

LE CHEMINOT DE FRANCE

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

Salaires et budget



Une fois de plus, nos justes revendications de salaire risquent de buter contre l'impuissance de l'entreprise d'intérêt national que nous avons le redoutable honneur de servir. L'exercice 1952 se présente, en effet, pour la S.N.C.F. sous l'aspect le plus sombre. Etabli sur la base de la tarification actuelle, le budget d'exploitation de cet exercice fait ressortir un déficit de l'ordre de 144 milliards, chiffre record de l'après-guerre devant lequel le contribuable — cette espèce un peu particulière de citoyens dont nous sommes — ne va pas manquer de poser un certain nombre de questions. Nous voudrions y répondre d'avance afin d'éviter les malentendus habituels que créent à chaque occasion et entretiennent avec un soin tout particulier les brouilleurs de cartes intéressées.

En tout premier lieu, il convient de détruire une légende qui s'est malheureusement accréditée dans trop de bons esprits insuffisamment informés : la S.N.C.F. est un gouffre où des technocrates, la bride sur le cou, engloutissent sans compter les deniers publics dont l'appoint leur est assuré pour faire face aux obligations qu'ils se créent inconsidérément.

J'ai sous les yeux le rapport de la Mission de Contrôle Financier près de la S.N.C.F., visant le projet de budget qui nous préoccupe. Les conclusions en sont formelles : le déficit annoncé n'est pas un déficit de gestion, mais un déséquilibre accentué entre recettes et dépenses dont la responsabilité incombe exclusivement aux Pouvoirs publics, pour l'un comme pour l'autre des deux chapitres.

En matière de dépenses, nos censeurs se plaignent à reconnaître que le maximum d'efforts a été fait pour réduire celles-ci au strict indispensable pour assurer la sécurité des trains, la conservation en bon état de marche du matériel roulant et l'entretien normal des installations fixes. Le brusque accroissement des charges d'exploitation est dû, pour une part, aux hausses autorisées sur des produits essentiels comme l'acier et le charbon (celui-ci ayant atteint récemment le coefficient 33,5 par rapport à 1938) et pour l'autre, à l'amélioration des traitements et retraites du personnel exigée par les circonstances.

Côté recettes, aucune compensation raisonnable aux charges imposées. Poursuivant la politique de facilité des gouvernements précédents, celui de M. Pleven a fait opposition aux propositions de rajustement des tarifs « voyageurs » et « colis de détail » présentées par la S.N.C.F. pour avoir effet au 1er novembre 1951. De ce fait, la tarification générale s'est trouvée arbitrairement maintenue à un niveau ridicule bas, dont la conséquence la plus immédiate est de rendre inopérants les progrès — cependant considérables — réalisés dans l'ordre de la productivité (150 % de 1938). Est-il besoin d'ajouter qu'un tel affaiblissement du rendement tarifaire diminue d'autant la rentabilité des investissements consentis, de plus ou moins bonne grâce, à notre réseau national en vue d'améliorer ses conditions d'exploitation ? Cela étant, doit-on considérer la question tarifaire comme constituant à elle seule tout le nœud du problème ?

Oui, pour une très large part. Quelques chiffres pourront nous en convaincre : sur les 144 M. M. en question, les possibilités de rajustement tarifaire, déterminées en fonction des conditions actuelles de la concurrence entre les différents modes de transports, sont d'environ 44 M. M. Elles pourraient atteindre 64 M. M. dans l'éventualité d'une normalisation de cette concurrence (partie I du projet de loi PINAY, la seule financièrement efficace, le reste du projet n'étant que remplissage, poudre aux yeux, bombe). La différence, soit 80 M. M. correspond tout juste aux charges exceptionnelles imposées à la S.N.C.F., soit par une législation sociale dont l'origine remonte aux premiers chemins de fer, soit par les obligations découlant de son caractère de service public. C'est d'ailleurs ce chiffre qui a été inscrit, au titre de subvention, dans le budget du Ministère des T. P. et des Transports voté par l'Assemblée Nationale dans la nuit du 16 au 17 novembre.

Quelle que soit l'évolution des événements, c'est autour de ces chiffres que devra se situer l'exakte physionomie des comptes de la maison S.N.C.F. pour l'exercice prochain. Telle est du moins notre opinion. Nous l'avons soutenu avec vigueur devant le Ministre et le Conseil d'Administration, plus que jamais convaincus de la nécessité d'un budget sain pour gager l'honnête rémunération qu'on nous doit.



A. PAILLIEUX.

(1) Voir « Cheminot de France » du 27 avril 1950.

CONVENTION COLLECTIVE ET SALAIRES

NOUS avions annoncé, le mois dernier, qu'enfin la Commission Mixte, chargée d'élaborer la Convention collective des Cheminots, allait reprendre ses travaux après deux longues années d'interruption.

Chaque mois, à la lecture de notre journal, les cheminots auront pu voir, avec quelle persévérance, quelle opiniâtreté, nous avons poursuivi nos efforts pour arriver à ce que cette fameuse Commission se remette au travail.

Nous avons gagné une première manche. Mais il reste encore beaucoup à faire pour vaincre l'obstination de ceux qui prétendent priver une des plus importantes corporations de France du droit de discuter de ses conditions de salaires.

On se souvient comment le décret du 1^{er} juin 1950 nous a arbitrairement assimilés aux entreprises bénéficiant d'un statut légal, alors que nous avions toujours été, depuis la création de la S.N.C.F., sous le régime de la Convention collective.

Notre Fédération s'est pourvue en Conseil d'Etat pour une annulation de ce décret, qu'elle considère comme entaché d'ilégalité. Hélas ! il faut attendre longtemps pour que le Conseil d'Etat prenne ses décisions.

Depuis, d'ailleurs, le gouvernement avait, le 23 mars 1951, décidé d'annuler ce décret. Cela avait été annoncé à la Radio et dans la presse par un communiqué officiel. Maintes fois, depuis, M. le Ministre des Travaux publics nous avait confirmé cette décision, en même temps qu'il nous donnait l'assurance que la Commission mixte allait se réunir. Cette promesse n'a été qu'en partie tenue puisque, tout en remettant la Commission au travail le 15 novembre, on prétend lui interdire de s'occuper de la question primordiale pour les cheminots : la question des salaires.

Albert SCHMITT, en cheminot et en syndicaliste C.F.T.C. qui connaît parfaitement nos problèmes, a su présenter notre défense avec toute la compétence que nous lui connaissons.

Nous ne pouvons mieux faire que de reprendre, au Journal officiel, les passages les plus importants de l'intervention de SCHMITT, lors de la séance du 15 novembre.

Et tout d'abord, notre camarade souligne le retard dont souffre notre profession en matière de rémunération et de retraites ;

« Au cours de la dernière législature, j'ai eu l'occasion d'évoquer, à trois reprises la question des salaires et des traitements des cheminots, ainsi que celle de la péréquation de leurs retraites.

« Je constate, à mon grand regret, que la question reste entière et qu'elle n'est pas encore réglée.

« Or, M. le Président du Conseil avait dit, dans sa déclaration d'investiture, qu'il voulait rétablir le pouvoir d'achat des travailleurs à son niveau

« Je dois à la vérité de dire que cette promesse a été réalisée partiellement dans certains secteurs privés et publics. Mais il n'en a pas été de même pour les cheminots, qui ont bénéficié seulement d'une revalorisation de 12,0% de leur pouvoir d'achat. Nous sommes en droit de demander à M. le ministre des Travaux publics : Pourquoi cette différence ? Pourquoi cette injustice ?

« Vous n'ignorez pas qu'en vertu

REUNION DE LA COMMISSION MIXTE

Nous avions convenu, avec nos collègues des autres Fédérations, que chaque délégué protestera avec les arguments qu'elle estimerait les plus solides, contre cette prétention de nous interdire toute discussion sur la rémunération.

On lira ci-après la déclaration que

DECLARATION

La Fédération des Cheminots C.F.T.C. tient à faire, au début de cette réunion, la déclaration suivante :

I. — La Fédération exprime sa satisfaction de voir reprendre les travaux de la Commission mixte de la Convention collective interrompus depuis le 8 décembre 1949. Elle voit là, de la part de M. le Ministre des Travaux publics et des Transports, la reconnaissance implicite du droit, pour les Cheminots, de débattre librement, par le truchement des organisations syndicales, légalement représentatives et dans le cadre d'une convention soumise à l'homologation du pouvoir de tutelle, leurs conditions de travail et de rémunération ;

II. — La Fédération s'étonne toutefois d'avoir à délibérer sur un ordre du jour qui, contrairement aux usages, n'a pas été débattu entre les parties intéressées. En tout état de cause, elle ne saurait admettre que la première question à porter à cet ordre du jour ne fût pas celle de la rémunération qui se présente actuellement sous un aspect d'urgence absolue ;

III. — La Fédération rappelle à ce propos la décision gouvernementale du 23 mars dernier, notifiée à la presse par M. Albert GAZIER, ministre de l'Information, dans les termes suivants, et confirmée depuis, à plusieurs reprises, par M. le ministre des Travaux publics et des Transports :

« Le Gouvernement, au cours du Conseil de Cabinet, réuni ce matin, a décidé d'autoriser la S.N.C.F. à reprendre immédiatement les négociations pour l'établissement de la Convention collective, prévues par la loi, et que la guerre éclatait, discuter de ses conditions de travail, en particulier des salaires, directement avec la direction de la S.N.C.F.

« Cette décision implique l'abrogation du décret du 1^{er} juin 1950, stipulant que la rémunération du personnel serait fixée unilatéralement par le Conseil d'administration, avec l'agrément du ministre des Travaux publics.

Cette décision impliquait l'abrogation du décret du 1^{er} juin 1950, pris en violation formelle du statut organique de la S.N.C.F. La Fédération demande que la Commission mixte constate, en évoquant sa convocation régulière, la caducité de ce décret.

IV. — En ce qui concerne le niveau général des salaires, tel qu'il a été établi par mesure autoritaire, à deux reprises, au cours de l'année 1951, la Fédération estime que celui-ci doit être immédiatement révisé, en fonction du niveau atteint, à des dates plus ou moins récentes, dans les entreprises témoins, conformément aux stipulations du point 9 du protocole d'accord du 12 juin 1947, dont elle est signataire ;

V. — La Fédération C.F.T.C. fait appel aux parties en présence pour réaliser, au sein de la Commission mixte, dans la justice et dans l'équité, l'œuvre constructive voulue par la loi.

ALBERT SCHMITT MENÉ L'ACTION DEVANT LE PARLEMENT

CONVAINCUS de notre bon droit, nous avons prié notre ami, Albert SCHMITT, député du Bas-Rhin, d'intervenir à l'Assemblée Nationale au cours de la discussion du Budget des Travaux publics et des Transports.

Albert SCHMITT, en cheminot et en syndicaliste C.F.T.C. qui connaît parfaitement nos problèmes, a su présenter notre défense avec toute la compétence que nous lui connaissons.

Nous ne pouvons mieux faire que de reprendre, au Journal officiel, les passages les plus importants de l'intervention de SCHMITT, lors de la séance du 15 novembre.

Et tout d'abord, notre camarade souligne le retard dont souffre notre profession en matière de rémunération et de retraites ;

« Au cours de la dernière législature, j'ai eu l'occasion d'évoquer, à trois reprises la question des salaires et des traitements des cheminots, ainsi que celle de la péréquation de leurs retraites.

« Je constate, à mon grand regret, que la question reste entière et qu'elle n'est pas encore réglée.

« Or, M. le Président du Conseil avait dit, dans sa déclaration d'investiture, qu'il voulait rétablir le pouvoir d'achat des travailleurs à son niveau

d'un protocole signé le 12 juin 1947, les salaires des cheminots doivent être établis par comparaison avec les salaires d'une catégorie déterminée du secteur nationalisé.

« Eh bien ! si l'on établit cette comparaison, on constate que le pouvoir d'achat des cheminots est inférieur de 4,5% à celui de la catégorie considérée. Cet écart existe depuis le 1^{er} mars 1951 et il s'aggravera au fur et à mesure que les améliorations prévues pour cette catégorie du secteur nationalisé se réalisent.

« Certains objectent le déficit du chemin de fer :

Les cheminots ne sont pas responsables du déficit

« Je sais très bien, explique Albert Schmitt, que l'opinion publique a toujours été tentée d'émettre une appréciation que je me permettrais de qualifier de déplaisante et qui consiste à dire qu'une société qui, malheureusement, enregistre un déficit aussi important que celui de la Société Nationale des Chemins de Fer ne peut pas, en réalité, faire droit aux justes et légitimes revendications de son personnel.

« Je n'insisterai pas sur ce point, Monsieur le Ministre. Nous aurons certainement l'occasion d'en parler dans cette enceinte, lors de la discussion des différents projets relatifs à la coordination et aux conditions d'assainissement financier de la Société Nationale des Chemins de fer Français.

« Mais je dois quand même dire que, s'il y a vraiment un déficit — et là encore c'est un sujet de discussion — les cheminots n'en sont pas responsables. Je crois pouvoir dire aussi que si le problème des transports est posé depuis de nombreuses années devant l'opinion publique de notre pays, de-

vant notre Assemblée, devant les diverses commissions techniques qui ont eu à en discuter, les cheminots, eux, n'en sont pas non plus responsables. Il existe d'autres secteurs — je me permets de donner à cette observation un caractère un peu ironique — qui accusent également un déficit : je parle du gouvernement lui-même qui a été conduit à revaloriser le pouvoir d'achat des fonctionnaires.

« Si les reproches que l'on adresse aux cheminots pour tenter de justifier le refus de satisfaire leurs justes revendications, étaient également opposées, dans la même intention, aux agents d'autres secteurs, alors, vraiment, nous ne pourrions plus pratiquer de politique sociale et l'injustice sociale serait perpétuée ».

L'effort de productivité à la S.N.C.F.

NOUS voudrions citer in extenso l'intervention de notre camarade, mais nous n'en avons pas la possibilité, faute de place.

Il rappelle l'effort de productivité des chemins de fer français, cite les chiffres que nous avons plusieurs fois déjà produits dans ce journal, et qui lui permettent d'affirmer, à la tribune de l'Assemblée Nationale, devant ceux qui, volontiers, voudraient l'ignorer :

« Je constate donc que la productivité a augmenté de près de 60%, alors que, dans la même période, l'effectif du personnel a diminué de 80.000 agents environ.

« Je puis donc dire, sans exagérer, que jamais, à aucune époque, la productivité des cheminots n'a été aussi grande, mais, par contre, jamais non plus leur pouvoir d'achat n'a été aussi bas ».

(Lire la suite page 3)

- COUPS DE TAMpon -

ENCORE UN CONTRECOUP (de tampon)

J'ai dû rectifier certains coups de tampon, récemment. Je continue.

Un bon camarade, spécialiste en questions fiscales, me fait observer que je n'ai pas bien lu l'avertissement des contributions foncières de mon ami paysan, cité en septembre.

En y regardant de plus près, j'aurais dû remarquer qu'il existe, au droit de la cotisation pour les allocations familiales agricoles, un renvoi (b), qui précise :

« Cette cotisation est à la charge de l'exploitant à qui le propriétaire peut en demander le remboursement. (Code général des Impôts - Article 1606) ».

Dont acte. Je fais cette rectification honnêtement.

Elle ne m'empêche nullement d'ailleurs de penser que la contribution de l'agriculture dans les charges fiscales du pays est très inférieure et hors de proportion avec sa part du revenu national.

Mais ceci est une autre question.

PAYES A NE RIEN FAIRE

Voilà certes un bon métier, pensez-vous ?

Eh bien ! ça existe cependant. Et au chemin de fer même !

Du moins si j'en crois l'Avis d'Arrondissement n° 15 (1951), du 1er Arrondissement M. T. à Marseille qui, dans une statistique récente relative aux accidents du travail, récapitule, dans un chapitre les Journées perdues et écrit :

« Cela représente vingt-sept agents payés pour ne rien faire pendant huit mois. »

C'est là une formule bien malheureuse pour des accidentés du travail. Et elle ne fait qu'ajouter au préjudice des victimes qui sont ainsi atteintes moralement après l'avoir été physiquement.

Nous voulons croire que M. l'Ingénieur en Chef d'Arrondissement fera reculer.

Honnêtement.

TARTES A LA CREME...

N'allez pas demander à nos députés ou sénateurs — ni à des journalistes — d'être simplement et toujours honnêtes et de parler ou d'écrire objectivement des sujets dont ils traitent.

Il leur faut des tartes à la crème. Sur lesquelles on peut dauber à plaisir.

Parmi elles, il y a actuellement la Sécurité sociale et, naturellement, la S.N.C.F.

C'était prévu. J'avais senti venir le vent. Vous vous en rappeliez, je pense,

pendant la dernière campagne électorale ?

Quand on ne sait trop quoi dire ou écrire, Sécurité sociale et S.N.C.F. constituent des sujets absolument inépuisables. Une mine d'or...

Et du premier de nos journaux financiers à la dernière de nos feuilles de choux, en passant naturellement par « L'Aurore » et le point de vue de M. Bénazet, chacun y va de son petit couplet... démagogique.

Or, voici qu'incidemment survient le relevement du prix — sinon le rationnement — de l'essence.

Alors là, on y va tant qu'on peut ! Et que n'écrit-on pas ? Et que ne voit-on pas ?

FEUILLES DE CHOUX

Ce qu'on écrit, à propos de l'essence ? Il y a de quoi s'en taper le coquillard.

Tenez, c'est un camarade de Vire — le pays des bonnes andouilles, et je les apprécie particulièrement — qui m'adresse Le Bocage Normand.

Malgré son nom bucolique, et qui fait rêver aux grands prés, avec des pommiers en fleurs, Le Bocage Normand veut dire son mot. Ah mais !

Et il écrit des... bêtises. Jugez-en !

« Nous possédons le meilleur réseau routier du monde, comme nous avons possédé le meilleur réseau de chemin de fer, qui doit, désormais et inéluctablement, s'effacer devant son jeune et dynamique concurrent. »

C'est gentil à notre égard. Mais il y a mieux :

« Pourquoi s'acharner sur ce moribond appelé à grever de plus en plus l'économie du pays, si des hommes énergiques n'interviennent pas et suppriment à la S.N.C.F. ses chancres rongeurs, lui laissant les grands itinéraires où chacun devra payer la place qu'il occupe, supprimant totalement toutes les servitudes, pour ce qui est du trafic marchandises, déjà trop élevés, quoi qu'en disent certains pontifes et, pour attirer la clientèle faire un rabais sur les prix actuels afin d'attirer les clients. »

Allons, allons, Monsieur le Rédacteur du Bocage Normand, soyons honnêtes ! Voulez-vous m'assurer que la S.N.C.F. — bonne fille — ne vous a jamais accordé de permis ?

Et en ce qui concerne nos tarifs, vouliez-vous que nous comparions ?

Je note que votre journal se vend 12 francs. Ce n'est pas cher, j'en conviens. Vous êtes au-dessous du cours et je vous en félicite. Vous vous efforcez « d'attirer les clients ». Cependant, votre journal valait — ou

aurait valu avant la guerre et s'il existait — 50 centimes, ou dix sous d'alors.

Cela vous place tout de même au coefficient 24.

Mais nous sommes moitié moins chers, à la S.N.C.F. !

Nous, nous vendons des kilomètres. Or, le kilomètre, billet simple, troisième classe, valait, en 1939, 33 centimes et demi.

Il vaut aujourd'hui 4 francs. Cela ne nous place pas même au coefficient 12.

Alors ?

SECURITE SOCIALE

Pour la Sécurité sociale, c'est pareil !

N'allez pas demander aux journaux d'expliquer ce qu'on appelle le déficit. Ils vous répondront : le petit risque.

Combien peu relateront cette déclaration — proprement effarante — du député Charles Viatte à l'Assemblée Nationale le 13 novembre. C'est l'Etat qui doit 11 milliards 600 millions à la Sécurité sociale pour ses fonctionnaires !

Pas davantage ils n'ont reproduit l'explication du déficit donnée par le ministre du Travail, Paul Bacon, le 25 octobre :

« De toutes façons, l'écart subsistera entre les recettes et les dépenses, car les recettes ont monté comme les salaires et les dépenses comme les prix. Voilà la véritable raison du « déficit ». Ce qui évident à dire — ce que nous savons bien — que si les salaires étaient au niveau des prix...

Voilà qui nous change des déclarations radiodiffusées de M. René Mayer, ministre des Finances.

Mais lequel des deux ministres est honnête ?

INTERPELLATEURS

Ce qu'on voit encore à propos de l'essence m'inspire des réflexions analogues.

Je voudrais bien croire à l'indignation des protestataires. Est-elle absolument honnête et désintéressée ?

Il faudrait pour cela qu'ils aient protesté avec la même énergie lors de l'augmentation du prix du pain, du lait et du bifteck. Et même du prix de la betterave et du blé. Et, conséquemment, il faudrait qu'aujourd'hui ils réclament, avec nous, l'échelle mobile !

Hélas !

Je constate une chose. Dans mon bourg, la protestation réunit surtout les commerçants et les « bourgeois ». (Je précise qu'en patois solo-gnot, un bourgeois, c'est un petit bourgeois).

Alors, tous réunis, ils ont alerté tous les députés sans exception, et de tous les partis, du R.P.F. aux communistes.

Et c'est ainsi que M. Christian Pineau, notre ancien ministre, s'est joint au chœur des interpellateurs.

Au fond, ça ne m'étonne pas tellement !

Depuis que je l'ai vu, le 3 juillet 1949, à Blois, donner la Légion d'honneur à M. Litalien, le Président des Routiers, son ami, et aujourd'hui son collègue député « indépendant » (?), je ne me fais guère d'illusions sur l'opinion « routière » de M. Pineau.

D'ailleurs, je lisais récemment à son sujet, dans l'officieuse Revue Générale de la Route, d'août 1951, une déclaration qui est significative :

« M. Pineau s'est montré, lors de son passage boulevard Saint-Germain, un grand ami de la route française. »

HONNETETE

Mais je m'aperçois — en me reliant — qu'aujourd'hui, et à chaque coup, j'ai parlé d'honnêteté.

Deviendrais-je professeur de morale ?

Et n'y aurait-il plus, dans notre pays, que des citoyens, des parlementaires et des journalistes malhonnêtes ?

Loin de moi cette idée.

Je veux d'ailleurs vous en administrer la preuve. Et je vous assure de la véracité.

Il y a quelques jours, un voyageur et sa femme prenaient le train à Amiens, ou à Arras, je ne sais plus exactement, pour rentrer à Paris.

La place faisant défaut en troisième classe, nos voyageurs s'installèrent en seconde, avec la ferme intention de régler le contrôleur de route.

Or, le hasard voulut que ce jour-là, il n'y ait pas de contrôle.

Alors notre voyageur se présenta, à l'arrivée, au Bureau des Contrôleurs de la gare du Nord à l'effet de payer la surtaxe.

Non sans provoquer, et cela va sans dire, le plus vif étonnement parmi le personnel.

Et je vous le donne en mille !

Le voyageur est... journaliste.

Je tiens son nom et celui de son journal à la disposition de quiconque.

Ce fait valait bien, il me semble, une citation à l'ordre... des honnêtes gens !

JEAN-FRANÇOIS.

ALLOCATIONS FAMILIALES

Notre fédération obtient satisfaction

Les prestations seront payées pour le mois entier, même si des modifications dans la situation familiale interviennent dans le courant du mois

Mais, les 13 et 27 juillet 1951, le « Journal officiel » publiait la circulaire n° 114 SS du 2 juillet 1951, portant codification des instructions relatives à l'application des dispositions de la loi du 22 août 1946, fixant le régime des prestations familiales et du règlement d'administration publicé que du 10 décembre 1946.

Nous avons relevé, dans cette circulaire, deux règles non appliquées par la S.N.C.F. et, à l'occasion de la présentation par le Conseil d'administration du budget d'exploitation de 1952, notre camarade PAILLIEUX a remis la lettre, dont ci-après le texte, à M. Pierre TISSIER, président du Conseil d'administration de la S.N.C.F.

Le Conseil d'administration a fait droit à la demande de notre camarade. La mise en vigueur du nouveau régime est fixée au 1^{er} janvier 1952 et la dotation nécessaire a été inscrite au budget 1952.

M. GARNIER.

des allocations familiales, reprend les dispositions ci-dessus (Titre II, Chapitre II, paragraphe 82).

La S.N.C.F. n'ayant pas appliqué jusqu'ici des dispositions en ce qui concerne le mois de naissance, il y aurait lieu qu'elle se mette en règle avec les dispositions prescrites par le Ministère du Travail le plus tôt possible. J'avais tout lieu de penser que cette mise en ordre aurait lieu au plus tard à dater du 1^{er} janvier 1952 et que les dotations nécessaires auraient été prévues au budget.

Dans le cas où un conjoint est travailleur indépendant, la S.N.C.F. supprime l'allocation de salaire unique si le revenu du conjoint est supérieur au tiers du revenu moyen servant de base à l'établissement des allocations du régime des travailleurs indépendants.

Or, le paragraphe 82 (Titre II, Chapitre III) de la circulaire 114 SS du 2 juillet 1951 précise que :

« Dans un ménage dont l'un des époux est salarié et l'autre travailleur indépendant, il y a lieu, pour l'application de la règle du tiers du salaire moyen, de se référer au salaire servant de base au calcul des prestations versées aux salariés. Là encore, la S.N.C.F. devrait se mettre en règle avec les prescriptions du Ministère du Travail. »

J'espère. Monsieur le Président, que vous prendrez en considération ces remarques et que le projet de budget 1952 fera les prévisions nécessaires pour permettre à la S.N.C.F. de remplir ses obligations.

Je me réserve d'intervenir dans ce sens à la réunion du Comité du Budget fixée à lundi prochain 17 heures.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de mes sentiments dévoués.

Le Secrétaire général :

Sigé : A. PAILLIEUX.

TICKET MODERATEUR !

pas question d'accorder en quoi que ce soit le libre choix du médecin aux ménages.

Toutes nos sympathies vont à nos camarades et nous faisons des vœux pour que leur action réussisse à obtenir des conditions satisfaisantes. Nous ne pouvons accepter aucune de ces mesures de réaction sociale qui prétendent maintenir des règles ne correspondant plus aux conditions actuelles de vie et qui, au contraire, suppriment des avantages.

Nous sommes solidaires de nos camarades mineurs car pour nous aussi, il y a des menaces précises contre les règles qui nous régissent en matière de frais médicaux et pharmaceutiques.

Le projet de loi « PINAY » n° 180, « tendant à la réorganisation des transports ferroviaires et routiers et à l'assainissement financier de la S.N.C.F. », prévoit, par son article 25, que les remboursements effectués par la Caisse de Prévoyance au titre des prestations pharmaceutiques et dentaires ne pourront excéder les taux résultant des dispositions de l'ordonnance du 19 octobre 1945 fixant le régime des Assurances sociales. C'est donc pour les agents, si cette disposition est adoptée, la suppression des médicaments gratuits.

Par contre, il n'est nulle part question d'accorder le libre choix du médecin auquel le corps médical de France est pourtant favorable.

Nous avons protesté et nous ne cesserons de protester contre cette mesure de régression projetée à la faveur d'un projet de réorganisation des transports et de la S.N.C.F.

Et nous affirmons à nos camarades mineurs toute la solidarité des cheminots dans la lutte qu'ils mènent actuellement.

M. GARNIER.

CHEMINOTS ET VOS FAMILLES

Attention!

NOS REMISES SONT RÉELLES

- 10% POUR TOUT ACHAT DE MOINS DE 50.000
- 15% DE 50.000 à 100.000
- 20% DE 100.000

DEPUIS 1904 DES MILLIERS DE VOS COLLEGUES SE SONT MEUBLES CHEZ NOUS DANS VOTRE INTÉRÊT !

Faites comme eux !

CHAMBRE N° 35-06 - LES 3 PIÈCES : 52.500 FR. CHENE MASSIF

TRES GRANDES FACILITÉS DE PAIEMENT

ARMOIRE 3 PORTES, DÉMONTABLES LARG. 150 HAUT. 185 PROF. 0,50 LIT DE MILIEU DE 140 POUR LITERIE DE 130. TABLE DE NUIT DESSUS MARBRE

CROZATIER MEUBLES
47 Bd. DIDERO PARIS 12 PRES DE LA GARE DE LYON

BON POUR UN ALBUM CF

GRAND CHOIX DE FAUTEUILS CUIR à partir de 18.900 Francs

Harmonisation des salaires et péréquation intégrale des retraites

POISUANT son intervention, qui lui vaut l'appui de M. le chanoine KIR, député-maire de Dijon, qui déclare s'associer pleinement à Albert SCHMITT, celui-ci insiste auprès du ministre :

« Je profite de l'occasion qui m'est offerte, monsieur le Ministre, pour vous rappeler les diverses revendications, certainement justifiées, des cheminots, et vous demander de faire tout votre possible, afin que la Sous-Commission Gély, qui doit préparer, si j'ai bien compris son rôle, un climat favorable à un arbitrage gouvernemental, dépose à très bref délai ses conclusions et afin que le problème de l'harmonisation des salaires et traitements des cheminots trouve enfin une solution équitable.

« Je m'excuse de vous rappeler une deuxième question. Dans mon rapport du 5 avril dernier, j'ai demandé que le gouvernement tienne compte de la moitié des pensions de retraite des cheminots. La Commission des Moyens de Communication m'a suivi à l'unanimité. Toutes les Fédérations nationales demandent la péréquation automatique et intégrale, en vertu des prin-

Convention collective et salaires

cipes mêmes de la loi relative à la péréquation.

« Je constate avec regret, monsieur le Ministre, que non seulement l'augmentation datant du 1^{er} janvier 1951 n'a pas été accordée aux pensionnés et retraites des chemins de fer, mais que — bien plus — l'augmentation du 1^{er} mars 1951 n'a été accordée à ces retraités qu'à la date du 1^{er} juillet 1951, c'est-à-dire avec un décalage de quatre mois.

« Or, j'estime qu'une telle attitude adoptée en violation flagrante de la loi relative à la péréquation des pensions est inacceptable et — je m'excuse de le dire peut-être un peu brutalement — qu'il est indigne de la part des responsables de ce département ministériel de réaliser une économie de 600 millions de francs environ au détriment de ces anciens serviteurs de la Société Nationale des Chemins de fer Français qui sont en majeure partie de condition modeste.

« Mon amendement n'a pas d'autre objet que de prier l'Assemblée Nationale de s'associer à ma demande tendant à une prompte solution du problème des salaires et des traitements et de signifier au gouvernement qu'il est absolument inacceptable qu'il traite les retraités des chemins de fer autrement que les autres serviteurs des secteurs publics ou privés ». (Applaudissements au centre.)

Convention collective des cheminots

FT maintenant, notre camarade SCHMITT va exposer la question si controversée du droit des cheminots à discuter de leurs salaires en Commission de Convention collective :

M. Albert SCHMITT :

« J'ai une deuxième question à poser à M. le Ministre. Je m'en excuse, mais il est des questions qu'on ne peut soustraire à l'attention de l'Assemblée Nationale.

« Je voudrais tout d'abord exprimer ma satisfaction de la décision que vous avez prise, Monsieur le Ministre, au sujet de la reprise des travaux de la Commission mixte des Conventions collectives, travaux qui étaient interrompus depuis le 8 décembre 1949.

« Si je suis satisfait de la reprise de ces travaux, qui permet aux cheminots, par le truchement des organisations syndicales représentatives, de discuter librement de leurs conditions de travail et de rémunération, je dois, en revanche, protester contre le fait que l'ordre du jour de la première réunion, qui a eu lieu aujourd'hui même, n'a pu être discuté entre les parties intéressées. La première question à étudier est certainement celle de la rémunération des cheminots. Or, elle n'a pas été retenue à l'ordre du jour.

« La cause de cette sorte de veto réside dans un décret du 1^{er} juin 1950 que M. le Ministre connaît parfaitement et dont nous avons déjà, à plusieurs reprises, demandé l'abrogation. Je rappelle à ce sujet une décision gouvernementale du 23 mars 1951, qui, depuis, a d'ailleurs été confirmée plusieurs fois par M. le Ministre lui-même.

A PROPOS DE LA LEVÉE DES SANCTIONS

Les mesures d'apaisement peuvent être plus complètes !

Paris, le 14 novembre 1951.

Monsieur ARMAND,
Directeur général de la S.N.C.F.
88, rue Saint-Lazare, PARIS (9^e).

Monsieur le Directeur général,

Nous venons de prendre connaissance de votre Ordre du Jour n° 98, du 11 novembre, et enregistrons avec satisfaction la mesure d'apaisement prise en faveur des agents qui, lors des événements du mois de mars dernier ont été l'objet de sanctions comportant des conséquences pécuniaires.

Nous attendions cette décision que M. le Ministre des Travaux publics nous avait annoncée lors de l'audience qu'il nous avait accordée le 26 octobre dernier.

Cependant notre satisfaction est incomplète, du fait que l'annulation des conséquences pécuniaires ne touche que les seuls agents ayant été trappés de réduction sur leurs primes de fin d'année.

Nous nous permettons d'attirer votre bienveillante attention, monsieur le Directeur général, sur une particularité qui vous a sans doute échappé : c'est que, à l'occasion des mesures de réquisition, des agents ont été suspendus, pendant quelques heures ou quelques jours et ont été privés de leurs salaires pour le temps correspondant à cette suspension.

Monsieur le Ministre ayant bien précisé qu'il envisageait d'annuler les conséquences pécuniaires des sanctions sans se limiter expressément aux seules primes de fin d'année, nous vous serions reconnaissants de bien vouloir étendre votre heureuse décision au cas de ces agents.

Le Secrétaire général :
A. PAILLIEUX

Voici le communiqué rédigé par le ministre de l'Information de l'époque, qui a paru dans la première édition du Monde, mais qui n'a paru dans aucune autre édition et dans aucun autre journal, non pas par l'effet du hasard, mais par un curieux concours de circonstances :

« Le gouvernement, au cours du Conseil de Cabinet, réuni ce matin, a décidé d'autoriser la Société Nationale des Chemins de fer Français à reprendre immédiatement les négociations pour l'établissement de la convention collective prévue par la loi et que la guerre avait interrompu.

« Le personnel pourra donc de nouveau, comme il le demandait, discuter de ses conditions de travail, en particulier des salaires, directement avec la direction de la Société Nationale des Chemins de fer Français. Cette décision implique l'abrogation du décret du 1^{er} juin 1950, stipulant que la rémunération du personnel verrait fixée unilatéralement par le Conseil d'administration, avec l'accord du ministre des Travaux publics. »

« Ce communiqué, comme je l'ai dit tout à l'heure, a paru dans la première édition du Monde du 24 mars 1951, mais n'a paru ni dans les autres éditions, ni dans aucun autre journal et cela certainement, je le répète encore une fois, par un concours de circonstances extrêmement étonnant.

« Mon amendement, Monsieur le Ministre, a donc un objet précis, à savoir : vous demander pour quelles raisons vous n'avez pas encore abrogé ce décret, que je me permets d'appeler néfaste et que je considère comme illégal. J'ajoute que la Confédération Française des Travailleurs Chrétiens a intenté un recours devant le Conseil d'Etat contre ce décret.

« Je demande à l'Assemblée Nationale de vouloir bien, par un vote, approuver le point de vue des organisations syndicales nationales, qui estiment que le décret du 1^{er} juin 1950 est illégal et enlève aux cheminots ce que la loi

accorde à tous les autres travailleurs du pays.

Ge qu'en pense le ministre

M. le Ministre des Travaux publics, des Transports et du Tourisme :

« Je veux d'abord remercier M. Albert SCHMITT, du satisfecit qu'il m'a donné en disant que mon action a permis la reprise des travaux de la Commission des Conventions collectives. Les satisfecit adressés dans cette Assemblée aux membres du gouvernement sont assez rares pour qu'ils remettent ceux qui leur en adressent.

En tout cas, la Commission des Conventions collectives a repris ses travaux et il n'est pas possible de se prononcer tant que le Conseil d'Etat, devant lequel les Syndicats des Cheminots se sont pourvus, n'aura pas rendu son arrêt.

« Je vous demande de le comprendre.

« Je ne dis pas que les cheminots, en la circonstance, aient tort ; je dis simplement qu'un décret antérieur à mon arrivée au ministère des Travaux publics, a réglé la question et, tant que le Conseil d'Etat n'a pas rendu son arrêt, je ne peux pas prendre position. »

M. Albert SCHMITT :

« J'ai l'impression, Monsieur le Ministre, que vous êtes convaincu du bien-fondé de la revendication des cheminots en ce qui concerne le décret du 1^{er} juin 1950. Ne croyez-vous pas qu'un décret antérieur à votre arrivée au ministère peut être abrogé par un autre décret que vous pouvez prendre ? »

M. le Ministre des Travaux publics, des Transports et du Tourisme :

« Il ne s'agit pas de savoir si un décret peut être abrogé par un autre décret. Je dis qu'un décret pris par le gouvernement, le 1^{er} juin 1950, ne peut pas être abrogé par le ministre suivant, deux mois après, tandis que la

Juridiction administrative est saisie de la question. Je ne puis pas préjuger la décision du Conseil d'Etat. Je m'inciterai devant cette décision.

« Je ne dis pas que les cheminots ont tort ou raison. Comme les autres catégories de salariés ils ont le droit de discuter de leurs salaires. Le Conseil d'administration les discute actuellement avec les représentants des organisations syndicales au Conseil d'administration. »

Une importante mise au point

MAIS un autre de nos amis, Edouard MOISAN, Syndicaliste chrétien et député de Loire-Inférieure, vient, avec toute l'autorité qu'il tient du fait d'avoir été rapporteur de la loi du 11 février 1950, donner son appui à notre thèse :

M. Edouard MOISAN :

« Je ne veux préjuger en rien l'arrêt qui sera rendu par le Conseil d'Etat. Mais vous permettrez à celui qui a été rapporteur de la loi du 11 février 1950, de vous répéter ce qu'il a déjà eu l'occasion de vous dire dans votre cabinet, à savoir qu'il suffit de lire cette loi pour constater qu'elle s'applique incontestablement au personnel de la S.N.C.F. Il n'y a, dans notre législation, aucun texte bâtarde qui permette de discuter uniquement les clauses générales d'une convention collective — car, en réalité, c'est dans cette situation que nous nous trouvons — et de laisser de côté les salaires.

Il est hors de doute que le décret qui a été pris est en fait une violation flagrante de l'esprit et de la lettre de la loi du 11 février 1950. Je souhaite que le Conseil d'Etat se prononce très rapidement sur cette question particulièrement irritante.

« Je suis tout à fait d'accord », déclare alors M. Antoine PINAY.

Alors nous demandons à notre ministre de s'employer activement pour que le Conseil d'Etat ne tarde pas plus longtemps.

Quoi qu'il en soit, la vérité est en marche. Nous poursuivrons inlassablement notre action et il faudra bien que, finalement, on nous donne raison.

Leon DELSERT.

APRES L'AUDIENCE DU 26 OCTOBRE

La Fédération précise ses points de vue dans une lettre à M. Antoine Pinay

Paris, le 30 octobre 1951.

Monsieur le Ministre,

Notre Bureau fédéral a pris connaissance des décisions qui ont fait l'objet de votre communication de vendredi dernier aux organisations syndicales. Il estime devoir porter à votre connaissance les observations suivantes auxquelles votre communication a donné lieu de sa part.

Notre Bureau fédéral tient d'abord à rappeler que les questions en litige au sujet desquelles nous vous avions demandé une réponse avant la fin de la semaine écoulée étaient, en première urgence, au nombre de trois.

La première avait trait au taux de majoration appliquée aux salaires des cheminots à l'occasion du rajustement général du 10 septembre dernier, tant en ce qui concerne le minimum professionnel garanti que l'échelle des salaires réels.

La deuxième portait sur la procédure de remise en ordre de la rémunération des cheminots, en harmonisation avec les dispositions prises en faveur des personnels des autres entreprises nationalisées — particulièrement de l'E.D.F. — procédure impliquant la convocation d'urgence de la Commission mixte de la convention collective.

La troisième, enfin, concernait l'annulation jugée nécessaire par notre organisation, des sanctions prises par la S.N.C.F., dans des conditions de légalité discutables, à la suite des événements de mars dernier.

Sur ces trois questions, deux seulement ont fait l'objet d'une décision favorable, celles visant la convocation de la Commission mixte et l'amnistie des sanctions de grève, encore cette dernière est-elle limitée dans ses effets aux seules sanctions pécuniaires, et les attributions de la Commission mixte se trouvent-elles considérablement réduites par la persistance du régime d'exception créé par le décret du 1^{er} juin 1950, maintenu en vigueur en dépit des ENGAGEMENTS PRIS.

La question des salaires ne recouvre, dans l'immédiat, aucune solution. Nous tenons, monsieur le ministre, à vous en exprimer notre profond mécontentement.

Aucune raison valable ne saurait, en effet, justifier le traitement injuste dont sont victimes les cheminots au regard des dispositions intervenues, dans la généralité des cas, pour les travailleurs du secteur privé et la plus grande partie de ceux du secteur public. Pour nous, cette question des salaires se pose de la façon suivante :

1) NIVEAU DES SALAIRES : les engagements formels pris par M. le Ministre du Conseil devant l'Assemblée nationale n'ont pas été tenus en ce qui concerne notre corporation, laquelle ne pouvait retrouver son pouvoir d'achat de mars dernier que par surélévation au moins égale à 15 % de sa rémunération générale.

Comparé à celui de l'E.D.F. (Protocole du 12 juin 1947) le niveau des salaires des cheminots est inférieur dans la proportion de 4,5 % environ. Personne n'ignore que cette dénivellation remonte au 1^{er} mars dernier et qu'elle est en voie de s'aggraver rapidement du fait de la mise en vigueur des étapes successives d'amélioration indiciaire prévues pour le personnel E.D.F. par le protocole du 24 mars 1951.

L'observation est valable tant en ce qui concerne le niveau du minimum professionnel garanti que ses inévitables répercussions sur le niveau des salaires réels.

En nous accordant les 15 % demandés, on rétablissait, du moins provisoirement, l'équilibre.

2) SALAIRES ET PRODUCTIVITE : l'amélioration constante de la productivité des cheminots exige, en outre, une amélioration correspondante de leur standing de vie, lequel, chose inconcevable, est en nette régression dans le temps même où l'on constate un rendement accru, individuel et collectif, du personnel. Là encore force nous est de constater l'absence d'équité dans le sort fait à la corporation cheminote dans la communauté nationale. Il est donc du devoir des organisations syndicales d'insister auprès des pouvoirs publics pour que les mesures de justice réclamées par elles interviennent sans plus tarder.

SALAIRES ET DEFICIT : la cause profonde de l'attitude gouvernementale à notre égard est moins un manque de compréhension qu'une fausse conception de leurs responsabilités dans le grave problème du déséquilibre financier de la S.N.C.F., improprement appelé déficit. Du côté recettes, le veto gouvernemental opposé aux majorations tarifaires proposées, en toute connaissance de cause, par le Conseil d'administration de la S.N.C.F. (D.M. du 9-10-51) prive notre entreprise du fruit normal de ses efforts. Ce veto est, par ailleurs, une hérésie alors que les circonstances économiques et le volume du trafic rendaient parfaitement assimilables les rajustements demandés. Le manque à gagner qui en résulte risque d'avoir les plus funestes conséquences sur un équilibre financier pourtant en voie de rétablissement au début du semestre en cours. Sa répercussion sur les revendications de salaires en instance est, en tout cas, directe et certaine.

Rappelons, pour mémoire, que le niveau tarifaire de la S.N.C.F. est, par rapport à l'année de référence 1938 :

- Au coefficient 16 pour les marchandises ;
- Au coefficient 14 pour les voyageurs,

et qu'en ce qui concerne les petits colis, nous transportons à perte. Nous savons fort bien qu'à défaut

d'une saine coordination des transports — de tous les transports — QUI NE PEUT ETRE QU'AUTORITAIRE (nous ne cessions de le proclamer depuis 1934) les possibilités d'éxhaussement tarifaire sont limitées, surtout en ce qui concerne les marchandises. Mais est-ce admissible que les voyageurs, transportés actuellement dans des conditions de confort, de rapidité et de sécurité soient infiniment supérieurs à celles d'autrefois, bénéficiant d'une tarification très inférieure en valeur relative à ce qu'elle était en 1938 et même en 1914, très inférieure aussi à celle qui se pratique dans les pays voisins ?

Du côté dépenses, la S.N.C.F. est accablée de charges excessives que l'Etat impose le plus souvent le Gouvernement pour des raisons de politique générale qui ne sont parfois que des expédiés. C'est ainsi que le prix du charbon a été porté, par voie d'autorité au coefficient 33,5 par rapport à 1938 et qu'en ce qui concerne les rails, le trust sidérurgique fournit régulièrement et systématiquement freiné les approvisionnements afin de faire supporter à son client forcé, le cheminot de fer, les effets attendus des hausses autorisées. Ajouter à cela le déficit d'exploitation de la banlieue de Paris, les charges d'entretien et de renouvellement de la voie, des installations fixes, charges que ne supporte aucun de ses concurrents, et nous aurons vite fait de démontrer que notre réseau national est mis dans l'impossibilité pratique de faire face aux plus stricts de ses engagements, ceux qu'il a contractés à l'égard de son personnel à tous les échelons de la hiérarchie ferroviaire.

Une telle constatation justifie les plus vives appréhensions quant au sort réservé dans le proche avenir aux salariés de notre profession. Seul un renversement complet de la politique de transport — et plus spécialement en ce qui touche les conditions d'existence de la S.N.C.F. — peut ramener chez les dirigeants syndicaux la confiance perdue. Le projet de loi n° 880 actuellement en instance devant le Parlement, ne saurait, à lui seul, résoudre la question et vous n'ignorez pas, monsieur le Ministre, notre intention de faire contre avec vigueur certaines de ses dispositions absolument inacceptables par les cheminots.

Ainsi considérons-nous le débat comme épousé au stade ministériel et avons-nous décidé, en accord avec nos camarades des organisations les plus représentatives des cheminots, de le porter à l'instance de M. le Président du Conseil. Nous avons tenu à vous en informer en vous donnant, de la façon la plus précise, les raisons de cette décision.

V

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

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	
					2 a	2 a 1/2	2 a 1/2	3 a	3 a	3 a 1/2	3 a 1/2	4 a		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	17.406	17.760	18.116	4	977	
5	15.769		16.196	16.622	17.049	17.476	17.903	18.333	18.765	19.126	19.486	5	977	
6	16.836		17.334	17.832	18.333	18.765	19.198	19.629	20.062	20.493	20.925	6	1.061	
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	24.508	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	29.561	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	35.221	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	47.524	48.427	49.601	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	

LE CHEMINOT DE FRANCE

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 Potal :
FEDERATION — PARIS 26-44
ASSURANCE-ACCIDENTS PARIS 1500-18
POUR LA PUBLICITE
S'ADRESSER :
AGENCE L R — LES REGIES
93, CHAMPS-ÉLYSEES — PARIS (VIII^e)
— Tél. : BALzac 06-23 — 06-24 —

2) — PERSONNEL DE CONDUITE DES MACHINES

ECHELLE	NUMEROS DES ECHELONS ET DETAILS D'AVANCEMENT							Supplément temporaire NET de C.P.
	Ter	2me	3me	4me	5me	6me	7me	
	2 ans	2 a 1/2	2 a 1/2	3 ans	3 ans	3 a 1/2		
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		Echelle
	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 commissionné	COMMISSIONNE					Supplément temporaire NET de C.P.
	1	2	3	4	5	
	5 ans	5 ans	5 ans	5 ans	5 ans	
Gardes - barrières de 1re classe	9.822	10.105	10.391	10.675	10.960	11.244
Gardes - barrières de 2me classe	7.969	8.182	8.395	8.608	8.822	9.035
Gardes - barrières de 3me classe. Sémaforiste de 1re cl. .	6.734	6.947	7.160	7.303	7.446	7.587
Conciérges de 1re cl.	6.116	6.257	6.400	6.542	6.684	6.827
Gardes - barrières de 4me cl. Sémaforistes de 2me cl. et Concierges de 2 ^e cl.	5.497	5.639	5.782	5.923	6.066	6.208

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.

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																			

</

Les NOUVEAUX AUTORAILS LÉGERS des chemins de fer allemands

Pour la desserte des lignes secondaires n'ayant qu'un très faible trafic voyageurs, la traction vapeur est beaucoup trop onéreuse et entraîne le plus souvent un important déficit.

Pour résoudre ce problème, qui se pose d'ailleurs à tous les réseaux ferroviaires, les chemins de fer fédéraux allemands ont mis en service des autorails légers qui semblent répondre parfaitement aux besoins.

Dans les circonstances actuelles, en présence de la concurrence routière, il est indispensable d'améliorer la desserte des lignes secondaires au triple point de vue du confort de la vitesse et de la fréquence, tout en réduisant les dépenses d'exploitation et les charges de renouvellement du matériel.

DESCRIPTION DE L'AUTORAIL

Une caisse-poutre de construction allégée est montée sur un châssis, dont l'empattement est de 4 m. 50, qui porte le moteur, les engrenages et les installations de frein.

Le moteur, d'une puissance de 110 chevaux comporte 6 cylindres ; il est suspendu de façon élastique au châssis.

La transmission se fait par une boîte électro-magnétique à 6 vitesses.

80 places : 53 places assises et 27 places debout.

Une remorque légère de 8 t. 3 de taré et de 14 t. 3 en charge, construite suivant les mêmes conceptions que l'autorail, peut lui être adjointe.

Sa capacité est également de 80 places : 34 places assises et 21 places debout dans le compartiment, 6 strapontins ou 25 places debout dans le compartiment à bagages, qui a une surface de 7 m² 5 et peut porter 1.875 kilos de bagages.

INTERET DE CE NOUVEAU TYPE D'AUTORAIL

L'intérêt primordial de ce nouveau type d'autorail réside principalement dans le fait qu'il permet une exploitation extrêmement économique. Il a été conçu pour utiliser au maximum les pièces entrant dans la fabrication courante des autobus, d'où un prix d'achat relativement faible (8 millions pour l'autorail et 4,5 millions pour la remorque) et des dépenses d'entretien très réduites.

Il répond donc aux conditions possées pour la desserte économique des lignes secondaires à faible trafic, il permet, en particulier, de faire face à des pointes assez fortes de trafic, puisque sa capacité totale, avec sa remorque, est de 160 places.

Après avoir mis en service 10 engins



Le châssis est relié aux essieux par des ressorts qui absorbent à la fois les mouvements latéraux et longitudinaux ; la suspension est donc la même qu'en automobile.

La caisse est suspendue sur les longerons par des ressorts en caoutchouc qui évitent aux mouvements latéraux qui se produisent dans les courbes, de se transmettre trop brutalement à la caisse.

La caisse se compose d'une carcasse en acier soudé et d'un revêtement en toile de métal léger. La carcasse est composée essentiellement de profilés à section ordinaire et d'éléments intervenant dans la construction d'un autobus courant. Le toit et les parois latérales sont en aluminium anti-corrosif. La liaison des éléments en alliage léger entre eux et avec les parties en acier, se fait par rivets, en prenant toutes les précautions nécessaires pour éviter la corrosion.

L'aération est réalisée par une disposition spéciale de la caisse au-dessus des vitres frontales : l'air frais est envoyé dans les compartiments et son admission est réglée par des volets. L'évacuation de l'air se réalise de même à l'arrière. L'air frais peut également être admis par les fenêtres latérales.

Le chauffage de la voiture se fait au moyen d'eau, avec possibilité d'un préchauffage à l'huile.

Les sièges comportent une carcasse en tubes avec une barre continue le long du dossier. Ils sont inversables suivant le sens de la marche.

Les motrices possèdent des freins à disques commandés à l'air. Sur chaque essieu est monté un tambour et les cylindres de frein agissent séparément et directement sur chaque tampon.

La longueur totale de l'autorail est de 10 m. 65 ; son poids est de 11 t. 8 à vide et de 17 t. 6 en charge. Sa vitesse maximum est de 90 km-heure en palier. Il y a une capacité totale de

au cours de l'été 1950, les résultats obtenus ont conduit les chemins de fer allemands à commander 60 nouveaux engins et 60 remorques, dont les derniers doivent être livrés avant la fin de l'année.

Les chemins de fer luxembourgeois, qui ont en service des autorails de 300 CV du type S.N.C.F., ont également adopté comme type d'engin léger l'autorail des chemins de fer allemands et ils ont en service, depuis un an, 10 ensembles autorail-remorque, qui répondent parfaitement à leurs besoins.

L'absence de commandes d'autorails légers dans le programme actuel de construction de la S.N.C.F. vient probablement de ce que les types actuellement en service ne donnent pas entière satisfaction.

L'autorail FLOIRAT, dérivé de l'autobus du même nom, ne semble pas suffisamment robuste et il a entraîné des dépenses de transformation importantes, pour la substitution de l'essieu-rail à l'essieu-route, ainsi que pour les divers équipements supplémentaires dont il a dû être muni.

L'autorail BILLARD, d'une conception robuste, donne satisfaction du point de vue technique, mais son prix d'achat est trop élevé ainsi que ses dépenses d'entretien.

Avant d'envisager l'abandon de la desserte des lignes secondaires, nous pensons que la S.N.C.F. doit examiner toutes les solutions permettant leur exploitation économique ; ce n'est qu'ensuite que la solution de la fermeture pourra se poser.

Bien que ce problème ne soit pas à l'échelle du déséquilibre actuel de notre Société, il doit être cependant étudié avec soin et en l'absence de solutions plus satisfaisantes l'utilisation d'autorails de 110 CV du type de ceux des chemins de fer allemands doit être examinée sérieusement.

J. CHAPLAIS.

LA TRACTION ELECTRIQUE par courant industriel

SES PARTICULARITES, SON INFLUENCE SUR LE PROGRAMME D'ELECTRIFICATION DE LA S.N.C.F.

(Suite de notre étude abordée dans le « Cheminot de France » du 29 octobre)

III. — MATERIEL MOTEUR

Dans les locomotives et les automotrices monophasées, la caténaire alimente un transformateur sous une tension réglable. Ce dernier débite directement dans les moteurs de traction dans les systèmes dits à « moteurs directs ».

Dans les locomotives à redresseurs, le courant monophasé est converti en courant continu qui alimente les moteurs de traction.

Dans les locomotives à groupe tournant mono-continu, le courant monophasé est transformé en courant continu alimentant des moteurs de traction, analogues à ceux des locomotives Diesel électriques.

Enfin, dans les locomotives à groupe tournant mono-triphasé, le courant monophasé est transformé en courant continu alimentant des moteurs de traction à champ tournant.

Trois locomotives sont actuellement en service sur la ligne d'Aix-les-Bains à La Roche-sur-Foron.

Les deux locomotives CC 6051 et 6052 sont équipées avec six moteurs monophasés à collecteur, elles sont du type à « moteurs directs » et destinées à un service mixte sur les lignes à profil accidenté, pour la remorque des trains de voyageurs et de marchandises.

Elles fonctionnent normalement sous courant monophasé 20.000 v. 50 périodes, mais peuvent également circuler à puissance réduite sous courant continu 1.500 v.

La locomotive BB 8051 est aussi destinée au service mixte.

Un redresseur alimente chacun des deux groupes de deux moteurs à courant continu

Une locomotive du type BBB (6053) est en construction. Elle pourra fonctionner à pleine puissance aussi bien sous courant monophasé 20.000 v. 50 périodes, que sous courant continu 1.500 v.

Le problème des automotrices a également été étudié et trois automotrices sont en mesure de circuler sur la ligne d'essai. L'une est la transformation en machine à 50 périodes d'une automotrice double à 16 périodes 2/3 des chemins de fer allemands. La seconde est la transformation d'une automotrice à courant continu à 600 v. de la banlieue Saint-Lazare. Enfin, une automotrice de la banlieue sud-ouest, équipée de quatre moteurs de traction à courant continu, a été équipée pour fonctionner sous courant monophasé 20.000 v. 50 périodes.

Le courant monophasé à fréquence industrielle offre donc des solutions multiples et variées en matière de locomotives. Les différents types réalisés ou réalisables donnent un champ d'action extrêmement large aux locomotives monophasées.

IV. — L'ELECTRIFICATION DE L'ARTERIE NORD-EST

L'artère nord-est, dont l'électrification est prévue en courant monophasé 20.000 v. 50 périodes, comprend la ligne Valenciennes-Thionville et ses antennes. Elle a une longueur totale de 350 km, traverse des régions très industrielles et relie deux importants bassins miniers et sidérurgiques. Son tonnage est constitué en majeure partie, par le trafic des charbons et des minerais et celui des produits lourds et des matériaux ouvrés des usines sidérurgiques. Le tonnage kilométrique brut remorqué sur cette artère est en moyenne de 20 millions de tonnes, soit une densité de trafic de l'ordre de 55.000 tonnes brutes par kilomètre et par jour, chiffre équivalent à celui de la ligne Lyon-Marseille.

Pour l'exploitation de la ligne, il est prévu de commander 105 locomotives :

— 20 locomotives BB à moteurs directs ou à redresseurs pour la remorque des trains express et des trains RA et occasionnellement des trains omnibus de voyageurs et de marchandises.

— 85 locomotives CC à groupe tournant mono-continu en mono-triphasé, destinées à la remorque des trains de marchandises R.O. et normalement des trains omnibus de voyageurs et de marchandises. Ces locomotives pourront assurer le démarrage d'un train de 1.350 t., en rampe de 11,5 %.

Le nombre de locomotives à vapeur libérées sera de 304, certaines seront réformées et les autres seront réutilisées ou mises en réserve de parc.

Dans le bilan, établi aux conditions économiques de 1950, les dépenses d'investissement s'élèveront à environ 12 milliards, non compris le coût des machines électriques à acquérir, qui est de l'ordre de 10 milliards, sur la base de prix unitaires de 85 millions pour une locomotive BB et 95 millions pour une locomotive CC ; compte tenu des formules adoptées, cette dépense est du même ordre que la valeur à prendre en considération, pour les locomotives à vapeur libérées.

Les économies d'exploitation ont été évaluées à 1.750 millions, dont 663 millions sur les seules dépenses d'énergie.

La rentabilité ressort en définitive au taux très intéressant de 14 %.

L'électrification de l'artère nord-est doit être prolongée jusqu'à Cologne à la suite des accords conclus avec les chemins de fer allemands. Elle permettra de faire face aux accroissements de trafic pouvant résulter de l'application du plan Schuman, d'une façon beaucoup plus économique que celle qui avait été envisagée et qui consistait dans le projet d'un canal du Nord-Est pour bateaux de 1.350 t., ce qui aurait conduit, pour les installations fixes seulement, à une dépense estimée à 180 milliards.

V. — CONCLUSIONS

Tout d'abord, celles des techniciens de la S.N.C.F. qui, derrière M. ARMAND, et sur son initiative personnelle, ont conçu et réalisé une exploitation électrique du type qui nous occupe. Elles peuvent s'énoncer ainsi :

Au début des études sur la traction monophasée à 50 périodes, il semblait que le champ d'application de ce système devait se réduire aux seules lignes à faible ou moyen trafic ne permettant pas d'atteindre une rentabilité suffisante, avec le courant continu 1.500 v.

Cet objectif est maintenant dépassé, ce système de traction répond aux espoirs mis en lui et il peut aujourd'hui permettre aussi bien l'électrification des lignes principales que des lignes affluentes.

Dans le cadre des crédits réduits, dont elle pourra disposer, la S.N.C.F. pense équiper au cours des années à venir, les lignes à plus fort trafic en commençant par la ligne Valenciennes-Thionville, qui présente, en outre, l'avantage de n'avoir aucun point de

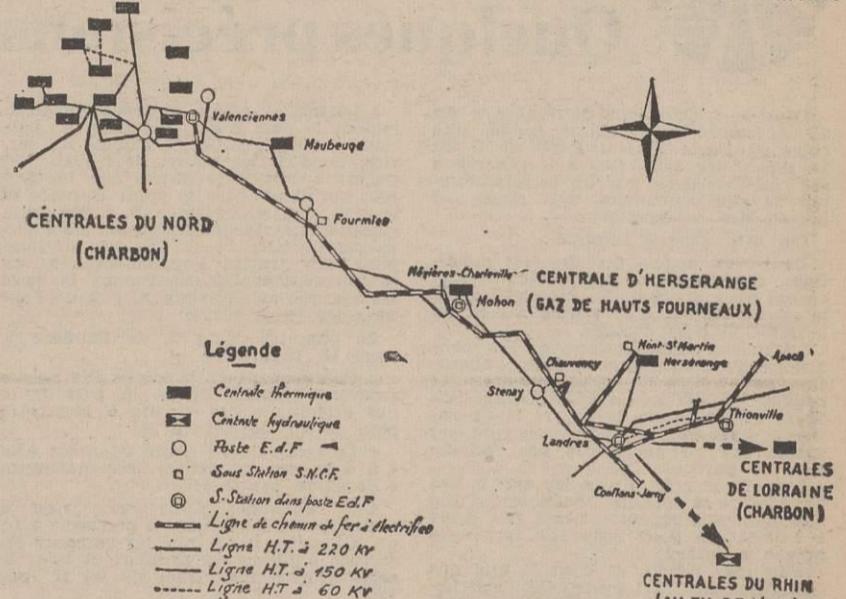
équilibre de 50 périodes par seconde que l'électricien voit s'ouvrir devant lui les voies nouvelles les plus chargées de promesses.

On peut, dans ces conditions, déclarer que, si des points de vue d'ordre politique conduisent dans un avenir plus ou moins proche à rechercher en Europe un système de traction électrique unique, le courant industriel peut fournir une solution technique du problème.

Reste à dire notre sentiment.

Aucun doute que la substitution progressive de la traction électrique à la traction vapeur ne présente pour la S.N.C.F. un intérêt capital au double point de vue de l'amélioration des conditions d'exploitation et de la rentabilité des capitaux investis sous la forme d'économies très substantielles dans les dépenses de traction. Nous pensons cependant qu'une part doit être réservée dans les programmes d'investissement de la S.N.C.F. à la traction Diesel dont les caractéristiques semblent bien répondre aux besoins d'une exploitation rationnelle sur certains parcours. Nous voudrions que dans ce domaine les expériences soient un peu plus poussées qu'elles ne l'ont été jusqu'à présent. M. le Directeur général a fait à ce sujet à la dernière réunion du Conseil d'administration une déclaration que, pour ma part, j'enregistre avec satisfaction : on va repenser la question « diesel » sur une échelle plus large et avec la même volonté d'aboutir qui a guidé les efforts des techniciens en matière d'électrification.

En ce qui concerne le choix des formules à adopter dans le proche avenir pour l'électrification de nouvelles



contact avec les lignes électrifiées antérieurement en courant continu 1.500 v.

L'examen auquel le Conseil d'administration a procédé sur place le 13 novembre, au cours d'une tournée-cabinet sur celles antérieurement pratiquées, notamment le continu 1.500 v., et qu'elle offre des perspectives d'évolution pratique beaucoup plus grandes.

Nous estimons cependant que, contrairement aux affirmations catégoriques qui nous sont faites, il subsiste tout de même un certain nombre d'aléas qu'il faut admettre si l'on transpose l'expérience d'Aix-les-Bains sur une artère à plus grand débit. Par ailleurs, nous aurions peut-être ainsi quelques réserves à faire sur le bilan financier comparatif des deux formules d'exploitation « alternatif » et « continu » mises en comparaison.

L'écart est-il aussi grand qu'en le croit ? Seule une plus longue confrontation des deux systèmes permettra de le déterminer en toute connaissance de cause.

Cela dit, l'expérience du Nord-Est vaut d'être tentée.

Une dernière question, celle du programme général d'électrification tel qu'il nous est présenté aujourd'hui.

Nous ne pouvons, à ce sujet, qu'exprimer à nouveau nos regrets de voir différer, sinon abandonner, l'achèvement de l'électrification de l'artère impériale Paris-Marseille entre Lyon et la « Porte Océane ». Cette artère vitale et de beaucoup la plus chargée en trafic voyageurs mériterait plus d'égards, ne serait-ce que du fait de sa vulnérabilité à la concurrence aérienne. La traction vapeur ne doit pas y être maintenue. On nous a promis, je le sais, d'y introduire progressivement la traction diesel. Ce ne peut être une solution définitive au regard d'un trafic aussi dense et aussi lourd. Il y a aussi la banlieue et la ceinture Nord qui ont leurs impératifs.

Nous pensons enfin à la liaison Bordeaux-Montauban qui devait utilement parachever l'électrification homogène du Sud-Ouest et pour laquelle non seulement les études, mais les travaux préliminaires sont achevés depuis longtemps.

Nous aurons l'occasion, je l'espère, d'y revenir.

A. PAILLEUX.

AU CARILLON D'OR
MAISON H. MAY - FONDÉE EN 1898
HORLOGERIE BIJOUTERIE ORFÈVRERIE CADEAUX
REMISE 10% AUX CHEMINOTS
Metro: JAURES 22 et 24 Av: Sécretan PARIS Tel. NOR. 32 87

COMMISSIONS TECHNIQUES



EXPLOITATION

Progrès et économies !

Le Poste I de Paris-Est a fait l'admission d'un grand nombre de visiteurs, techniciens étrangers. Ses magnifiques installations commandent 233 aiguilles et 177 signaux lumineux.

Pendant les périodes de pointe, il est possible d'expédier 48 trains de banlieue à l'heure, en toute indépendance du service des grandes lignes, bien que les mouvements entrent en gare et repartent machine en tête, ce qui entraîne de nombreux manœuvres supplémentaires.

Les 187 leviers du poste lui donnent une souplesse remarquable permettant de tracer 3818 itinéraires différents.

Quinze mouvements peuvent circuler simultanément sur les voies de banlieue ; il faut bien cela pour transporter journalement et normalement de 130.000 à 200.000 voyageurs, dont près de 50.000 entre 18 h. 30 et 20 heures.

Toutes ces opérations sont dirigées par un seul agent qui suit d'une manière constante la circulation dans toute la gare ; c'est dire combien est grande la responsabilité et de quelle adresse il faut faire preuve afin d'assurer un service régulier.

Que fait-on pour simplifier la tâche de cet agent ? Une seule chose préoccupait les dirigeants S.N.C.F. : réaliser des économies. C'est donc dans ce but que

fut établi un programme comportant la suppression d'un certain nombre d'appareils.

À cours de la période d'essai, le personnel dirigeant accomplit de véritables tours de force pour respecter les horaires des trains de voyageurs, au détriment des mouvements de rames et de machines. Son habileté fut mise à rude épreuve, et il accepta d'accomplir un travail surhumain.

Du fait qu'on n'eut à déplorer aucun accident et que les retards furent peu nombreux, on envisage tout simplement la suppression définitive des appareils.

Il faudrait donc, à l'avenir, dégager les machines avant de les mettre en place et si, par malheur, un incident laisse occupé un itinéraire, eh bien les voyageurs attendront, maudissant les cheminots qui seront les premières victimes.

Si, à l'occasion d'une manifestation, d'une exposition, il fallait assurer de nombreux transports supplémentaires, nos bons dirigeants, défenseurs acharnés du chemin de fer, seraient dans l'obligation d'avoir recours... aux routiers.

J'espère qu'ils entendront le S.O.S. de tous les cheminots de Paris-Est et qu'ils me donneront pas suite à ce terrible projet.



Matériel et Traction

CHEFS DE BRIGADE D'OUVRIERS CHEFS ET SOUS-CHEFS VISITEURS

Ci-dessous le texte, reproduit intégralement, de la lettre 543 TP du Service Technique du Matériel et de la Traction du 29 octobre 1951, fixant les nouveaux pourcentages des chefs de brigade d'ouvriers.

« Il a été décidé de porter, à partir du 1er janvier 1952, de 15 à 20 % le pourcentage de chefs de brigade d'ouvriers de 2^e classe, 1^{re} classe et principaux, le nouveau pourcentage devant être atteint progressivement dans le courant de 1952.

« En conséquence, et pour permettre l'application de cette décision, il a été admis, en accord avec le Service Central du Personnel, que pourront exceptionnellement être nommés au grade de CBROP, à partir du 1er janvier 1952, et dans la limite des places disponibles résultant de l'application du pourcentage de 20 %, des CBRO1 âgés de plus de 40 ans promus au grade de CBRO1 jusqu'au 1er janvier 1949 inclus. »

Le Directeur,
Signé : A. PARMANTIER.

Nous nous réjouissons de cette amélioration, elle ne règle pas du tout, cependant, la question et la situation restera aussi confuse après l'application de ces nouveaux pourcentages. Il faut, en effet, considérer qu'il sera nécessaire de remplir les conditions suivantes : 40 ans d'âge, 5 ans de grade (CBRO1) — ramenés provisoirement à 3 ans — et qu'un pourcentage de 20 % est réservé pour les CBROP. Nous savons tous, qu'avec ces conditions, beaucoup d'arrondissements sont dans l'impossibilité d'atteindre les pourcentages prévus. De toute évidence le problème reste entier et il faudra bien le régler un jour avec un peu plus de justice.

D'autre part, les grades similaires de la filière Visite de Gare (sous-chef visiteur et chef visiteur) n'ont pas été retenus ; il y a également une grande injustice, en traitant différemment des grades correspondants, l'échelle 9 pour les chefs Visiteurs s'impose, et nous voudrions bien voir cette question régler rapidement.

J. CHAPLAIS.

— comme prime de quantité de travail : la prime kilométrique de parcours; la prime de présence, cette dernière majorée la nuit;

— comme prime de qualité de travail : la prime de temps gagné.

Sur ce point des primes de traction, nous ne sommes d'ailleurs pas résolus à suivre les autres organisations.

Nous estimons qu'en matière de ré-

Personnel de conduite

Au cours de sa réunion mensuelle, la Section technique a fait le point de notre situation.

Voici l'état actuel de nos revendications :

GARANTIE DE L'EMPLOI

Nous demandons que la descente des machines pour inaptitude physique n'entraîne plus la perte de 4 ou 5 échelles pour le personnel de conduite. C'est une question de justice. Aucune autre catégorie de personnel n'est si directement atteinte pour changer de filière. En conséquence, les mesures prévues au Règlement P.2 pour les troubles de la vue devraient être étendues à toutes les affections physiologiques. La question va être ainsi présentée au Directeur du Service Central P. en attendant qu'elle soit soumise à la Commission Paritaire Ministérielle en vue de son inclusion dans la nouvelle Convention Collective.

ACCOMPAGNEMENT DES LOCOMOTIVES ELECTRIQUES

La question du deuxième agent « Traction » sur les locomotives électriques n'est pas résolue par les réponses évasives ou négatives du Service. La nécessité de l'agent « Traction » se justifie par des accidents récents. De plus le Service EX manque de bras alors que le M.T. dispose d'excédents. Nous n'abandonnons pas la question, nous saisirons toutes occasions pour la faire reprendre.

RECLASSEMENT

Nous allons saisir incessamment le Service Central P. de la question du reclassement de nos camarades défavorisés : les élèves conducteurs électriques et les conducteurs d'autorails. Rien ne justifie leur maintien à l'échelle T.2.

PRIMES DE TRACTION

Notre conférence nationale du 28 juin a fait un pas décisif demandant l'abandon pur et simple de la prime d'économie, les modes de détermination et de calcul de cette prime étant tout à fait arbitraires. Nous demandons que les primes de traction ne comportent désormais que :

— comme prime de quantité de travail : la prime kilométrique de parcours; la prime de présence, cette dernière majorée la nuit;

comme prime de qualité de travail : la prime de temps gagné.

D'autre part, les réunions auront lieu, désormais, au siège de l'Union Sud-Ouest, à Paris : 62, boulevard de l'Hôpital, Métro St-Marcel.

Nos camarades sont priés d'en prendre bonne note.

Le Secrétaire : H. FAIVRE.

AVIS IMPORTANT

Nous rappelons que la Section Technique du Personnel de Conduite se réunit régulièrement le 2^e jeudi de chaque mois.

Exceptionnellement, la réunion de décembre aura lieu le premier jeudi, donc, le jeudi 6 décembre prochain.

D'autre part, les réunions auront lieu, désormais, au siège de l'Union Sud-Ouest, à Paris : 62, boulevard de l'Hôpital, Métro St-Marcel.

Nos camarades sont priés d'en prendre bonne note.

Le Secrétaire : H. FAIVRE.

VINS de BORDEAUX

A. Ferchaud, fils
LARUSCADE (Gironde)

Le Charbon

APPROVISIONNEMENT DES CHEMINOTS

Une délégation de notre Commission Fédérale Economat, conduite par notre Secrétaire Général PAILLIEUX, a été reçue le 8 novembre, par M. le Ministre de la Production Industrielle.

Au cours de cette audience fut examinée sous toutes ses formes, le grave problème actuel de l'approvisionnement des cheminots en charbon.

Devant les arguments présentés par la délégation :

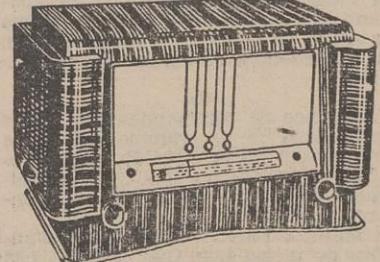
Pouvoir d'achat ;

Eloignement d'un grand nombre de cheminots des centres d'approvisionnements :

Réduction des attributions de l'Economat pour le quatrième trimestre 1951.

Le Ministre nous a promis de faire tout ce qui serait en son pouvoir afin que les Cheminots puissent s'approvisionner le plus rapidement possible.

D. ROGEZ,
Administrateur de l'Economat.



Les Récepteurs de T.S.F.

DUCRETET

PREMIER EN DATE ET EN QUALITE

THOMSON

« LA VOIX DU MONDE »

peuvent vous être fournis par l'ECONOMAT

— Des conditions spéciales de vente vous seront consenties sur demande.

— Renseignez-vous auprès de votre Magasin habituel ou écrivez à M. le Directeur de l'ECONOMAT, 130, rue du Chevaleret à Paris (13^e).

TOUS LES AGENTS, QUELLE QUE SOIT LA REGION
A LAQUELLE ILS APPARTIENNENT PEUVENT PRE-
TENDRE AU BENEFICE DE L'ECONOMAT



Elegance 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

La plus importante production française de condensateurs
pour tous usages industriels RHEOSTATS - RESISTANCES
SAFCO - TREVoux
Société Anonyme au capital de 96.000.000 francs
40, rue de la Justice, 40 - PARIS — Téléphone : MENilmontant 96-20

PURS VINS DE CORBIERES

Directement de la production
PRIX très avantageux
Marcellin COMBES, Négociant
N° 25 à Lezignan Corbières (Aude)
Fournisseur spécialisé
des CHEMINOTS

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

LES PLUS LONGS CRÉDITS
RIEN A PAYER D'AVANCE

AUX ENFANTS DE LA CHAPELLE

Tout à crédit je le rappelle... 14, rue de la Chapelle

CATALOGUES FRANCO DEMANDE INDIQUEZ ARTICLES DÉSIRÉS
Se recommander du « CHEMINOT DE FRANCE »

DOCUMENTATION

Facilités de circulation

Restrictions permanentes

PARCOURS
sur lesquels porte l'interdiction et NUMEROS des trains ou autorails

A - AUTORAILS ET TRAINS AUTOMOTEURS.

1° - Sur toutes les régions : les trains automoteurs et tous les autorails rapides.

2° - Région de l'Est :

Sarrebrück - Strasbourg, 94/93.

Châlons-sur-Marne - Paris, 108 (1).

Mézières et Charleville - Reims, 102 (2).

Mézières et Charleville - Longuyon, 215.

Strasbourg - Thionville, 304.

Metz - Strasbourg, 307.

Nancy - Metz, 1207.

Metz - Nancy, 1214.

Nancy - Metz, 1247.

Nancy - Blainville, 1631.

Rothau - Strasbourg, 1835 (2).

Strasbourg - Rothau, 1838 (1).

Mézières et Charleville - Givet, 2065.

Toul - Nancy, 2411.

Nancy - Toul, 2420.

Bâle - Metz, 3 000.

Thionville - Metz, 3003.

Metz - Bâle, 3005.

Strasbourg - Wissembourg, 3304 (2).

Wissembourg - Strasbourg, 3305 (2).

3° - Région du Sud-Est :

Lyon - Clermont-Ferrand, SB (3).

Dijon - Lyon, 113.

Lyon - Dijon, 114.

Bourg - Dijon, 668.

Besançon - Vichy, 801/802.

Vichy - Besançon, 803/804.

Besançon - Dijon, 828 (2).

Saint-Etienne - Lyon 1089 (1) (2).

Bourg-Saint-Maurice - Lyon, 1684/1954.

Lyon - Bourg-Saint-Maurice, 1958/1673.

Paray-le-Monial - Lyon, 2102/2101 (4).

Lyon - Paray-le-Monial, 2110/2109 (5).

Besançon et Le Locle, 2219 (1).

Le Locle et Besançon, 2228 (2).

Morez - Lyon, 2421/2422 (6).

Lyon - Morez, 2453/2454 (1).

La Cluse - Lyon, 2468 (2) (6).

Lyon - Langeac, 2506/2505 (1) (2).

Langeac - Lyon, 2507/2504 (2) (6).

Lyon - Le Puy via Sembadel, 2512/

511 (1) (3).

Sembadel - Lyon, 2513/2514 (6).

Le Puy - Saint-Etienne, 2621 (6).

Saint-Etienne - Le Puy, 2622 (7).

Vichy - Ambert, 2629 (1).

St-Etienne - Thiers, 2716 (1) (2) (6).

Clermont-Ferrand - Saint-Etienne, 2719 (1) (2) (6).

4° - Région de la Méditerranée :

Nice - Marseille, 132 (6).

Toulon - Marseille, 356.

Toulon - Nice 377 (1) (2).

Avignon - Béziers, 431/432 (1).

Béziers - Avignon, 435/436 (1) (6).

Avignon - Nîmes, 1147 (1).

Nîmes - La Bastide et St-Laurent-les-

Bains, 1148.

La Bastide et St-Laurent-les-Bains - Nîmes, 1149.

Briançon - Marseille, 1904/1903.

Marseille - Briançon, 1906/1905.

Le Vigan - Nîmes, 2841 (2).

Nîmes - Le Vigan, 2848 (2).

Restrictions temporaires

A - AUTORAILS.

1° - Région de l'Est : néant.

2° - Région du Nord : néant.

3° - Régions de l'Ouest et du Sud-Ouest :

Poitiers - Limoges, NV, 22, 24 décembre 1951 ; 2 janvier, 5, 12, 19 et 21 avril 1952.

4° - Région du Sud-Ouest :

Bordeaux - Clermont-Ferrand BS et Clermont-Ferrand - Bordeaux SB. Interdiction les 22, 24, 26 décembre 1951 ; 2 janvier, 5, 12, 19 et 21 avril 1952.

5° - Région du Sud-Est :

Besançon - Bourg, 2401/2402 et Dôle-Morez, 2415. Interdiction les 22, 24, 29, 31 décembre 1951 ; 5 et 12 avril 1952.

6° - Région de la Méditerranée :

Marseille - Nice, 365. Interdiction les 17, 24 et 26 février 1952.

Marseille - Veynes, 1832. Interdiction les 1er, 10, 11 novembre ; 22, 23, 25, 29, 30 décembre 1951 ; 1er janvier, 17, 23, 24, 26 février ; 5, 6, 12, 13, 19 et 20 avril 1952.

Veynes - Marseille, 1837. Interdiction les 1er, 11 novembre ; 23, 25, 30 décembre 1951 ; 1er janvier ; 23, 24, 26 février ; 6, 14 et 20 avril 1952.

B - TRAINS.

1° - Région de l'Est :

Paris - Kehl, 5 (1), Kehl - Paris, 8 (1). Paris - Bâle, 7 (1) et Bâle-Paris, 7 (1). Interdiction du 20 décembre 1951 au 10 janvier 1952 et du 3 au 24 avril 1952.

Bâle - Paris, 48 (1). Interdiction les 1er et 2 janvier 1952.

Paris - Bâle, 49 (1). Interdiction les 21 et 22 décembre 1951.

2° - Région du Nord : néant.

3° - Région de l'Ouest : néant.

4° - Régions du Sud-Ouest et de la Méditerranée :

Paris - Bordeaux, 31 (2). Interdiction les 21, 22 décembre 1951 ; 1er janvier, 4, 5 et 11 avril 1952.

Bordeaux - Paris, 32 (2) et Narbonne-Paris, 1022 (2). Interdiction les 21, 22 décembre 1951 ; 1er, 2 janvier ; 14, 19 et 20 avril 1952.

5° - Régions du Sud-Est et de la Méditerranée :

Paris - Vintimille, 19, Paris - Vintimille 59, Paris - Vintimille 61 fac, Paris-Nice 63 fac et Paris - Marseille 55. Interdiction les 21, 22 décembre 1951 ; 16, 22, 23 février ; 4, 5, 11 et 12 avril 1952.

Marseille - Nice 19, Marseille - Nice 59, Marseille - Nice 61 fac, Marseille - Nice 63 fac. Interdiction le 25 février 1952 (date au départ de Paris).

Vintimille - Paris 20, Vintimille - Paris

Pour ceux qui veulent bâtir

PRETS IMMOBILIERS ET HYPOTHECAIRES

(Note Pes 2290 du 10 août 1951)

Le Conseil d'administration S.N.C.F. a décidé de reconduire pour le deuxième semestre 1951 le crédit de 200 millions qui avait été alloué pour le premier semestre au titre des prêts immobiliers et hypothécaires.

Des modifications ont été apportées aux dispositions du Règlement du Personnel, notamment en ce qui concerne les taux d'intérêt et les délais de remboursement des prêts, qui seront désormais accordés dans les conditions suivantes :

1° Les taux d'intérêt sont relevés et portés à :

- 5 % pour un ménage sans enfant, au lieu de 3,5 %.

- 4 % pour un ménage avec un enfant effectivement à charge, au lieu de 2,5 %.

- 3,5 % pour un ménage avec deux enfants effectivement à charge, au lieu de 2 %.

- 3 % pour un ménage avec trois enfants effectivement à charge, au lieu de 1,5 %.

- 2,5 % pour un ménage avec quatre enfants et plus effectivement à charge au lieu de 1 %.

2° Les délais de remboursement sont réduits :

— Pour les prêts immobiliers, le délai est ramené de dix ans à cinq ans maximum, à l'exception des prêts aux agents « Castors », qui construisent leur maison par l'entremise d'une Société de crédit immobilier et pour lesquels le délai reste exceptionnellement fixé à dix ans.

D'une manière générale, les termes mensuels d'amortissement seront déterminés par l'application de la quotité cessible.

— Pour les prêts hypothécaires, la durée sera fonction du montant du prêt et de l'échelle du bénéficiaire. Elle ne pourra dépasser vingt-cinq ans pour un prêt maximum de 750.000 francs pour les agents des échelles égales ou

inférieures à 9. Ce délai sera progressivement réduit pour les agents des échelles supérieures dans la limite permise par le montant de la quotité cessible par le salaire de l'agent. Il y aura lieu, au surplus, de tenir compte de l'allocation de logement que l'emprunteur est susceptible de percevoir, pour déterminer la durée d'amortissement du prêt : les mensualités devront être augmentées en conséquence, ce qui aura pour effet d'en réduire le nombre.

Dans tous les cas, les prêts immobiliers comme les prêts hypothécaires continuent à être remboursés avant l'âge normal de la mise à la retraite.

Ces prêts ne peuvent, comme par le passé, être consentis que pour acquérir ou réparer la maison familiale qui sera à l'habitation exclusive de l'agent. Seuls, les « Castors » peuvent bénéficier d'un prêt immobilier leur permettant de compléter leur apport personnel à une Société de crédit immobilier.

PRETS DESTINÉS A L'AMÉLIORATION DE L'HABITAT

(Notes Pes 2353 du 7 septembre 1951)

Une somme de 75 millions est affectée aux prêts destinés à l'amélioration de l'habitat, ceci jusqu'au 1^{er} juillet 1952.

Les conditions dans lesquelles se fera l'attribution des prêts destinés à l'amélioration de l'habitat sont les suivantes :

1° BENEFICIAIRES

Aux termes de l'article premier de l'arrêté du 18 juillet 1950 peuvent bénéficier des prêts les propriétaires, locataires ou occupants de bonne foi qui perçoivent des allocations familiales, pour les locaux d'habitation qu'ils occupent personnellement et à titre principal.

2° MONTANT DU PRET

Ces prêts peuvent atteindre 80 % des dépenses effectuées dans la limite d'un maximum :

- de 100.000 francs pour les emprunteurs ayant moins de trois enfants à charge ;

- de 125.000 francs pour ceux ayant moins de cinq enfants à charge ;

- de 150.000 francs pour ceux ayant au moins cinq enfants à charge.

3° NATURE DES TRAVAUX OUVRANT DROIT AU BÉNÉFICE DU PRÉT.

Il est utile de préciser, à titre indicatif, les principales catégories de travaux qui peuvent donner lieu à l'attribution du prêt :

a) Les travaux de réparation ;

b) Les travaux d'assainissement : installation de l'eau courante, de postes d'eau, de salles d'eau, de w.c. individuels ;

c) D'améliorations : développement de l'aération, de l'éclairage, installation du gaz de l'électricité, de conduits de fumée ;

d) De mise en état d'habitabilité de pièces inutilisées, de division et d'aménagement de logement.

En somme, tous travaux d'aménagement et de réparation comportant une amélioration des conditions de logement.

Ne peuvent, par contre, ouvrir droit au bénéfice des prêts les dépenses d'équipement ménager ainsi que les travaux de caractère somptuaire.

4° JUST

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

PERQUATION DES RETRAITES et AGENTS de CONDUITE

Nous avons reçu, voici quelques jours, d'un de nos adhérents « agent de conduite » une lettre dont voici l'essentiel :

« J'ai eu récemment un sérieux moment de mauvaise humeur lorsque je me suis aperçu, malgré l'annonce de cette péréquation intégrale qui a fait verser tant d'encre à certains et couler tant de pleurs à ceux qui l'ont espérée longtemps et sont morts avant de l'avoir touchée, qu'il y avait une catégorie de pensionnés « la nôtre », toujours la même qui voyait passer les trimestres successifs sans passer à la caisse pour toucher les augmentations.

« J'en conclus que vous auriez peut-être pu essayer d'intervenir pour faire changer cet état de choses, mais, avant de vous manifester mon mécontentement, j'ai néanmoins voulu bien réfléchir à la question et je suis arrivé à cette conclusion que l'on pouvait peut-être gagner quelques courtes semaines dans l'établissement des dossiers de pensions et des mandats trimestriels en adoptant une formule de calcul simplifiée ».

Hélas ! simplifier n'est pas toujours très simple.

Nos camarades du personnel de conduite savent que, par application des dispositions du règlement des retraites de 1949, pour l'établissement de leurs pensions la caisse des retraites fait, pour chacun d'eux, le calcul sur les trois meilleures années, comme il était de coutume de le faire autrefois, puis le calcul sur la rémunération de fin de carrière et que c'est la formule la plus avantageuse pour l'agent qui est retenu.

La S.N.C.F. avait bien proposé, lors des discussions paritaires de début 1949, une formule comportant l'application de moyennes de primes, mais ce procédé entraînait, en ce qui concerne les agents de conduite pour lesquelles les primes sont d'importances très variables, des différences telles, que nous ne pouvons accepter cette solution.

En effet, on constatait des pertes de l'ordre d'environ 40.000 fr. pour certains agents.

Notre journal a publié, à l'époque, notre lettre au ministre et nous avons eu gain de cause. Toutes les fédérations furent d'ailleurs d'accord pour demander l'application du système de la comparaison que nous rappelions ci-dessus.

Actuellement, par le jeu des coefficients, à chaque modification de traitements la Caisse des retraites est dans l'obligation de faire à la plume et pour chaque intéressé les comparaisons.

Il se trouve même parfois que le résultat de ces opérations fait changer la période à retenir pour établir la pension.

Or, il y a environ 43.000 dossiers d'ex-agents de conduite à revoir ainsi.

Que nos camarades ne pensent pas que nous admettions que la Caisse des retraites puisse à loisir laisser trainer en longueur la révision des dossiers. Bien au contraire, nous sommes intervenus à plusieurs reprises pour que le travail soit activé. Il ne faut néanmoins pas mésestimer l'importance des difficultés rencontrées par le personnel du service des retraites qui a fort à faire.

Pour la péréquation en cours, celle du 1^{er} juillet, les travaux sont virtuellement terminés et à quelques exceptions près, tous les agents de conduite auront reçu leur mandat avant la fin du mois de novembre.

Il est possible que le dernier dossier revisé soit celui de l'agent (ou de la veuve) dont la situation est peut-être tragique.

Mais quant à incriminer les organisations syndicales et même quelques-fois personnellement certain responsable il y a un peu d'exagération.

Certains voudraient peut-être que l'on envisage une formule qui permette de supprimer les opérations de révision actuelles.

La formule en vigueur n'est pas mauvaise pour les intéressés et il faudrait, pour que nous admissions et proposions un changement, qu'une bonne majorité d'ayants-droit nous le demandent.

En tout état de cause, lorsqu'on nous signale un cas digne d'intérêt, nous ne manquons pas de faire sortir le dossier et la Caisse des Retraites fait le nécessaire pour régler l'intéressé dans le plus court délai.

Précisons pour nos camarades ex-agents de conduite que, lors de la dernière réunion du Comité de gestion de la C.R., M. BOURRIE, directeur du Service Central du Personnel a fait savoir qu'une vérification était en cours, en vue d'un rajustement des taux de primes servant de base au calcul des pensions de manière à les valoriser, compte tenu de l'accroissement constaté dans les moyennes de primes réellement touchées par les mécaniciens en service.

Dès que nous connaîtrons exactement l'importance de la revalorisation, nous ne manquerons pas d'en aviser les intéressés.

Nous recevons toujours, avec intérêt, les suggestions de nos camarades, même si parfois elles s'avèrent impraticables — il est rare cependant que nous n'ayons rien à en retenir — les critiques aussi sont souvent utiles, mais elles ne sont pas les seules témoignages de l'intérêt que prennent nos adhérents vis-à-vis de notre action, témoin les cotisations supplémentaires et bénévoles que nous recevons comme gage d'encouragement.

G.

FÉDÉRATION DES SYNDICATS CHRETIENS DES CHEMINOTS DE FRANCE

UNION FÉDÉRALE DES CHEMINOTS RETRAITÉS

Tél. : 7RUDaine 91-03 26, rue de Montholon - PARIS-9^e C.P. Paris 7005-34

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

Nom et Prénoms Né le à dépôt

Titre statutaire d'activité Echelle

Service Résidence

Date de mise à la retraite N° de Pension

Arrondit d'Exploitation d'attache le 19....

SIGNATURE :

Adresse de l'adhérent

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 gracieusement (Pages annexes de Penduleerie - Bijouterie - Or et Orfèvrerie).

FABRIQUE D'HORLOGERIE DE PRÉCISION

Nos secrétaires de secteur

Règlement de retraites

(SUITE ET FIN)

Châlons-sur-Marne : LAURENT Fernand, 30, rue Roger-Salengro, COMPERTRIX (Marne).

Reims : BARBE, 19, rue de Meuse, à Charleville (Ardennes). Permanence à l'adresse ci-dessus et à Reims, les samedis de 16 h. 30 à 19 h. 30. C.F.T.C. 3 bis, rue Marie-Stuart.

Belfort : BERTRAND Charles, 2, rue Molière, à Belfort. Compte de chèques 106,38, Dijon.

Lille : LECAT Florimond, 144, rue J.-J. Rousseau, à Lille.

Boulogne : ROUSSEL Henri, 3, Parc des Moulinets, Boulogne-sur-Mer (Pas-de-Calais).

Amiens : LECLERCQ Fernand, 54, r. du Comte-Raoul, Amiens (Somme).

Saint-Quentin : SENECHAL Germain, 32, rue Jean-Bart, à Valenciennes (N.). Permanence le dimanche. Union locale, C.F.T.C., place Dampierre, Valenciennes.

Douai : CHARPENTIER Gaston, 27, rue Pierre-Fontaine, Valenciennes (N.). Permanence, Union locale, C.F.T.C., le lundi de 16 à 18 h., place Dampierre, Valenciennes.

Rouen : LARCHEVESQUE Gustave, rue Maurice-Vallet, Boisguillaume (S.-Inférieure). Permanence mardi après-midi, C.F.T.C., 189, rue Eude-Robec, à Rouen. Compte de chèques Rouen 826-55.

Le Mans : COURTOIS Georges, 35, rue de Valmy, Le Mans (Sarthe). Permanence, 14, rue Docteur-Leroy, Le Mans.

Rennes : GRIMAUT Léon, 21, impasse du Verger, Rennes (Ille-et-Vilaine). Permanence, Banque, 6, Champs-de-Mars, Rennes. Compte de chèques Rennes 524-81.

Nantes et Saintes : DOUAUD Alexis, 35, rue Gambetta, Nantes (Loire-Infér.).

Tours : SEGOT Alexandre, 7, rue Eugène-Durand, Tours (Indre-et-Loire). Permanence : Foyer du Cheminot, salle Jules-David, mercredi, de 18 h. 30 à 19 h. 30.

Bordeaux, Toulouse, Tarbes : BOURDA Jean, 25, rue d'Agen, Bordeaux (Gironde). Permanence, de 15 à 18 h. 126, rue Pelleport, Bordeaux. Compte de chèques, 7069, Bordeaux.

Limoges, Montluçon : LABORIE Félix, 52, avenue Locarno, Limoges (Haute-Vienne). Permanence, 2, rue Jules-Norriac, de 18 h. 15 à 19 h. 15, les jours ouvrables.

Dijon : MARGUERON Joseph, 26, avenue Victor-Hugo, Dijon. Permanence le samedi, de 16 h. 30 à 18 h. 30, C.F.T.C., 20 bis, rue Buffon, Dijon. Comptes de chèques Lijon 472-12.

Lyon : MARGUIRON Marc, 2, rue du Manteau-Jaune, Lyon 5^e. Permanence C.F.T.C., 12, rue Saint-Polycarpe.

Clermont-Ferrand : PAULZE Lucien, 91, rue de l'Adour, Clermont-Ferrand (Puy-de-Dôme). Permanence, 15, rue du Port. Compte de chèques, Clermont-Ferrand 179-07.

Chambéry : ROSSILLON Félix, 37, rue Nicolas-Parent, Chambéry (Savoie).

Marseille : RICHARD, Union Méditerranée des Syndicats, C.F.T.C., 13, rue de l'Académie, Marseille. Permanence, de 18 à 19 h. Compte de chèques Marseille 762-10.

Valence : FLANDIN, 8, rue des Alpes, Valence (Drôme).

Nîmes : DAVID, 20, rue de la Maison-Carrée, à Nîmes (Gard).

Béziers : PERRIER, 18 bis, rue Ermengaud, Béziers (Hérault). Permanence, mercredi, de 18 h. à 19 h.

Chambéry : ROSSILLON Félix, 37, rue Nicolas-Parent, Chambéry (Savoie).

Marseille : RICHARD, Union Méditerranée des Syndicats, C.F.T.C., 13, rue de l'Académie, Marseille. Permanence, de 18 à 19 h. Compte de chèques Marseille 762-10.

Perpignan : BONNET, 10, rue de la République, Perpignan (Pyrénées-Orientales).

Montpellier : BONNET, 10, rue de la République, Perpignan (Pyrénées-Orientales).

Ajaccio : BONNET, 10, rue de la République, Perpignan (Pyrénées-Orientales).

Perpignan : BONNET, 10, rue de la République, Perpignan (Pyrénées-Orientales).

Perpignan : BONNET, 10, rue de la République, Perpignan (Pyrénées-Orientales).

Perpignan : BONNET, 10, rue de la République, Perpignan (Pyrénées-Orientales).

Perpignan : BONNET, 10, rue de la République, Perpignan (Pyrénées-Orientales).

Perpignan : BONNET, 10, rue de la République, Perpignan (Pyrénées-Orientales).

Perpignan : BONNET, 10, rue de la République, Perpignan (Pyrénées-Orientales).

Perpignan : BONNET, 10, rue de la République, Perpignan (Pyrénées-Orientales).

Perpignan : BONNET, 10, rue de la République, Perpignan (Pyrénées-Orientales).

Perpignan : BONNET, 10, rue de la République, Perpignan (Pyrénées-Orientales).

Perpignan : BONNET, 10, rue de la République, Perpignan (Pyrénées-Orientales).

Perpignan : BONNET, 10, rue de la République, Perpignan (Pyrénées-Orientales).

Perpignan : BONNET, 10, rue de la République, Perpignan (Pyrénées-Orientales).

Perpignan : BONNET, 10, rue de la République, Perpignan (Pyrénées-Orientales).

Perpignan : BONNET, 10, rue de la République, Perpignan (Pyrénées-Orientales).

Perpignan : BONNET, 10, rue de la République, Perpignan (Pyrénées-Orientales).

Perpignan : BONNET, 10, rue de la République, Perpignan (Pyrénées-Orientales).

Perpignan : BONNET, 10, rue de la République, Perpignan (Pyrénées-Orientales).

Perpignan : BONNET, 10, rue de la République, Perpignan (Pyrénées-Orientales).

Perpignan : BONNET, 10, rue de la République, Perpignan (Pyrénées-Orientales).

Perpignan : BONNET, 10, rue de la République, Perpignan (Pyrénées-Orientales).

Perpignan : BONNET, 10, rue de la République, Perpignan (Pyrénées-Orientales).

Perpignan : BONNET, 10, rue de la République, Perpignan (Pyrénées-Orientales).

Perpignan : BONNET, 10, rue de la République, Perpignan (Pyrénées-Orientales).

Perpignan : BONNET, 10, rue de la République, Perpignan (Pyrénées-Orientales).

Perpignan : BONNET, 10, rue de la République, Perpignan (Pyrénées-Orientales).

Perpignan : BONNET, 10, rue de la République, Perpignan (Pyrénées-Orientales).

Perpignan : BONNET, 10, rue de la République, Perpignan (Pyrénées-Orientales).

Perpignan : BONNET, 10, rue de la République, Perpignan (Pyrénées-Orientales).

Perpignan : BONNET, 10, rue de la République, Perpignan (Pyrénées-Orientales).

Perpignan : BONNET, 10, rue de la République, Perpignan (Pyrénées-Orientales).

Perpignan : BONNET, 10, rue de la République, Perpignan (Pyrénées-Orientales).

Perpignan : BONNET, 10, rue de la République, Perpignan (Pyrénées-Orientales).

Perpignan :

REVUE DE PRESSE

Politique économique, prix de l'essence et S.N.C.F.

Nous voici donc à nouveau dans la perspective d'une crise économique, et la presse, à pleines colonnes, commente les « plans d'austérité » et les « restrictions ». Hélas !

On sait comment se pose le problème. Devant un déficit budgétaire considérable, le Gouvernement a décidé de réduire les importations. Et les deux principales matières importées sont le charbon et l'essence.

Il faut donc choisir.

Il semble que le Gouvernement ait choisi l'essence. D'où l'augmentation décrétée.

Mais on a aussitôt enregistré un tollé quasi général.

Notons tout de suite que cette levée de boucliers n'est sans doute pas tout à fait désintéressée. C'est ce que notaient Jean FABIANI dans « Combat » du 7 novembre, où il écrit :

« Durant sa « petite session », l'Assemblée nationale avait démontré un vif intérêt pour la politique étrangère du pays. A ceux qui seraient tentés de croire que les problèmes internationaux préoccupaient nos députés, la séance d'hier a révélé le véritable mobile qui animait les représentants du peuple : mettre le gouvernement en difficulté. Hier, décidé enfin à discuter le plan Schuman, l'armée européenne, l'intégration de la Turquie au Pacte Atlantique et le traité japonais, M. Plevien proposait la séance du vendredi. On vit alors l'Assemblée se désintéresser subitement des questions qui l'agitaient cet état et renvoyer le débat à trois semaines.

Par son vote, elle satisfait ainsi ses deux passions primordiales : mettre le gouvernement en échec et flatter l'électeur. La priorité fut donnée au débat sur la politique financière, autrement dit à l'augmentation de l'essence.

Cette hausse de l'essence bénéficie, en effet, d'un privilège. Loin de favoriser les féodalités économiques condamnées il y a deux jours par M. René Mayer, car le bénéfice de la hausse va à l'Etat, elle gêne d'autres corporations, telles que celle des transporteurs routiers. C'est pourquoi, alors que la hausse du pain, du sucre, du lait et de l'électricité n'ont pas troubé la sereine quiétude de nos députés, celle de l'essence les chagrine si fort.

Une « option » entre l'intérêt électoral et la politique étrangère du pays a été formulée par 343 voix. Après la majorité « BARANGE », voici la majorité « essence ». La plus confortable de la législature dans sa fleur. »

La question est bien « située ». Et tout de suite ressort son triple aspect de petite politique, de fausse économie et même et surtout de basse démagogie, au profit — bien entendu — de gros intérêts financiers.

Dans « La Croix » du 10-11 novembre, Pierre LIMAGNE notait :

« Le gouvernement avait quelques milliards à trouver pour remplacer des économies qui n'avaient pu être réalisées. Il les a pris là. Nul doute qu'il n'ait recherché aussi une façon d'imposer ce « rationnement par l'argent », seul possible si l'on ne revient pas au système des tickets et du permis de circuler dont les Français ont horreur et que leur incivisme rend à tous les regards si fâcheux. »

Que l'augmentation du prix de l'essence ait des conséquences fort graves, nul ne songe à le nier. Dans la mesure où elle intéresse des véhicules de travail elle pèse dangereusement sur le coût de la vie.

Quand cette augmentation touche le véhicule de plaisance, elle n'est pas sans présenter des avantages. La riche Amérique se trouve tout naturellement portée à vouloir donner une auto à chacune de ses familles. Si la France n'avait pas connu deux invasions, elle en serait sans doute au même point. »

« Franc-Tireur » fait d'ailleurs, le 16 novembre, des observations qui ne sont pas dénuées de logique :

« Une étrange et malfaisante formule a fait son apparition à propos de l'essence : « le rationnement par l'argent ». Puisque certains produits sont devenus plus rares par suite du resserrement des importations, on compterait restreindre la demande en les vendant plus cher. C'est déjà ce qu'on a fait pour l'essence. »

Ainsi, les uns se serreraient la ceinture, tandis que les autres, gagnant plus d'argent encore, par le jeu des marges bénéficiaires, continueraient à mener la belle vie.

Si c'est cela leur austérité, alors non ! »

Mais, s'il nous fallait décerner une palme au vainqueur dans le tournoi des récriminations, c'est bien à « L'Aurore » qu'elle reviendrait.

Chaque jour, depuis une quinzaine, et souvent sur plusieurs colonnes, ce journal se répand en vociférations, en affirmations, en menaces, et tout et tout. La plus basse démagogie coule à plein bord. D'ailleurs, le cas n'est pas rare où « L'Aurore » écrit aujourd'hui dans un sens opposé à ce qu'elle affirme hier.

C'est ainsi que, sur l'efficacité du « rationnement par l'argent », on lisait dans « L'Aurore » du 1^{er} novembre :

« Trois grandes sociétés pétrolières viennent d'effectuer dans toute la France des sondages en vue d'établir la répercussion du décret de hausse sur la consommation de l'essence. »

D'après les statistiques, pendant les trois premiers trimestres, la consommation d'essence en France avait été de 13 % supérieure à celle des neuf premiers mois de 1950.

Or, dans les dix jours qui ont suivi l'application du décret, cette augmentation, par rapport à la même période de 1950, est tombée à 4 %, ce qui fait pratiquement ressortir une baisse de consommation de 9 %.

Voilà des renseignements précis qui vont faire plaisir à M. René MAYER, puisque ce qu'il recherche, c'est une réduction de la consommation.

Comme nous aimerions avoir des détails aussi précis lorsque le même journal traite de la S.N.C.F. !

Car « L'Aurore », journal touche-à-tout, publie, le 16 novembre, un article important sur « le déficit de la S.N.C.F. ».

Et l'on affirme qu'il coûte à l'Etat plus cher que ne rapporte l'impôt sur le revenu. Rien que ça !

Dans le corps de l'article, on nage dans la plus abondante fantaisie. Par exemple :

« L'Etat-major de la S.N.C.F. ne comprenait que trois personnes en 1937 : un directeur général, un directeur adjoint et un secrétaire général. »

Notons tout de suite que c'est archiau-puisque, dès sa création, la S.N.C.F. a repris, ou confirmé, les directeurs des sept anciens réseaux. Mais cela ne fait rien. On énumère ensuite 19 hauts fonctionnaires existant en 1950, ceci d'ailleurs pour insinuer :

« Cet exemple ne qualifie pas la direction de la S.N.C.F. pour réaliser de notables réductions d'effectifs. »

Réduction d'effectif à faire sur le dos des cheminots, cela va sans dire. Le reste est de la même sauce.

On note cependant que :

« Le trafic dépasse de près de 60 % celui de 1938. »

Et malgré cela le « déficit » se creuse parce que :

« La S.N.C.F. se cramponne à une exploitation ruineuse. »

Vous voulez des explications ? Cela provient de ce que :

« Vingt et un mille kilomètres de lignes secondaires ruinent le pays. »

« La S.N.C.F. veut ignorer les transports routiers. »

Et puis encore c'est la faute à :

« la situation des cheminots. »

Celle-ci est des plus enviables ! Nous en savons quelque chose ! Et ensuite, la main sur le cœur :

« Personne ne songe à jeter ces braves gens à la rue. »

Merci ! Mais aussi-tôt :

« Que faire des cheminots si la raison triomphait ? »

La raison ? Laquelle ? Abandonner les 21.000 kilomètres secondaires aux routiers ? Mais ils n'en veulent pas !

Que faire des cheminots ?

« L'Etat, en garantissant les cheminots des avantages de leurs contrats, pourrait les reclasser (...) »

« pour la reconstruction... etc. »

Quelles balivernes ne fait-on pas avancer au public avec une telle presse !

Car, enfin, rappelons-le, comment expliquer qu'avec 60 % de trafic en plus, le « déficit » se creuse toujours davantage ?

Comment ? sinon par le fait qu'avec des dépenses de main-d'œuvre au coefficient 20, acier au coefficient 25 et charbon au coefficient 33, et des recettes marchandises au coefficient 16 et voyageurs au coefficient 14, la S.N.C.F. transporte à perte.

De sorte que plus nous travaillons et plus se creuse le soi-disant « déficit ».

Ce ne sont pas les solutions lumineuses de « L'Aurore » qui résoudront le problème.

Mais allez donc expliquer ces choses-là aux journalistes de « L'Aurore » !

De « L'Aurore » qui sent de plus en plus le pétrole !

Marc LEFORT.

Le SYNDICALISME doit être PUSSAMMENT ORGANISÉ

Il faut à tout prix que chaque travailleur le comprenne

Tout récemment, un de nos camarades me disait : « Consentir l'effort que consent le travailleur américain en matière de cotisations syndicales se révèle impossible pour les salariés de notre pays. Because : ils n'ont pas la bourse à Rothschild. »

Je suis bien de son avis, et il n'a jamais été dans mes intentions de préconiser une cotisation aussi élevée que celle des travailleurs d'outre-Atlantique, ne bénéficiant moi-même que d'une rémunération insuffisante. Seulement je ne suis plus d'accord quand ce même camarade réclame l'échelle mobile des salaires et qu'il se refuse systématiquement d'admettre ce principe pour la cotisation syndicale. Car enfin, si la ménagère constate journalièrement la courbe ascendante des prix sur l'ensemble des marchés, n'en est-il pas de même pour l'organisation syndicale ?

Lorsqu'il s'agit pour elle d'édition d'un tract, des brochures, de faire imprimer le journal, lorsqu'il lui faut organiser des réunions de formation et d'information, voire des Congrès et que sais-je encore, pensez-vous que les imprimeurs, marchands de papiers et consorts, nous apportent des tarifs de 1939 ? D'autre part, ne mettons pas la charrette devant les beaux documents nous sérieusement sur l'évolution de la condition ouvrière à l'étranger et nous constaterons qu'il n'y a pas de si lointaines années la condition du salarié américain n'était pas très brillante et que, si aujourd'hui il est en avance sur nous, c'est qu'il a donné d'abord et exigé ensuite.

D'autres travailleurs ne vont-ils pas jusqu'à remettre en cause l'utilité tout court du Syndicalisme, et ne prétendent-ils pas que lutter est inutile puisque la dernière augmentation obtenue lors de la grève récente de mars a largement été annulée par une nouvelle hausse des prix ?

A ceux-là je pose la question : Etes-vous sûrs, pour autant que le baromètre-prix serait resté stationnaire si, vous, cheminots, n'aviez pas eu recours au conflit ? Personnellement je ne le pense pas, car d'autres secteurs veulent d'être augmentés et non seulement vous n'auriez pas bénéficié de cette dernière augmentation, mais encore vous auriez supporté cette nouvelle hausse du coût de la vie. C'eût été une double diminution de votre standing de vie.

En fait, si nous voulons qu'enfin satisfaction soit donnée à nos légitimes revendications, si nous voulons participer effectivement à la co-gestion de l'entreprise, si nous voulons voir abolir l'injustice, si nous voulons que nos femmes et nos enfants ne soient plus les victimes d'un siècle de misère et qu'enfin la « justice sociale » triomphe, il faut, à tout prix, avoir le courage et l'audace de voir grand et de ne pas s'en tenir trop simplement au : « Je ne puis consentir rien de plus. »

Consentir plus c'est désirer ardemment un ravissement toujours plus grand du Syndicalisme. Cela suppose un effort de chacun pour que soient

plus puissants notre Confédération, nos Fédérations et même nos syndicats locaux.

Cela suppose que chaque syndicat pourra s'équiper et disposer des moyens modernes pour mener son action qu'il pourra, si petit soit-il, disposer d'un local pour tenir ses réunions. Qu'il sera doté d'un secrétariat, avec, à sa disposition, machines à écrire, à téléphonier, etc.

Nos adversaires possèdent tout cela. Comment pourrions-nous triompher d'eux sans moyens ?

Cela suppose encore qu'il possédera des Commissions techniques bien organisées, capables de procéder à des études sérieuses, susceptibles d'être prises en considération.

Cela suppose également que chaque syndicat disposera de bibliothèques bien équipées, permettant aux militants syndicalistes d'enrichir leurs connaissances et de donner la possibilité aux plus doués d'en faire profiter tous les travailleurs au moyen des Cercles d'Etudes.

Cela suppose encore la possibilité, pour l'organisation syndicale, d'avoir, à sa disposition, un service de jurisprudence compétent, de retrouver un avocat attaché à ses services afin de défendre efficacement nos camarades en cas de nécessité.

Cela suppose, en période électorale, une propagande intense auprès de tous les candidats afin de leur faire connaître nos positions sur les grands problèmes économiques et sociaux.

Enfin, cela suppose à l'échelon confédéral la multiplication des Ecoles Normales Ouvrières facilitant ainsi des rencontres plus fréquentes entre militants des différentes professions et la confrontation de leurs idées en vue de coordonner les efforts pour le plus grand intérêt de la classe ouvrière.

Le champ d'action du syndicalisme est immense. Réaliserons-nous d'avoir tout perdu pour apprécier, enfin, où se trouve notre intérêt ou bien attendrons-nous d'avoir tout perdu pour apprécier le peu que nous possédons ?

La question reste posée. Aux travailleurs d'y répondre.

D. CERCELLIER.

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

Sur toute question
LA COLLECTION RUSTICA
vous offre un volume
COMPLET, CLAIR, PRATIQUE

JARDINAGE - HORTICULTURE
ARBORICULTURE - AGRICULTURE
BASSE-COUR - CLAPIER - ÉLEVAGE
PÊCHE - CHASSE - CONSTRUCTION
TRAVAUX PRATIQUES, ETC...

Demandez le Catalogue de la COLLECTION RUSTICA qui vous donnera le détail de tous ces volumes et leur prix. Envoi gratuit sur demande à RUSTICA

1, rue Gazan - PARIS (XIV)

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 Dames
Chaines, Médailles, Colliers,
Bagues, Boucles d'oreilles,
Bracelets, etc., etc.
ENVOI FRANCO sur demande
des Catalogues et assortiments
au choix

CADEAUX

Horlogerie Garantie
Jumelles - Stylographes
ARMES, PHONOS, T.S.F., PHOTO
MACHINES À COUDRE
FACILITÉS & CONDITIONS SPÉCIALES à nos adhérents

CRÉDIT AU GRÉ DU CLIENT

REVETEMENTS
CARILLONS,
CYCLES DE PRÉCISION
Jumelles - Stylographes
MACHINES À COUDRE
ARMES, PHONOS, T.S.F., PHOTO
CRÉDIT AU GRÉ DU CLIENT

LE BOMIN - CAMINADE & Cie

5, rue Scheffer, 5 - PARIS (16)
BÉTON ARME - CONSTRUCTIONS CIVILES ET INDUSTRIELLES
ROUTES - SOUTERRAINS - TERRASSEMENTS.

Téléphone : PAS. 06-81-82-83

LE BOMIN - CAMINADE & Cie

5, rue Scheffer, 5 - PARIS (16)
BÉTON ARME - CONSTRUCTIONS CIVILES ET INDUSTRIELLES
ROUTES - SOUTERRAINS - TERRASSEMENTS.

Téléphone : PAS. 06-81-82-83

Nos services annexes La Mutuelle familiale

Ce que tous ensemble nous pourrions faire

Des camarades m'ont cité de nouveau, l'exemple des collectes qui, à l'occasion du décès d'un collègue, sont généralement faites, dans les différents centres de travail, pour essayer de prouver que notre Mutuelle au décès était un organisme dépassé.

Nous avons déjà dit, mais ce sont des choses qu'il faut répéter, ce que nous pensions de ces collectes. Elles partent d'un généreux mouvement de solidarité et nous n'avons nullement l'intention de les critiquer.

Pourtant, elles concernent surtout les agents en activité de service, et bon nombre de cheminots auront pu, pendant presque toute leur carrière, y consacrer régulièrement leur obole, sans que, leur tour venu, leur famille reçoive le moindre secours parce que le décès surviendra après le départ en retraite ou même simplement après une mutation.

Mais il est encore un autre aspect de la question. Ces secours sont très différents suivant qu'il s'agit de grands ou de petits centres de travail.

Supposons un atelier comptant un millier d'agents. Survienne un décès ; si chacun consent à donner 50 francs, c'est un secours de 50.000 francs qui pourra être accordé à la famille du défunt.

Mais s'il s'agit d'une petite gare, comptant vingt-cinq agents, c'est deux mille francs par agent qu'il faudra verser pour arriver au même résultat.

Bien sûr, les décès seront moins fréquents dans la petite gare que dans le grand atelier. Pourtant, il sera facile d'obtenir deux ou trois fois par an les 50 francs du grand centre, alors qu'il sera toujours impossible d'obtenir les deux billets de mille dans le petit.

Nous en revenons à la loi du grand nombre, dont nous avons parlé. Du grand nombre qui permet bien des réalisations.

Que cinquante mille adhérents consentent à donner les 180 francs par an (15 francs par mois) que réclame la Mutuelle et voici la possibilité de servir à la famille de chaque syndiqué un secours particulièrement substantiel.

Ce secours sera servi, quelle que soit la position de l'adhérent et même si celui-ci a cessé de travailler. Il pourra même être attribué en cas de décès d'un membre de la famille qui aura eu la possibilité d'adhérer à la Mutuelle.

Mais nous tiendrons compte alors que, dans tous les cas, chacun des cotisants finira — hélas ! — par justifier l'attribution d'un secours. Nous ne sommes plus, en effet, ici, dans la formule « quête », dans laquelle la plupart de ceux qui « versent » ne « touchent » jamais, mais dans la formule mutualiste, qui vient aux secours de tous.

Les décès seront alors plus nombreux, puisque l'on suivra l'adhérent jusqu'au terme de son existence. Cependant, le concours du grand nombre permettra quand même l'attribution de secours importants.

La chose n'est vraiment réalisable, toutefois, que si ce ne sont pas seulement les « vieux » qui se groupent entre eux, car dès lors le pourcentage de mortalité s'établit trop haut, d'où nécessité de cotisations trop élevées.

Les jeunes doivent aussi comprendre le devoir mutualiste. Leur adhésion permet de bien meilleures réalisations, et puis, malheureusement, la mort frappe aveuglément à toutes les portes, même à celles des jeunes foyers, et elle y frappe, alors, d'autant plus cruellement.

Notre Mutuelle n'en est qu'à ses débuts et déjà les secours qu'elle donne en cas de décès sont importants, compte tenu de la modicité de la cotisation. Mais que très nombreux nous venons grossir ses rangs et du même coup nous lui permettrons de faire considérablement plus au secours de ceux qui en auront besoin.

Le rythme des adhésions nous prouve que nos appels commencent à être entendus, mais il faut que tous nos camarades comprennent ; la Mutuelle leur fournit d'ailleurs une des rares manières de concilier à la fois son devoir avec ses intérêts bien compris.

Léon DELSERT.

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 MONTOLON, 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 à le 19.. Signature :

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

ANS INTERMEDIAIRE 30% MOINS CHER

GRANDE FABRIQUE DE SIÈGES CUIR
les sièges Massé

MAÎTRE-TAASSIER ENSEMBLIER DECORATEUR

Établissements de la Gare d'Argenteuil et Ambassadeur des Chambres

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

SERVICES CENTRAUX

BUREAU SYNDICAL

Par suite des fêtes de fin d'année, le Bureau ne se réunira que le 13 décembre à 18 heures, 26, rue de Montholon.

CONSEIL SYNDICAL

La réunion de décembre aura lieu le 20 à 18 heures, 26, rue de Montholon.

COMMISSION DES DÉLEGUÉS DU PERSONNEL

Ainsi qu'il en avait été décidé le 4 octobre, lors de la dernière réunion de la Commission des Délégués du Personnel, les représentants C.F.T.C. du personnel se retrouvent le 6 décembre prochain, 26, rue de Montholon, pour une demi-journée d'étude.

Les précédentes rencontres ont été très appréciées ; elles ont permis notamment, aux délégués élus aux dernières élections de se familiariser avec les obligations de leurs fonctions. Cette initiation ne saurait cependant suffire tant la réglementation du personnel est vaste et complexe. De plus, ces réunions permettent l'échange d'expériences personnelles qu'aucune documentation ne saurait traduire.

Nous invitons donc nos camarades délégués titulaires à être présents le 6 décembre à 14 h. 30.

Ordre du jour :

— Examen des questions soumises à la Réunion semestrielle des Délégués du 3^e degré du 20 décembre 1951.

— La rémunération et les primes.

S.C.E.T.A.

Le 29 octobre et le 12 novembre, les militants de la S.C.E.T.A. cheminots, se sont réunis et ont organisé l'équipe du travail qui s'est donnée pour mission de constituer le plus rapidement possible un syndicat chrétien des Cheminots de la S.C.E.T.A.

Le Bureau syndical provisoire a été constitué par les camarades :

AUBARD, SERRAULT, PASTOR, POULLE, TORTECHAUX, DERO, MARCHANT.

La tâche première consiste à regrouper les camarades isolés dans les différents Bureaux de ville. Sans attendre le tract qui sera lancé à cet effet, nos camarades sont invités à signaler leur affectation présente à :

SERRAULT, pour les B.V. (B.N.T. 127, avenue des Champs-Elysées).

AUBARD, pour le camionnage. Bureau S.C.E.T.A. gare St-Lazare.

PERMUTATIONS

Employé aux chemins de fer algériens recherche permute pour la S.N.C.F. — Service M.T. — région Sud-Ouest ou Méditerranée. Logement assuré. Ecrire à MARTINEZ Raymond, 19, r. d'Alsace-Lorraine, à Perregaux (Oran).

OPFL 1 ajusteur, région Est, cherche permute, territoires d'outre-mer, toutes régions.

Répondre au Journal qui transmettra.

PORCS crédit 1.300 francs pièce françoise 15/60 kg. 3 pour 5.000 francs Catalog. Ecr. CHAPELLE MONTLUÇON.

OPFL 1 ajusteur, région Est, cherche permute, territoires d'outre-mer, toutes régions.

Répondre au Journal qui transmettra.

UN MÉTIER FACILE ET QUI RAPPORTE !

CHEZ LES SECONDAIRES

Comparaison entre C.A.M.R. et Sécurité sociale

Pension Sécurité Sociale identique tant pour le service actif que sédentaire.

La cotisation retraite C.A.M.R. s'élève à 6 0/0, à laquelle il y a lieu d'ajouter une retenue, au titre Sécurité Sociale maladie de 3 0/0, soit au total 9 0/0.

Tandis que les retenues opérées au titre Sécurité Sociale sont les suivantes :

Maladie : 3 0/0, Retraite : 3 0/0, soit au total 6 0/0.

VOYEZ OU EST VOTRE AVANTAGE !

Certes, la cotisation C.A.M.R. subit une majoration de 50 0/0, comparée à celle demandée par la Sécurité Sociale.

Mais la pension servie par la Sécurité Sociale est inférieure :

— De 200 0/0 pour le service actif.

— Et de 150 0/0 pour le service sédentaire.

CONCLUSION. — Défendez, par tous les moyens, votre Caisse Autonome de Retraites, car là réside votre avantage.

UNE QUESTION POSÉE AU MINISTRE DES T.P.

« Journal Officiel » D.P. du 7-11-51.

1074 — 6 novembre 1951.

M. CLOSTERMAN expose à M. le Ministre des TRAVAUX PUBLICS, DES TRANSPORTS ET DU TOURISME que la loi N° 50.1010 du 19 août 1950, établissant le bénéfice de la retraite prévue par la loi du 22 juillet 1922 aux agents des services publics réguliers de voyageurs et de marchandises, a prévu qu'un règlement d'administration publique déterminerait ses modalités d'application ; que, faute de l'intervention dudit règlement, les nouveaux assujettis n'ont encore versé aucune cotisation et que la Caisse autonome mutuelle de retraites se trouve dans l'incapacité de réaliser la péréquation des pensions versées aux anciens agents des chemins de fer secondaires.

Il demande dans quel délai le Gouvernement se propose de publier le règlement d'administration publique en question, qu'une étude poursuivie depuis plus d'un an aurait dû permettre d'établir.

MAROC

SYNDICAT DE CASABLANCA

L'activité des dirigeants du Syndicat s'est particulièrement portée, ce mois-ci, vers les élections prud'homales. A ce sujet, il est regrettable que beaucoup de cheminots se soient abstenus au premier tour.

Toutefois, cela n'a pas empêché BOUSSANT, BERTRAND, PINGRET et STEIVER de se rendre à Rabat, à la réunion du Bureau de l'Union, le 5 novembre 1951, où il fut surtout question des modifications à apporter au statut, lors de la prochaine assemblée générale extraordinaire du 20 décembre 1951.

La prochaine réunion du Syndicat aura lieu le jeudi 13 décembre. Il y sera rendu compte de la réunion de l'Union Marocaine du 25 novembre 1951 et de la réunion du Bureau de l'Union des Réseaux du 3 décembre 1951.

On y étudiera les questions à porter à l'ordre du jour de l'assemblée générale de l'Union.

Il est rappelé aux camarades qu'une permanence fonctionne 9, avenue Pasteur, tous les lundis et vendredis, de 18 h. 15 à 20 heures.

STEIVER.

Pratiquez CHEZ VOUS

UN MÉTIER FACILE ET QUI RAPPORTE !

le REMAILLAGE VITOS

Achat et brocure de documentation F sur demande.

Vitos

ÉTABLISSEMENTS VITOS
42, rue de la Paix
TROYES

*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.

ORFEVRERIE : 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^e

M^o : Brochant. Bus 74, 31 et 66

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

EST

35, rue d'Alsace — Paris (10^e)
Permanence t. l. jours de 15 à 19 h. sauf mardi et samedi.
SYNDICAT DE PARIS-EST
Téléphone : EOTzaris 42-08

ACTIVITE

« Nous pouvons être fiers de l'importance croissante de la C.F.T.C., mais cela comporte de lourdes charges. » Ainsi s'exprimait notre ami BOULADOUX. Nous avons acquis, certes, droit de cité dans le monde ouvrier, nos positions s'affermisent, la C.F.T.C. est présente partout et à son mot à dire dans tous les problèmes ouvriers.

Cela, évidemment, comporte de lourdes charges, mais entraîne des devoirs qui pèsent sur les épaules de tous nos militants, à tous les degrés de nos fonctions syndicales.

Le premier de ces devoirs, à notre avis, c'est la formation propre du militant, c'est pourquoi nous avons entrepris nos assemblées générales de secteur, qui doivent être terminées pour le 16 décembre prochain.

La première de ces assemblées générales de secteur s'est tenue à Nancy le 28 octobre dernier. Elles se poursuivront aux dates suivantes :

18 Novembre. — Secteur de Vesoul.
25 Novembre. — Secteur de Châlons.
2 Décembre. — Secteur d'Audun.
9 Décembre. — Secteur de Belfort.
16 Décembre. — Secteurs de Charleville et Troyes.

SECTEUR DE NANCY

Assemblée générale dirigée par HAILLANT, qui rappelle les charges et devoirs de tous les militants locaux, et organise ses réunions de responsables du secteur à l'image de l'organisation de l'Union et de la Fédération. Il insiste particulièrement sur la nécessité de formation des receveurs qui doivent être soutenus dans leur tâche ingrate par les trésoriers des syndicats. Une permanence réunira au moins tous les mois les responsables des syndicats du Secteur. Une commission exécutive

Conseillers fédéraux élus lors de la réunion du Conseil d'Union

TITULAIRES

NICKMILDER Maurice.
VAL Pierre, SR/MT.
CHARRIER André.
BOURDERON René.
SELLIER Henri, MT-Châlons.
WILMS Marcel, MT-Nancy.

SUPPLÉANTS

OUDET Daniel, EX-Reims.
Mme PEROT Suzanne, VB-Châlons.
MANCIAUX Henri, MT-Audun.
BERARD Jean, MT-Conflans.
MATHIEU Yvan, EXX-Châlons.

MEMBRES DE LA COMMISSION ADMINISTRATIVE FÉDÉRALE :

TITULAIRES

VACHERAND Pierre, EX-Paris.
NICKMILDER Maurice.
BOURDERON René.

SUPPLÉANTS

CHARRIER André.
VAL Pierre.

Après investiture des 2 nouveaux Secrétaires de Secteur, ci-après liste complète des Secrétaires de Secteur.

Secteur 1 : VACHERAND Pierre, CS2, Gare de Paris-Est.

Secteur 2 : DELMAS James, EMP2;

Secteur 3 : WILMS Marcel, OPFL1, Dépôt Nancy.

Secteur 4 : SELLIER Henri, SCB, Dépôt Châlons.

Secteur 5 : MACCHI Aldo, ELCDT, Section 52, Vesoul (ex 5^e VB).

Secteur 6 : OUDET Daniel, IS2, Gare de Reims.

Secteur 7 : MANCIAUX Henri, SCB, Dépôt Audun-le-Roman.

Secteur 8 : WILLIG André, EMP1, Dépôt de Belfort.

Nous rappelons :

1^{er} à tous nos syndiqués : qu'ils doivent adresser toute leur correspondance à leur Secrétaire de Secteur et non pas à l'UNION.

2nd à tous nos Secrétaires de syndicats : qu'ils doivent adresser cette correspondance à leur Secrétaire de Secteur et non pas à l'UNION.

prendra contact avec le secrétaire du secteur chaque semaine.

Après un exposé sur la situation générale par BOURDERON, et les dernières directives données par WILMS, nouveau secrétaire du secteur de Nancy, les nombreux responsables qui assistaient à cette journée d'étude, satisfais de cette nouvelle formule de réunion, ont manifesté le désir de renouveler le plus souvent possible ces prises de contact.

SECTEUR DE PARIS

Ce secteur se réjouit de la naissance d'un nouveau syndicat : celui de SEZANNE qui, sous l'impulsion de notre camarade LEROY, se présente plein de promesses.

L'efficacité étant le but essentiel du secteur de Paris dont l'influence s'accroît sans cesse, des visites ont été faites par le Secrétaire au Raincy, à Noisy-Magasins, ainsi que Pantin. Partout on ne peut que constater l'attachement de tous nos adhérents à notre noble cause.

Les réunions des Commissions techniques MT et EX ont été un véritable succès et se multiplieront à l'avenir.

Des cercles d'études auxquels nous convions tous nos militants de la Région parisienne, sont organisés par le secrétaire de secteur. La première réunion de ce genre aura lieu le vendredi 7 décembre à 18 h. 30. Nous sommes persuadés que de nombreux militants voudront bien consacrer une heure à l'élargissement de leurs horizons et au renforcement de leur idéal.

Cette rubrique d'activité reste ouverte à tous les autres secteurs et nous leur réservons la place nécessaire après les assemblées générales des secteurs. Préparez celles-ci convenablement; que tous ceux qui se trouvent disponibles aux dates des programmes ci-dessus fassent l'effort nécessaire pour y assister : ils seront assurés de la présence d'un militant de l'UNION EST.

R. BOURDERON.

— — —

Les réunions des Commissions techniques MT et EX ont été un véritable succès et se multiplieront à l'avenir.

Des cercles d'études auxquels nous convions tous nos militants de la Région parisienne, sont organisés par le secrétaire de secteur. La première réunion de ce genre aura lieu le vendredi 7 décembre à 18 h. 30. Nous sommes persuadés que de nombreux militants voudront bien consacrer une heure à l'élargissement de leurs horizons et au renforcement de leur idéal.

Cette rubrique d'activité reste ouverte à tous les autres secteurs et nous leur réservons la place nécessaire après les assemblées générales des secteurs. Préparez celles-ci convenablement; que tous ceux qui se trouvent disponibles aux dates des programmes ci-dessus fassent l'effort nécessaire pour y assister : ils seront assurés de la présence d'un militant de l'UNION EST.

R. BOURDERON.

— — —

BUREAU DE L'UNION

Le bureau de l'Union a dressé dans sa réunion du 30 octobre, le programme des Activités pour l'année 1951-1952 dont le détail est donné ci-après.

Nous demandons à tous nos camarades de participer activement à ces activités de façon à obtenir un rendement maximum.

C'est dans la mesure où chacun assiste aux réunions d'information, participe aux travaux des commissions techniques et d'une manière générale suit activement l'activité syndicale, que nous pourrons espérer augmenter notre puissance.

La loi syndicale c'est la loi du nombre. Nous serons puissants et nous pourrons faire face à la vague de réaction sociale qui déferle sur les travailleurs et sur les cheminots en particulier, dans la mesure où nous renforcerons notre cohésion à l'intérieur du Mouvement.

Cela suppose des contacts fréquents, une participation importante de nos camarades aux manifestations du syndicat qui n'existe et n'a de vie que dans la mesure où chacun l'anime et a conscience que c'est de son effort personnel joint à ceux de tous ses camarades que peut jaillir un syndicalisme libre, puissant, au service de tous les travailleurs.

M. DUBOIS.

— — —

Cela suppose des contacts fréquents, une participation importante de nos camarades aux manifestations du syndicat qui n'existe et n'a de vie que dans la mesure où chacun l'anime et a conscience que c'est de son effort personnel joint à ceux de tous ses camarades que peut jaillir un syndicalisme libre, puissant, au service de tous les travailleurs.

M. DUBOIS.

— — —

Nous rappelons :

1^{er} à tous nos syndiqués : qu'ils doivent adresser toute leur correspondance à leur Secrétaire de Secteur et non pas à l'UNION.

2nd à tous nos Secrétaires de syndicats : qu'ils doivent adresser cette correspondance à leur Secrétaire de Secteur et non pas à l'UNION.

3rd à tous nos Secrétaires de secteur : qu'ils doivent adresser cette correspondance à leur Secrétaire de Secteur et non pas à l'UNION.

4th à tous nos Secrétaires de secteur : qu'ils doivent adresser cette correspondance à leur Secrétaire de Secteur et non pas à l'UNION.

5th à tous nos Secrétaires de secteur : qu'ils doivent adresser cette correspondance à leur Secrétaire de Secteur et non pas à l'UNION.

6th à tous nos Secrétaires de secteur : qu'ils doivent adresser cette correspondance à leur Secrétaire de Secteur et non pas à l'UNION.

7th à tous nos Secrétaires de secteur : qu'ils doivent adresser cette correspondance à leur Secrétaire de Secteur et non pas à l'UNION.

8th à tous nos Secrétaires de secteur : qu'ils doivent adresser cette correspondance à leur Secrétaire de Secteur et non pas à l'UNION.

9th à tous nos Secrétaires de secteur : qu'ils doivent adresser cette correspondance à leur Secrétaire de Secteur et non pas à l'UNION.

10th à tous nos Secrétaires de secteur : qu'ils doivent adresser cette correspondance à leur Secrétaire de Secteur et non pas à l'UNION.

11th à tous nos Secrétaires de secteur : qu'ils doivent adresser cette correspondance à leur Secrétaire de Secteur et non pas à l'UNION.

12th à tous nos Secrétaires de secteur : qu'ils doivent adresser cette correspondance à leur Secrétaire de Secteur et non pas à l'UNION.

13th à tous nos Secrétaires de secteur : qu'ils doivent adresser cette correspondance à leur Secrétaire de Secteur et non pas à l'UNION.

14th à tous nos Secrétaires de secteur : qu'ils doivent adresser cette correspondance à leur Secrétaire de Secteur et non pas à l'UNION.

15th à tous nos Secrétaires de secteur : qu'ils doivent adresser cette correspondance à leur Secrétaire de Secteur et non pas à l'UNION.

16th à tous nos Secrétaires de secteur : qu'ils doivent adresser cette correspondance à leur Secrétaire de Secteur et non pas à l'UNION.

17th à tous nos Secrétaires de secteur : qu'ils doivent adresser cette correspondance à leur Secrétaire de Secteur et non pas à l'UNION.

18th à tous nos Secrétaires de secteur : qu'ils doivent adresser cette correspondance à leur Secrétaire de Secteur et non pas à l'UNION.

19th à tous nos Secrétaires de secteur : qu'ils doivent adresser cette correspondance à leur Secrétaire de Secteur et non pas à l'UNION.

20th à tous nos Secrétaires de secteur : qu'ils doivent adresser cette correspondance à leur Secrétaire de Secteur et non pas à l'UNION.

21th à tous nos Secrétaires de secteur : qu'ils doivent adresser cette correspondance à leur Secrétaire de Secteur et non pas à l'UNION.

22th à tous nos Secrétaires de secteur : qu'ils doivent adresser cette correspondance à leur Secrétaire de Secteur et non pas à l'UNION.

23th à tous nos Secrétaires de secteur : qu'ils doivent adresser cette correspondance à leur Secrétaire de Secteur et non pas à l'UNION.

24th à tous nos Secrétaires de secteur : qu'ils doivent adresser cette correspondance à leur Secrétaire de Secteur et non pas à l'UNION.

25th à tous nos Secrétaires de secteur : qu'ils doivent adresser cette correspondance à leur Secrétaire de Secteur et non pas à l'UNION.

26th à tous nos Secrétaires de secteur : qu'ils doivent adresser cette correspondance à leur Secrétaire de Secteur et non pas à l'UNION.

27th à tous nos Secrétaires de secteur : qu'ils doivent adresser cette correspondance à leur Secrétaire de Secteur et non pas à l'UNION.

28th à tous nos Secrétaires de secteur : qu'ils doivent adresser cette correspondance à leur Secrétaire de Secteur et non pas à l'UNION.

29th à tous nos Secrétaires de secteur : qu'ils doivent adresser cette correspondance à leur Secrétaire de Secteur et non pas à l'UNION.

30th à tous nos Secrétaires de secteur : qu'ils doivent adresser cette correspondance à leur Secrétaire de Secteur et non pas à l'UNION.

31th à tous nos Secrétaires de secteur : qu'ils doivent adresser cette correspondance à leur Secrétaire de Secteur et non pas à l'UNION.

32th à tous nos Secrétaires de secteur : qu'ils doivent adresser cette correspondance à leur Secrétaire de Secteur et non pas à l'UNION.

33th à tous nos Secrétaires de secteur : qu'ils doivent adresser cette correspondance à leur Secrétaire de Secteur et non pas à l'UNION.

34th à tous nos Secrétaires de secteur : qu'ils doivent adresser cette correspondance à leur Secrétaire de Secteur et non pas à l'UNION.

35th à tous nos Secrétaires de secteur : qu'ils doivent adresser cette correspondance à leur Secrétaire de Secteur et non pas à l'UNION.

36th à tous nos Secrétaires de secteur : qu'ils doivent adresser cette correspondance à leur Secrétaire de Secteur et non pas à l'UNION.

37th à tous nos Secrétaires de secteur : qu'ils doivent adresser cette correspondance à leur Secrétaire de Secteur et non pas à l'UNION.

38th à tous nos Secrétaires de secteur : qu'ils doivent adresser cette correspondance à leur Secrétaire de Secteur et non pas à l'UNION.

39th à tous nos Secrétaires de secteur : qu'ils doivent adresser cette correspondance à leur Secrétaire de Secteur et non pas à l'UNION.

40th à tous nos Secrétaires de secteur : qu'ils doivent adresser cette correspondance à leur Secrétaire de Secteur et non pas à l'UNION.

41th à tous nos Secrétaires de secteur : qu'ils doivent adresser cette correspondance à leur Secrétaire de Secteur et non pas à l'UNION.

42th à tous nos Secrétaires de secteur : qu'ils doivent adresser cette correspondance à leur Secrétaire de Secteur et non pas à l'UNION.

43th à tous nos Secrétaires de secteur : qu'ils doivent adresser cette correspondance à leur Secrétaire de Secteur et non pas à l'UNION.

44th à tous nos Secrétaires de secteur : qu'ils doivent adresser cette correspondance à leur Secrétaire de Secteur et non pas à l'UNION.

45th à tous nos Secrétaires de secteur : qu'ils doivent adresser cette correspondance à leur Secrétaire de Secteur et non pas à l'UNION.

46th à tous nos Secrétaires de secteur : qu'ils doivent adresser cette correspondance à leur Secrétaire de Secteur et non pas à l'UNION.

47th à tous nos Secrétaires de secteur : qu'ils doivent adresser cette correspondance à leur Secrétaire de Secteur et non pas à l'UNION.

48th à tous nos Secrétaires de secteur : qu'ils doivent adresser cette