

Les usagers de Vront-ils se mettre en greve pour obtenir les moyens de transport qui leur conviennent ?

Organe de la Fédération des Syndicats Chrétiens des Cheminots de France et des Territoires d'Outre-Mer

Rédaction et Administration 26, r. Montholon - Paris (9^e) Tél. TRUdaine 91-03 C. P. : Assurance-Accidents, PARIS 1500-18 Fédération - PARIS 20 44 Publicité : MARS-PUBLICITE, 16, Chaussée d'Antin, PARIS (9^e) Tél. : TAI 89-14

LA VERITE en marche

Notre résistance aux attaques violentes menées contre la S.N.C.F. et les Cheminots n'a pas été stérile. Certes, la situation demeure grave et les ennemis acharnés du chemin de fer ne désarment pas. Cependant, nous pouvons constater que nous avons marqué des points.

L'outrance de certains adversaires du rail et l'usage malhonnête qu'ils ont fait de chiffres faux, d'affirmations mensongères et parfois même ridicules, tel l'exemple de la prime du chat de la garde-barrière « qui apporte une aide effective à la circulation » n'ont pas contribué à éclairer les gens de bon sens.

Les exagérations de M. PELLÉNC (cet homme que « La Vie Financière » nous présente comme animé d'une vertu devenue fort rare, la passion du bien public, et qui, jadis, a choisi la démission de son poste à la radiodiffusion pour n'avoir pas à s'expliquer devant un Conseil de discipline) ont conduit M. Christian PINEAU, lui-même, à une mise au point dont nous devons nous féliciter, si nous en contestons quelques passages ou en regrettons certaines lacunes.

L'opinion publique ne suit pas aveuglément ceux qui essaient, par de coûteuses campagnes de presse, de lui faire croire à l'intérêt de la fermeture de nombreuses lignes de chemin de fer que remplacerait l'autocar aux horaires élastiques, à capacité insuffisante, à sécurité douteuse et, de surcroît, libéré de l'obligation de transporter.

De nombreuses populations ont goûté à cette expérience et leurs plaintes sont amères. On semble vouloir encore ignorer les récriminations qu'elles élèvent, mais nous prédisons un beau charivari le jour où quelques nouvelles expériences auront fait déborder la coupe.

D'autre part, la politique des timides qui, désarmés devant les difficultés financières, ne savent trouver que des solutions aussi simplistes que l'arrêt de travaux de modernisations et d'équipement indispensables au pays, commence à porter ses fruits empoisonnés.

Les crédits retirés à la construction de matériel, de machines électriques, dont nous avons absolument besoin, à l'électrification de nos lignes pour nous libérer de la servitude des importations du charbon étranger, à la construction de barrages pour la production d'une énergie électrique indispensable à une nation qui veut développer ses possibilités de production, ces crédits qu'on refuse aux hommes pour travailler à produire des richesses profitables à tous, il faut maintenant songer à les distribuer à des milliers et des milliers de chômeurs, avec cette perspective effarante que le chômage engendre le chômage.

Nos camarades de la métallurgie, du bâtiment et d'autres professions encore ont déjà éprouvé durement les effets de cette politique de peureux. L'arrêt total ou partiel des usines de construction de matériel roulant, de locomotives électriques, d'appareils de signalisation a jeté au chômage des centaines d'ouvriers, des milliers d'autres sont menacés du même sort et nombreux sont maintenant ceux qui réclament avec nous, un peu plus d'audace et un peu plus de sagesse de la part des hommes qui tiennent en main les destinées de la nation.

La coordination tiendra-t-elle le compte de l'opinion du public ?

UNE HEUREUSE INITIATIVE DES CHEMINOTS DE BOURG

A la première réunion inter-syndicale des cheminots de Bourg, pour la défense du chemin de fer, un de nos représentants avait proposé un plan d'action pour le maintien du trafic voyageur par autocar de la ligne Chalon-Bourg. Ce plan fut adopté à l'unanimité des représentants des syndicats présents C.G.T., C.F.T.C., C.G.T.-F.O., Cadres, Autonomes. Il est maintenant réalisé. Les tractations suivantes ont été effectuées : envoi d'une lettre au chef de gare de chaque établissement de la ligne Chalon-Bourg, l'invitant à remettre aux maires des municipalités desservies par leur gare une lettre les priant de bien vouloir soulever l'opinion de leurs administrés sur la reouverture éventuelle du trafic voyageurs S.N.C.F.

Les vingt et une communes questionnées ont répondu affirmativement, énonçant leurs critiques unanimes. Elles ont fait part de leur exploitation que tous apprécient comme il convient. Un maire pose cette question : « Si en haut lieu on connaissait le plaisir d'attendre un car sur la route, un jour de pluie, avec un enfant sur les bras et connaître la conception de voir passer l'autobus complet, qui ne s'arrête pas, ces messieurs chimériseraient-ils sur la nécessité de remplacer le fer par la route ? »

LA DEFENSE DU CHEMIN DE FER Réponse à ceux qui accusent la S.N.C.F. de se désintéresser de ses prix de revient

Le tableau ci-dessous du chargement moyen des wagons complets du régime ordinaire démontre clairement l'amélioration des conditions d'utilisation du matériel à marchandises qui a été obtenue depuis la réforme tarifaire de mars 1947.

MOIS	1946	1947	1948	1949
Janvier	15,01	15,01	15,72	17,16
Février	15,41	15,30	15,77	17,26
Mars	14,98	15,07	15,74	16,97
Avril	14,91	15,04	15,67	16,97
Mai	14,84	15,08	15,74	16,97
Juin	15,09	15,49	16,20	
Juillet	15,40	15,08	16,53	
Août	15,26	15,36	16,52	
Septembre	15,45	15,70	15,87	
Octobre	15,32	15,74	14,82	
Novembre	15,57	15,41	16,57	
Décembre	15,40	16,47	16,97	
Moyenne	15,26	15,45	16,10	

On peut donc conclure, que la jonction du 17 mars 1947 a bien apporté le point de vue technique des économies substantielles à la S.N.C.F. Celle-ci pourra évaluer : — à 9,4 % du porc effectué au trafic voyageurs, soit 23 000 wagons, d'une valeur actuelle de 23 milliards et représentant une charge annuelle nettement amoindrie, soit 100 millions de francs de 32.000 millions.

ASSURANCE-ACCIDENTS

Nous prions instamment les retardataires de régler très rapidement les cotisations 1949. Les cotisations qui ne sont pas versées à l'échéance sont considérées comme non acquittées et entraînent la perte de la prime.

COMMENT SE POSE LE PROBLEME DU TEMPS DE TRAVAIL

Or donc il doit être entendu que la S.N.C.F. est une organisation monstre, dont l'un des moindres défauts n'est pas d'avoir pleins de personnel. Des journaux qui traitent gravement des problèmes économiques et financiers le répètent quotidiennement et pour mieux se faire entendre, n'hésitent pas à triturer malhonnêtement les chiffres.

PAR LA VOIX DE SES ELUS LA POPULATION EXIGE QUE CESSE L'EXPERIENCE DE L'ETOILE D'ORLEANS

Lettre adressée au ministre des Travaux publics et des Transports, par M. Claude LEMAITRE, sénateur du Loiret, et maire de Châteaufort-sur-Loire, au sujet de la coordination du rail et de la route et de l'expérience dite « Etoile d'Orléans ».

« Extraite du Journal La République du Centre, en date du 23 mai 1949. »

Monsieur le Ministre, Au cours d'un récent entretien, que j'ai eu l'honneur d'avoir avec vous en présence d'un certain nombre de parlementaires et de conseillers généraux du département du Loiret, je me suis permis d'attirer votre attention sur le scandale de la distribution des colis par les services automobiles routiers. Ces services ne veulent pas faire connaître qu'ils s'agit d'une expérience qui n'a été faite, et ce, au début du mois d'avril dernier, sur quelques communes que j'ai pu visiter. Nous sommes à plus d'un mois de cette date et, malheureusement, ils n'ont pas permis de constater que les colis n'étaient pas distribués en temps voulu, que les colis n'étaient pas distribués en temps voulu, que les colis n'étaient pas distribués en temps voulu.

RECLASSEMENT LA DECISION DU 15 JUILLET NE RESOUD PAS COMPLETEMENT LE PROBLEME

Par lettre du 15 juillet 1949, le ministre des Travaux publics a fait connaître à la S.N.C.F. les mesures qu'il doit, à dater du 1^{er} août 1949, appliquer aux agents de son personnel, dans le cadre de sa réforme.

Nous publions ci-dessous le texte du tableau qui accompagne cette lettre. Ce tableau a été soumis au Bureau fédéral qui, après discussion, a décidé d'adresser au ministre une lettre lui rappelant notre position et l'engageant à compléter le reclassement effectué.

La lettre au Ministre Paris, le 20 juillet 1949. Monsieur le Ministre des Travaux Publics, des Transports et de l'Equipement.

Nous avons pris connaissance de votre lettre et de votre tableau du 15 juillet relatif au reclassement du personnel de la S.N.C.F. Les propositions qui y sont énoncées nous ont paru satisfaisantes, mais qu'il resterait en définitive un pourcentage infime de cheminots maintenus à l'écart d'un reclassement qui a perdu, dès le début, son caractère de mesure d'urgence.

Notre Bureau fédéral se traduit, dans ces conditions, qu'il était anormal de refuser à quelques milliers d'agents les avantages accordés généralement à tous les autres agents de la S.N.C.F. et nous nous demandons que les dires observations que nous avons été amenés à formuler au sujet du rapport de M. DIEUDONNE, tant auprès de vos services qu'en son nom au Conseil d'Administration de la S.N.C.F., n'aient été prises en compte dans le cadre de votre projet de reclassement.

L'ECREMAGE DE TRAFIC ne doit pas être pénalisé

Dans les causes du déficit, nos camarades de la S.N.C.F. nous croient le compte rendu du Congrès de la Fédération Nationale, semble vouloir minimiser les effets de l'écremage fait par les transporteurs routiers au détriment de la S.N.C.F.

Tout aussi évidemment, cette crise entraîne une baisse de trafic pour tous les modes de transports, que ce soient ceux par route, ceux par fer ou ceux par eau.

Mais il n'en reste pas moins que, dans cette période de crise, le chemin de fer est dévalorisé et ne peut pas lutter à armes égales. De nombreuses lignes, nécessaires pour assurer la vie de la nation, lui sont imposées ; il est dans l'obligation de tout transporter, les marchandises qu'il rapportent pas ; il s'ensuit une péroration nécessaire entre les tarifs. Les routiers qui, eux, ont la latitude de choisir leurs parcours, les usagers de camionnettes qui ne rapportent pas ; il s'ensuit une péroration nécessaire entre les tarifs.

C'est cela l'écremage, l'opération qui consiste à prendre ce qui y a de meilleur et à laisser le plus mauvais. Ce qui est le pire, c'est que bien se dire que, pour assurer la vie économique de la nation, tout doit être transporté.

Nous admettons tout bien, devant les nécessités économiques, que nous ayons des obligations, mais nous demandons qu'elles soient les mêmes pour la route et que les chemins de fer soient traités de la même manière. Nous demandons qu'elles soient les mêmes pour la route et que les chemins de fer soient traités de la même manière.

Les executeurs des basses manoeuvres

Le Rail syndicaliste ou F.O. n'est pas content. Il ne lui faut pas que les cheminots, et même ceux de l'Union Syndicale, qui suivaient se soient groupés en Comité d'Entente pour la défense du Rail.

Parce que notre ami PAILLEUX a répondu à des premières attaques en parlant de la dérobade des dirigeants F. O. et bien qu'il se soit gardé de toute critique personnelle, c'est, personnellement, qu'il se fait insulter par ces messieurs qui, de surcroît, éprouvent le besoin de salir également le nom de LOYOLA.

