



LE CHEMINOT DE FRANCE

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

LE VRAI VISAGE DE LA LIBERTÉ



Nous aurions le plus grand tort de ne pas prendre au sérieux la nouvelle offensive déclenchée par les syndicats dits « libres » contre le mouvement syndical chrétien, considéré Outre-Atlantique comme un obstacle majeur à la réalisation intégrale, à l'échelle mondiale, d'un syndicalisme-antidote essentiellement préoccupé de la neutralisation de la F.S.M. et de ses sections nationales.

Bien sûr, il ne s'agit pas d'une action brutale et directe. Les rapports C.I.S.C.C.I.S.L. se sont, au contraire, légèrement améliorés ces derniers temps dans le sens d'une collaboration, sinon organique, tout au moins officielle et de caractère permanent. Il n'en reste pas moins que certaines initiatives récentes des syndicats américains constituent pour les mouvements réellement indépendants comme le nôtre une menace réelle, en raison même des moyens matériels et politiques mis en œuvre.

C'est d'une part Irving BROWN, commis voyageur en Europe de l'A.F.L., se livrant à toutes sortes d'activités de nature à favoriser cette concentration des forces syndicales non communistes dont rêvent ses compatriotes et qu'il ne conçoit pas autrement que sous la forme étroite d'une unité organique au sein de groupements nationaux spécifiquement neutres au point de vue idéologique, mais politiquement dépendants.

C'est, d'autre part, le C.I.O. souscrivant 100.000 dollars au profit des entreprises de la C.I.S.L. en Europe en précisant que « les sommes seront réparties parmi les organismes régionaux de la C.I.S.L. en vue d'aider les centres nationaux dans tous les domaines de l'activité syndicale ». Les « centres nationaux » ? Nous savons parfaitement de quel centre national il s'agit pour la France...

Ce sont enfin ces pressions indirectement exercées sur la C.F.T.C. pour l'amener à se départir d'une attitude dictée par le constant souci de son indépendance.

Nous ne ferons pas à nos camarades américains l'injure de douter un seul instant de la droiture de leurs intentions. Mais nous leur disons très amicalement qu'ils se trompent, qu'obnubilés par la hantise du péril bolchevique, ils se lancent à corps perdu sur une voie qui n'est pas la bonne, s'entêtant à imposer leurs solutions à une Europe qu'ils croient connaître et qu'au fond ils connaissent mal. Une fois de plus, nous attirons leur attention sur les dangers d'une telle erreur d'aiguillage et leur demandons, alors qu'il en est encore temps, de reconstruire la question.

Que ces camarades se disent bien, qu'en France, comme partout ailleurs en Europe continentale, on ne peut efficacement opposer à l'idéologie communiste qui anime les troupes inféodées à la F.S.M. qu'une autre idéologie, plus attirante encore parce que plus proche des véritables aspirations des peuples de l'Occident. Le syndicalisme purement alimentaire — ou de classe — a fait faillite sur le vieux continent. De multiples et parfois douloureuses expériences nous en ont apporté la preuve. Il n'a su faire que la preuve de son impuissance ou le lit du communisme. Aux États-Unis même — où l'unité syndicale organique n'existe d'ailleurs pas — une tendance commence à se faire jour pour tirer les conséquences d'une telle constatation bien qu'il manque aux syndicalistes du Nouveau Monde l'expérience indispensable en la matière.

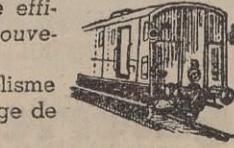
Car, qui donc, à part nous autres Français et nos camarades italiens, peut se prévaloir de quelque autorité dans le choix des méthodes à adopter pour libérer les travailleurs de l'emprise du totalitarisme stalinien ? Et quelle fraction syndicale, en France, comme en Italie, a entrepris et déjà réalisé sur une large échelle cette libération, sinon le syndicalisme chrétien ?

Celui-ci a donc sa place au premier rang des syndicats qui se veulent libres et ne sauront l'être réellement que dans l'indépendance à l'égard du pouvoir politique, quel qu'il soit.

La liberté ne supporte pas de chaîne, même légère, même dorée. Elle impose, certes, au syndicalisme tel que nous le concevons, de lourds sacrifices. Mais comme l'écrivait fort opportunément Gaston TESSIER dans « Syndicalisme », le 14 février (1) :

« Fiers d'une pauvreté qui garantit l'indépendance, nous continuons de croire que l'esprit de sacrifice anime efficacement les grands, durables et féconds mouvements sociaux ».

Ainsi, contre vents et marées, notre syndicalisme contre-t-il aux yeux des travailleurs le vrai visage de la liberté. Il ne saurait tromper.



A. PAILLIEUX,
Secrétaire général.

(1) L'attention de nos lecteurs est particulièrement attirée sur ce très important article.

Pour faire face à l'augmentation continue des prix: AUGMENTATION DES SALAIRES! Échelle mobile!!

Le Bureau Confédéral de la C.F.T.C. réuni les 16 et 17 février 1952, souligne qu'une politique économique qui n'aurait pas l'acceptation de la classe ouvrière est vouée à un échec complet, et que cette dernière, qui a consenti des sacrifices considérables pour le redressement du pays, ne saurait admettre de faire les frais, une fois de plus, de mesures improvisées entraînant une nouvelle aggravation des conditions d'existence des travailleurs.

C'est pourquoi il rappelle son ferme attachement à l'introduction, dans la législation, de règles d'échelle mobile du salaire minimum interprofessionnel garanti, dont il demande le vote rapide par le Parlement.

Il tient cependant, à cet égard, à dire son désaccord avec tout projet qui n'assurerait pas le relèvement automatique du salaire minimum interprofessionnel garanti, dès que les indices font apparaître une augmentation de 5 %.

Le Bureau Confédéral constate, par ailleurs, que depuis la dernière révision du salaire minimum garanti, le coût de la vie a considérablement augmenté. Il demande, par conséquent, que ce salaire soit immédiatement relevé après consultation de la Commission Supérieure des Conventions Collectives. Il s'élève, une fois de plus, contre le fait que cet organisme ne soit pas réuni par le Gouvernement, malgré les demandes réitérées de la C.F.T.C.

Un aménagement de la rémunération qui ne donne rien au plus nécessiteux ce n'est pas une augmentation

QUE de bruit fait autour de la récente mesure qui vient de modifier notre rémunération en harmonisant partiellement notre régime avec celui d'E.G.F.

Nous avons souligné à juste titre, qu'elle ne peut, en aucune manière être considérée comme une augmentation de salaire, puisqu'elle n'apporte pas, à tous les cheminots, sans exception, ce qu'ils sont en droit d'attendre d'une « augmentation » dont le but serait de palier la hausse des prix.

Ce sont même, hélas, ceux qui supposent le plus durement les rigueurs du coût de la vie qui n'ont rien gagné à l'opération et, pour sauvegarder tous leurs droits à un relèvement urgent des salaires, il importe que personne ne s'emploie inconsidérément à donner au remaniement que nous venons d'enre-

gistrer un autre caractère que celui d'une étape, insuffisante d'ailleurs, sur la voie de l'harmonisation qui nous est due.

Il s'est agi, nous l'avons dit, d'une opération parallèle à celle faite à E.G.F. au 1^{er} décembre 1951, du même ordre de grandeur, et simplement destinée à ne pas laisser s'aggraver le retard que nous supportons sur nos camarades d'Électricité et Gaz de France.

Les conclusions de la fameuse Commission de coordination des salaires (dite Commission Gely) ne sont toujours pas connues officiellement et si l'on allonge le tapis, au point que nous nous demandons si les tractations de cette Commission ne sont pas aussi compliquées que celles de la conférence d'Armistice de Pan Mum Jom, c'est, nous en sommes convaincus, parce que

l'on sait bien, au Ministère, que les conclusions en question justifieront amplement nos revendications.

C'est parce que, en haut lieu, on connaît l'importance du déséquilibre, dont nous souffrons, qu'on nous a gratifiés de la fraction d'harmonisation du 1^{er} décembre 1951.

Il en est qui prétendent qu'il fallait catégoriquement refuser cette mesure, c'eût été faire la partie belle à ceux qui après avoir retardé, pendant des années l'harmonisation officiellement promise, voudraient bien aujourd'hui que les Cheminots eux-mêmes leur disent qu'ils n'y tiennent pas.

En juin 1947, les deux seules organisations cheminotes existantes, C.G.T. et C.F.T. réclamaient une grille de coéf-

Léon DELSSERT.

(Suite page 8.)

Réorganisation des transports

LE 5 février 1952, M. Bichet, au nom de la Commission des Moyens de Communication et du Tourisme, a déposé sur le bureau de la Chambre son rapport enregistré sous le n° 2486.

Dans l'exposé des motifs, nous pouvons relever un certain nombre de constatations particulièrement intéressantes dont certaines, du reste, se trouvaient déjà dans le pré-rapport du même auteur.

Tout d'abord, une constatation d'évidence :

« L'évolution des modes de transport pose une question qui déborde très largement le simple cadre des transports ferroviaires. »

Cependant, nous avons le regret de constater que ni le projet de loi, ni les propositions de loi, ni le rapport ne cherchent à régler ce problème de fond d'une nécessaire organisation générale des transports et se bornent à proposer des mesures fragmentaires soit pour la S.N.C.F., soit pour les transports routiers.

Ceci dit et ces regrets ayant été exprimés, marquons les points qui peuvent nous satisfaire dans le rapport Bichet.

Tout d'abord l'énoncé d'un certain nombre de vérités qu'il serait bon de répandre largement devant une opinion publique particulièrement mal informée et, qui pis est, déformée à dessein par certains défenseurs d'intérêts qui n'ont rien à voir avec l'intérêt général :

« Il n'est pas possible de vouloir à la fois ne pas augmenter les tarifs, ne pas adapter l'ensemble de nos moyens de transport à nos besoins et, malgré tout, supprimer le déficit du chemin de fer. »

Sur la situation financière, une évolution honnête du déficit ramené en monnaie 1938, en comparaison avec les déficits antérieurs à la guerre :

1937 : 6 milliards,
1938 : 7 milliards,
1950 : 4 milliards 3,
1951 : 4 milliards à peine,

soit, en 1951, un déficit égal à la moitié du déficit de 1938.

Le trafic est comparable aux meilleures années d'avant guerre :

1930 : 70.1 milliards d'unités kilométriques,
1951 : 73.6 milliards d'unités kilométriques.

Ceci avec un effectif de personnel réduit :
1930 : 509.000 agents,
1938 : 522.000,
1950 : 442.700,
1951 : 424.892.

Devant des propositions de contrôle supplémentaire, le rapporteur expose que les contrôles actuellement existants — 15 — sont déjà trop nombreux et qu'il faudrait même envisager leur réduction.

En ce qui concerne l'organisation intérieure de la S.N.C.F., le rapporteur indique qu'« il est apparu à la majorité de la Commission que l'organisation intérieure de la S.N.C.F. n'était pas de la compétence du Parlement ». Cependant, dans l'article premier du projet de loi découlant du rapport, la Commission, acceptant un amendement de M. Lemaire, dit que dans un délai de dix-huit mois, la S.N.C.F. procéderait à une refonte de sa structure marquée par la réduction à deux des trois étages administratifs. Nous faisons les plus expressives réserves sur cet article qui posera sur le plan humain un certain nombre de problèmes.

Maurice NICKMILDER.
(Suite page 8.)

— COUPS DE TAMpon —

UN COUP POUR... JEAN-FRANÇOIS

Je sais bien qu'on m'accuse d'être une espèce de mauvaise langue médisan sur tout et sur tous.

Moï qui suis le meilleur homme du monde ?

Mais que voulez-vous que j'y fasse ? Je ne suis pas le vrai coupable. Ce sont les copains qui me signalent tous les quatre matins tous ces menus faits qui méritent un « coup de tampon ».

Cette fois-ci, j'en prends pour mon grade. On m'écrit :

« Tu veux jouer au technicien ! Mais ça ne te réussit pas ! Tu apprendras — mon vieux — que ce n'est pas le courant continu mais le courant alternatif qu'on représente graphiquement d'une manière « sinuuse ».

« Un coup de tampon pour... Jean-François » ; c'est vrai et... j'encaisse

Mais je me défends en répondant « qu'en matière d'électrification, on en est maintenant au courant alternatif » (et non au continu).

Et je suis bien persuadé que nos camarades auront, d'eux-mêmes, rectifié cette coquille

SYNDICALISME CATEGORIEL

J'ai mon ami Jules qui est mécano à la Villette. Il me remet le « Bulletin de Traction » de janvier, le journal de la Fédé. des Agents de Conduite. Et il m'a entouré en rouge un article en toute première page et première colonne où il est question de la participation de cette Fédération à la Commission ministérielle mixte de la Convention collective. Le ministre leur dit textuellement :

« En réponse à votre lettre du 9 novembre 1951, j'ai l'honneur de vous faire connaître que vous serez convocés à la Commission... lorsque des questions se rapportant particulièrement aux catégories que vous représentez seront à l'ordre du jour. »

Et allume ta pipe... à la pompe !

Autrement dit, la prétentieuse « Fédération » qui n'est, somme toute, qu'une commission technique, n'a voix au chapitre que sur les questions de détail. Elle ne représente que des intérêts particuliers. Et on le lui signifie !

Et moi, je crois que c'est bien ainsi ! Cela rejoue absolument ce que nous disons depuis toujours : le syndicalisme catégoriel et l'« amicalisme », quand il veut faire du syndicalisme, ne sont adaptés ni à notre profession ni à notre époque.

Et seules, les Fédérations générales peuvent œuvrer efficacement pour nos intérêts généraux.

D'accord ! Il s'agit de défendre tous les cheminots ensemble !

HIERARCHIE

Je suis obligé de revenir également au même « Bulletin de Traction », mais au numéro d'octobre-novembre.

Y a le camarade Roger BONNOT qui nous donne son avis sur la hiérarchie. Selon lui, elle devrait se limiter à l'échelle 10. Il veut dire par là — bien sûr — que toute augmentation devrait s'arrêter là. Moi je veux bien. Mais pourquoi l'échelle 10 ?

VIN ROUGE NATUREL

Prix spéciaux pour CHEMINOTS
Charles BARDON Propriétaire
Milhau (Gard)

DOULEURS MUSCULAIRES

La chaleur pénétrante du LINIMENT SLOAN calme les douleurs rhumatismales, névralgiques et musculaires, car SLOAN "chaleur en bouteille" provoque une arrivée rapide de sang. SLOAN est très efficace aussi dans les cas de courbatures, lumbago, torticolis, entorses.

Visa 399-P-23.093

LINIMENT SLOAN CALME LA DOULEUR

DE LA FABRIQUE...

...A CHEZ VOUS

POUR VOTRE CONFORT
NOUS VOUS OFFRONS

MADAME...

UN TROUSSEAU D'UNE AGROABLE
COMPOSITION INÉGALABLE
COMME PRIX ET QUALITÉ POUR

26.550 FRANCS

Port et emballage compris
(pour la France)

- 6 Draps Coton (grand lit)
- 6 Taies d'oreiller
- 12 Serviettes éponges
- 12 Serviettes nid d'abeilles
- 12 Torchons
- 12 Mouchoirs pour Madame
- 12 Mouchoirs pour Monsieur
- 1 Service de table (6 couv.)

Ets C.-F. RAOUL NEU

73, rue Caumartin - PARIS (9^e)
Tout envoi ne convenant pas sera
reprise dans la huitaine —

Facilités de paiement au CHEMINOT
ou cadeau agréable pour
règlement comptant.

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

(S.A.T.E.B.A.) TOUS MOULAGES EN CIMENT

262, Boulevard Saint-Germain - PARIS (7^e) Tél. : INV. 59-19

TRAVERSES mixtes acier et béton armé pour Equipment
des Voies principales et des Embranchements

BILLET

Conjoncture de crise

« L'équilibre fondamental de nos paiements à l'intérieur et à l'extérieur est ruiné », s'est écrit le Président du Conseil à la Tribune de l'Assemblée, le 7 février. « Aujourd'hui — a-t-il ajouté — nous ne payons plus par nos exportations que 61,7 % de nos importations. Il s'agit d'un mouvement de diminution continu qu'il nous faut arrêter à tout prix. »

Lorsque l'on saura que nos ressources nettes en or et en devises ne représentent que trois jours de paiements à l'étranger, on mesurera l'importance de la crise que connaît notre pays.

Et cependant les avertissements n'avaient pas manqué à nos dirigeants, mais l'une des caractéristiques de la politique actuelle n'est-elle pas son impuissance à choisir et à conduire la Nation dans les options fondamentales ?

La politique du chien crevé, la politique du parapluie, n'ont jamais payé, et elles ont toujours conduit à la ruine.

Dans un discours prononcé lors du Congrès du Parti Radical Socialiste à Lyon, les 25-26 octobre dernier, l'un des premiers ministres démissionnaires des gouvernements de la Libération, M. MENDES-FRANCE, déclarait :

« Si l'on compare la production actuelle à la production de l'année 1929, voici ce que l'on constate :

— L'Allemagne, l'Italie, la Belgique évoluent aux environs de 120 à 130 % ;

— L'Angleterre, les Pays-Bas, la Tchécoslovaquie, aux environs de 140 à 150 % ;

— La Norvège, le Danemark, la Suède, la Pologne évoluent entre 200 à 250 % ;

— Et la France ?... La France ne dépasse pas 100 %... Nous sommes le dernier pays d'Europe, par rapport à 1929. »

Bien entendu, la guerre de Corée n'a pas arrangé les choses, mais elle a « bon dos ».

En effet, poursuit l'orateur, ce n'est pas la guerre de Corée qui a fait monter le prix du suif (d'origine française) de 120 %, ni la pierre de taille, ni les cuirs et peaux.

Alors ?

Alors, malgré les déclarations optimistes des docteurs Tant-Mieux, malgré les félicitations et les gargarismes des dimanches politiques — et sans aller plus loin, les signes de notre ruine s'inscrivent dans ces quelques lignes : production stagnante, augmentation à tous propos et hors de propos des prix de vente par désir forcené de maintenir les profits et de sauvegarder la « libre entreprise », conduisent à la diminution rapide des richesses consommables et à faire des Français un peuple de pauvres gens.

Faute d'un choix réel et définitif entre les intérêts généraux du pays et les intérêts privés, on préfère tondre les œufs pour gratter quelques milliards — et encore ! — sur la S.N.C.F. et sur la Sécurité sociale, plutôt que de prendre les seules mesures qui peuvent encore nous sauver.

Sauront-ils les prendre ?

Il n'est que de voir quelles réactions ont eu au Parlement les représentants de certains intérêts privés pour en douter.

Que la France court à la ruine, qu'importe ! L'essentiel, c'est que les prix agricoles soient maintenus, c'est que les intérêts betteraviers, cochoniers, pétroliers, routiers soient scuvergards, qu'importe le reste !

Et cependant, si les tenants de « la libre entreprise » veulent éviter qu'un gouvernement autoritaire la mette un jour dans sa poche avec toutes les autres, ils feront bien de se décider à donner, de bon gré, un peu de ce que les autres pourraient leur prendre de force.

Se décidera-t-on, avant qu'il ne soit trop tard, à écouter la C.F.T.C. qui réclame avec une insistance croissante : l'organisation du pouvoir économique, la réalisation de la justice fiscale par la réforme du système d'impôts, la réforme commerciale, un développement de la production et de la productivité agricoles, une politique hardie de l'habitat pour loger enfin tous les Français et la création d'une véritable échelle mobile des salaires, seule garantie du pouvoir d'achat et de consommation des masses laborieuses — premier client du pays ?

L'avenir répondra.

J. BERTHON.

Documentation

FACILITÉS DE CIRCULATION des enfants d'agents ou d'ex-agents effectuant leur service militaire.

(Note P 5 6.205 du 2 janvier 1952.)

1^o Fils appels normalement et accomplis la durée légale du service;

2^o Fils engagés volontaires ou ayant devancé la date d'appel;

3^o Fils sursitaires (pour études);

4^o Fils ajournés.

Facilités réglementaires maintenues jusqu'à majorité. Après cette date et jusqu'à expiration de la durée du service légal, attribution d'un permis tous les deux mois.

Il faut que l'intéressé soit célibataire et habite avec l'agent. Pour les classes de voitures, le bénéficiaire doit respecter les règlements édictés par l'Autorité Militaire.

Ces dispositions s'appliquent aux enfants d'agents ou ex-agents du cadre permanent et enfants d'auxiliaires ou d'ex-auxiliaires du régime spécial.

CHOMAGE 1952 A L'OCCASION DES PONTS.

(Note PU/III 353 du 17 janvier).

Matinée du 16 août et journée du 10 novembre. Les agents devront récupérer trois samedis après-midi.

CLASSE DE VOITURE DES VEUVES D'AGENTS qui sont en même temps femmes-agents.

(Note Pf 6.268 du 21 janvier).

Bénéfice de la classe de voiture qui était attribuée au mari.

PRIME DE RENDEMENT POUR LES AGENTS DES P.C.

(Note Ph 14 du 22 janvier).

Prime basée sur les primes de rendement ou de productivité du personnel des gares.

DELIVRANCE DES VÉTEMENTS DE TRAVAIL.

(Note Pe 29 du 25 janvier).

LE CHEMINOT DE FRANCE

REDACTION et ADMINISTRATION

26, Rue de Montholon, 26

— PARIS (IX^e) —

Téléphone : TRUdaine 91-03

Compte Chèque Postal :

FEDERATION - PARIS 26.44

ASSURANCE-ACCIDENTS PARIS 1500-18

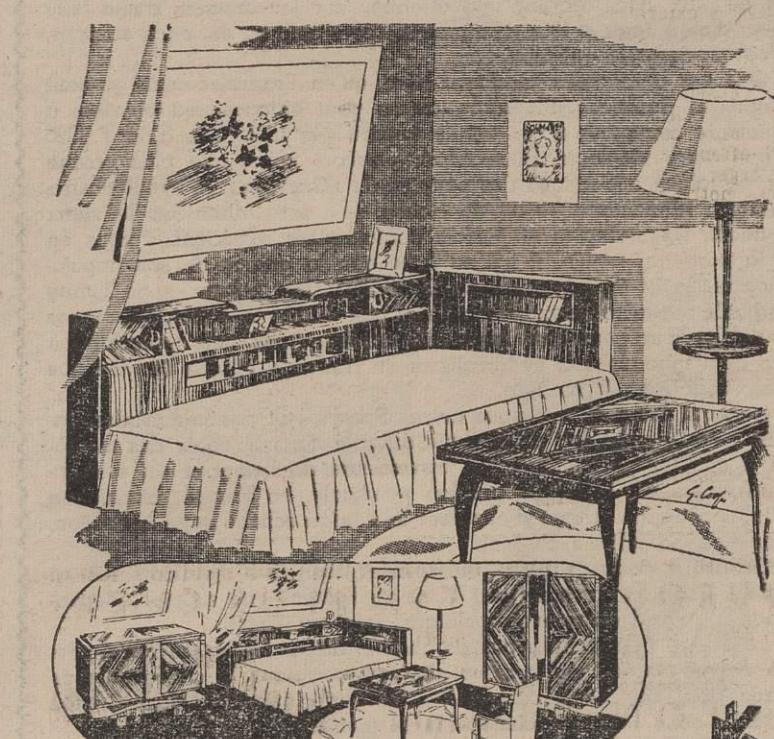
POUR LA PUBLICITE

S'adresser :

AGENCE L R - LES REGIES

93, Champs-Elysées - PARIS (8^e)

— Tél : BALzac 06-23 — 06-24 —



FACILITÉS DE PAIEMENT EXCEPTIONNELLES et REMISE CONFIDENTIELLE accordées à MM. les Cheminots

galleries barbès

LES GRANDS SPÉCIALISTES DU MEUBLE ET DU TAPIS

FACILITÉS DE PAIEMENT

LIVRAISONS GRATUITES À DOMICILE DANS TOUTE LA FRANCE

COMPENSATION DES FRAIS DE VOYAGE

55 Boul. BARBÈS - PARIS

BON
pour un
CATALOGUE
GRATUIT
d'aménagement
A - 100

Qui défend les auxiliaires ?

Quelques notes et réflexions à propos des débats au sein de la Commission mixte de la Convention collective.

« Après que M. BOURRIE ait fait connaître que ses services avaient mis au point le chapitre « Recrutement » et que la Commission, répondant à une observation de M. PAILLIEUX, ait été d'accord pour que le statut des relations collectives à élaborer englobe toutes les catégories de personnel, y compris les auxiliaires, la Commission s'ajourne au... »

C'est en ces termes que fut consignée sur le procès-verbal sommaire de la deuxième séance de la Commission, le 22 novembre dernier, l'intervention de PAILLIEUX tendant à la transformation de la définition de l'Auxiliaire, à la suppression de la Convention collective spéciale qui avait été établie pour cette catégorie et à l'élaboration d'un chapitre distinct pour le Personnel temporaire, dont aucun des ressortissants ne devrait être occupé aux emplois du Cadre Permanent.

Nous avons eu plusieurs fois l'occasion, au cours des séances ultérieures, NICKMILDER et moi-même, de confirmer ce point de vue, car celle est bien notre position : en finir au plus tôt avec cette escroquerie morale qui consiste à entretenir une réserve massive de « sous-cheminots » ou de « pré-cheminots », y puisant, au fur et à mesure des nécessités — bien réduites à cette époque — pour le recrutement au Cadre ; une sorte de vestible inconfortable où certains de nos camarades attendent plusieurs années, dans une totale incertitude, sans possibilité d'avancement, espérant malgré tout, comme on le leur avait laissé entendre lors de l'embauchage, qu'on « finirait bien un jour par les titulariser » ; une sorte d'aquarium d'où sont péchés, à la demande, les poissons rouges ou dorés.

C'est pourquoi nous avons invariablement demandé chaque fois que se présentait le terme « auxiliaire » dans les projets de chapitres V et VI, qu'on le biffe impitoyablement. S'il répond aujourd'hui à une fâcheuse réalité à savoir qu'il se trouve encore trop de nos camarades dans cette situation, il ne doit pas, selon nous, figurer dans les chapitres d'une Convention collective relatifs au recrutement et au déroulement de la carrière du personnel du Cadre permanent.

Un chapitre spécial nous est promis qui comprendra les conditions offertes aux « temporaires », lesquels ne seront embauchés, nous voulons l'espérer, que pour une période bien déterminée, n'excédant pas — dans tous les cas — un maximum à déterminer. Ces futures règles les sauront bien et on ne leur permettra d'entretenir aucune illusion dans une problématique titularisation autorisant de leur situation.

HAILLANT.

Nouvelles attaques contre les comités-mixtes

Veut-on renouveler l'opération d'août 1951 et passer outre à la position des organisations syndicales représentatives ?

Une première offensive est enregistrée à la séance de la Commission de la Convention collective du 10 janvier, la S.N.C.F. exprime le désir de voir modifier la durée du mandat des délégués aux comités-mixtes en réalisant d'autre part des élections simultanées pour les deux délégations : personnel et comité-mixte.

Nos représentants, tout en acceptant de revoir cette question à l'occasion d'une discussion sur ce sujet, ont formellement précisé notre position : Renouvellement de la délégation actuelle dont le mandat de trois ans arrive à expiration en mai 1952. Elections d'abord, discussion sur une modification éventuelle ensuite.

Cette position semblait être commune à l'ensemble des organisations syndicales, la S.N.C.F. s'en tenait là.

A la séance suivante 17 janvier, nouvelle offensive, la S.N.C.F. revient à la charge. Une fois de plus nous rappelons notre position définie lors de la séance du 10 janvier, identique à celle de la C.G.T. Mais, comme par hasard F. O. fait une proposition sur laquelle la S.N.C.F. tombe à pieds joints ; recul des élections de comité-mixte au mois de décembre, et renouvellement à cette époque des deux délégations ! Passe encore pour les comités-mixtes, mais lorsque l'on a constaté que des tableaux d'aptitude n'étaient pas encore arrêtés le 5 janvier 1952, on se demande dans quelle pataudière se trouvaient nos délégués du personnel avec des élections au mois de décembre. Sans doute,

Maurice DUBOIS.

POURQUOI PAYER PLUS CHER ?

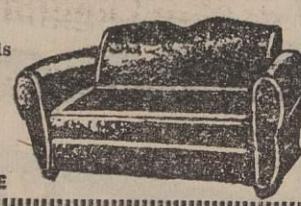
VENTE DIRECTE DU FABRICANT
AUX CONSOMMATEURS
Cosys, Sommiers, Canapés, Matelas, Fauteuils

Adressez-vous directement à

LEON Fabricant

Fournisseur des CHEMINS
88, rue Myra - PARIS-18^e
Métro : Château-Rouge et Barbes

Livraison à domicile - MAISON DE CONFiance



REMBOURSEMENT TOTAL ASSURÉ - RIEN A VOTRE CHARGE
POUR VOS ORDONNANCES D'OPTIQUE MEDICALE
LUNETTES, VERRES, ETUIS au TARIF

DE LA CAISSE DE PREVOYANCE

JOURDAN 107, RUE LAFAYETTE - (GARE DU NORD)
MAISON TENUE DE PÈRE EN FILS DEPUIS 1860

UNE GRANDE REALISATION FERROVIAIRE FRANÇAISE

LA SOCIÉTÉ FRANÇAISE DE TRANSPORTS ET ENTREPOTS FRIGORIFIQUES (S.T.E.F.)

FILIALE DE LA S.N.C.F.

(Suite)

ORGANISATION PRATIQUE DES TRANSPORTS

La bonne organisation des transports exige un choix judicieux du matériel à fournir, un contrôle des opérations de glaçage qui s'effectue bien souvent en un lieu différent de celui du chargement, un reglaçage éventuel, une certaine surveillance relative à la régularité de l'acheminement, des dispositions à prendre en cas de réforme du matériel pouvant entraîner un transbordement, enfin une liaison constante avec les clients et organismes utilisateurs.

La S.T.E.F. a créé, pour satisfaire ces besoins, un réseau d'agences régionales au nombre de 22, situées dans les principales régions de production : AVIGNON, BORDEAUX, BOULOGNE CAEN, DIJON, LA ROCHELLE, LE HAVRE, LILLE, LIMOGES, LOIRENT, LYON, MARSEILLE, NANTES, NIORT, PARIS, PERPIGNAN, ST-BRIEUC, STRASBOURG, TOULON, TOULOUSE, TOURS, VICHY et en Afrique du Nord, ALGER et CASABLANCA.

Les agents régionaux sont en contact direct et permanent avec les expéditeurs et destinataires. L'alimentation en glace des wagons réfrigérants est assurée dans la presque totalité des cas par leurs soins. Ils doivent donc traiter avec les fournisseurs afin d'obtenir dans tous les cas la quantité de glace nécessaire en temps utile, au lieu désigné et au meilleur prix. Pour donner une notion de l'importance de ces opérations, il ne sera pas inutile de noter que le glaçage des wagons réfrigérants a absorbé, en 1950, plus de 150.000 tonnes de glace.

Le mouvement du matériel réfrigérant doit être organisé suivant des règles très différentes de celles qui sont appliquées pour le matériel normal de la S.N.C.F. Cette différence tient essentiellement à la diversité des natures des denrées transportées, chacune demandant l'application d'une technique particulière et, par conséquent, d'un matériel particulier, et au fait que le voyage à charge doit, pour le wagon réfrigérant, être précédé d'un passage à la gare où il est décidé d'opérer le glaçage.

La rotation rapide du matériel n'a pas permis de constituer à proximité de chaque agence une réserve de matériel disponible pour ses seuls besoins. Il faut y suppléer par une organisation délicate basée sur la prévision à court terme des besoins, d'une part, et, d'autre part, sur les prévisions des disponibilités qui résultent journallement de l'exécution des divers transports et qu'il est possible de connaître par l'enregistrement méthodique de la circulation de chaque wagon sur un planning central.

TRAFFIC INTERNATIONAL

Le trafic international qui, en 1950, approchait 100.000 tonnes, constitue à coup sûr un des éléments les plus importants du trafic d'avenir. L'expérience a montré, en effet que, grâce à l'emploi de wagons réfrigérants, il était possible de présenter sur tous les marchés européens, même les plus éloignés, les produits agricoles périssables français de qualité. C'est ainsi, par exemple, que des essais d'expéditions de salades du Roussillon ou de poêches de la vallée du Rhône, sur la Suède, ont donné des résultats très encourageants permettant d'affirmer que la réalisation normale de telles exportations ne risque plus d'être influencée par des difficultés techniques, et reste seulement liée aux conditions économiques des divers marchés.

Aussi faut-il entretenir des contacts étroits tant avec les commerçants intéressés des diverses professions, qu'avec les Administrations des Chemins de fer et les Administrations publiques, dans chacun des pays d'origine, de destination et de transit.

C'est pour obtenir une bonne coordination des efforts dans ce sens et, en même temps réduire les frais des diverses représentations que ces contacts supposent que les Administrations des Chemins de fer des pays suivants :

ANGLETERRE, BELGIQUE, FRANCE, HOLLANDE, ITALIE, SUISSE, ALLEMAGNE ont constitué entre elles, sous forme coopérative, la Société INTERFRIGO.

Cette Société a commencé son exploitation au 30 octobre 1950 et a déjà apporté un nombre considérable d'améliorations par la simplification des formalités administratives relatives à la circulation des wagons, par son action sur les Administrations de Chemins de Fer pour l'amélioration des acheminements, par l'organisation rationnelle des reglaçages à l'étranger pour les wagons chargés en France. La Société INTERFRIGO se propose, au surplus, d'apporter au trafic international des avantages intéressants en recherchant les courants de trafic permettant d'assurer le retour à charge des wagons dans leur pays d'origine.

Enfin, la Société INTERFRIGO met à profit l'échelonnement des diverses saisons de production pour organiser entre pays une assistance en matière de wagons frigorifiques qui permet

d'utiliser, dans certains pays déficitaires en matériel, les wagons qui peuvent se trouver disponibles dans d'autres.

TARIFS

La tarification de base de la S.T.E.F. est une tarification à la journées d'absence comportant naturellement un prix particulier pour chaque type de matériel.

Cette tarification ne peut être appliquée telle quelle que pour un petit nombre de trafics. En effet, il convient de distinguer trois grandes catégories de clientèles nécessitant chacune l'application d'un mode de taxation particulier.

a) Les clients dont les besoins sont importants et constants peuvent fort bien s'accommoder d'une tarification au temps, car le matériel est mis à leur disposition sur leur demande, pendant de longues périodes. La location est alors consentie au mois.

Le trafic le plus important auquel est appliquée cette méthode est celui du lait qu'on transporte en wagons isothermes (pots, bouteilles) ou en citernes et qui rassemble toutes les conditions nécessaires à une utilisation régulière de moyens de transport : production et distribution importantes et constantes pour des centres destinataires invariables.

La location au mois de wagons réfrigérants est assez rare. Lorsque le cas se présente, l'industriel ou le commerçant en gros auquel elle est consentie pourvoit lui-même au glaçage des wagons qu'il utilise :

b) Les clients, même importants et expédiant en wagons complets, mais dont les expéditions ne sont constantes ni dans le temps ni dans l'espace, ne pourraient pas accepter de louer au mois un matériel dont ils n'ont pas l'utilisation régulière.

Le mode de location à la journées présenterait, par ailleurs, l'inconvénient de ne leur faire connaître le montant exact des frais résultant de l'emploi d'un wagon, qu'après remise à disposition de ce wagon et envoi de la facture, c'est-à-dire qu'ils ne pourraient en tenir compte dans les opérations commerciales, en général rapidement dénouées, qui motivent les transports.

Le mode de location au temps étant, comme on le voit, mal adapté à cette catégorie de transports, il a été adopté un mode de taxation dit « au voyage », qui consiste à appliquer pour chaque type de matériel et par franchise de parcours un tarif forfaitaire calculé d'après la durée de rotation moyenne que donne l'expérience.

Cette taxation est appliquée notamment pour les transports de fruits, légumes, beurres et fromages par wagons complets.

La encore, le glaçage des wagons reste, en principe, à la charge et aux soins de l'expéditeur. Cependant, dans la majorité des cas, ce dernier préfère s'en remettre à la S.T.E.F., mieux placé que lui pour obtenir la glace à des conditions avantageuses, et mieux organisée pour en assurer la mise en place. Cette fourniture est alors mise au compte du client et son montant s'ajoute à la taxe de location.

c) Les clients dont les expéditions sont trop faibles en poids ou trop dispersées pour constituer des chargements complets de wagons peuvent néanmoins bénéficier pour leur transport de la protection frigorifique :

— Soit en utilisant les services réguliers d'acheminement des envois de détail, services qui existent pour la matière, les viandes, les produits laitiers, les fleurs, et qui circulent sur des itinéraires et suivant des horaires certifiés avec la S.N.C.F. Les taxes au poids perçues par la S.T.E.F. pour leur utilisation tiennent compte des frais de location et de glaçage du matériel, après évaluation de la durée des transports et des tonnages moyens transportés.

— Soit en utilisant les services de groupages que la S.T.E.F. organise elle-même et qui intéressent le trafic de marée et celui des viandes d'Afrique du Nord au départ de MARSEILLE. Il convient de noter, à ce sujet, que l'organisation des groupages marée qui est de loin la plus importante, a été créée sur l'instigation même de la S.N.C.F. Ces groupages permettent, en effet, une utilisation rationnelle du matériel et font profiter, dans une large mesure, les expéditeurs des avantages tarifaires que la S.N.C.F. consent de ce fait. Ils constituent ainsi le moyen de lutter le plus efficace contre la concurrence routière dans ce domaine.

La S.T.E.F. demande, dans ce cas, à la clientèle un prix par tonne couvrant à la fois les frais principaux de transport et ceux de fourniture et de glaçage éventuel du matériel.

— Soit en utilisant les services organisés par les groupes agréés par la S.N.C.F. dont le rôle est bien connu et qui constituent pour la S.T.E.F. une clientèle importante aux époques des transports des fruits et légumes.

André PAILLIEUX.

(A suivre.)

a crédit

STU 120 FLO 9 mensualités de 1.950 fr (plus une à la commande)

172 GR

1. Une menagerie de 27 pièces richement décorée, rendue pratiquement inutilisable grâce à son tirrage, elle comprend : 12 fourchettes, 12 cuillères, 12 cuillères à soupe, une louche, payable en 9 mensualités de 1.950 fr (plus une à la commande)

2. Une menagerie de 111 pièces de même composition que la précédente, elle renferme en plus : 12 fourchettes, 12 cuillères, 12 cuillères à soupe, une louche, payable en 9 mensualités de 7.500 fr (plus une à la commande)

3. Une menagerie de 49 pièces qui complète en plus de la menagerie "D" elle comprend : 12 fourchettes à table assorties, en véritable acier inoxydable et dont le manche est en métal argenté, payable en 9 mensualités de 3.150 fr (plus une à la commande)

4. Une menagerie de 83 pièces comportant en plus des menageries précédentes, 12 cuillères, 12 fourchettes et 12 cuillères à dessert, elle est payable en 9 mensualités de 5.750 fr (plus une à la commande)

5. Une menagerie de 176 pièces de même composition que la menagerie "D" elle possède en plus une pelle à tartes, 12 fourchettes à escargots, 12 fourchettes à huîtres, 1 service à glace (3 pièces) et ses 12 cuillères, 1 pince à sucre, 12 cuillères à moka et une cuillère à ragout, elle est payable en 9 mensualités de 10.750 fr (plus une à la commande)

SHD

Toutes nos menageries sont vendues avec Bon de Garantie officiel pour 10 ans. Remboursement en cas de non-satisfaction. Pour bénéficier gratuitement de splendides écrins de luxe, joindre la présente annexe à votre commande qui doit nous parvenir avant le 15 Mars

SOCIÉTÉ D'HORLOGERIE DU DOUBS
104, RUE LAFAYETTE - PARIS - Métro : Porte d'Orléans - Gare du Nord

LILLE TAILLEUR
96, RUE DE PARIS - LILLE - MAISON FONDÉE EN 1903
Spécialité de beaux vêtements sur mesure
Costumes Pure Laine de 16.900 à 18.900 Francs

Essaiage en 4 heures (sauf le Samedi) - Echantillons gratuits adressés sur demande. Le magasin est fermé le Lundi matin. Remise 5% sur présentation de la carte.



V. B. et S. E. S.

Memento

de l'audience accordée le 22 janvier
à une délégation de la Commission technique fédérale

1) Installation de barrières oscillantes et de guérites aux P.N. importants qui n'en sont pas encore munis.

La délégation reconnaît que ces installations se développent, mais elle demande le remplacement des barrières pivotantes ou roulantes existant encore aux P.N. importants, ainsi que l'installation de guérites aux P.N. comportant un service complémentaire journalier.

2) Eau potable. Electricité et gaz butane pour les P.N.

L'installation de l'eau et de l'électricité se fait au fur et à mesure des possibilités, mais la délégation demande de poursuivre cet effort, notamment pour l'électricité lorsque les lignes de courant passent près des malsons de P.N.

Quant au gaz butane, la délégation insiste pour que l'installation, déjà décidée pour les P.N. encore éclairées au pétrole, soit entreprise et poussée sur toutes les régions.

3) Réoccupation des gardes-barrières touchées par les suppressions de gardiennage.

Les recommandations déjà faites à ce sujet seront renouvelées.

4) Augmentation du pourcentage des conducteurs de draisine à l'échelle 5.

Ce pourcentage, fixé à 40 % de l'ensemble des conducteurs aux échelles 4 et 5, ne pouvant être augmenté, la délégation appelle l'attention sur le cas des conducteurs encore à l'échelle 4 devant partir en retraite dans un temps assez rapproché.

La délégation donnera des précisions.

5) Rétablissement du grade de Contrôleur adjoint Bâtiments.

Cette demande est présentée en faveur des bons agents d'origine « Surveillance de Travaux » qui, autrefois, avaient la possibilité d'accéder, après examen, au grade de Contrôleur adjoint d'entretien des Bâtiments et prétendent ensuite à une échelle supérieure, depuis le reclassement, l'accès au grade de Chef de district de 2^e classe Bâtiments est réservé aux élèves chefs de district, lesquels sont recrutés par concours parmi les jeunes gens sortant de l'école ou parmi les jeunes agents.

La délégation désirerait voir modifier ces règles.

La question sera examinée.

6) Semeuse anglaise aux agents de la Voie.

La délégation vient d'avoir connaissance des instructions publiées récemment pour la répartition du travail en 1952; elle pense que les nouveaux régimes fixés donneront satisfaction aux agents.

7) Y aura-t-il prochainement un concours d'élèves chefs de district?

Un concours pourra peut-être être organisé en 1952, mais pas avant quelques mois.

8) Instruction générale sur les installations de sécurité.

Cette instruction ne pourra être publiée qu'après décision définitive en ce

qui concerne l'organisation du SES, et après entente avec la Direction du Mouvement.

La délégation fait part de quelques suggestions qui seront examinées.

9) Evolution des effectifs SES en fonction de la consistance des installations.

Le développement des installations dans certaines circonscriptions devrait, estime la délégation, avoir pour effet d'augmenter le personnel d'entretien.

M. le Directeur rappelle que les effectifs sont déterminés globalement et notifiés aux services régionaux; ceux-ci doivent les répartir au mieux en tenant compte des modifications des installations.

10) Règles imposées pour le remplacement des agents partis en retraite ou mutés.

La délégation vise les retards constatés dans le remplacement effectif des dirigeants, notamment de ceux des brigades; les dates de départ des intéressés étant prévues à l'avance, elle demande que les recherches d'agents soient lancées suffisamment tôt. Des recommandations seront faites dans ce sens.

— — —

En dehors de l'ordre du jour, la délégation expose diverses questions et fait part de ses suggestions dont il est pris note.

A TOUS LES CHEMINOTS

Envoi contre acompte de 1.000 Fr. le reste payable par mensualités

du magnifique RASOIR électrique de votre choix :

ROBOT -- PHILIPS -- CALOR

Envoi contre acompte de 3.000 Fr. le reste payable par mensualités

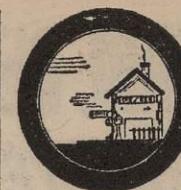
de l'ASPIRATEUR électrique de classe qui aidera Madame dans ses travaux ménagers :

S. EV. avec contrôle de dépoussiérage MORS la marque bien connue RUTON le fameux aspirateur hollandais

Écrivez à : RADIO ROBERT KIEFFER

5, Rue de la Division - Leclerc, 5 STRASBOURG (Bas-Rhin)

Tenu compte de cette série d'av-



EXPLOITATION

C.M.P. des Services Centraux

Notre désir serait de vous communiquer la totalité des renseignements en notre possession. Hélas ! cela ne nous est pas possible, la place dans notre journal ne le permettant pas, malgré tous les efforts qui ont été faits dans ce domaine.

Nous ne donnerons donc que le sommaire en faisant, à chaque fois, un ou plusieurs articles sur les questions saluantes.

Vous pourrez ainsi consulter vos Unions ou C.T. régionales sur les points pour lesquels vous désirez obtenir des renseignements.

Les procès-verbaux ne reflètent pas toujours strictement les débats, la rédaction étant très succincte, quand elle ne comporte pas quelques oubliés ! Par l'intermédiaire des Commissions techniques et par vos Unions, vous aurez toutes informations complémentaires. Toute correspondance empruntant un autre canal demeurera sans réponse.

Séance du 14 décembre 1951

SOMMAIRE

Situation générale de la S.N.C.F. Mesures prises pour assurer le transport des voyageurs pour les fêtes de fin d'année.

Prix de revient théorique des trains de voyageurs et des autorails. Mesures à prendre pour le transport des vélos-moteurs.

Modifications à apporter aux indicateurs Chaix (voitures directes empruntant plusieurs trains)

Repérage dans les gares des trains interdits aux porteurs de facilités de circulation.

Résultats des essais effectués en vue d'autoriser certains wagons J.Q.Y. à circuler à 100 km. à l'heure.

Signalisation arrière des machines h.l.p. Mise en application de la charge d'hiver des locomotives.

Dommages de guerre subis par la S.N.C.F.

Premiers résultats de la desserte routière des zones : Angers, Angoulême et Chalon-sur-Saône. Insuffisance du parc de remorques S.C.E.T.A.

Mesures envisagées en gare de Paris-Tolbiac pour éviter les accidents du travail.

Utilisation du grade de Surveillant principal.

Revalorisation du poste 2 de Sucy-Bonneuil.

Attribution de la prime de manœuvres aux agents de train desservant des trains de marchandises omnibus.

Accession des IN3 au grade de CG6.

Fourniture aux délégués du C.M.P.E. et des C.M.R. des documents émanant du Service Central P

Fourniture de documents concernant les retraités aux gares assurant le paiement de ces derniers.

Prévisions pour 1952 des dépenses d'exploitation de la S.N.C.F. au titre S.C.E.T.A.

Modifications à apporter aux cartes hebdomadaires de travail (attention aux trains interdits).

Adjonction d'un cadre supplémentaire au coupon « aller » des billets C.C. 139 pour l'inscription de la distance et du prix.

Suite aux questions traitées précédemment :

1) Classement des gares desservant certains embranchements particuliers bénéficiant de l'Annexe I au tarif 102 ;

2) Unification des méthodes d'acheminement des écritures dans les trains circulant sans agent d'accompagnement ;

3) Revalorisation des primes d'enravage et de manœuvre. Examens des procès-verbaux des C.M.R. Avaries à des marchandises transportées en petits caisses

Le secrétaire de la C.T. EX.

R. BURGELVIN.

CHEZ LES SECONDAIRES

C. A. M. R.

Une délégation de l'Union des Secondaires C.F.T.C. a été récemment reçue au ministère des Travaux Publics.

Nous avons de nouveau évoqué la loi votée en août 1950 et protesté contre la lenteur apportée à la solution que tous nos camarades cheminots et tramways attendent depuis plusieurs années.

Nous avons également fait ressortir, avec insistance, la tragique situation dans laquelle se trouvent tous nos camarades petits retraités et plus particulièrement ceux pensionnés depuis un certain nombre d'années dont la retraite infime que l'on peut appeler une aumône leur permet tout simplement de mourir de faim, et cela malgré tous les gros avantages que le Ministre des TP a cru devoir annoncer à la Tribune de l'Assemblée Nationale à diverses reprises, dont nos retraités ont eu la chance de bénéficier... (?)

Tenu compte de cette série d'av-

tages, retraités des secondaires, vous vous plaignez à juste titre de votre sort.

Un retraité ayant quitté sa compagnie en 1941, atteint à la fois par la limite d'âge et le nombre d'années de service (30 ans et 7 mois), un petit bâil... camarades... comme l'on dit chez nous, se voit avec toute la gamme d'avantages annoncée par M. le Ministre attribuer la dérisoire pension mensuelle de 6.000 francs.

M. le Ministre pense-t-il, en toute justice et en toute logique, qu'un être humain puisse vivre à notre époque, lui et son conjoint, avec 6.000 francs par mois ?

Nous attendons la réponse.

IMPÔT SUR LES RETRAITES

Nous sommes intervenus également auprès de la Direction de la C.A.M.R. en vue de l'accélération du remboursement de l'impôt perçu sur les pensions au cours de l'année 1951.

QUESTIONS DE SALAIRES

Profitant de sa présence au ministère, la Délégation n'a pas manqué d'attirer l'attention du représentant du Ministre sur l'inériorité actuelle des salaires comparée à l'augmentation incessante du coût de la vie.

Camarades, vous savez tous que les salaires doivent se discuter sur le plan local, depuis la loi du 11 février 1950.

Néanmoins, l'Union, de même que notre Fédération, suivent de près cette question, et la fixation des salaires, sur le plan national, a toujours été l'une des principales préoccupations de nos organisations. La Délégation a donc demandé à nouveau que la discussion soit reprise avec l'U.V.F. sous les auspices de M. le Ministre des Travaux Publics.

Le Secrétaire de l'Union des Secondaires.



MANUFACTURE DE VÊTEMENTS HOMMES GARÇONNETS JEUNES GENS

SIRTEX

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

Vous offre dans ses vastes locaux

27, BOULEVARD DE STRASBOURG, 27

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

— Téléphone : PROvence 63-84 —

OUVERTURE DE NOUVEAUX RAYONS

Pour vous Monsieur

RAYON MESURE

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

Pour vous Madame

LINCE DE MAISON — BLANC — TISSUS D'AMEUBLEMENT

LITERIE — RIDEAUX

A DES PRIX DE FABRIQUE

A L'OCCASION DE SON AGRANDISSEMENT, REMISE DE 10 %

SUR TOUS LES ARTICLES AUX CHEMINOTS

(Large facilité de paiement sur demande)

PRÉSENTATION DE LA CARTE DE SERVICE OBLIGATOIRE

dès que vos
enfants
commencent à
tousser



Du nouveau à l'Economat

Le 3 février dernier, s'est tenue au siège de la Fédération, une importante assemblée générale de nos camarades de l'Economat.

Nous étions là une cinquantaine qui venions de tous les coins de France. Nous aurions, certes, pu être plus nombreux ; toutefois, il faut rendre hommage à ceux qui se sont déplacés. Ils avaient, en effet, compris l'importance de cette réunion dont l'objet essentiel était de mettre au point la création d'un syndicat de l'Economat.

En effet, lors de la suppression des Economats régionaux, en janvier 1950, le rattachement administratif de l'Economat à la Direction générale nous mit dans l'obligation de coordonner l'action syndicale des différentes régions de l'Economat. Pour atteindre ce but, il nous fallait regrouper nos forces, les placer sous l'égide d'un organisme unique. C'est alors que nous avons trouvé place au syndicat des Services Centraux.

Ensuite, lorsque nous avons été nommés à cette occasion, de merci les responsables des Services Centraux qui nous ont, en toutes circonstances, procuré l'aide matérielle et morale, dont nous avions tant besoin. Jamais, malgré la diversité des problèmes que pose la réunion d'organismes aussi différents que les services centraux de la S.N.C.F. et l'Economat, nous n'aurions espéré pouvoir travailler dans une telle compréhension. Mais c'est précisément la diversité de ces problèmes, la nécessité de tirer notre action au sein de l'Economat, dans tous les domaines, la défense, enfin, des intérêts de tous nos camarades qui nous amena à envisager la création d'un Syndicat de l'Economat. Celui-ci, intégré à l'union des Services Centraux, mais possédant en propre un organisme responsable, en mesure d'étudier, de régler, de proposer, d'agir en toute connaissance de cause.

Le 3 février donc, s'est tenue notre assemblée générale sous la présidence de ROGEZ, administrateur de l'Economat, entouré de DERVILLEZ, secrétaire général du Syndicat des Services Centraux, de LE DUFF, secrétaire général adjoint, et de ROBERT, délégué au Comité mixte collectif, secrétaire de séance.

Le séance débute par un rapport très documenté de Léon DELSERT sur la brûlante question des salaires et de la situation S.N.C.F. Rapport écouté très attentivement par nos camarades présents heureux de se documenter « à la source ». Ce fut une occasion d'applaudir à l'action de la Fédération. Puis ROGEZ, administrateur, brossa un tableau concis et net de l'activité du Conseil d'administration, avec force chiffres à l'appui, tant en ce qui concerne le chiffre d'affaires et les moyens mis en œuvre et envisagés pour le maintenir et le développer, que les différents chapitres des frais généraux et, notamment, le personnel. Plusieurs camarades soulignèrent à ce propos de nombreuses questions de détail, destinées à confirmer, à faciliter et à orienter, même, le sens de l'action à mener.

Après un dé

MAROC

CASABLANCA

La réunion mensuelle du syndicat est tenue le lundi 4 février sous la présidence de BERTRAND.

Le secrétaire met les camarades au courant des questions traitées au cours de la réunion paritaire qui s'est tenue à Rabat le 29 février 1952, et à laquelle la C.F.T.C. était représentée par CHAUXAIGNE, BOUVIER, STEEVER et LA FERNAT du T.F.

1^{er} Caisse de Prévoyance : Le règlement intérieur n'a pas été modifié sensiblement, si ce n'est que les auxiliaires et les retraités éliront leur délégué.

2^o Aide d'études : Le projet de la direction sorti trop tard, ne pouvait être appliquée pour 51-52 et pour cette année, c'est la moyenne générale (10) du premier trimestre qui servira pour l'attribution de l'aide.

3^o Barème de points pour l'attribution de logements : le barème proposé par la direction est sensiblement modifié, surtout par la suppression des 100 points réservés au directeur.

4^o Statut des Attachés : Ce statut est la copie du statut appliquée à la S.N.C.F.

5^o Comité Mixte : Application des textes S.N.C.F. en ce qui concerne les C.M.E. et les C.M.P., mais peu de changements pour les comités central et social où seules les réunions des mois de juillet et aout sont supprimées.

Au cours de la réunion du bureau de l'Union qui a eu lieu le matin même à Rabat, les dates des 29 et 30 mars ont été retenues pour le Congrès de l'Union à Port-Liautey, à moins qu'un délégué fédéral ne fasse une tournée au Maroc et dans ce cas, la date pourrait en être encore modifiée.

NECROLOGIE. — Nous avons appris avec peine le décès du fils de notre camarade FERNANDEZ, Chef de Gare à Settat.

En cette douloureuse circonstance, nous prions notre camarade, ainsi que sa famille, d'agréer nos plus sincères condoléances et notre plus vive sympathie.

E. STEEVER.

GRAINES
de semences sélectionnées
Potagères, fourragères, de fleurs
Ets A. HAMONET — ANGERS
Demandez le catalogue CH gratuit

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

UNION SUD-OUEST

LA VIE DE L'UNION

Après la période des fêtes de début d'année, la vie de l'Union s'est maintenue aussi intense.

Le 16 janvier Vierzon et Bourges ont tenu une réunion de Conseil syndical avec la participation du secrétaire général adjoint de l'Union. Bonne prise de contact qui devrait être profitable à la bonne marche de ces deux syndicats en 1952.

Le lendemain, 17, les deux secrétaires de l'Union se retrouvaient à Montluçon pour étudier avec les militants locaux la réorganisation du secteur. Là aussi du bon travail fut effectué.

Le 21, le Conseil de l'Union réunissait les militants du sud-ouest au siège. Durant une fructueuse journée de travail, les problèmes des effectifs de nos syndicats, de la diffusion du « Cheminot de France », de l'harmonisation avec EGF, de la coordination furent longuement débattus. L'activité de la Fédération et de l'Union fut commentée par les secrétaires et le budget de l'Union pour 1952 étudié par les militants. Les secrétaires des différents secteurs sud-ouest donnèrent un compte rendu de la situation syndicale dans leur région et la marche des Commissions techniques retint toute l'attention de l'assemblée.

Le 25, le secrétaire général adjoint fit une rapide tournée à Hendaye, Bayonne et Bordeaux. Dans les deux premiers ce fut une prise de contacts entre militants pour envisager l'action à mener en 1952 ; à Bordeaux, réunion de bureau pour mettre au point certaines questions controversées. Partout excellente impression.

Le secrétaire général s'est rendu les 26 et 27 à Limoges. Le 26, à l'occasion de l'assemblée générale du Syndicat local, il donna les dernières informations et le lendemain participa à la réunion des Commissions techniques du secteur limousin.

De différents centres de la région nous parviennent des informations à la suite des assemblées générales tenues par nos syndicats en ce début d'année. Nous avons noté la nouvelle composition des bureaux syndicaux de :

FOIX :
Président, Louradour FC, Ax-les-Thermes ;
Vice-Présidents, Azam CG, Mérènes-Vals ; Garel CDT, Pamiers ;
Secrétaire général, Lagane FEN, Foix ;
Secrétaire adjoint, Kilman CSI, Ax-les-Thermes ;

AVIS A NOS CORRESPONDANTS
Nous ne pouvons garantir l'insertion des articles et informations nous parvenant après le 10 du mois.

POUR
495 FR
RIEN A PAYER D'AVANCE

OUI, pour 495 francs, vous recevez cette splendide montre N° 710 et son luxueux bracelet. Ce n'est pas une simple montre à rubis, mais bien une réelle "ANCRE 15 RUBIS". Haute précision, réglage parfait, Anti-magnétique, étanche, chromé impeccable, 2 ans de garantie et vous ne paieriez le solde qu'en 6 versements mensuels de 845 francs.

CRÉDIT ABSOLU EN TOTALE CONFiance PAS DE TRAITEMENTS, PAS DE FORMALITÉS

714 Pour MONSIEUR, ancre 17 rubis, haute précision, étanche, anti-magnétique, tressée centrale, plaqué or 10 microns (poinçon de garantie), bracelet de luxe.

715 Pour MADAME, ancre 15 rubis, haute précision. Un merveilleux bijou plaqué or 10 microns (poinçon de garantie) bracelet de luxe.

Montre Homme (n° 714) ou montre Dame (n° 715) payable 1.850 fr. à la réception et 8 versements mensuels de 1.000 frs.

720 Une montre de toute grande classe, ancre 17 rubis, anti-choc, étanche, aiguille centrale des secondes, boîtier renforcé, plaqué or 10 microns (Garanti par poinçon de maître). Qualité absolue. Précision totale. Bracelet de grand luxe. C'est un chef-d'œuvre de l'industrie horlogère. Payable 2.450 à la réception et 8 versements mensuels de Frs 1.250.

Nous disons, ces montres sont d'une impeccable qualité et **NOUS LE PROUVONS**, puisque vous disposez de 15 jours pour renvoyer votre achat si vous estimez n'être pas satisfait... et nous SIGNONS nos garanties qui sont les plus fortes qui existent n'ayant pas été accordées au horloger (assurance-vol-garantie des pièces-de-marche, de réglage, etc...). Expédition gratuite dans toute la France et l'Union Française.

Faites partie, vous aussi, de nos clients satisfaits. Choisissez votre montre, remplissez et renvoyez-nous le bon ci-dessous. Vous serez vite et bien servi.

Je désire la montre n°
Frs. et ensuite versements mensuels de
NOM
ADRESSE
VILLE
Prénom
Signature
Dép.

LES HORLOGERS RÉUNIS
9 RUE CHALGRIN PARIS XVI^e
Anciennement 2bis, rue Robert Giraudineau, PARIS-VINCENNES

Trésorier, Lapergue M, Dépôt de Foix.

Responsables des C.T. : EX, Louradour ; VB, Penhoat ; MT, Lapergue CCT, Mérènes-les-Vals.

CAPDENAC :

Président d'honneur, Sirven CM, Entretien de Capdenac.

Président, Just OPFL1, Dépôt de Capdenac.

Vice-Président, Marre FEC, Gare de Capdenac.

Secrétaire général, Terrier CS2, Gare de Capdenac.

Secrétaire adjoint, Laporte KG, Gare de Capdenac.

Trésorier, Joulie, MECRU, Dépôt de Capdenac.

Trésorier adjoint, Barrès KG, Gare de Capdenac.

TOULOUSE :

Président, Chenot Jean, Entretien Toulouse Saint-Cyprien.

Vice-Présidents, Parès Jean, Dépôt de Toulouse ; Pailhe Jean, Gare de Toulouse.

Secrétaire général, Massé Paul, Gare de Toulouse.

Secrétaire adjoint, Lacassagne André, Entretien Toulouse St-Cyprien.

Trésorier général, Lamarsauda Maurice, Gare de Toulouse.

Trésorier adjoint, Justafre, Gare de Toulouse.

Archiviste, Nicolas, Dépôt de Toulouse.

Nous portons, d'autre part, à la connaissance des cheminots de Toulouse et de la région l'ouverture d'une permanence, 32, rue Guillemin-Tararey, à Toulouse, les mercredi et vendredi de chaque semaine, de 18 h. 30 à 20 h. 30. Nous espérons qu'ils s'y rendront nombreux car ils y sont assurés du meilleur accueil.

Le Secrétaire général adjoint :
L. RASLE.

PORCS 3 pour 9.900 fr. franco plus gros 5.000 francs pièce Vente à crédit toutes races et poids.

BETAIL vite gras vitamine Ech. cat. photo. Ecr. PEL TOURY E. L.

VINS de BORDEAUX
A. Ferchaud, fils LARUSCADE (Gironde)

UNION MÉDITERRANÉE

COMMISSIONS TECHNIQUES REGIONALES

Les Assemblées générales de nos Commissions Techniques régionales étaient convoquées en février.

Secrétaire Régional : André FAYOLLE, CSI à Marseille-St-Charles.

Secrétaire C.T. « Mouvement » : Antoine BRONNER, SCG à Miramas.

Secrétaire C.T. « Bureaux des Gares » : Georges THURON, CSI à Sèvres.

Secrétaire C.T. « Recettes » : Jean DEVES, RC1 à Nîmes.

Secrétaire C.T. « Trains et Contrôle de Route » : René St-JEAN, CTRP à Nîmes.

Des responsables de Secteurs ont également été désignés. Outre leurs fonctions de liaison entre les Syndicats et la C.T. Régionale, ils devront aussi assurer le fonctionnement des C.T. de Secteur. Nous profitons des Conseils de Secteur qui vont se tenir au cours du mois de mars pour mettre au point l'organisation des C.T. de Secteur sous la responsabilité des camarades qui ont été choisis et dont voici les noms, dans l'ordre, pour chacune des C.T. : Mouvement, Bureaux des Gares, Trains et Contrôle de Route :

1^{er} Secteur : BRONNER, SCG4 à Miramas ; FAYOLLE, CSI à Marseille, BRUGUERIE Jean, KRUAD, à Marseille.

2^o Secteur : FOLLEA Aimé, IN3 à Pierrelatte, TRAVERSIER René, P. à Portes, DOBELLI Régis, CTRP à Valence.

3^o Secteur : GRANGETTE Henri, SCG2 à Nîmes-Voyageurs, PITON André, CS2 à Alès, BIAU Clément, CTRP à Nîmes.

4^o Secteur : BOURREL Jean, IN2, Le Monastier, DABAT Henri, CSI à Perpignan, VALLAT André, CTR à Béziers.

L'Assemblée Générale a désigné les

CONSEILS DE SECTEURS

Dans cette même chronique, nous donnions ici le mois dernier, avec un peu de retard, le compte rendu des Conseils de Secteur tenus en novembre 1951. Et déjà nous devons annoncer les prochains Conseils qui vont se tenir en mars, aux dates suivantes :

1^{er} SECTEUR : le samedi 15 mars.

2^o SECTEUR : le mardi 4 mars.

3^o SECTEUR : le samedi 8 mars.

4^o SECTEUR : le mercredi 12 mars.

Nous demandons à tous nos Camarades responsables (Secrétaires de Syndicats et Responsables de Groupes, Délégués du Personnel et aux Comités Mixtes, Responsables des Commissions Techniques de Secteur) de faire, comme précédemment, l'effort nécessaire pour assister à ces Conseils de Secteur. Nous savons que cela les oblige à quelques sacrifices matériels (temps et frais de déplacement) mais en acceptant des responsabilités, ils ont implicitement accepté les obligations et les sacrifices qu'ils seront heureux d'accomplir, nous n'en doutons pas, pour répondre à la confiance que les adhérents ont placée en eux. Nous comptons sur l'action et le dévouement de tous nos responsables pour que nos Conseils de Secteurs viennent renforcer l'efficacité de notre syndicalisme.

NOS DEUILS. — Notre famille C.F. T.C. a été particulièrement éprouvée à Marseille ce mois de février. Notre ami AUBERT, Trésorier de l'Union Régionale des Cadres, a eu la douleur de perdre son père et notre ami FOUCHE, militaire du Syndicat de Marseille a été cruellement éprouvé par le décès de son fils unique. De nombreux camarades des Syndicats Cadres et Base ont tenu à manifester leur sympathie à AUBERT et à FOUCHE en assistant aux obsèques. Que nos amis si douloureusement frappés par ces deuils trouvent ici, pour eux et leurs familles, l'assurance de nos sentiments de condoléances les plus sincères.

AUX SYNDICATS. — Nous regrettons de ne pouvoir publier dans cette chronique régionale les rapports des Syndicats, en raison de la place nécessairement limitée qui nous est attribuée. Nous nous en excusons auprès de tous et en particulier auprès du Syndicat de Marseille qui nous avait remis un compte rendu de sa dernière Assemblée Générale au cours de laquelle son Bureau et son Conseil ont été renouvelés. Nous demandons aux syndicats de s'abstenir, à l'avenir, de nous adresser des informations locales car, sauf événements très importants, elles ne pourront être insérées dans le journal.

René RICHARD.

Services centraux

Vers l'union des syndicats des Services centraux

Assemblée Générale de l'ancien Syndicat des Services centraux

Le 2 février dernier s'est tenue l'Assemblée générale du Syndicat des Services Centraux.

Après un compte rendu très détaillé du fonctionnement de la trésorerie fait par notre camarade PERRIER, Trésorier Général, les nombreux adhérents qui assistaient à cette réunion ont écouté l'exposé particulièrement documenté de NICKMILDER, Secrétaire général adjoint de la Fédération, sur les problèmes actuels de salaire et de coordination des transports.

Le rapport moral présenté par DERVILLEZ a souligné les efforts de nos militants dans les différents organismes. Ce rapport a marqué la progression de notre mouvement et la montée de nos effectifs dans les Services Centraux. Il attribue ce succès au dynamisme de nos militants, à l'esprit de sacrifice et de justice qui les anime; à l'amitié qui règne dans nos conseils et dans nos commissions spécialisées dont l'activité a été soigneusement commentée.

Deux sections se sont particulièrement distinguées au cours de l'année dernière : celles de l'ECONOMAT et de la S.C.E.T.A., en regroupant des effectifs nombreux. Cette progression et les problèmes bien spéciaux qu'elles avaient à résoudre nous ont conduits à envisager leur élévation au rang de syndicats. Cette suggestion qui est approuvée par l'Assemblée Générale entraîne d'une part, la modification de nos propres statuts et la constitution d'une Union des Syndicats des Services Centraux.

Notre syndicat prend donc le titre de : SYNDICAT CHRETIEN DES CHEMINOTS DE LA DIRECTION GENERALE ET DES SERVICES CENTRAUX ADMINISTRATIFS DE LA S.N.C.F. :

Par ailleurs, un plan de travail est adopté pour l'année 1952 :

— création d'un secrétariat social,
— publication d'un périodique intérieur,
— préparation des élections au Comité Mixte,
— formation et information des délégués du personnel,
— participation active au Congrès Fédéral de mai 1952,
— rencontre des militants en journées de formation.

Pour conclure, l'Assemblée Générale rappelle son attachement à sa Fédération et l'assure de son appui dans son

activité pour l'amélioration de nos salaires et la défense du chemin de fer.

Le Secrétaire Général adjoint : B. CHOPLIN.

ASSEMBLEE GENERALE CONSTITUTIVE DU SYNDICAT de la S.C.E.T.A.

Le 3 février, les Sections syndicales des Bureaux de Ville et du Comionnage de la S.C.E.T.A. antérieurement rattachées au Syndicat des Services Centraux, se sont réunies pour élaborer le « Syndicat Chrétien des Cheminots de la S.C.E.T.A. ».

Après un exposé de M. DUBOIS, Secrétaire fédéral, qui a rappelé la nécessité pour la classe ouvrière de s'organiser solidement et de faire confiance à la C.F.T.C., dont l'esprit de dévouement est reconnu par tous, les adhérents présents ont procédé à l'édition de leurs statuts et à l'élection de leur premier Conseil.

Notre camarade AUBARD,

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

L'OPÉRATION DU 1^{er} DECEMBRE

Qu'apporte-t-elle aux retraités ?

On a pu lire, dans le précédent numéro du « Cheminot de France », ce qu'était, dans ses grandes lignes, l'opération faite sur la rémunération et dont l'effet partira du 1^{er} décembre 1951.

On lira d'ailleurs, d'autre part, de nouvelles explications sur cette opération présentée par la S.N.C.F. comme allant « dans le sens de l'harmonisation » et dont notre fédération a souligné, à juste titre, qu'elle ne représentait qu'une étape minime dans la voie de la véritable harmonisation avec E.D.F.

Rappelons brièvement que la mesure prise a consisté :

1^{er} à hiérarchiser intégralement, suivant les coefficients des différents échelons des échelles, le supplément de 1.000 francs octroyé le 1^{er} mars 1951, dont la valeur a été portée à 1.120 francs par la majoration de 12 % du 10 septembre et qui n'était hiérarchisé que suivant les coefficients de début d'échelle avec minimum de 1.800 francs (porte à 2.016 francs le 10 septembre) ;

— à hiérarchiser également les sommes accordées aux échelles 1 à 6, pour atteindre le minimum de 2.016 francs, soit respectivement, pour chacune de ces échelles : éch. 1 : 896 fr.; éch. 2 : 784 fr.; éch. 3 : 661 fr.; éch. 4 : 516 fr.; éch. 5 : 426 fr.; éch. 6 : 191 francs;

2^{er} à hiérarchiser complètement l'indemnité de résidence, précédemment calculée sur l'échelon moyen pondéré de chaque échelle, avec écrêttement d'une partie du salaire, servant de base au calcul, pour les échelles supérieures à l'échelle 4.

Depuis fort longtemps, et s'appuyant sur les engagements écrits des gouvernements, notre Fédération réclame l'harmonisation de notre système d'indemnité de résidence avec celui de l'E.D.F. qui comporte un « traitement résidentiel » analogue à ce qui vient d'être fait pour les cheminots, avec cette différence qu'à E.D.F. le traitement résidentiel entre en ligne de compte pour le calcul de la retraite, ce qui n'a pas encore été accordé pour nous.

La similitude des deux modes de calculs est une raison supplémentaire pour que nous insistions sur une revendication, commune d'ailleurs, maintenant, à toutes les organisations syndicales de notre profession, à savoir l'intégration de l'Indemnité de résidence dans les éléments de solde comptant pour la retraite.

Mais revenons à la hiérarchisation du supplément de traitement, seule partie de l'opération qui intéresse, présentement, les retraités.

On comprend que, faire jouer pour chaque échelon ce qui n'avait été donné qu'en fonction de l'échelon de début, n'apporte absolument rien aux agents débutants, mais rétablit simplement l'avantage que chacun doit tirer de son ancienneté de service.

L'effet maximum de cette opération porte donc sur le dernier échelon de chaque échelle, ce qui fait que tous les retraités en sont bénéficiaires.

Il est évident que l'effet de la hiérarchisation se fait un peu plus sentir pour les actifs que pour les retraités à cause de l'incidence de l'indemnité de résidence.

De calculs que nous avons faits, il résulte que les pourcentages approximatifs d'augmentation des retraites varieront de 4 à 2,80 pour cent de l'échelle 1 à l'échelle 6 et de 2,70 à 2,80 de l'échelle 7 à l'échelle 19 (1).

Le léger décalage observé en faveur des premières échelles provient évidemment de la hiérarchisation du supplément variant de 896 francs à 191 fr. dont nous avons parlé plus haut.

Les retraités peuvent-ils se satisfaire de ces mesures certes non. Comme pour les actifs, il ne s'agit d'ailleurs pas d'une revalorisation tenant compte de l'augmentation du coût de la vie, mais d'une mesure, très insuffisante, sur la voie de l'harmonisation.

Pour leur rendre justice, il faut encore au moins quatre mesures que ne cessera de réclamer la Fédération :

1^{er} Prise en compte pour la retraite du « supplément temporaire » accordé aux actifs le 1^{er} janvier 1951 (600 francs hiérarchisé sur le premier échelon de chaque échelle avec minimum de 900 francs et augmenté de 12 % le 10 septembre 1951);

2^{er} Prise en compte de l'indemnité de résidence moyenne des cheminots pour le calcul de la pension;

3^{er} Harmonisation des rémunérations et des pensions avec E.D.F. comme promis officiellement;

4^{er} Revalorisation des traitements en fonction de la hausse des prix et préparation des retraites.

Ces quatre mesures présentent d'ailleurs pour nous le même caractère d'urgence.

Léon DELSERT.

(1) Nous soulignons qu'il s'agit de chiffres approximatifs variant d'ailleurs légèrement dans chaque échelle en fonction du code de primes s'appliquant aux différents emplois.

CHEMINOTS !

L'ÉCONOMAT

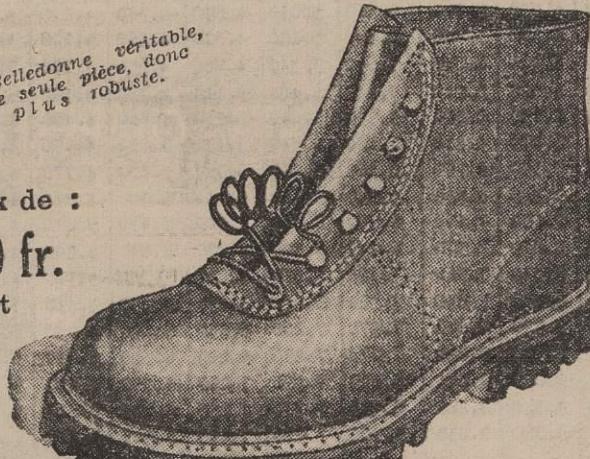
PEUT VOUS FOURNIR DES MAINTENANT LA NOUVELLE CHAUSSURE IDEALE POUR LE TRAVAIL

Semelle Belledonne véritable,
Tige d'une seule pièce, donc
beaucoup plus robuste.

Au prix de :

3.700 fr.

net



IL EST RAPPELÉ QUE LE BRODQUIN VENDU par L'ÉCONOMAT AVEC TIGE D'UNE SEULE PIÈCE EST ABSOLUMENT GARANTI

Ne pas confondre avec les articles similaires comportant une TIGE DE DEUX PIÈCES

COMMENT CALCULER UNE PENSION NORMALE

Nos camarades nous demandent fréquemment de les mettre à même d'utiliser les tableaux de traitement qui servent de base au calcul des pensions et que nous publions à chaque modification.

Nous rappellerons que les indications utiles ont été insérées à diverses reprises dans notre journal et ont même fait l'objet de tirages spéciaux distribués à tous nos groupes et aux syndicats d'actifs de notre Fédération.

Néanmoins, pour les retraites récentes ou futures qui vraisemblablement sentent davantage le besoin de s'intéresser à la situation de retraité, nous donnons ci-après la manière de se servir de ces tableaux.

Seul sera traité le cas habituel de la retraite normale d'un agent dont toute la carrière a été effectuée sous le régime du règlement de 1911 ; le cas des agents de conduite sera traité dans un autre article.

MANIÈRE D'OPÉRER

1^{er} Déterminer la durée des services comptant pour la retraite. Service militaire légal ou à compter plus services S.N.C.F. L'ensemble de ces services est arrondi au nombre de semestres le plus voisin, un trimestre entier comptant pour un semestre et une fraction de trimestre étant éliminée.

Exemple : 32 ans 3 mois comptent pour 64 + 1 = 65 semestres.

Le nombre de semestres obtenu correspond au pourcentage à retenir. Dans le cas présent, 65 % (le maximum est de 75 %).

2^{er} Déterminer le code de prime :

Le dictionnaire des grades avec indication du code de prime affecté à chacun d'eux a été publié dans notre journal. Nous avons même fait procéder à un tirage largement distribué à tous nos groupes et syndicats.

Le tableau ci-après permettra à chacun de déterminer son code de prime dans la première partie du tableau donne la classification des emplois, la deuxième le numéro de code par service, l'ensemble des deux tableaux étant à lire ligne pour ligne.

A. — CLASSIFICATION DES EMPLOIS

1^{er} Agents sans prime :

2^{er} Agents recevant la prime administrative :

3^{er} Prime de production et de gestion (cas généraux) :

4^{er} Cas spéciaux (ateliers et équipes techniques, service électrique et signalisation) :

5^{er} Agents logés touchant la prime administrative :

6^{er} Agents logés touchant la prime de gestion et de production :

7^{er} Mécanographes (Ech. 5-7-8 et 9) :

8^{er} Agents logés ne recevant aucune prime (service discontinu) :

9^{er} Gardes-barrières préposées d'arrêt :

10^{er} Conducteurs de locotracteur (éch. 4) :

11^{er} Conducteurs principaux de locotracteur (éch. 5) :

B. — CODES DE PRIMES

1 ^{er} 00	—	10	—	40	—	50
2 ^{er} 01	—	11	—	41	—	51
3 ^{er} —	—	12	—	42	—	52
4 ^{er} 03	—	13	—	43	—	53
5 ^{er} 04	—	14	—	44	—	54
6 ^{er} —	—	15	—	45	—	55
7 ^{er} 06	—	16	—	46	—	56
8 ^{er} —	—	17	—	47	—	57
9 ^{er} —	—	18	—	48	—	58
10 ^{er} —	—	25	—	—	—	—
11 ^{er} —	—	27	—	—	—	—

Prestin Watch

vous conseille 1

CHRONOGRAPH
impeccable

une merveille de précision

17 RUBIS - ANTIMAGNETIQUE

A DEUX POUSSOIRS

CHROMÉ 13.500

Plaque OR 16.500

OR 18cts 32.000

Chaque chrono. comporte :

SON BON DE GARANTIE

Faites confiance à la St^e d'Horlogerie

PRESTIN-WATCH S.A.C.

rue de l'Étoile, ou Vén. NOGENT 9^e SEINE Aude

Envoi contre rembourse, ou mandat joint à la commande

Le gérant : André PAILLIEUX
Imp. J. & P., 7, r. Cadet, Paris
Travail exécuté par des syndiqués

La plus IMPORTANTE PRODUCTION FRANÇAISE de CONDENSATEURS
POUR TOUS USAGES INDUSTRIELS RHEOSTATS - RESISTANCES

SAFCO - TREVOUX

Société Anonyme au capital de 191.992.500 francs

40, rue de la Justice, 40 - PARIS — Téléphone : MENilmontant 96-20

LES BEAUX MEUBLES DE FABRICATION GARANTIE

Ets LAROUDIE & HOUNEAU

162, rue de Charenton, PARIS

Métro : Reuilly-Diderot

Téléph. : DID 89-15

Remise 10 % au Personnel de la S.N.C.F.

FACILITÉS DE PAIEMENT

CONSEIL DE L'UNION

Le Conseil s'est réuni le 9 février courant au siège et a voté à l'unanimité la motion suivante :

Le Conseil, après avoir entendu un exposé sur la récente opération faite sur les salaires avec effet au 1^{er} décembre 1951 et examiné sa répercussion sur les pensions,

Regrette que l'augmentation de l'indemnité de résidence ne se répercute pas sur les pensions du fait que cette indemnité n'est pas encore prise en compte pour le calcul de la retraite.

En conséquence, le Conseil à l'unanimité insiste très vivement auprès de la Fédération pour qu'une action vigoureuse soit immédiatement entreprise à seule fin d'établir dans le calcul des pensions un équilibre normal avec les salaires d'activité, notamment, par l'incorporation dans les éléments comptant pour la retraite, du supplément temporaire et de l'indemnité de résidence.

LE RAPPEL DU 15 FÉVRIER

Nos camarades ont été informés en son temps (journal d'octobre) que le 15 février, ils toucheraient le rappel des sommes qui leur seraient dues par application de la majoration de 12 % depuis le 10 septembre 1951, déduction faite de l'acompte de 10 % payé le 15 novembre.

En règle générale, ce rappel comporte les éléments ci-après :

— 12 % de la portion du trimestre de juillet se rapportant à la période du 10 au 30 septembre (2/9 de trimestre ou 2.66 % environ).

— 2 % du trimestre d'octobre (10 % ont été touchés le 15 novembre).

— 12 % du trimestre de janvier 1952.

Soit, dans l'ensemble : 2.66 + 2 + 12 = 16.66 % environ du trimestre brut d'octobre

SALAires

(Suite de la 1re page)

sifient hiérarchique. Pour les 18 échelles d'après notre Fédération proposait une grille 100/650 et la Fédération cégétiste, plus puissante, fit admettre la grille 100/700 le 12 juin.

C'est ce jour là qu'a été décidée le calcul des traitements en échelles et en échelons d'après ces coefficients. Il ne faudrait tout de même pas avoir la mémoire trop courte.

Il ne faudrait pas davantage que ceux qui ont voulu ces coefficients, s'insurgent lorsqu'on leur fait jouer leur rôle normal.

Nous n'entendons d'ailleurs pas dire qu'ils sont exagérés puisque depuis l'échelle 1 jusqu'à l'échelle 19 ils sont inférieurs à ceux dont profitent nos camarades d'autres professions.

C'est d'ailleurs non seulement parce que nos coefficients sont inférieurs à ceux d'E.G.F., mais aussi parce qu'on ne leur fait pas jouer leur plein effet que depuis l'échelle 1 jusqu'à l'échelle 19 on trouve des emplois de cheminots moins payés que les emplois comparables d'autres secteurs nationalisés.

En effet, une trop importante fraction du salaire de base n'est pas hiérarchisée et là encore ce sont les cheminots qui détiennent le record — le mauvais record — puisque 3.750 francs échappent à la revalorisation des coefficients hiérarchiques.

Ceux qui, exploitant l'incompétence des cheminots de base qui se perdent forcément dans ces complexités de notre rémunération, les excitent contre tout ce qui a trait à la « hiérarchie », se moquent des camarades et abusent de leur confiance, car 3.750 francs qui échappent à la règle de la multiplication par les coefficients hiérarchiques, cela se traduit très exactement par une perte de :

— 1.313 francs au 9^e échelon de l'échelle 1.

— 1.200 francs au 5^e échelon de l'échelle 2.

— 2.250 francs au 2^e échelon de l'échelle 5.

— 3.750 francs au 9^e échelon de l'échelle 5,

et encore faut-il ajouter 10 % de ces sommes pour la prime de fin d'année (valeur mensuelle) et de 25 à 11 %, suivant les localités, pour l'indemnité de résidence.

De l'échelle 1 à l'échelle 5 trouvent-on oui ou non du personnel cadre ou du personnel d'exécution ?

Il est donc hors de doute que l'intérêt de tous les cheminots exige qu'on

réduise et qu'on tende à faire disparaître, ces sommes fixes qui faussent le système retenu pour le calcul de leur rémunération.

Ce qui doit également être rajusté, dans le système, c'est le supplément temporaire de 672 francs hiérarchisé seulement sur le début de chaque échelle (avec minimum de 1.008 fr.) et qui, accordé au 1^{er} janvier 1951, fut ainsi appelé uniquement pour n'être pas un traitement pur et ne compter ni pour la prime de fin d'année ni pour la retraite.

Nos camarades de l'Union fédérale des Cadres, par la plume de notre ami L. Fassinotti, ont eu à répondre aux critiques des cadres d'autres organisations qui accusent notre Fédération d'avoir été « très réticente » en face des propositions faites par la S.N.C.F.

D'un autre côté F.O. et la C.G.T. nous ont reproché d'avoir donné notre « plein accord » à la S.N.C.F. Allons-nous sommes en bonne place !

En réalité nous avons travaillé dans des conditions difficiles et réussi néanmoins à faire améliorer une mesure qui sans cela, eut été bien plus mauvaise pour nombre de cheminots.

C'est que, il ne faut pas l'oublier, nous vivons toujours sous le signe du décret du 1^{er} juin 1950 qui nous a privés du droit de discuter les salaires en Commission paritaire, ET QUE NOUS NOUS SOMMES TROUVÉS DEVANT DES FORMULES SANS QUE NOUS AYONS EU A LES DISPUTER.

Qui pourtant, s'est avisé d'attaquer ce décret, cause de tout le mal, qui a demandé au Conseil d'Etat de nous en débarrasser, qui ? Seule notre Fédération !

Non, l'aménagement du 1^{er} décembre simple mesure destinée à nous rapprocher de nos camarades d'E.G.F., ne peut suffire.

Tous les cheminots, à commencer par les plus modestes, doivent avoir leur salaire relevé pour faire face à la hausse ininterrompue des prix. Il est temps, grand temps, qu'on fasse cesser un état de choses qui maintient des travailleurs honnêtes, de jeunes foyers, dans un état voisin de la misère.

Et, puisque nos gouvernements ne savent que laisser la bride sur le cou à tous les organisateurs de vie chère, nous réclamons, pour nous défendre de ces rapaces : L'ÉCHELLE MOBILE DES SALAIRES.

Leon DELSERT.

Réorganisation des transports

(Suite de la 1re page)

MESURES CONCERNANT LE PERSONNEL

NOUS enregistrons avec satisfaction que la Commission, dans son projet de loi, n'a repris aucune des dispositions du projet Pinay.

EFFECTIFS

LE propose la disjonction des articles 18 à 22 du projet gouvernemental (mises à la retraite et licenciements d'office d'agents ayant moins de quinze ans de Commission).

Elle se base, pour faire cette proposition, sur le fait que, depuis la Libération, une réduction des effectifs a été réalisée malgré une augmentation de trafic et elle s'appuie sur les déclarations de M. Pinay le 7 janvier 1952 devant l'Assemblée Nationale :

« Depuis quinze mois, par le jeu des mises à la retraite, sans remplacement correspondant, le nombre des cheminots devrait alors avoir droit au libre choix du médecin, ce qu'ils n'ont pas actuellement. »

Cependant, étant donné que la rénovation technique et administrative de la S.N.C.F. rendra du personnel disponible, elle établit un article 7 qui, sur la proposition de M. Lemaire, édicte que :

« ...Le personnel qui ne pourra, à bref délai, être réutilisé, pourra être momentanément affecté, s'il est volontaire, notamment à la construction de logements, au remembrement rural ou dans une entreprise définie par l'article 310 du Code du Travail.

Les agents ainsi défaillés conservent le statut de cheminot, sauf s'ils optent pour le statut du personnel de l'entreprise où ils sont affectés. »

Inutile de dire que nous faisons les plus expresses réserves sur cet article, qui, malgré la notion de volontaires, peut se révéler très dangereux dans son application.

REGIME DES RETRAITES

La Commission estimant que la situation actuelle des retraites est à revoir pour l'ensemble des régimes, propose un article 8 qui précise que le gouvernement doit examiner la question de l'âge dans son ensemble pour tous les fonctionnaires et agents des entreprises publiques.

Rappelons à ce propos que les engagements les plus formels ont été pris

pour ne pas revenir en tout cas sur les engagements antérieurs.

En ce qui concerne les charges de prééquation, la Commission propose dans l'article 9 de son projet qu'elles soient prises en charge par l'Etat, ainsi que celles résultant du décompte du service militaire et des services de guerre.

SECURITE SOCIALE

NOUS sommes heureux de constater que le Rapporteur a été sensible à nos suggestions et a révisé sa position, car, dans son pré-rapport, il admettait le ticket modérateur pour les produits pharmaceutiques et les prestations dentaires des agents.

Il demande la disjonction de l'article 20 du Projet gouvernemental en se basant sur les deux considérations suivantes :

1^o « Cette mesure qui n'apportera au compte d'exploitation de la S.N.C.F. qu'une économie d'environ 200 millions serait, non pas seulement annulée, mais onéreuse par le fait que les cheminots devraient alors avoir droit au libre choix du médecin, ce qu'ils n'ont pas actuellement. »

2^o « Il faut aussi savoir, ainsi que le rappelait le President du Conseil, le 7 janvier dernier, que « le déficit de la Caisse des Retraites, qui se montait au 31 décembre 1950, c'est-à-dire quelques semaines après le dépôt du Projet du gouvernement, à 1.376 millions, a fait place à un excédent d'environ 300 millions, grâce aux augmentations de cotisations prescrites en 1950. »

PETITES LIGNES ET GARES-CENTRES

ABORD des constatations que nous sommes heureux de trouver sous la plume du rapporteur, car elles sont celles que nous avons toujours fait ressortir :

« En 1950, le déficit des petites lignes représentait 17 milliards sur un déficit global de 87 milliards..

« Vingt pour cent du trafic des grandes lignes sont assurés par le trafic venant des gares situées sur des petites lignes. Ce trafic représente, en 1950, une recette nette de 30 à 40 milliards. Si tout le trafic des petites lignes était perdu pour les grandes lignes, on n'obtiendrait donc pas une amélioration de la situation financière de la S.N.C.F. »

Pour permettre la détermination des dépenses, l'article 3 du Projet de la Commission prévoit l'établissement d'un cahier des charges spécial.

« La S.N.C.F. déterminera ensuite l'alégement des charges d'exploitation de ces lignes et le montant des crédits nécessaires à une modernisation des moyens de traction et à l'assouplissement des méthodes d'exploitation de ces lignes.

« Elle déterminera également les économies à attendre d'une substitution totale ou partielle de services routiers aux services ferroviaires.

A ce propos, nous rappelons notre position en la matière, position que nous ferons défendre à la Tribune du Parlement.

Nous n'admettrons pas que la contraction du rail s'accompagne nécessairement d'un transfert de l'activité de la S.N.C.F. aux entreprises routières qui seraient chargées d'assurer l'exploitation des services de remplacement. Nous avons toujours soutenu que la S.N.C.F. — service public — devait assurer sa reconversion elle-même en cas de besoin et non pas être liquidée, ne serait-ce que très partiellement, au profit d'entreprises routières. Du point de vue économique, du reste, la reconversion est moins onéreuse que la liquidation. Nous voulons sauvegarder le service public des transports contre la dénationalisation.

LES CHARGES DE SERVICE PUBLIC

RES avoir constaté que la plus grande partie du déficit provient des charges de service public : charges découlant des réductions de tarifs pour motifs sociaux, obligation de transporter, insuffisance tarifaire, et avoir souligné qu'en fait « chaque Français a une carte de réduction à demander dans sa poche sans qu'il s'en rende compte », la Commission demande la disjonction de l'article 17 du Projet gouvernemental, prévoyant une subvention destinée à couvrir les dépenses d'entretien et de renouvellement de la voie.

En ce qui concerne les transports routiers, nous regrettons que la Commission abandonne la taxe au poids pour droits sur le gas-oil et nous restons partisans sur ce point du projet gouvernemental.

N conclusion, nous pouvons dire que le Rapport de la Commission nous apporte certaines satisfactions par le compte qu'il tient des observations que nous avions faites, tant au Président qu'au Rapporteur et nous pouvons constater que le lent, patient, tenace travail que nous avons poursuivi depuis trois ans commence à porter ses fruits et que les gens de bonne foi n'admettent plus les calamités à la « Pelleter ou à la Paquet » et veulent bien tenir compte d'un certain nombre de nos arguments qui sont dans le sens de l'intérêt bien compris de ceux qui ont le droit d'exiger une bonne marche de tous les services de transports, les usagers.

NOUS souhaitons que l'on aille plus loin et que bientôt le parlement s'attaque au vrai problème : la mise sur pied, dans notre pays, d'une organisation générale des Transports.

M. NICKMILDER.

NOUVEAUX BARÈMES APPLICABLES AU 1^{er} DECEMBRE 1951

TAUX NET⁽¹⁾ MENSUEL DU TRAITEMENT ET DU SUPPLEMENT TEMPORAIRE

TAUX NET⁽²⁾ MENSUEL DE L'INDEMNITE DE RÉSIDENCE

échelles	Personnel non Commissionné	Personnel Commissionné									Supplément temporaire
		Numéros des échelons									
18 ans et plus		1	2	3	4	5	6	7	8	9	
1	12.360	12.710	13.070	13.420	13.780	14.130	14.490	14.840	15.200	15.490	980
2	13.070	13.420	13.850	14.270	14.630	14.990	15.340	15.700	16.050	16.410	980
3	13.850	14.270	14.700	15.130	15.560	15.980	16.410	16.770	17.120	17.480	980
4	14.780	15.270	15.770	16.200	16.620	17.050	17.480	17.900	18.330	18.770	980
5	15.770	16.270	16.760	17.260	17.760	18.260	18.770	19.270	19.700	20.130	980
6	16.840	17.400	17.970	18.550	19.050	19.560	20.060	20.570	21.070	21.570	1.070
7	18.050	18.620	19.200	19.770	20.350	20.930	21.500	22.080	22.650	23.230	1.180
8	19.530	20.180	20.840	21.500	22.160	22.820	23.480	24.060	24.640	25.220	1.300
9	21.180	21.910	22.650	23.400	24.150	24.810	25.470	26.140	26.800	27.470	1.430
10	22.990	23.810	24.640	25.470	26.220	26.970	27.720	28.460	29.210	29.960	1.570
11	25.060	25.970	26.880	27.720	28.540	29.380	30.200	31.040	31.870	32.700	1.740
12	27.220	28.210	29.210	30.200	31.120	32.030	32.940	33.860	34.770	35.680	1.910
13	29.710	30.790	31.870	32.940	34.						