

# Le Cheminot de France



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

Rédaction et Administration 5, rue Cadet - Paris (9<sup>e</sup>) Tél. TAlbout 40-91

PROvence 40-55

C. P. Assurance-Accidents, PARIS 1600-18  
Fédération - PARIS 26 44

Abonnement : 100 Fr.

LE PLAN DE RAVITAILLEMENT DE LA C.F.T.C. OUVRE LA VOIE DU SALUT.

QU'ATTEND-ON POUR L'APPLIQUER ?

## LA ROUTE vue de près

Qui de nous n'a pas eu, au cours de quel que voyage en province, l'occasion de mettre à l'épreuve la belle organisation des transports routiers de voyageurs si opportunément vantée par M. Jules Moch au moment de la grève des cheminots ? Pour ma part, j'ai tenté l'expérience et j'en ai tiré le plus grand profit pour mon édification personnelle. Oyez plutôt :

Dans la gare routière d'une grande station balnéaire de la Manche, j'attends le car. Quelques bancs dans une sorte de hall attenant au garage. Deux guichets, dont un seul fonctionne pour la délivrance des billets. Celui-ci est officiellement affecté à certaines directions. Pour les autres, il n'y a rien. On s'adresse alors à l'homme du second guichet qui vous fait un signe vague dans la direction du premier. Il faut reprendre la queue, mais on a perdu sa place.

Sur les bancs, des voyageurs résignés attendent depuis deux heures : le car précédent est passé complet. On leur donne des tickets de priorité, mais sans garantie.

L'heure du départ est passée et le car ne vient pas. On annonce tout de même qu'il a une demi heure de retard. Il arrive enfin avec 40 minutes et bourré jusqu'aux plus extrêmes limites de la compression humaine. Et se vide un peu, fort heureusement, ce qui permet d'absorber les prioritaires, et ensuite, grâce à des superpositions imaginables, le reste, dont je suis. Calé dans un coin, le conducteur doit faire des prodiges pour ne pas se laisser gagner par un paralysé menaçant. Des enfants pleurent écrasés. De temps en temps, une plainte échappe à l'un des patients, vite étouffée, car cette clientèle des services routiers a de l'entrainement et... beaucoup de résignation. D'ailleurs, quand on s'adresse au préposé du transporteur il vous répond invariablement et du ton le plus sec : « Adressez-vous à la Direction », laquelle siège au chef-lieu du département. Au chemin de fer, chaque agent se considère comme responsable de la branche du service qui lui est confiée... Mais loin de moi l'intention de charger ce personnel routier qui travaille dans des conditions lamentables et qui fait généralement de son mieux avec les moyens du bord.

Est-ce là un fait isolé ? Non pas. Les usagers que j'ai eu tout le loisir de questionner m'ont indiqué qu'il s'agissait de pratiques courantes dans la Région où l'exploitation routière jouit d'un monopole absolu et bénéficie de la plus grande mansuétude de la part du Contrôle des Travaux Publics.

Qu'on me permette donc de hausser les épaules quand j'entends certains de nos officiels vanter les vertus des transports routiers, leur confort, leur souplesse, leur facile adaptation aux besoins mouvants de la clientèle ! Ce sont là de pures édulcorations. Vue de près, la Route ce n'est pas cela et ce ne sera pas tant que les réseaux routiers ne seront point assujettis aux disciplines rigoureuses des Services Publics, tant qu'ils seront exploités pour le profit de l'exploitant et non pour la commodité de l'usager.

Encore faut-il bien nous persuader de cette réalité que la Route a des moyens extrêmement limités et que, exception faite pour la voiture individuelle qui, elle, a réalisé un immense progrès, le transport routier des voyageurs ne saurait être considéré autrement que comme un moyen auxiliaire, un simple palliatif dont les ambitions gagneraient à être plus modestes : la qualité du service s'en trouverait sûrement améliorée.

La cause, je crois, est entendue.  
André PAILLIEUX,  
Secrétaire général.

## A propos de la coordination voyageurs

### L'OPINION D'UN USAGER

Un vieux ami du chemin de fer qui, dès avant la guerre, avait entrepris, en faveur d'une coordination rationnelle des transports, une énergique campagne, se fait de nouveau le porte-parole de la grosse majorité des usagers des transports en commun en disant leurs vérités à ceux qui, sous le couvert de satisfaire aux besoins multiples d'un public exigeant, essaient d'imposer à celui-ci un choix qui ne correspond, en fait, qu'à la satisfaction de leurs intérêts particuliers.

Voilà ce que pense M. LE TORTU, de Fiers de l'Orne, des projets en cours pour l'implantation des gares routières dans les centres de transit :  
**OU CONSTRUIRE LES GARES ROUTIÈRES TÊTES DE LIGNE ?**  
L'augmentation à prévoir du nombre de voitures automobiles privées ne parviendra jamais à faire disparaître la catégorie des voyageurs sans moyen de transport. Il existera toujours des infortunés, des mutilés de guerre ou du travail, des gens qui ne voudront pas conduire, d'autres qui n'auront pas assez de ressources pour acquérir et entretenir une voiture, des familles dont un ou plusieurs membres devront s'absenter alors que la voiture sera en révision ou son conducteur habituellement immobilisé, des automobilistes qui ne voudront pas mettre en route leur forte voiture pour un voyage qu'ils ont à faire seul, etc...  
L'existence d'un « réseau » national de transports en commun est donc une nécessité, et il convient que dans ce réseau on puisse passer du train à l'autobus et vice-versa, et que les bagages y fassent l'objet d'un enregistrement unique, du fer pour la route, ou de la route pour le fer.

Force est donc de n'admettre que la contiguïté de la gare ferroviaire

## NOTRE RAVITAILLEMENT

### Une lettre de la C.F.T.C. au Chef du Gouvernement

Interprète de l'émotion soulevée dans le monde du travail par les nouvelles restrictions alimentaires, la C.F.T.C. demande l'application des mesures préconisées par le « Plan de réorganisation du Ravitaillement »

La presse et la radio ont annoncé que une délégation de la C.G.T. avait demandé et obtenu d'être reçue par le chef du Gouvernement. De son côté, la C.F.T.C. a adressé, le 2 septembre, à M. Ramadier, la lettre que nous reproduisons ci-dessous, pour lui faire part de l'émotion ressentie par les travailleurs à la suite des nouvelles restrictions alimentaires, et lui demander de prendre les mesures urgentes réclamées par la situation, en s'inspirant notamment du « Plan de réorganisation du Ravitaillement » de la C.F.T.C., qui lui a été remis le 28 juillet dernier.

Paris, le 2 septembre 1947.  
Monsieur le Président,  
Nous devons vous faire part de la vive émotion ressentie dans les masses laborieuses à la suite des mesures prises en ce qui concerne le ravitaillement du pain.  
Nous recevons de toutes les organisations affiliées à notre confédération des ordres du jour de protestation qui visent autant l'insuffisance de la ration actuelle que les injustices qui subsistent dans la répartition.

On nous signale de tous côtés que la fabrication du pain blanc continue et que, dans de nombreuses localités rurales, le ravitaillement est purement théorique. « L'échantillon » se poursuit au seul profit de ceux qui détiennent les céréales.  
Il est indiqué également que le commerce clandestin du grain continue.

Il semble bien aussi que des erreurs, sinon des fautes, aient été commises en ce qui concerne les importations des céréales, ainsi que cela vous a été signalé par les soins de la Commission Nationale Permanente du Ravitaillement.

## La Famille du Cheminot ET NOUS

Une déclaration, faite au Congrès de la Fédération nationale et publiée dans *Le Tribune des Cheminots* des 1er et 15 août 1947 concernant l'Association « La Famille du Cheminot », a inquiété un certain nombre de nos camarades qui nous ont demandé des éclaircissements.  
Tout d'abord, nous rappelons que cette association a pour but de grouper les cheminots désireux de défendre les intérêts moraux et matériels de la famille. Elle s'adresse à tous les cheminots sans distinction d'opinions politiques, religieuses ou syndicales. Un grand nombre de nos camarades syndiqués chrétiens, de la fondation de l'association, ont compris son utilité, lui ont donné leur adhésion et ont même milité dans son sein.  
Nous sommes heureux de voir que

la Fédération nationale, elle aussi, comprend maintenant l'utilité des Associations familiales et conseille aux Cheminots de donner leur adhésion à « La Famille du Cheminot ». Celle-ci verra ainsi son influence grandir si, comme nous avons tous raisons de l'espérer, elle sait conserver son attitude, observée jusqu'à ce jour, de respect de toutes les opinions et d'indépendance dans la neutralité vis-à-vis des diverses associations ou syndicats.

Le syndicalisme chrétien, considéré la famille comme une des bases de la société, ne peut qu'avoir une politique en faveur de la famille et de son épanouissement dans la paix et dans le bien-être. Il ne peut donc que rechercher, avec les associations telles que la « Famille du Cheminot », une collaboration confiante, en vue de faire triompher les idées qui sont communes.

Par conséquent, nous aussi, nous disons — et cela depuis la fondation de la « Famille du Cheminot » — : « Adhérez à cette Association et militez dans son sein dans la mesure du possible. »  
Nous avons donc été très heureux de voir s'établir une collaboration normale entre le Comité Central des Activités Sociales et la « Famille du Cheminot ». Nous sommes très heureux de voir également les contacts s'établir entre les Comités régionaux et locaux des Activités Sociales et les Sections régionales et locales de la Famille du Cheminot, d'autant plus que, par suite du vote récent de la loi instituant la R. P. dans les élections professionnelles, nous sommes appelés à participer d'une façon active, dans un délai que nous espérons de plus en plus bref, à des travaux des divers Comités mixtes.

Puissent ces contacts entre la « Famille du Cheminot » et les Organisations syndicales, rendre les rapports de ces dernières entre elles plus fraternels.

Notre belle profession et l'ensemble des cheminots ne pourront que gagner à la substitution d'une atmosphère de collaboration confiante à une atmosphère de lutte.  
M. GARNIER.

**Gustave SALMON**  
Chevalier de la Légion d'Honneur  
Au titre du ministère du Travail et de la Sécurité Sociale, Gustave Salmon vient d'être nommé chevalier de la Légion d'Honneur.  
Tous les cheminots chrétiens se réjouissent de cette nomination acquise après 40 ans de services civils et militaires.  
Cette décoration est la juste récompense de toute une vie consacrée au service de la classe ouvrière et du syndicalisme chrétien.  
Quant à nous, nous n'oublions pas les services rendus jusqu'en 1939 par Salmon aux secrétariats

## Le problème du pain

### Une grande émotion s'est emparée des Travailleurs à l'annonce de la diminution de la ration de pain et dans nos ateliers, dans nos dépôts, partout, nos camarades ont exprimé leur mécontentement, mécontentement tout à fait légitime.

La C.F.T.C. n'a pas ignoré ce problème et n'a pas attendu qu'il soit arrivé à ce point critique pour s'en préoccuper.  
Elle a dressé un plan et l'a remis au Président du Conseil. Ce plan est même un code du ravitaillement parfaitement cohérent et réalisable.  
Il a été porté à la connaissance de tous nos adhérents, sous forme de supplément à « Syndicalisme » à partir du n° 140 et suivants.

En ce qui concerne le pain plus particulièrement, le plan étudie le problème des céréales, met le doigt sur les erreurs commises et propose un plan d'action. Nous ne pouvons mieux faire que de donner les grandes lignes de ce projet.

La C.F.T.C. propose le recentement du cheptel, d'établir un ordre de priorité pour les animaux; en ce qui concerne les céréales secondaires, d'assurer d'abord la nourriture des hommes en collectant les céréales panifiables et certaines céréales secondaires et de renforcer les moyens de l'O.N.I.C., en vue d'effectuer une collecte sérieuse de blés et des céréales.

Il faudra ensuite un contrôle sévère du rationnement et, à l'autre bout du circuit, un contrôle des surfaces emblavées, les déclarations de récolte étant toujours inférieures de 50 % en moyenne à la réalité.  
Diminuer la ration de pain parce qu'on ne peut collecter le blé est une injustice. La prime accordée aux cultivateurs rétractaires ou rétractaires en 1945 était un encouragement à la fraude, à la paresse et un blâme aux bons producteurs. Résultat : en 1946, un bon nombre de producteurs se souvenant de cette mesure, ont conservé leur grain. Il y a eu, dans ce domaine, une véritable démission de l'autorité gouvernementale.

Pour la question du prix, il aurait mieux valu ajuster les autres prix sur celui du blé et obtenir une diminution du prix de la vie par une diminution des prix agricoles. Il aurait fallu, pour encourager les cultivateurs à faire du blé, fixer pour cette céréale un prix rémunérateur, mais parallèlement, fixer les autres prix agricoles, celui de la viande et des matières grasses à un taux normal, par rapport à l'indice et ne pas les laisser au coefficient 18 comme actuellement.

La C.F.T.C. conclut qu'il faut déterminer tous les éléments qui constituent le prix de revient du blé et des autres céréales et annoncer que pour les deux années à venir, ils serviront à l'établissement des prix des céréales pour rendement minimum ou égal à un taux fixé. Ces prix seront modifiés par élévation du rendement mais toujours par des facteurs connus à l'avance et qui seront acceptés de l'agriculteur. Ainsi le paysan ne redoutera plus la mévente des années excédentaires et ne cherchera pas à minimiser ses cultures.

Ainsi, la C.F.T.C. a tenu à apporter des solutions positives. Pour préconiser ces solutions, elle a établi tout un plan d'ac-

tion et continue sa campagne ainsi sur ce thème : « Assez d'opinion, du pain ! »  
Cette position, il faut la faire connaître à tous nos syndiqués, organiser une campagne bien orchestrée, mais sans cependant procéder à des arrêts de travail qui ne peuvent pas résoudre la question. Faire connaître au gouvernement notre mécontentement, l'obliger à prendre en considération les solutions de la C.F.T.C., tel est le but à atteindre. Nous l'atteindrons en organisant des manifestations dans l'ordre et en votant à l'issue de ces manifestations, des pétitions aux Pouvoirs Publics.

Nous ne devons souffrir dans les motions aucune allusion aux questions politiques. Dans ces motions, nous devons réclamer des sanctions exemplaires, brutales et effectives contre les profiteurs, les trafiquants, les affameurs. Et nous devons demander :

**DU PAIN**, en quantité égale pour tous;  
En qualité égale pour tous;  
A prix égal pour tous;

**DE LA VIANDE**, pour tous; et pas seulement pour les paysans et les riches.

**DU VIN** sur les tables familiales; et pas seulement au café.

Le gouvernement doit entendre la voix de la C.F.T.C. et gouverner. Les paysans doivent faire leur devoir. Les travailleurs qui ont le seul souci de leur ravitaillement et de pouvoir se nourrir avec les salaires qui leur sont impartis, feront, eux aussi, leur devoir et travailleront avec courage si on leur donne l'un et l'autre.  
M. NICKMILDER.

P. S. — Le B. F., réuni le 1er septembre, a examiné la situation et attire, une fois de plus, l'attention des camarades sur les inconvénients très graves qui peuvent résulter des arrêts de travail au sujet du ravitaillement que nous avons à traiter sur le plan confédéral et en dehors de la profession. Nous devons nous méfier des agitateurs, de quelque côté qu'ils soient. Manifestations, mais dans l'ordre et le calme, et nos démonstrations en seront d'autant plus puissantes.

## LA DÉFENSE DU CHEMIN DE FER

### Encore la question des métaux ferreux

Toute une presse, assissant pour le compte des constructeurs d'automobiles et des gros transporteurs, fait appel à l'industrie américaine pour la fourniture de métaux ferreux entre la route et le rail.  
Forcés nous est donc de revenir sur ce sujet et de nous faire à nouveau une mise au point sérieuse. C'est l'objet de l'article ci-dessous, qui confirme la documentation produite dans notre numéro de février dernier.

Certains journaux ont publié des chiffres fantaisistes sur les consommations de métaux ferreux de la S.N.C.F. Ces informations erronées appellent les précisions suivantes, car elles laissent croire au lecteur que les besoins de l'industrie française sont énormes et qu'il faut importer des métaux ferreux de l'étranger.

La S.N.C.F. est, en raison de la nature et de l'importance de son matériel et de ses installations, un gros consommateur de métaux ferreux.  
Avant la guerre, les besoins normaux de la S.N.C.F. en régime permanent étaient de l'ordre de 700.000 tonnes. En 1938, la consommation a été de 1.000.000 tonnes, mais il convient de préciser que l'année 1938 ne saurait être prise comme année de référence pour la période d'avant guerre. Durant cette période, il y avait eu des constructions de matériel neuf ont été très au-dessous du niveau correspondant au régime régulier de renouvellement du matériel et les travaux neufs ont été très inférieurs à ceux d'une année normale; en particulier, le seul grand chantier d'électrification en cours (Tours-Bordeaux) était terminé dès le mois de juin.

En ce qui concerne les rails, le déficit est également très aigu il est de l'ordre de 200.000 tonnes par an, ce qui s'explique par le fait que les programmes de renouvellement de voies ont sept ans de retard. Ces besoins exceptionnels résultent de l'état des voies ferrées et, d'ailleurs, pour l'année 1947, les besoins également exceptionnels correspondant à la remise en état des routes.

Précisons enfin qu'actuellement, comme de tout temps, la S.N.C.F. consomme environ un dixième de la production française de métaux ferreux. Ses attributions ne s'élevèrent, pour l'année 1947, de 140.000 tonnes, et nous ne pouvons pas nous permettre, sur ce chemin de fer de se décharger d'une situation grave à maints égards.  
R. L.

## SALAIRE ET LOGEMENT

Après les innombrables destructions de la guerre, le problème du logement qui, en 1939 était déjà insolu, s'est aggravé au point de caractère de très grande gravité.  
Tout le monde en convient, de même que l'unanimité estime nécessaire et urgente la prise de mesures susceptibles de remédier à cet état de choses. Hélas, les bonnes intentions ne suffisent pas et nous attendons toujours les actes.

Je visitais récemment la très intéressante Exposition de la Reconstruction et de l'Urbanisme. On pouvait s'y rendre compte des progrès indiscutables réalisés en matière de construction d'habitations. Les méthodes se sont modernisées et l'art de construire certains logements évolués plus qu'on ne le croit généralement.

Pendant un obstacle subsiste d'importance capitale : le prix de construction demeure véritablement prohibitif.  
Sans doute s'abaisserait-il si les constructeurs pouvaient bâtir en série des habitations qui n'existent que dans l'état de prototypes, mais dans l'état actuel des choses, il est matériellement impossible à un travailleur de prétendre faire édifier sa maison, fût-elle même la plus modeste.

Jadis, celui qui parvenait à économiser quelque cinq à six années de salaire (et d'un salaire tout à fait moyen) pouvait aisément réaliser le rêve de devenir propriétaire. Aujourd'hui, c'est au moins dix années de salaire qu'il faudrait, alors que la dureté des temps interdit absolument toute économie.

Vraiment, nous nous sommes prêtés à l'extrême ! L'ouvrier maintenant ne peut plus avoir aucune attache au sol, il est bien ce pauvre prolétaire qui ne possède rien, qui ne peut que se débattre dans la tourmente, à peine suffisant pour vivre, et cela à peine suffisant pour vivre.

En 1914, on consacrait au logement 16 0/0 du salaire. Aujourd'hui, c'est 2 0/0 environ qu'on consent à donner. Voilà toute l'explication.  
Cependant, il n'est pas si facile d'en sortir lorsque de revenu du travail, est à peine suffisant pour l'existence et il faudra, de toute évidence, qu'on prenne des dispositions en conséquence. Le système de l'allocation logement s'impose.

On nous dira que la France ne peut actuellement se payer le luxe de réalisations sociales aussi nombreuses, soit, mais là à ne rien faire du tout, il y a tout de même des solutions possibles et nous nous nous sommes engagés à les proposer, la situation serait aujourd'hui bien moins catastrophique. Nos politiciens ont préféré faire la basse démagogie qui nous a valu l'arrêt presque total de la construction et la multiplication des taudis.

Voilà-t-on enfin changer de méthodes ?  
LEON DELSERT.

## CHEZ LES RETRAITES

### Amélioration des pensions

Le « Cheminot de France » de juillet 1947 a indiqué que les compléments de pension devaient être relevés à dater du 1er juillet 1947 en application du protocole du 12 juin mettant fin à la grève.  
Mais l'article 6 du décret n° 47-1372 du 24 juillet 1947 (et J. O. du 28 juillet 1947) a fixé à titre exceptionnel et dans l'attente de la prérogative générale des retraites, le taux de l'indemnité provisionnelle attribuée aux titulaires de pensions civiles ou militaires.

Parallèlement, le ministre des Travaux Publics a décidé que pour les agents des Chemins de Fer les règles pour déterminer les compléments de pensions seraient les suivantes à dater du 1er juillet 1947 :

- A — PENSIONS D'AGENTS :  
De 0 à 7538 fr., coefficient 7,5, soit P + 6,5 P ;  
De 7539 fr. à 9.245 fr., P + 49.000 ;  
De 9.246 fr. à 32.000 fr., coefficient 6,3, soit P + 5,3 P ;  
De 32.001 à 60.000, P + 4,8 P + 26.000 ;  
60.001 et au-dessus, P + 314.000.
- B — PENSIONS DE VEUVES :  
De 0 à 4.923, coefficient 7,5, soit P + 6,5 P ;  
De 4.924 à 6.037, P + 32.000 ;  
De 6.038 à 30.000, coefficient 6,3, soit P + 5,3 P ;  
30.001 et au-dessus, P + 159.000. P est la pension proprement dite.

Les nouvelles règles amènent et remplacent celles établies en application du Protocole du 12 juin 1947.

L'amélioration pour les petits retraités est intéressante, mais elle ne nous donne pas encore satisfaction, puisque nous réclamons la pérennité.

M. GARNIER.

DOCUMENTATION

Note P h 250 du 7 juillet. — Augmentation des salaires des auxiliaires à partir du 1er juillet 1947.

Note P h 250 du 10 juillet. — Coopération de la Caisse de Prévoyance et Impôt éducatif.

L'Assemblée Nationale a voté une loi qui porte à 84.000 francs le montant de l'abattement de base pour le calcul de l'impôt éducatif en faveur des salariés dont les rémunérations dépassent cette somme.

Note P h 258 du 10 juillet. — Cumul de l'allocation de chômage et des indemnités de chômage supplémentaires.

Note P h 256 du 10 juillet. — Nouveaux tarifs de l'abonnement fixe pour utilisation de signaux ou de lanternes à partir du 1er juillet.

Note P h 258 du 11 juillet. — L'absence du samedi matin sera comptée pour une demi-journée de congé seulement.

Note P h 276 du 11 juillet. — Cette note rappelle que les personnes étrangères aux chemins de fer n'ont pas accès dans les parties de nos établissements normalement interdites au public.

Note P h 271 du 15 juillet. — L'allocation mensuelle pour frais de correspondance sera augmentée à partir du 1er juillet.

Note P h 292 du 24 juillet. — Salaires des auxiliaires. — La loi du 10 décembre 1946, qui a augmenté de 10% les salaires des auxiliaires...

DEMANDE DE PERMUTANT. — Facteur aux écritures gare Chantilly, cherche permutant gare Bohain (Nord) ou environs.

CATALOGUE GRATUIT SUR DEMANDE. LIVRAISONS GRATUITES DANS TOUTE LA FRANCE. LEMER. 63, Bd MAGENTA - PARIS (10e).

NOTRE METIER

L'ELECTRICIEN

L'électricité, dont les applications s'étendent de plus en plus à toutes les branches de l'activité humaine...

L'éclairage électrique a remplacé l'éclairage au pétrole. Les moteurs individuels ont remplacé, sur les machines-outils, les transmissions compliquées...

La signalisation électrique joint, à une professionnelle de manœuvre, une précision de fonctionnement qui permet d'accroître la vitesse des trains...

La traction électrique tend de plus en plus à remplacer la traction vapeur car, outre de grandes économies de charbon, elle permet de faire des trains plus lourds et plus rapides...

C'est aussi un électricien qui assure l'exploitation des sous-stations en service 3 x 8 pour les sous-stations manuelles ou bien 2 x 12 ou 2 x 8 + astreinte dans les sous-stations automatiques.

Le développement a nécessité la création d'appareillages délicats et très complexes dont l'exploitation et l'entretien nécessitent un personnel spécialisé...

Depuis l'électrification de la ligne Paris-Le Mans, les nouvelles lignes électrifiées sont pourvues d'une commande centralisée qui permet de supprimer l'agent de service...

Les conditions de travail de l'électricien à la S.N.C.F. sont très différentes de celles du monteur électricien en atelier.

En dehors d'une grande habileté manuelle, on demande à l'électricien d'avoir des connaissances très poussées en ce qui concerne l'électricité générale, l'électricité industrielle...

Le travail d'entretien se fait en équipe. L'équipe doit l'effectuer tout au long de la journée de travail par de longues heures de travail.

Le travail d'entretien se fait en équipe. L'équipe doit l'effectuer tout au long de la journée de travail par de longues heures de travail.

Le travail d'entretien se fait en équipe. L'équipe doit l'effectuer tout au long de la journée de travail par de longues heures de travail.

Le travail d'entretien se fait en équipe. L'équipe doit l'effectuer tout au long de la journée de travail par de longues heures de travail.

Le travail d'entretien se fait en équipe. L'équipe doit l'effectuer tout au long de la journée de travail par de longues heures de travail.

Il en résulte une grande pénurie de personnel électricien et tous ceux qui à la S.N.C.F. aiment leur métier craignent de le voir confier à du personnel de médiocre qualité...

En plus des travaux d'entretien courant, les électriciens sont chargés d'assurer les dépannages; ce travail, qui l'on confie aux meilleurs électriciens de l'équipe...

La signalisation électrique joint, à une professionnelle de manœuvre, une précision de fonctionnement qui permet d'accroître la vitesse des trains...

La traction électrique tend de plus en plus à remplacer la traction vapeur car, outre de grandes économies de charbon, elle permet de faire des trains plus lourds et plus rapides...

C'est aussi un électricien qui assure l'exploitation des sous-stations en service 3 x 8 pour les sous-stations manuelles ou bien 2 x 12 ou 2 x 8 + astreinte dans les sous-stations automatiques.

Le développement a nécessité la création d'appareillages délicats et très complexes dont l'exploitation et l'entretien nécessitent un personnel spécialisé...

Depuis l'électrification de la ligne Paris-Le Mans, les nouvelles lignes électrifiées sont pourvues d'une commande centralisée qui permet de supprimer l'agent de service...

Les conditions de travail de l'électricien à la S.N.C.F. sont très différentes de celles du monteur électricien en atelier.

En dehors d'une grande habileté manuelle, on demande à l'électricien d'avoir des connaissances très poussées en ce qui concerne l'électricité générale, l'électricité industrielle...

Le travail d'entretien se fait en équipe. L'équipe doit l'effectuer tout au long de la journée de travail par de longues heures de travail.

Le travail d'entretien se fait en équipe. L'équipe doit l'effectuer tout au long de la journée de travail par de longues heures de travail.

Le travail d'entretien se fait en équipe. L'équipe doit l'effectuer tout au long de la journée de travail par de longues heures de travail.

Le travail d'entretien se fait en équipe. L'équipe doit l'effectuer tout au long de la journée de travail par de longues heures de travail.

Le travail d'entretien se fait en équipe. L'équipe doit l'effectuer tout au long de la journée de travail par de longues heures de travail.

REVUE DE PRESSE

Unité! Unité!...

Unité... Scission... Voilà des mots que l'on trouve fréquemment dans les feuilles de la « Grande Centrale Majoritaire ».

« Les camarades de la base s'en rendent parfaitement compte, mais nous ne sommes pas prêts de leur laisser croire qu'au sommet tout va pour le mieux dans une entente parfaite. »

« Les camarades de la base s'en rendent parfaitement compte, mais nous ne sommes pas prêts de leur laisser croire qu'au sommet tout va pour le mieux dans une entente parfaite. »

« Les camarades de la base s'en rendent parfaitement compte, mais nous ne sommes pas prêts de leur laisser croire qu'au sommet tout va pour le mieux dans une entente parfaite. »

« Les camarades de la base s'en rendent parfaitement compte, mais nous ne sommes pas prêts de leur laisser croire qu'au sommet tout va pour le mieux dans une entente parfaite. »

« Les camarades de la base s'en rendent parfaitement compte, mais nous ne sommes pas prêts de leur laisser croire qu'au sommet tout va pour le mieux dans une entente parfaite. »

« Les camarades de la base s'en rendent parfaitement compte, mais nous ne sommes pas prêts de leur laisser croire qu'au sommet tout va pour le mieux dans une entente parfaite. »

« Les camarades de la base s'en rendent parfaitement compte, mais nous ne sommes pas prêts de leur laisser croire qu'au sommet tout va pour le mieux dans une entente parfaite. »

« Les camarades de la base s'en rendent parfaitement compte, mais nous ne sommes pas prêts de leur laisser croire qu'au sommet tout va pour le mieux dans une entente parfaite. »

« Les camarades de la base s'en rendent parfaitement compte, mais nous ne sommes pas prêts de leur laisser croire qu'au sommet tout va pour le mieux dans une entente parfaite. »

« Les camarades de la base s'en rendent parfaitement compte, mais nous ne sommes pas prêts de leur laisser croire qu'au sommet tout va pour le mieux dans une entente parfaite. »

« Les camarades de la base s'en rendent parfaitement compte, mais nous ne sommes pas prêts de leur laisser croire qu'au sommet tout va pour le mieux dans une entente parfaite. »

« Les camarades de la base s'en rendent parfaitement compte, mais nous ne sommes pas prêts de leur laisser croire qu'au sommet tout va pour le mieux dans une entente parfaite. »

« Les camarades de la base s'en rendent parfaitement compte, mais nous ne sommes pas prêts de leur laisser croire qu'au sommet tout va pour le mieux dans une entente parfaite. »

QUINQUENNE

35, rue d'Alsace — PARIS (X<sup>e</sup>) Permanence tous les jours sauf lundi et samedi de 15 à 19 h. SYNDICAT DE PARIS-EST

LE CONSEIL D'UNION DU 5 JUILLET

En début de séance, le président souhaite la bienvenue aux membres présents.

Ensuite, NICKMILDER expose l'action de la Fédération avant et pendant la grève.

Il ne manque pas de souligner à qui incombe la responsabilité des événements d'octobre qui ont atteint, et les cheminots et le pays tout entier.

C'est ensuite le tour de BOURDERON à qui échut de faire l'exposé de la position de l'Union dans cette grève.

Puis il fait un sommaire exposé de la situation de la trésorerie qui recueille les applaudissements.

BEZANCON, REMY, MANCIAUX demandent quelles mesures la C.F.T.C. envisage pour forcer le Gouvernement à baisser les prix.

DURGET fait une suggestion : la suppression des comités de répartition qui fonctionnent particulièrement dans son secteur.

CONNESON, BONVILLE, HOUSSEMENT attirent l'attention sur les affiches et circulaires nécessaires à la propagande.

POTIER et BOURDERON prennent des dispositions communes pour la transmission des circulaires cadres aux groupes.

UNION SUD-EST

15, rue du Port CLERMONT-FERRAND Permanence tous les jours

COMMISSION TECHNIQUE EXPLOITATION

La C.T. Sud-Est s'est réunie à Paris le 1er juin dernier.

Une prochaine réunion devant avoir lieu en octobre, les Syndicats voudront bien adresser le plus tôt possible les questions qu'ils désiraient voir porter à l'ordre du jour.

Le secrétaire de la C.T.E. : PORCHER.

Chambéry

Le 27 juin, le Syndicat Cadres du 1er Secteur avait organisé une réunion d'information avec le concours des délégués fédéraux.

Les camarades de la base avaient été cordialement invités à cette réunion.

Au cours de cette réunion toute amicale, SIRURGLET exposa tout d'abord la doctrine et les buts du Syndicalisme Chrétien.

Il a ensuite les passages du discours de PAILLEUX au Congrès du 16-3-47 à Marseille.

Les questions avancées en grade, retraites salariales, cadres de circulation sont commentées.

Un repas amical à l'Hôtel Moderne réunit une partie des assistants qui ne se séparèrent qu'au moment du départ du train devant gagner à Dijon les camarades CLERGET et VOYEMANT.

Le secrétaire gén. adj., CHARRIER.

UNION SUD-OUEST

62, boulevard de l'Hôpital — PARIS (XIII<sup>e</sup>) Tél. Gob. 18-18

Lons-le-Saunier Laroche-Mignennes

Le 25 juin, à 18 heures, une réunion générale de l'U.L. a eu lieu à la cantine de Cinquante.

Après que nos camarades des Employés et du Bâtiment eurent fait un exposé sur la Sécurité Sociale et quelques réalisations pratiques effectuées au cours du premier trimestre.

Puis notre camarade ROBEUVAU a ensuite indiqué pourquoi et comment la grève des Cheminots avait été déclenchée.

Le secrétaire de Stance : M. BOUFFET.

LOURDES

HOTEL SAINT-VICTOR ET NOTRE-DAMES-DES-GRACES 3, rue Peyramale - 2 à min. de la grille

POUR VOTRE SEJOUR A LOURDES

HOTEL DE LA VALLEE Jean CROUZET 28, rue des Pyrénées

PÊCHEURS

ne ratez pas vos prises! TORTUE NYLON

LA MAISON DES CHEMINOTS CONFORT — PRIX MODERES

UNION SUD-OUEST MAROCAINE

62, boulevard de l'Hôpital — PARIS (XIII<sup>e</sup>) Tél. Gob. 18-18

Toulouse 8 SECTEURS Saint-Mariens

Poursuivant le cycle de ses conférences sur le Sud-Ouest, l'Union, a visité notre Centre, le 4 août dernier.

Après que nos camarades des Employés et du Bâtiment eurent fait un exposé sur la Sécurité Sociale et quelques réalisations pratiques effectuées au cours du premier trimestre.

Puis notre camarade ROBEUVAU a ensuite indiqué pourquoi et comment la grève des Cheminots avait été déclenchée.

Le secrétaire de Stance : M. BOUFFET.

UNION OUEST

16, r. de Budapest — PARIS (IX<sup>e</sup>) Permanence tous les jours sauf Samedi après-midi et dimanche

PREMIER SECTEUR

Offre à ménage retraité amant jardin, dans l'Aisne, logement plus mi-fruit, sérénité, références exigées. Ecrire au journal.

Le gérant : A. PAILLEUX. Imp J E P 1 rue Cadet, Paris-9 Travail exécuté par des ouvriers syndiqués

HORLOGERIE DE BESANCON. Le gérant : A. PAILLEUX. Imp J E P 1 rue Cadet, Paris-9

LAFFAIRE DU MOIS Poste portatif tous courants 5.000 francs

HOTEL VERGEZ-ROUSSE MAISON BRETONNE CHALEAT ET LE BOUR 37, rue du Bourg, 37 — LOURDES

Société d'Horlogerie du Doubs 106 RUE LAFAYETTE PARIS 10<sup>e</sup> WATERPROOF STAINLESS 2.340 fr.