Régionale d'Assurance-Vieillesse de Rennes.

Il est aussi un membre très écouté de notre Union Fédérale des retraités. Quand nous aurons dit que, grand mutilé de guerre, privé d'un bras, notre camarade a quand même mené constamment son action militante, nous aurons dit son grand mérite.

Félicitations à Léon GRIMAUULT qui a bien mérité et de son pays et du syndicalisme chrétien tout entier. La Fédération est fière de compter dans ses rangs de tels hommes.

DISTINCTION HONORIFIQUE

Nous avons appris avec plaisir la nomination de notre camarade REGNAUD au grade de Chevalier du Mérite social.

Cette décoration lui fut remise par Roger MENU, sénateur-maire et cheminot, au cours d'une réunion amicale organisée par l'Union départementale et l'Union locale des Syndicats chrétiens dont REGNAUD tient encore actuellement le poste de secrétaire demi-permanent.

Notre camarade BONNARD, Chevalier du Mérite social, et son collaborateur depuis 35 ans, lui servit de parrain et rappela l'action du nouveau promu sur le terrain social, syndical et mutualiste.

Fondateur et cheville ouvrière du Syndicalisme chrétien dans sa région, son activité et son dévouement sur le réseau Est et à la Fédération furent récompensés par l'attribution du Prix Raymond-Michon en 1936.

Devenu retraité, il continua la lutte syndicale au sein de l'U.L. et de l'U.D., par sa compétence, il rendit également beaucoup de services aux assurés sociaux comme correspondant local de la Caisse d'Assurances sociales de Nancy.

Il fonda à Epervain une section de Retraités et donna ensuite son essor à notre Union fédérale. Celle-ci s'associe aux hommages qui lui ont été rendus, ainsi qu'à son épouse dévouée, et lui envoie ses plus cordiales félicitations.

TRIMESTRE

au 1^{er} janvier 1952

Le paiement des arrérages de pensions de ce trimestre doit, d'après les instructions en vigueur, être effectué par les gares à partir du 31 décembre 1951.

En vue d'éviter les inconvénients qui se sont produits en décembre 1950 à ce sujet dans certaines gares, nous demandons à nos responsables locaux de s'assurer, auprès des gares où celles-ci sont bien en mesure d'effectuer le paiement des pensions à la date indiquée.

FACILITES DE CIRCULATION

Carnets de permis millésimés 1950 : ne sont valables que jusqu'au 31 décembre 1951.

Attention !!

Demandez, le cas échéant, dès à présent, vos carnets de 1951. Bons de réduction à 75 % - restent valables sans restriction.

NOS SECRETAIRES DE SECTEURS

Erratum de la liste publiée

par notre journal du 22 novembre 1951

Châlons-sur-Marne : Au lieu de : LAURENT Fernand, 30, rue Roger-Salengro, Compertix (Marne), il faut : PREVOT Charles, 35, avenue de Paris, Châlons-sur-Marne (Marne). PAIEMENT des COTISATIONS de 1952

Nos adhérents sont instamment priés de se conformer aux règles ci-après pour leurs rapports avec les divers organismes de l'Union fédérale :

- Groupes constitués de la banlieue et de la province : Obligatoirement au groupe d'attache.
- Isolés de province faisant partie d'un des secteurs dénommés dans le journal du 22 novembre, compte tenu du rectificatif reproduit dans le présent journal : Obligatoirement aux secrétaires de secteur respectifs dénommés.
- Autres isolés de province : Provisoirement au siège de Paris.
- Isolés de Paris et de la banlieue : Indifféremment :
 - A l'Union Nord, 35, rue d'Alsace (10^e).
 - A l'Union Ouest, 16, rue de Budapest (9^e).
 - A l'Union Sud-Ouest, 62 bd de l'Hôpital (18^e arrt).
 - A l'Union Sud-Est, 5, rue Emilio-Castelar (12^e arrt).

Calcul de la pension BAREMES

Applicables depuis le 10 septembre 1951

Les chiffres reproduits dans la colonne « prime » sont donnés à titre indicatif et sont compris dans les colonnes « 8^e et 9^e échelons ».

CODES 01, 11, 41, 51 Prime des services administratifs sans logement :				CODES 12, 42 Prime générale de l'Exploitation ou de la Voie sans logement :			
Echelle	Prime	8ème	9ème	Echelle	Prime	8ème	9ème
1	8.760	223.148	228.228	2	15.708	242.600	248.860
2	9.648	236.544	242.800	2 1/2	16.494	251.208	257.536
3	10.608	253.136	259.532	3	17.280	259.808	266.204
3 1/2	11.778	262.572	269.568	3 1/2	18.210	269.604	276.604
4	13.480	282.000	290.208	4	19.140	279.392	286.992
4 1/2	12.360	282.520	290.208	5	21.132	301.196	308.972
5	12.972	293.036	300.812	5 1/2	22.206	312.168	320.560
5 1/2	13.626	303.592	311.984	6	23.280	323.140	332.148
6	14.280	314.140	323.148	6 1/2	24.492	335.816	345.460
6 1/2	15.030	326.356	335.996	7	25.704	348.492	358.760
7	15.780	338.572	348.840	7 1/2	26.988	363.628	374.020
7 1/2	16.572	353.216	363.608	8	28.272	378.764	389.284
8	17.354	367.856	378.376	9	31.128	411.712	423.552
8 1/2	18.240	383.776	394.960	10	34.272	448.360	461.560
9	19.116	399.704	411.544	11	37.848	489.024	503.608
10	21.036	435.128	448.324	12	41.556	533.088	549.092
10 1/2	22.134	454.768	468.664	13	45.840	582.500	599.964
11	23.232	474.408	488.996	14	50.556	638.012	656.972
12	25.500	517.032	533.036	15	55.692	697.496	719.056
12 1/2	26.814	540.912	557.648	16	61.260	762.056	785.192
13	28.128	564.788	582.252	17	67.404	832.988	858.808
14	31.032	618.492	637.452	18	74.256	910.580	939.144
14 1/2	32.610	647.240	667.496	19	81.684	996.644	1.028.024
15	34.188	675.992	697.548				
15 1/2	35.892	707.188	729.540				
16	37.596	738.388	761.528				
16 1/2	39.480	772.672	797.152				
17	41.364	806.948	832.764				
17 1/2	43.464	844.416	871.612				
18	45.564	881.892	910.456				
18 1/2	47.844	923.492	953.464				
19	50.124	965.084	996.460				

CODES 03, 13, 43, 53 Prime générale M T sans logement :			
Echelle	Prime	8ème	9ème
2	15.840	242.728	248.984
2 1/2	19.800	254.508	260.840
3	23.760	266.292	272.688
3 1/2	28.116	279.508	286.504
4	32.472	292.724	300.320
4 1/2	34.344	304.592	312.280
5	36.396	316.460	324.236
5 1/2	37.998	327.960	336.348
6	39.600	339.456	348.464
6 1/2	41.550	352.876	362.516
7	43.500	366.292	376.560
7 1/2	45.504	382.148	392.544
8	47.508	398.004	408.528
8 1/2	50.370	415.908	427.092
9	53.232	433.816	445.656
10	57.768	471.860	485.060
11	63.288	514.464	529.052
12	68.808	560.340	576.344
13	75.624	612.284	629.748
14	82.440	669.900	688.860
15	90.276	732.032	753.592
16	98.988	799.780	822.920
17	108.084	873.668	899.484
18	118.464	954.792	983.356
19	129.828	1.044.788	1.076.164

CODES 15, 45 Prime générale Exploitation ou Voie plus logement :			
Echelle	Prime	8ème	9ème
2	15.708	256.688	262.944
2 1/2	16.494	266.232	273.024
3	17.280	275.776	283.100
3 1/2	18.210	285.320	293.176
4	19.140	294.864	303.252
5	21.132	319.028	327.748
5 1/2	22.206	343.796	353.748
6	23.280	373.448	383.716
6 1/2	24.492	408.872	417.332
7	25.704	441.900	454.680
7 1/2	26.988	481.772	495.912
8	28.272	525.376	540.904
9	31.128	573.744	590.688
10	34.272	628.264	646.652
11	37.848	686.976	707.816
12	41.556	750.640	773.136
13	45.840	820.424	845.420
14	50.556	896.720	924.240
15	55.692	981.424	1.011.868
16	61.260	1.074.568	1.108.016
17	67.404		
18	74.256		
19	81.684		

CODES 55 Prime générale M T et logement :			
Echelle	Prime	8ème	9ème
11	63.288	550.820	566.348
12	68.808	600.996	617.940
13	75.624	658.048	676.440
14	82.440	718.860	739.704
15	90.276	785.176	807.672
16	98.988	858.148	883.156
17	108.084	937.400	965.100
18	118.464	1.025.632	1.056.080
19	129.828	1.122.712	1.156.160

CODE 47 - Personnel à service discontinu

Minimum de pension	EMPLOI		
	4ème	5ème	
114.819	Garde-barrières de 1 ^{re} classe	169.668	175.320
93.298	Garde-barrières de 2 ^{me} classe	138.336	142.672
78.946	Garde-barrière de 3 ^{me} classe Sémaphoriste de 1 ^{re} classe	118.164	121.252
71.766	Concierge de 1 ^{re} classe	107.008	110.008
64.574	Garde-barrières de 4 ^{me} classe Sémaphoriste de 2 ^{me} classe Concierge de 2 ^{me} classe	97.952	100.868

(Voir suite du RETRAITE DU RAIL, à la page 14)

Zhenit maintient ses prix
10.000 Francs à la livraison
et le solde en 9 mensualités sans frais

GARANTIE 10 ANS
ZHENIT 13, R. GRANGE-BATELIERE, PARIS 9^e - PRO 29-16
Catalogue gratuit Ouvert tous les jours de la semaine

- Mallettes portatives
- Meubles tous styles avec ou sans moteurs
- Machines industrielles

FEDERATION DES SYNDICATS CHRETIENS DES CHEMINOTS DE FRANCE
UNION FEDERALE DES CHEMINOTS RETRAITES

ÉL. : RUdaine 91-03 26, rue de Montholon - PARIS-9^e C. P. Paris 7005-34

Je soussigné... déclare adhérer à l'Union Fédérale des Cheminots Retraités, C.F.T.C.

Nom et Prénoms
Né le à dépt
Titre statutaire d'activité Echelle
Service Résidence
Date de mise à la retraite N° de Pension
Arrondissement d'Exploitation d'attache le 19.....

SIGNATURE :
Adresse de l'adhérent

SANS INTERMEDIAIRE 30% MOINS CHER
GRANDE FABRIQUE DE SIÈGES CUIR
les sièges Massé

MAITRE-TISSIER, ENSEMBLER, DÉCORATEUR

BUREAUX ET ATELIERS
19, Rue VOLTAIRE PARIS XI^e
Tél: VOL. 01-91
Métro : Nation et Boulets Montreuil

« LE RETRAITÉ DU RAIL »

(SUITE)

A NOS CAMARADES ISOLES DE PROVINCE

Nous vous avons annoncé voici plusieurs mois que notre Union était atteinte d'une lievre de croissance. Le fait n'a pas simplifié la besogne du secrétariat.

En effet, nous avons des camarades soit isolés, soit plusieurs unités, dans un très grand nombre de localités. Ces camarades ont été provisoirement rattachés au siège, tant pour la cotisation que pour le journal.

Nous avons maintenant des secteurs organisés presque partout. Ces secteurs ont en principe le même rayon d'action que les arrondissements d'exploitation.

Comme nos camarades dépendent tous d'un arrondissement d'exploitation pour leurs facilités de circulation et autres formalités, il leur sera facile vu de la liste (Journal du 22 novembre) de déterminer de quel secteur ils dépendent.

La liste des secteurs n'est pas tout à fait complète. Elle le sera sous peu. Nous prions instamment nos camarades de province dont la résidence est située sur un des secteurs énumérés de s'adresser dorénavant à celui dont ils font partie pour leurs réclamations. Pour le versement de leur cotisation, voir les indications d'autre part.

OFFRE A RETRAITE

Demande ménage retraité pour garde, entretien, propriété côte méditerranéenne. S'adresser à M. MERLIN, 7, rue Lambrrecht, DOUAI (Nord).

OFFRE D'EMPLOI

Recherche d'urgence retraité chauffeur ou mécanicien pour chaudière blanchisserie à Vincennes. (30.000 francs par mois). Promesse pour juillet 1952, appartement trois pièces allant avec l'emploi. S'adresser au journal.

MINIMUM APPLICABLE

aux TITULAIRES de PENSIONS DE REFORME

AGENTS DU GARDE PERMANENT

(Toute fraction inférieure à 3 mois sera négligée. — Toute fraction égale ou supérieure à 3 mois comptera pour 6 mois)

Services considérés	Minimum
5 ans	28 704
6 mois	31 574
6 ans	34 445
6 mois	37 315
7 ans	40 186
6 mois	43 056
8 ans	45 926
6 mois	48 797
9 ans	51 667
6 mois	54 538
10 ans	57 408
6 mois	60 278
11 ans	63 149
6 mois	66 019
12 ans	68 890
6 mois	71 760
13 ans	74 630
6 mois	77 501
14 ans	80 371
6 mois	83 242
15 ans	86 112
6 mois	88 982
16 ans	91 853
6 mois	94 723
17 ans	97 594
6 mois	100 464
18 ans	103 334
6 mois	106 205
19 ans	109 075
6 mois	111 946
20 ans	114 816
6 mois	117 686
21 ans	120 557
6 mois	123 427
22 ans	126 298
6 mois	129 168
23 ans	132 038
6 mois	134 909
24 ans	137 780
6 mois	140 650
25 ans	143 520

COTISATIONS 1952

La cotisation est une somme qui doit parvenir intégralement à l'organisme collecteur. Donc, ajouter, le cas échéant, le montant de l'affranchissement d'une lettre pour l'envoi du timbre.

— Retraités S.N.C.F. et assimilés :
Echelles 1 à 9 150 fr.
Echelles 10 à 14 et T 4 200 »
Echelles 15 à 19 et H.S. 250 »
Pension de réversion 100 »

— Retraités de la C.A.M.R. :
Retraités 120 »
Pensions de réversion 100 »

— Cotisations supplémentaires volontaires :
50 francs l'unité.

— Changement d'adresse : 20 francs.
Dans toutes les correspondances, en particulier avec le siège, indiquer toujours le numéro de la carte d'adhérent.

POUR LES ISOLES NON RATTACHES A UN GROUPE

Paris 13^e :
Mme ALLAIN, 64 r. de Tolbiac, 13^e.
Paris 3^e, 4^e, 11^e et 12^e arrond. :
M. GUILLAUMAT, 5, r. Emilio-Castelar, 12^e.
Paris 6^e, 7^e, 8^e, 14^e, 15^e, 16^e, 19^e et 20^e arrond. :
M. LE COZ, 117, rue du Théâtre, 15^e.
Paris 9^e et 18^e arrond. :
M. THULLIER, 109, rue de Clignancourt, 18^e.

Paris 1^{er}, 2^e, 5^e, 10^e et 17^e arrond. :
M. RIOUX, 71, boulev. Ornano, 18^e.
M. BONNET, 104, avenue d'Alfortville, Choisy-le-Roi.
M. CHAISE, 84, rue Jean-Jaurès, Noy-si-le-Sec (Seine).

M. RETOURNE, 118 boulevard Charles-de-Gaulle, Sannois (S-et-O.).

A VENDRE

VENDS maisons libres, 3 p., 4 p., électricité, jardin, dépend. Bas prix. Ch. Moreau, assurances, Graçay (Cher).

CODES 00, 10, 40, 50

Sans primes, sans logement

Echelle	Prime	8ème	9ème
2		226.896	233.152
2 1/2		234.712	241.040
3		242.528	248.928

CODES 04, 14, 44, 54

Primes services administratifs plus logement

3	10.608	269.104	276.428
---	--------	---------	---------

CODES 06, 16, 46, 56

Prime de mécanographie

5	40.320	320.384	328.160
7	40.320	363.108	373.376
8	40.320	390.812	401.332
9	40.320	420.904	432.744

CODES 25, 27

Primes spéciales de l'Exploitation, sans logement

4 (code 25)	24.984	285.236	292.836
5 (code 27)	26.976	307.040	314.816

CODES 49, 59

Prime de C.B.R.O.P.

9	49.992	430.580	442.424
---	--------	---------	---------

CODE 94

Prime de K.A.D.S.E.

9	37.944	418.532	430.372
---	--------	---------	---------

CODE 68

Prime de K.T.R.A.

14	112.620	700.076	719.036
----	---------	---------	---------

NOS SERVICES ANNEXES

L'assurance-accidents

Il faut convenir que nos compatriotes, par tempérament, méritent assez la réputation d'insouciance et de légèreté qu'avaient les Gaulois (à qui cela a coûté — déjà ! — fort cher...).

Cette disposition d'esprit peut paraître aimable — et même séduisante — mais elle rend le Français moyen peu enclin à réaliser de sang-froid qu'il peut être victime d'une adversité parfois terrible, donc à se garantir à l'avance au moins contre des suites matérielles toujours angoissantes. Il est sans excuse à une époque où s'offre à lui toute une gamme de précautions possibles, sous la forme d'assurances contractuelles de types très divers, adaptables à son cas personnel et à ses disponibilités financières.

Presque tout le monde est assuré (généralement très mal, d'ailleurs) contre l'incendie, bien que ce risque soit devenu à peu près illusoire par suite des moyens modernes de protection, de détection et de lutte contre le feu. Mais quelle proportion se préoccupe des risques rattachés directement à la vie humaine ?

Certes, les plus prévoyants d'entre nous ont souscrit des polices individuelles de ce genre. L'inconvénient — qui résulte (surtout pour les contrats déjà anciens) de la dévaluation continue de la monnaie — est qu'on est très loin de retrouver « à la sortie », en valeur réelle utilisable, le capital ou la rente envisagée à la signature.

Bien des travailleurs cependant ont compris l'intérêt — doublé presque toujours d'un devoir familial — de souscrire à un âge encore avantageux une assurance qui atténue des inquiétudes d'avenir qu'aucun esprit réfléchi ne peut pas ne pas avoir. Mais il se déclare dans l'impossibilité de surcharger d'une prime tant soit peu substantielle un budget si souvent menacé déjà par le déséquilibre. Qui ne comprendrait leur hésitation et leurs scrupules ?

Mais ces considérations raisonnables sont peu valables pour notre assurance accidents collective fédérale, dont les très importants avantages pour une prime extraordinairement modique ont été si souvent exposés dans ce journal. Malgré cela, la cadence des adhésions reste lente depuis de nombreux mois. Nos syndiqués seraient-ils encore plus insouciantes que la moyenne des Français ?

Par conséquent, adhérez à la Mutuelle des Cheminots de France, vous ferez une bonne action en aidant les familles des camarades dans le malheur et vous contribuerez en même temps à faire aider la vôtre, le jour où elle pourra, elle aussi, se trouver dans la peine.

M. G.

La mutuelle familiale

Tous les mois nous signalons à l'attention de nos camarades la Mutuelle Familiale des Cheminots de France. Tous les mois, un certain nombre de nos camarades répondent à notre appel. Mais ce nombre est encore insuffisant. Il sera toujours insuffisant tant que tous les syndiqués n'auront pas compris leur devoir. Nous avons, le mois dernier, signalé les avantages que donne déjà notre Société. Mais si tous comprenaient, nous pourrions faire encore plus. Nous avons déjà indiqué que nous pourrions, entre autres, envisager la possibilité de prendre plusieurs parts permettant, en cas de décès, des allocations égales à plusieurs fois la somme de 5.000 ou de 10.000 francs, et cela quel que soit l'âge du décès.

Par conséquent, adhérez à la Mutuelle des Cheminots de France, vous ferez une bonne action en aidant les familles des camarades dans le malheur et vous contribuerez en même temps à faire aider la vôtre, le jour où elle pourra, elle aussi, se trouver dans la peine.

EXTRAIT DES STATUTS DE LA MUTUELLE FAMILIALE

Conditions d'admission :

Etre agent de chemin de fer âgé de plus de 18 ans ou membre de sa famille (conjoint, descendant âgé de plus de 3 ans ou ascendant vivant avec lui).

Nul ne peut être admis s'il a plus de 50 ans au moment de l'adhésion.

Etre en bonne santé.

Droit d'entrée : 30 francs.

Cotisation annuelle : 180 francs.

Obligations de la société :

En cas de décès de l'adhérent, il est versé aux ayants droit :

— 5 000 fr. si celui-ci est célibataire, veuf ou divorcé ;

— 10 000 fr. s'il est marié non séparé de corps ;

— 2 500 fr. en plus par enfant à charge âgé de moins de 18 ans.

Des secours exceptionnels pris sur une réserve pourront être accordés par le Conseil d'administration de la Mutuelle.

Nota. — La Mutuelle n'est constituée que pour le territoire métropolitain.

MUTUELLE FAMILIALE DES CHEMINOTS DE FRANCE

26, RUE MONTHOLON, 26 — PARIS (9^e)

C. C. P. : 1426-86 PARIS

Bulletin provisoire d'adhésion (1)

Non et prénoms
Emploi et service
Né le
Adresse postale
Fait le 19.. Signature :

(1) Au reçu de ce bulletin, un bulletin définitif sera envoyé à l'intéressé, pour tous renseignements d'ordre familial. Spécifier si plusieurs membres de la famille desirant cotiser comme membre participant.

Dans le but d'intensifier la nouvelle formule de Ventes à Crédit permettant par sa méthode, d'améliorer le pouvoir d'achat :

La Maison GECRY, Artisan, Tailleur-Couturier, 6, Square Stalingrad, à Marseille, a résolu d'en faire bénéficier tous les fonctionnaires, Agents d'administrations — Services publics — ainsi que leur famille.

Nous avons donc le plaisir de porter à votre connaissance, que notre Maison consent à accorder des facilités de paiement pour tout achat de VETEMENTS SUR MESURE HOMMES ET DAMES, à des prix très étudiés, sans aucune majoration d'intérêts.

Un aperçu de nos prix :

Dans une belle gamme de Draperies en coloris divers, COSTUMES ET MANTEAUX HOMMES ET DAMES, façon grand tailleur 2 essayages, à partir de 13.000 francs.

GRAND CHOIX DE MANTEAUX GABARDINE.

Conditions de paiement :

3.000 francs à la commande,

2.000 francs à la livraison,

Le solde payable en six mensualités.

La garantie ne s'applique évidemment qu'à l'accident (mort ou incapacité permanente, partielle ou totale) mais d'une façon très large. La pratique des sports, notamment (sauf la compétition) est comprise, de même que l'usage de bicyclettes, motocyclettes, voitures, automobiles, etc... A titre d'exemple encore, citons que c'est à l'occasion d'une asphyxie accidentelle par le gaz que notre police a joué la dernière fois.

Tous les syndiqués possèdent une documentation complète sur cette réalisation fédérale déjà ancienne. Et le secrétariat peut aussi renseigner les isolés sur simple demande (appuyée d'une enveloppe timbrée).

La valeur d'un contrat qui, en cas d'accident mortel, procure une indemnité d'un demi-million pour une prime annuelle variant de 612 francs (sédentaires) à 2.249 (actifs à gros risques) se passe de commentaires. Nous encourageons fort nos syndiqués encore indifférents ou négligents à prendre en fin d'année la sage décision qui s'impose. Notre profession comporte de graves risques pour de nombreux emplois. Aucun de nos camarades ne devrait se priver d'un service annexe spécialement étudié pour lui.

L. B.

Nous profitons de l'occasion pour rappeler une dernière fois aux assurés qui n'ont pas encore réglé leur prime 1951-1952 (échéance du 1^{er} juillet dernier) qu'ils doivent le faire avant la fin du mois, faute de quoi nous aurons le regret de les considérer comme démissionnaires et de les rayer de notre police.

Versement au compte postal fédéral, Paris 1500-18, exclusivement.

DEUIL

L'Union Nord vient d'être douloureusement frappée par le décès d'un de ses meilleurs militants: Maurice DE BLOCK, Secrétaire adjoint du Secteur d'Amiens. Profondément attaché au syndicalisme chrétien, il a été à la pointe du combat ouvrier en y mettant toute l'ardeur de sa jeunesse. La souffrance, la misère de ses frères de travail a été, pour lui, l'occasion de se dévouer à leur service.

Qu'il repose en paix, de cette paix qui lui tenait tant à cœur et dont il aura été un des meilleurs apôtres sur cette terre.

A son épouse, à ses enfants, nous adressons nos plus fraternelles condoléances en les assurant que son souvenir restera profondément dans nos cœurs et qu'il sera toujours pour ses camarades de travail, un modèle d'abnégation et de générosité.

PERMUTATION

Elève chef de district, 8^e arrond. V.B. Sud-Ouest à Tarbes (Htes-Pyrénées), recherche permutant pour Paris ou la région parisienne.

S'adresser à M. Claude RIMBERT, ELCDT, arrondissement V.B., S.N.C.F., 27, avenue Joffre, à Tarbes (H.-P.).

ÉCONOMAT

Il est appelé que tous les agents en activité ou en retraite, ainsi que les veuves pensionnées, quelle que soit la Région à laquelle ils appartiennent, ont la possibilité de s'approvisionner à l'Economat.

Une pièce d'identité S.N.C.F. est simplement exigée pour effectuer des achats.

Dans le cas où vous auriez besoin d'un renseignement précis

— ou si vous avez une suggestion à nous soumettre pour l'amélioration du service,

— ou bien si l'Economat ne vous a pas donné satisfaction comme vous l'auriez souhaité pour l'un de vos achats,

N'HESITEZ PAS A NOUS ECRIRE

Vous voudrez bien adresser vos lettres à M. le Directeur de l'ECONOMAT, 130, rue Chevaleret à PARIS (13^e).

Nous attirons l'attention de nos lecteurs SUR LES ÉTABLISSEMENTS

E. MUGLER fils

à VALENCE (Drôme)

FABRIQUE D'HORLOGERIE BIJOUTERIE

GRAND CHOIX DE BIJOUX POUR MARIAGES

Montres pour Hommes et pour Dames
Chaines, Médailles, Colliers,
Bagues, Boucles d'oreilles,
Bracelets, etc., etc.

ENVOI FRANCO sur demande des Catalogues et d'appareils au choix

CADEAUX

Horlogerie Garantie

Facilités de paiement et conditions spéciales à nos adhérents

avec un véritable service de table, CARRILLON S. CYCLES de PRÉCISION Jumeaux - Stylographes MACHINES à COUDRE ARMES, PHOTOS, T.S.F., PHOTO

CRÉDIT AU GRÉ DU CLIENT

Soc. Anon. de Traverses en Béton Armé - Syst. Vagneux

(S.A.T.E.B.A.) TOUS MOULAGES EN CIMENT
262, Boulevard Saint-Germain - PARIS (7^e) Tél. : INV. 59-19
TRAVERSES mixtes acier et béton armé pour Equipement des Voies principales et des Embranchements

AU CARILLON D'OR

MAISON H. MAY, FONDÉE EN 1898

HORLOGERIE BIJOUTERIE ORFÈVRE CADEAUX

REMISE 10% AUX CHEMINOTS



Métro: JAURÈS 22 et 24 Av. Secrétan PARIS Tél. NOR. 32-87

PETITE HISTOIRE du LAMPISTE A TRAVERS LES AGES

TRADUCTION LIBRE DE L'HISTOIRE DE FRANCE

Certains camarades ont une fâcheuse tendance à croire que « le lampiste » est une invention, « une création de poste » récente. C'est une grave erreur, de tous temps et en tous lieux il y a eu des lampistes. Les quelques notes ci-dessous en font foi.

On peut même affirmer, sans beaucoup de risques d'erreurs que, dès le début du monde, il y eut des lampistes.

Ne lit-on pas dans la Bible qu'avant la création du monde, le Créateur commença son travail en disant « Fiat Lux » (Que la lumière soit !), (Genève 1-3).

Alors, pour que la lumière soit, il faut des lampistes et si les documents anciens sont muets sur la profession de notre père Adam, lorsqu'il fut contraint de travailler après avoir été chassé du Paradis Terrestre, on peut supposer qu'il se fit lampiste.

A la suite d'Adam, nous n'avons que peu de renseignements sur les lampistes. Il en est cependant un qui est resté célèbre : DIOSGENE, qui vivait quelque trois ou quatre siècles avant notre ère. Diosgène habitait dans un tonneau (l'équivalence, pour notre époque, des baraquements où sont logés les lampistes modernes).

Une de ses déclarations est restée célèbre : un soir qu'il se promenait à Athènes, sa lanterne à la main, Diosgène disait à tous : « Je cherche un homme. » (Probablement un ministre des Finances ou un député qui ne fasse plus payer le lampiste).

Au XIV^e siècle, la condition des lampistes, qui avait été en empirant sans cesse depuis Diosgène, devint franchement insupportable.

Les lampistes s'appelaient alors « Jacques Bonhomme » et ils étaient légion.

Las de payer, n'ayant même plus de chemise et ne s'estimant pas heureux pour autant, tous les Jacques Bonhommes se révoltèrent. Ce fut une grande époque, qui nous a été apprise à l'école, sous le nom de « Jacquerie » et c'est probablement pourquoi tous nos bons dirigeants nous conseillent aujourd'hui de « ne pas faire le Jacques ».

« La Jacquerie » eut cependant comme résultat d'attirer sérieusement l'attention sur le sort des lampistes et, au XVII^e siècle, l'on vit un fabuliste fameux, LA FONTAINE, prendre fait et cause pour les lampistes. Souvenez-vous : le baudet des « Animaux malades de la Peste », ce maudit, ce galeux d'où vient tout le mal, n'a-t-il pas un air de lampiste ? Et aujourd'hui encore, « les jugements de cours » n'ont-ils rien à voir avec la puissance de l'argent ?

Ainsi encouragés, les lampistes commencent à réagir contre leur sort. Ils s'exercent dans l'action clandestine et

l'un des sabotages les plus célèbres fut celui de Rossbach, en 1757. L'Histoire nous donne peu de détails, mais il semble à peu près certain que le lampiste de service négligea son travail, car la lanterne dont était muni le maréchal de Soubise ne lui permit point de retrouver son armée. Il est bien sûr qu'avec une lampisterie bien organisée, il n'eût jamais dû la perdre !

L'Histoire du lampiste se confond avec celle de la Révolution de 1789. La Révolution, c'est lui qui l'a faite. Il est partout, à la prise de la Bastille, dans les faubourgs... c'est aussi, finalement, lui qui paye la casse...

Les lampistes de 1789 sont tout proches de nous; ils nous ont légué leur volonté de défense, de formation, de sens civique, leur folklore aussi, et si nous sommes aujourd'hui tentés de chanter comme eux : « Ah ! ça ira ! ça ira ! », « A la lanterne on les pendra... », n'est-ce pas avec quelques raisons ?

Le lampiste, c'est lui qui paye après la Révolution, et ça ne tarde pas.

Sous Napoléon Ier, il est mobilisé, il est de toutes les campagnes : de France, de Prusse, de Russie.

Bien sûr, il n'est pas content, il roupète, il grogne, on l'appelle même le « grognard », mais il est obligé de marcher (n'avons-nous pas connu cela plus récemment encore ?)

Le lampiste de l'époque marque véritablement son siècle et certaines de ses formules sont parvenues jusqu'à nous. N'est-ce pas lui qui a lancé la formule célèbre : *Haléte au Fa-lot !* ? Mais ce n'est pas à lui qu'il fallait faire prendre « des vessies pour des lanternes. »

Avec le XIX^e siècle et la création des chemins de fer, le nombre des lampistes s'accroît considérablement. On pourrait même dire que plus le pays s'industrialise et plus il y a de lampistes. Si les lampistes modernes ne couchent pas encore dans un tonneau, comme leur ancêtre Diosgène, au prix où sont les loyers cela ne saurait tarder. S'ils ne mangent pas encore de l'herbe, comme Jacques Bonhomme, ce n'est pas uniquement au « minimum garanti » qu'ils le doivent, mais avec les hausses actuelles, cela pourrait bien arriver.

Un des phénomènes curieux de l'époque moderne, c'est, parallèlement à la multiplication des lampistes, l'apparition d'une classe que l'on pourrait appeler les anti-lampistes.

Les anti-lampistes se recrutent tout spécialement parmi les parlementaires et autres « nantis »; ils ont leurs porte-paroles (l'un des plus célèbres est un nommé PELLENC) et leurs journaux qui pourfendent les pauvres lampistes à longueur de colonnes.

Le lampiste moderne n'a rien, n'a plus rien que ses yeux pour pleurer, mais encore lui recommande-t-on, avec insistance, d'avoir le sourire. Et, cependant, lampistes, mes frères, si vous voulez tous vous souvenir de Jacques Bonhomme et de ceux de 1789, vous souvenir que l'union fait la force,

Alors les « anti-lampistes » pourraient commencer à trembler...

Paul BUTET.

PURS VINS DE CORBIERES
Directement de la production
PRIX très avantageux
Marcelin COMBES, Négociant
N° 25 à Lezignan Corbières (Aude)
Fournisseur spécialisé des CHEMINOTS

PEPINIERES BEUGNON
ERVY-LE-CHATEL (Aube)
ARBRES FRUITIERS - Forestiers -
Arbustes d'ornement - Rosiers - Jeunes plants, etc... - Catalogue franco.

et Vous aussi
vous voudrez profiter
des grandes facilités de paiement
réservées aux FONCTIONNAIRES

LES PLUS LONGS CRÉDITS
RIEN À PAYER D'AVANCE

MEUBLES - CYCLES - MACHINES - COUDRE
CHAUFFAGE - RÉFRIGÉRATEURS
T.S.F. - FOURRURES - VÊTEMENTS POUR
HOMMES, DAMES ET ENFANTS - ETC.

ENFANTS DE LA CHAPELLE
Tout à crédit je le rappelle... 14, rue de la Chapelle
CATALOGUES FRANCO sur DEMANDE - INDIQUEZ ARTICLES DESIRÉS

COUPS DE TAMPON

DROITS ET DEVOIRS

Je veux revenir sur un sujet discuté. Je sais qu'il me vaudra des récriminations et des protestations. Tant pis !

Certaine organisation s'occupe beaucoup des... « inorganisés ».

On ne manque pas de les flatter, de les encourager, de les faire figurer, désigner, pétitionner.

Moi, je me demande un peu à quoi ça rime ?

A quoi servent les ordres du jour les plus touffus, les proclamations les plus tonitruantes, les revendications les plus impératives quand ils sont signés d'un « inorganisé » ?

Car l'inorganisé n'a pas mandat pour parler au nom d'autres inorganisés.

Par contre sa signature atteste, à l'évidence, qu'une partie de la classe laborieuse ne suit pas et qu'elle refuse le combat ouvrier.

Et on peut en déduire — et on en déduit certainement — qu'une partie des copains laisse aux autres les risques et la charge — qui sont réels — de tirer les marrons du feu et... de payer les cotisations.

A cause de cela, j'estime que la signature — ou seulement la présence — d'un inorganisé affaiblit la revendication.

Pour avoir des droits, il faut remplir ses devoirs.

Et le devoir d'un travailleur, c'est de se syndiquer.



ATTRAPE - NIGAUDS

Mais que penser, surtout de cette organisation — la C.G.T. — qui prend un malin plaisir à démontrer ainsi la méfiance d'une partie de la classe ouvrière ?

Car il ne s'agit de rien d'autre ! Méfiance dont elle porte la première et la principale responsabilité.

Qu'on le veuille ou non, c'est nuire à l'idée syndicale que de laisser croire aux « inorganisés » qu'ils disposent de mêmes moyens ou possibilités d'action ou d'expression — et des mêmes droits — que les syndiqués.

Où ! C'est proprement ruiner le syndicalisme !

A moins que... A moins que — et c'est bien plus certain — la C.G.T. ne vise ainsi qu'à attraper quelques pauvres types...

Au moyen d'habiles comparses — fidèles exécuteurs des mots d'ordre de la cellule du coin !

SEUL... ET UNIQUE !

Un autre attrape-nigaud, ce sont bien ces « sections syndicales uniques », leur dernière invention...

Des camarades vont trouver que j'exagère...

Je ne crois pas. Je le prouve. Dans la « Tribune des Cheminots » du 1er décembre, page 3, je relève une statistique des sections uniques déjà constituées.

Parmi celles-ci, il y a COUTRAS. Et l'on y énumère trois sections uniques : — à l'Entretien, — à la Voie, — à l'Exploitation.

On précise même : « F.O. et C.F.T.C. inexistantes ». Et je crois savoir que c'est vrai en ce qui nous concerne.

Mais alors, il n'y avait donc, à COUTRAS, qu'un seul syndicat, dont on a fait... un syndicat unique. Amusant n'est-ce pas ?

CUISINES LAQUÉES MODERNES
BUFFETS, TABLES, CHAISES

PRIX ABORDABLES
PAIEMENT "À L'AISE"

PALAMIDÈSE & C^{ie}
246, Fg-Saint-Antoine
12, Rue de l'Arrivée - PARIS

UNION DE COOPERATIVES pour TRAVAUX PUBLICS
ENTREPRISE GENERALE TRAVAUX PUBLICS ET BATIMENT
Société Anonyme au Capital de 3.000.000 entièrement versés
Siège Social : Direction-Administration : 16, rue de la Tour d'Auvergne
PARIS-IX^e Téléph. : TRU. 93-90

A se demander s'il n'y a pas, dans le coin, un « camarade La Palisse ».



PUBLICITE

Dans nos gares et jusque dans nos wagons, la publicité se fait de plus en plus envahissante.

Mais voici qu'elle a pris un aspect nouveau et... poétique.

Pour combattre certaine propagande, on colle maintenant sur les affiches des papillons destinés à démentir.

Ces papillons sont parfois collés la nuit ou sans discernement.

C'est ainsi que je lisais récemment : « Halte-là qui vive ! »

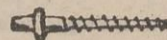
« Saponite la bonne lessive ».

Et sur le papillon : « Affiche payée par les Nazis ».

Sur une autre : « Portez des semelles de cuir ! »

Avec un papillon : « Hitler disait déjà ça ! »

M'est avis que le militant du P.C. qui a collé des papillons devra prochainement faire son « autocritique ! »



LE BOUT DE L'OREILLE...

Le « Rail syndicaliste », organe des Cheminots F.O. du 29-11-51, publie un éditorial, d'ailleurs intéressant où l'on stigmatise ceux qui prennent la S.N.C.F. comme « bouc émissaire ».

Je n'aurais rien à reprendre dans cela si une simple phrase — style « maison » ne laissait percer... le bout de l'oreille... anticlérical. Parlant du gouvernement, on écrit :

« Il a accepté 20 milliards de charges supplémentaires pour le Trésor afin de financer l'enseignement libre ».

Pourquoi un journal corporatif de cheminots se préoccupe-t-il de cette question et pour la présenter sous cette forme tendancieuse ?

Voyons, cher « Rail », pour être vrai, n'était-il pas plus juste de dire que ces 20 milliards sont destinés pour les 3/4 à l'Ecole publique ?

C'est tout.



RADIOTAGE ET...

Ecoutez-vous la Radio ?

Moi, souvent. Et j'y prends plaisir. Et je n'écoute pas seulement BOURVIL ou Le Grenier de Montmartre, mais aussi les choses sérieuses.

Tenez, par exemple, tous les mercredis vers huit heures moins cinq, on a la chronique de l'efficiencé. Et on y dit souvent des choses intéressantes.

Récemment, on parlait de « productivité ». Et — je me rappelle très bien — on indiquait que la productivité ne doit pas être un but, mais qu'elle doit être un moyen de progrès social.

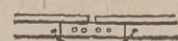
On disait même qu'il était « primordial » qu'avec une amélioration du rendement, l'ouvrier trouve dans l'accroissement de la productivité une amélioration de ses conditions d'existence.

C'est peut-être vrai dans certaines professions, mais pas au chemin de fer, en tout cas !

Tenez ! la preuve ! Dans tel service que je connais bien, on a réduit considérablement les effectifs et comprimé le personnel.

Conséquence : en fin d'année, il n'y a plus le pourcentage prévu pour accorder les majorations de la prime de fin d'année.

Et en récompense de l'amélioration de la productivité, tel camarade qui avait M. 2 n'a plus que M. 1 et tel autre n'a plus que N.



EMPRUNT A LOTS-KILOMETRES

La S.N.C.F. lance un emprunt. Pour mieux trouver de l'argent, elle y ajoute des lots-kilomètres.

Ça revient à dire qu'on va donner quelques permis supplémentaires...

Quant à moi, je n'y vois que des avantages.

Aubaine pour la S.N.C.F. ! Elle va trouver des crédits qui lui sont indispensables !

Argument pour les vrais amis du rail. Cela va démontrer qu'on a encore

confiance dans le Chemin de fer et... les cheminots !

Bonne affaire pour nos journalistes. Mais oui ! Quand ils ne sauront plus quoi écrire, ils pourront ajouter quelques dizaines de mille à la statistique des permis qu'ils publient périodiquement et dont ils oublient de dire qu'ils sont bénéficiaires...

Argument pour nous autres cheminots. Si on donne des permis à ceux qui apportent leur argent pour financer le chemin de fer, comment les refuser à ceux qui, pour le faire marcher donnent leurs bras, leur intelligence, en un mot leur travail et même quelquefois... leur vie !



CHRONIQUE DE L'AUTOMOBILE

Victoire ! Tous les records de production sont battus ! Nos usines — qui ont produit 41.000 véhicules en juillet en ont sorti 44.000 en octobre.

De sorte qu'au lieu de 227.000 voitures en 1938 et 356.000 en 1950, notre production devra approcher des 500.000 en 1951.

Bravo ! Bravo !

Oui mais... car il y a un mais ! Oui, mais il y a M. BAYLOT, préfet de Police, qui fait remarquer une conséquence : les « embarras de Paris ».

6.000 voitures en plus chaque mois. De sorte qu'à cette cadence, on ne pourra bientôt plus circuler.

D'où la nécessité de créer des passages souterrains.

Et de réglementer la circulation.

REGLEMENTATION ROUTIERE

Réglementer la circulation, c'est à quoi vise un certain décret récent — du 29 août 1951.

Mais à peine est-il appliqué que ça roupète. C'est l'« Equipe » du 3 courant qui écrit :

« Avez-vous traversé une agglomération à six heures, alors que la limite autorisée n'est que de quarante ?... Pan ! retrait du permis pendant une durée de quinze jours.

« Avez-vous « brûlé » un feu rouge ? Pan ! vous n'avez pas le droit de conduire pendant une semaine ».

Mais voyons, chère « Equipe » si l'on vous suit et si l'on autorise les dépassements, que va devenir l'autorité du maire ou du préfet qui a prescrit la réglementation ?

Il va proprement passer pour un balot !

D'ailleurs, dépasser la vitesse prescrite ou le feu rouge, ça peut être grave.

Car vous ne parlez pas du pauvre, gossé ou du vieillard — ou du simple piéton — comme moi — que vous aurez renversé.

Je sais bien : l'automobiliste dit : « l'assurance payera ! »

Mais est-ce suffisant ?

D'ailleurs, nous autres, cheminots, nous constituons un « précédent ».

Et demandez donc à un de nos mécanos ce qui lui survient quand la bande Flamant accuse un dépassement de vitesse ?

Où bien encore lorsqu'on « brûle » le feu rouge ?



LA CEINTURE

On vient de relever l'allocation attribuée aux titulaires de la Médaille d'honneur des Chemins de fer.

Enfin ! pourrait-on dire !

D'ailleurs, notons tout de suite que la mesure n'est pas seulement tardive, mais encore bien timide.

Et insuffisante.

Pour s'en rendre compte, il n'est que de se rappeler :

Charles NINOT depuis 1810
propriétaire-négociant à RULLY (S.-et-L.)
Caisse réclame :
2 bout. Bourgogne mousseux blanc.
3 bout. Beaujolais.
3 bout. Mercurey réserve.
4 bout. Santenay réserve.
4 bout. Bourgogne Aligoté.
15 bout. pour 3.840 francs.
Caisse sélection :
5 bout. Mercurey réserve.
5 bout. Nuits Saint-Georges 1948.
5 bout. Pommard 1947.
5 bout. Châteauneuf-du-Pape réserve.
5 bout. Côte de Beaune Village bl. 1947.
25 bout. pour 8.875 francs.
Ces 2 caisses franco ttes taxes comprises
Paiement à la commande, C.C.5998 Dijon

tion de 1.000 francs, on pouvait acheter un complet, une chemise, une cravate, des bretelles, bref s'habiller complètement.

Maintenant on a tout juste de quoi se payer une belle ceinture !



« FAIRE L'HEURE »

La régularité des trains tient beaucoup au cœur de nos mécanos.

Ecoutez cette histoire vécue. Mon excellent ami DURAND est mécanicien au dépôt de Dijon; depuis un an, il est passé au service électrique et fait des rapides à 130 à l'heure.

Il y a quelques semaines, avec la 2D2-9102, il se trouvait en tête du train 2 en gare de Dijon.

Ce train — de 397 tonnes avait 20 minutes de retard. Avec cette charge et les marches actuelles — tendues à l'extrême — il n'est pas facile de regagner du temps.

Aussi, dès qu'il fut accroché, et avec encore plus de soin que d'habitude, DURAND fit-il le tour de sa machine pour une ultime vérification.

Quand il revint dans sa cabine de conduite il eut la surprise — relative, mais toujours assez désagréable — d'y trouver un monsieur bien habillé avec une belle serviette en cuir.

— Encore un inspecteur ou un chef se dit DURAND en maugréant. Je n'avais pourtant pas besoin de lui !

Aussi, il l'attaqua derechef : — Monsieur, vous avez une autorisation ? Sinon, je regrette. Derrière la machine, il y a des voitures à voyageurs !

— Je suis de la S.N.C.F. Je ne gêne guère. Laissez-moi là jusqu'à Paris. Depuis longtemps, je désire accompagner une locomotive électrique...

— Monsieur... votre autorisation ?

— Allons, allons ! Ne vous fâchez pas ! Et le chef sortit sa carte « Machinistes ».

Il n'en fallait pas davantage pour in-

disposer DURAND qui se montra aussi peu aimable que possible.

Ce fut d'ailleurs réciproque. Dans sa curiosité, notre inspecteur semblait prendre un malin plaisir à taquiner DURAND.

D'ailleurs voici le dialogue :

Au départ :

— Nous avons 20 minutes de retard ! On ne fera pas l'heure !

— Si monsieur !

Au faite de la rampe, avant le tunnel, vers Malain, on était déjà à 120, vitesse limite :

— Nous ne regagnons guère. Vous croyez qu'on arrivera à l'heure ?

— Oui, monsieur !

A Blaisy-Bas, attaque à 130 :

— Ah ! Ah ! ça commence à gazer. Mais vous croyez qu'on fera l'heure ?

— Oui, monsieur !

A Combs-la-Ville, réduction à 120 :

— Nous avons encore 3 ou 4 minutes à rattraper. On ne les regagnera pas !

— Si, monsieur !

Puis, passage à 90 à « la faucille » de Montgeron - Villeneuve - St-Georges, tant et si bien qu'à cette dernière gare, il ne restait plus que 10 minutes pour être à l'heure à Paris :

Et toujours la même question :

— Nous ne ferons pas l'heure !

— Si, monsieur !

Enfin, à 23 h. 50 juste, — heure d'arrivée normale — la 9102 était au butoir.

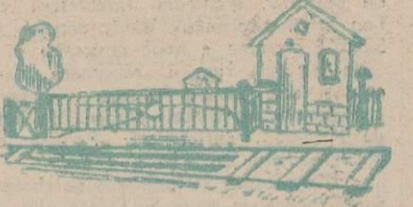
Alors le monsieur reprenant sa serviette :

— Je ne croyais pas qu'on aurait fait l'heure !

Et DURAND :

— Moi non plus ! !

JEAN-FRANÇOIS.



SURSUM CORDA

A tous mes amis Cheminots,

Du vieux logis branlant, tapissé de salpêtre, Lorsque j'étais nabot, sans contrainte et sans freins, Chaque jour, écrasant mon nez sur la fenêtre, Je regardais passer les trains.

C'était le grand amour de mon aube craintive ; Et de ce que j'aimais, désirant tout savoir, Je mesurais l'effort de la locomotive A son panache blanc ou noir.

Je surpris le charbon, la vapeur, les fournaies ; L'acier poli, le rythme des cahotements Pour moi, la cheminée, en éjectant des braises, Ne sema point de diamants

Je connus les feux verts, les pétards, les manœuvres ; Et quand me paraissent s'endormir les convois, Mes deux bras, aussi gros que des corps de couleuvres, Faisaient deux bielles à la fois.

J'obéis aux sifflets crevant les brouillards b'êmes ; A mon poste, rivé dans l'ombre des matins, Je guettais deux démons — c'étaient souvent les mêmes — Me saluant avec leurs mains.

J'attendais le wagon lourd de choses bizarres ; Mais pas d'accrocs au rythme exact et continu. Dans mon grand livre ouvert, tout mouvement des gares, Noté d'avance, était connu.

J'ai su l'INSTANT PRECIS dans les trains en partance, Et d'un grand vouloir clair m'imprégnant jour à jour, J'ai compris la splendeur de l'humble obéissance A la loi d'ORDRE par AMOUR.

Ordre et précision. Primes vertus de l'Etre Qui se forme en pompant au charisme éternel ! J'ai vu des trains, d'abord, à travers ma fenêtre, Plus tard, j'en ai vu dans le Ciel.

Quand l'esprit pur atteint à ces normes sereines, Loin de s'atrophier en de froids isolements, Il plonge à corps donné dans les couches humaines Pour le plus noble des devoirs

Car si les trains d'acier et les trains de planètes Assurent en tournant l'ordre qui les conduit, La pâle humanité, sans boussole et sans têtes, Doute et s'affole dans la nuit.

Pourtant les blés plus drus boivent les marécages. L'atome crie : Allez ! aux révolutions. La science en un jour a lu toutes les pages Du livre des créations.

Pourtant l'homme, démiurge ardent et volontaire, Du vieux monde trop lent va changer les essieux ; Mais il manque d'Amour pour bannir de la terre Le cancer et la faim des vieux.

L'homme n'a plus d'Amour, d'Amour fait d'Harmonie. Il n'a pas vu de trains ; il n'a pas vu de Ciel ; Et son orgueil sanglant touche à son agonie, Car il blasphème l'Eternel.

Serait-ce donc le temps des cosmiques Sodomes ? Creusons-nous nos tombeaux, à genoux sous l'horreur ? La résignation devant l'orgueil des hommes, Serait-ce une vertu, Seigneur !

Oh ! non. Il faut lutter, droit au poing, en exemple, Contre l'or affameur et le savoir pervers ; Il est encore des fouets pour les marchands du temple, Noté Temp'e, c'est l'Univers.

Puissants par l'union, engagés jusque l'âme, Soyons l'humus fécond d'où jaillit la forêt. L'utopie est la mort, tout système est infâme Qui se construit hors du concret.

Or, le concret, c'est le vivant, dès la matrice, Dans l'élan ordonné des vouloirs souverains. C'est pourquoi nous comptons, pour l'œuvre rédemptrice, Sur ceux qui font tourner les trains.

Théophile MALICET.

Nouzon, le 16 novembre 1951.

Théophile MALICET, militant de la C.F.T.C. dans les Ardennes, fut lauréat du « Prix Populiste » de poésie avec son magnifique ouvrage : « La Galerie à chanté ». Les lecteurs de « Syndicalisme » connaissent depuis longtemps notre ami.

Humour ferroviaire

Lu au temps jadis, dans une petite gare de province cet avis péremptoire apposé par un chef de gare discipliné. « Il est formellement défendu de monter, avec des chiens, dans les compartiments de voyageurs non muselés. »

Avant guerre, dans une gare de la ligne Arras-Dunkerque, le poste des visiteurs se trouvait installé dans un wagon couvert; c'était chose courante, mais ce qui intriguait fort les voyageurs non initiés, c'était de voir, au passage, ce véhicule sans roues, surmonté d'une superbe pancarte : « Matériel roulant. »

BIBLIOGRAPHIE

Nous recommandons à nos camarades à l'occasion des fêtes de Noël : — L'Eperon d'Argent, de Paul VIALLAR (1 vol. 660 fr.);

— les Morts restent jeunes, d'Anna SEGHERS (2 vol. 630 à 690 fr.);

— (l'évolution de l'Allemagne de 1918 à 1945).

Dans la série économique, de Louis MARLIO : le Cycle infernal « ou la civilisation tuera la guerre, ou la guerre tuera la civilisation, à moins que... » (1 vol. 760 fr.).

Dans la série politique, « Réflexions politiques » de BEUVE-MERY (1 vol. 450 fr.)

BIBLIUS.

Prestin-Watch

vous conseille

CHRONOMETRE impeccable

une merveille de précision

17 RUBIS - ANTIMAGNETIQUE A DEUX POUSSOIRS



CHROME 13.500'

Plaque OR 16.500'

OR 18 ct. 32.000'

Chaque chrono. comporte SON BON DE GARANTIE

Faites confiance à la 1^{re} d'Horlogerie PRESTIN-WATCH S.A.C. rue de l'Écluse au Vin. NOGENT-SUR-SEINE. Aube

Envoi contre remboursement, ou mandat joint à la commande

BREST

HOTEL-RESTAURANT DE LA MARINE 47, rue Paul-Masson - BREST. - Tout confort - Prix modérés : pour voyageurs Cheminots et Routiers

PYRENEES

SOLEIL HIVER Orangers pleine terre, pension inter-saison 2 personnes même chambre 675 frs par personne Taxes comprises HOTEL PARIS à AMELIE-les-BAINS (P.-O.) Pension 750 frs par personne LES MOUETTES - Adresses à retenir.

NICE Restaurant Toulonnais, 14, rue de Belgique. Repas 140. Chambre 250 - 350 francs.

NICE Hôtel Auber, 27, avenue Auber, 150 m. de la gare. Chambre 250 - 350. Réduction importante aux Cheminots.

NICE HOTEL-PENSION GILBERT 14, rue de Pertinax, 14 Plein centre - Tout confort Pension complète depuis 700 francs Tout compris - Ecrire.

VIN DU ROUSSILLON Expédit. directe de la propriété Société VINS JUS D'OR - PERPIGNAN - Prix spéciaux pour Cheminots

Le gérant : André PAILLIEUX. Imp J B P., r. Cadet, Paris. Travail exécuté par des syndiqués

à l'Economat BONBONS AU CHOCOLAT



BOITE « POMME D'OR » La boîte de 600 gr. env. 520 fr. « Assortiment Maison »



BOITE « KOHLER » « Assortiment extra-fin » La boîte de 500 gr. env. 820 fr.

BOITE « SUCHARD » « Assortiment Palais » La boîte de 550 gr. env. 740 fr.

BOITE « SUCHARD » « Assortiment Maison » La boîte de 500 gr. env. 600 fr.

BOITES DE 1 Kg. KOHLER 510 fr. SUCHARD 590 fr. IBLED 460 fr. FOULLON 490 fr.

« CREMES » 510 fr. 590 fr. 460 fr. 490 fr. « PRALINES » 790 fr. 610 fr. 700 fr.

SACS GARNIS : en 125 gr. à partir de 92 fr. en 250 gr. à partir de 150 fr.



172 GR

A. Une ménagère de 37 pièces richement décorée, rendue pratiquement insusable grâce à son titrage, elle comprend : 12 fourchettes, 12 cuillères, 12 cuillères à café et une louche, payable en 9 mensualités de 1.650 fr. (plus une à la commande)

B. Une ménagère de 49 pièces qui comporte, en plus de la ménagère précédente, 12 couteaux de table assortis, en véritable acier inoxydable et dont le manche est en métal argenté, payable en 9 mensualités de 2.600 fr. (plus une à la commande)

C. Une ménagère de 83 pièces comportant en plus des ménagères précédentes, 12 cuillères, 12 fourchettes et 12 couteaux à dessert, elle est payable en 9 mensualités de 4.500 fr. (plus une à la commande)

D. Une ménagère de 111 pièces de même composition que la précédente, elle renferme en plus : 18 couverts à poisson (24 pièces) et 1 service de découpe à poisson (2 pièces) elle est payable en 9 mensualités de 6.500 fr. (plus une à la commande)

J. Une ménagère de 176 pièces de même composition que la ménagère "D" elle possède en plus une pelle à tarte, 12 fourchettes à gâteau, 12 fourchettes à escargots, 12 fourchettes à huîtres, 1 service à glace (2 pièces) et ses 12 cuillères, 1 pince à sucre, 12 cuillères à moka et une-cuillère à ragoût, elle est payable en 9 mensualités de 8.500 fr. (plus une à la commande)



Toutes nos Ménagères sont vendues avec Bon de Garantie officiel pour 10 ans. Remboursement en cas de non-satisfaction. Pour bénéficier gratuitement de splendides écrans de luxe, joindre la présente annonce à votre commande qui doit nous parvenir avant le

15 Janvier

SOCIÉTÉ D'HORLOGERIE DU DOUBS 104, RUE TAYLLET, PARIS Métro: Paris-Montparnasse - Gare du Nord

Fédération des Syndicats Chrétiens des Cheminots de France et des Territoires d'Outre-mer

26, rue de Montholon, 26 - PARIS (9^e)

Téléphone : TRUDAINE 91-03

Chèques Postaux : Paris 26-44

BULLETIN D'ADHÉSION

L... soussigné... déclare adhérer au Syndicat de (Région :) et en accepte les statuts. Nom et prénoms Né le à Dépt Titre statutaire échelle Résidence : Entré à la S.N.C.F. le le 19...

Signature :

Adresse du domicile