

Le Cheminot de France

Organe bi-mensuel de la Fédération des Syndicats Professionnels des Cheminots de France et des Colonies

RÉDACTION ET ADMINISTRATION :
5, Rue Cadet, PARIS (9^e)

Abonnements de Soutien : 12 Francs par An

TÉLÉPHONE
CENTRAL 73-04

A tous nos camarades Syndiqués, à tous ceux qui nous ont aidé à un titre quelconque,

le Cheminot de France

présente ses vœux de prospérité et de bonheur.

L'Iniquité a vaincu la Justice

C'est au Patronat anonyme des Chemins de Fer, aux Conseils d'Administration responsables des dispositions prévues à l'Ordre du Jour 28 de l'Etat, que nous nous adressons et non pas aux chefs qui évidemment en ont subi les conséquences heureuses, mais qui, dans leur for intérieur, regrettent, nous l'espérons, de telles mesures injustes.

Quel manque de psychologie, Messieurs, et quelle révolte vous venez de créer dans le cœur de ce personnel des Chemins de Fer, jadis si attaché à son devoir !

Comment ! les événements révolutionnaires du 1^{er} mai dernier ne vous ont donc pas ouvert les yeux, et cette Union du Capital et du Travail, si nécessaire pour la prospérité du Pays, ne serait donc, pour vous aussi, qu'un vain mot : les coffres-forts seraient donc plus puissants que les conciences ?

Alors que vous faisiez hier appel à notre sentiment du devoir quand s'élevait la force révolutionnaire des travailleurs, vous opposez maintenant une autre force, sans que le geste généreux d'Union qui s'imposait dans les circonstances soit sorti de vos coeurs fermés aux misères de l'existence.

Et cependant, Messieurs, descendez un peu des hauteurs de la finance et tâchez d'équilibrer le budget d'un modeste cheminot.

Nous ne voulons pas opposer force à force et nous ne disons pas, Nous, que c'est une question de force, car nous sommes opposés à la lutte de classes, non c'était une mesure de justice que nous attendions de Vous, pour apporter en UN jour ce petit superflu, que vous possédez TOUS les jours, sans lequel il est impossible de pratiquer toute vertu.

Et non-seulement c'est une véritable aumône que vous faites à nos Camarades des Groupes inférieurs, mais votre Bureaucratie matérialiste, sans idéal, n'a pas le geste et ne sait pas donner en temps opportun ce qui, de tous temps, a permis d'apporter un peu de bonheur à nos enfants.

Camarades Cheminots ! rien ne sert de protester en des spasmes périodiques qui resteront toujours sans effet si vous vous confinez dans un individualisme néfaste ; vous ne pourrez rien si vous ne vous organisez pas pour faire respecter la valeur du facteur « Travail », votre activité, votre compétence professionnelle. D'autres valeurs, d'essence moyenne ou supérieure,

absorberont facilement, en des pourcentages iniques, ce qui, en partie, devrait revenir à votre bonne volonté.

Camarades qui voulez améliorer votre situation dans la paix, dans un esprit de justice et de fraternité, entre tous, ne restez pas isolés. Syndiquez-vous, venez à notre Fédération des Syndicats Professionnels des Cheminots de France et des Colonies.

Nationalisons les chemins de fer

NOTE DE L'AUTEUR

Cette étude faite sous forme de conférence devait être développée comme telle, l'été dernier, au Cercle d'études du Syndicat de Rennes. Les circonstances empêchèrent cette Conférence d'être faite.

Bien qu'elle fut mise au point avant que la Réorganisation des Chemins de Fer vint en discussion devant le Parlement, les idées qu'elle renferme ne perdent rien à être publiées aujourd'hui, alors surtout que le projet gouvernemental, voté par la Chambre, peut n'apparaître à beaucoup d'entre nous qu'un replâtrage de l'ancien édifice.

Idées toutes personnelles qui n'engagent que leur auteur et appellent la critique et les observations.

La question financière — très particulière et compliquée — a été laissée, à dessein, à ceux que leur compétence spéciale en la matière désigne pour la traiter.

H. L.

OPINIONS

La nationalisation des chemins de fer est un de ces gros problèmes dont la solution satisfaisante et définitive ne paraît pouvoir être envisagée qu'après des études longues et suivies, réservées à des hommes qui, au sens des intérêts généraux du pays, joignent une compétence reconnue en laquelle ils puisent des données originales et pratiques.

Vous comprenez bien qu'il ne suffit pas de parler « nationalisation » de chemins de fer pour qu'aussitôt la chose soit résolue.

On ne résout pas, ainsi, d'un mot, une réforme qui n'est, ni plus ni moins, que la refonte complète de notre régime administratif ferroviaire.

Aussi, simple cheminot, sans titre, sans grade de qui me donne part à l'administration ou à la direction d'un Réseau dont je ne suis, parmi tant d'autres, qu'un modeste agent d'exécution, je suis confondu d'avoir à vous entretenir d'une telle réforme, tant je la sais complexe.

Mais j'ai dû céder aux aimables sollicitations d'amis qui désiraient connaître l'humble avis d'un cheminot sur ce qu'ils appelaient une question de chemins de fer.

Car, c'est bien de cela qu'il s'agit : d'un simple avis.

Je veux bien qu'il ne soit pas exclusivement personnel : je crois, en effet, qu'il exprime la pensée d'un certain nombre de syndiqués du S. P. C. F., mais, c'est là tout.

Excusez-moi donc de n'avoir pas à vous présenter l'une de ces études complètes que je réserve, ai-je dit, aux compétences, et dont on peut tirer un projet réalisable de nationalisation.

C'est toute votre indulgence, au contraire, que je réclame.

Je n'ai que quelques idées à émettre : mais, n'est-ce pas notre rôle, à nous, cheminots syndiqués, d'équarrir en quelque sorte, dans les véritables chantiers de travail social que sont nos syndicats fédérés et confédérés, les matériaux bruts que d'autres — les Pouvoirs légaux, véritables architectes de la Société à venir — se chargeront de polir et d'assembler ensuite harmonieusement..., harmonieusement, c'est-à-dire pour le plus grand profit de la nation entière.

Les Chemins de fer constituent au premier chef, un *service public*.

Ils se sont incorporés à la nation si intimement qu'on ne saurait concevoir qu'ils cessassent de fonctionner sans qu'aussitôt la Nation même dépérît, tout comme l'arrêt de la circulation dans les veines de notre corps, auxquels on a si justement comparé nos réseaux de voies ferrées, entraînerait la mort.

Nos chemins de fer font donc circuler la vie dans la nation.

Ils en sont devenus un organe vital, — on dit, en droit : un *service public*.

Un « *service public* », c'est-à-dire une activité si essentielle à l'intérêt public, au bien-être de la collectivité, qu'il en découle pour les pouvoirs publics l'*obligation juridique rigoureuse d'en assurer l'exercice*, coûte que coûte.

Les chemins de fer sont donc faits — comme on l'a dit — pour le public.

Cela revient à dire que les Chemins de fer doivent être aux mains, non du personnel, non des actionnaires, non même de l'« Etat », mais de la *collectivité*.

La gestion d'Etat nous mènerait à « l'étatisme » : or, l'étatisme, n'est-ce pas le régime de la gabegie et du favoritisme ? Peut-il en être autrement, quand l'Etat n'a *aucune personnalité propre* et se confond avec le *Gouvernement du jour* ? Un gouvernement dirige les destinées d'un pays : il fait de la *politique* ; il ne saurait diriger les destinées d'un service public : il n'administre pas.

Que dire de la gestion confiée exclusivement aux soins des agents même des Réseaux ? Elle relève de l'utopie ; mais, si jamais, elle devait sortir du domaine de l'utopie pour entrer dans le royaume du réel, elle ne pourrait aboutir qu'à une *entreprise de soviétisme* — suivant le mot à la mode — c'est-à-dire, vous le savez, à la main-mise d'une classe, bien moins même, d'une minorité dans cette classe, sur un « *service national* », dans un but de *dictature révolutionnaire* ».

Par contre, la gestion réservée à des Compagnies d'actionnaires aboutirait à une *dictature d'un autre genre*, qui, pour n'être pas brutal, comme la précédente, n'en heurterait pas moins le sens de justice et de solidarité sociale qui est celui du peuple français : c'est la *dictature de l'Intérêt personnel et du Capital*.

Les abus qu'entraînent ces trois régimes exclusifs sont assez connus pour qu'il ne soit pas nécessaire d'allonger cet exposé d'exemples qui serviraient à les établir. Ce sont eux qui ont déterminé ce malaise dont nous souffrons dans les administrations publiques et qui ont posé, pour elles, ce fameux problème de la *nationalisation*.

sation dont la solution équitable doit ramener l'ordre et la santé.

Car, en effet, si les chemins de fer ne doivent être ni étatistes ou politiques, ni soviétistes ou révolutionnaires, ni capitalistes ou plutocratiques, ils doivent être, — ai-je dit, — aux mains de la collectivité : et c'est cela la *nationalisation*.

Au fond, la nationalisation est une question de propriété.

Qu'est-ce que les chemins de fer, en effet, sinon une entreprise de transport de voyageurs et de marchandises, se composant de tout un capital immobilier : locomotives, wagons et voitures, matériel de voie et de signaux, gares et dépendances, ateliers, outils..., mis en œuvre par tout un personnel, et alimenté soit par des impôts, soit par des emprunts.

Et qu'est-ce que ce capital, — d'une puissance à la fois pécuniaire et économique si considérable ? — Serait-ce le bien de quelque richissime « roi des chemins de fer » ? Ce n'est même pas celui de quelque consortium d'hommes d'affaires, si large soit-il : c'est une *richesse collective*.

C'est la collectivité qui est propriétaire des chemins de fer : le personnel qui prête la main-d'œuvre, tant de direction que d'exécution, n'est qu'un gérant, l'actionnaire qui prête son argent n'est qu'un créancier.

Mais, cette collectivité, comment la concevoir ?

Jusqu'ici nous avons parlé, — pour les envisager isolément, — de l'Etat ou plutôt du Gouvernement (l'Etat n'existant pas), du personnel ou des *cheminots* comme on nous désigne, des actionnaires ou capitalistes. La collectivité, c'est l'ensemble de ces divers éléments qui — isolés et livrés à eux-mêmes — seraient impuissants à s'élever jusqu'à la pure conception des intérêts généraux du service public, à saisir, par conséquent, les méthodes de gestion les plus propres à écarter les routines, les préjugés et les intérêts égoïstes, mais qui, unis dans la gestion et contrôlés ainsi l'un par l'autre, aboutissent à une synthèse harmonieuse des intérêts différents et spéciaux qu'ils représenteront et qui se fondent.

Est-ce tout, même ? et ne peut-on pas avancer qu'à côté de ces intérêts-là, il en existe d'autres dont il faut tenir compte si l'on prétend parler de collectivité ; car, la collectivité, dans ses rapports avec les réseaux de chemins de fer, n'est-ce pas plutôt, en effet, l'ensemble de tous ceux qui sont intéressés au bon fonctionnement de ces chemins de fer ? N'est-ce pas, pour mieux dire, la Nation entière, tant politique qu'économique ? N'est-ce pas dire qu'à côté des intérêts des Pouvoirs publics, des *cheminots* et des Bailleurs de fonds, il s'en place d'autres importants qu'une gestion de chemins de fer, *nationalisée*, dira-t-on, ne peut ignorer sans manquer à son but : et ce ne sont pas seulement les intérêts des voyageurs, ou du tourisme, très respectables d'ailleurs, mais ceux du commerce, de l'industrie, de l'agriculture...

Les chemins de fer, venons-nous de dire, doivent être à la Nation ?

Tel est le principe.

Sous quelle forme l'appliquer ?

C'est sous la forme de la *décentralisation*.

Les services publics, même concédés, doivent échapper à l'action directe du Gouvernement dont la puissance, sous l'effet d'une centralisation qui lui renferrait tous les pouvoirs de direction administrative, augmenterait dangereusement jusqu'à devenir arbitraire et tyrannique.

Les services publics ne doivent pas dépendre d'un pouvoir unique et centralisateur : ils ne peuvent dépendre que de l'ensemble des éléments dont ils tirent leur vie ; ils ne peuvent vivre que si ces éléments, harmonieusement combinés comme les organes d'un corps vivant, lui créent une vie particulière indépendante de la vie gouvernementale. C'est la *décentralisation*.

Les Chemins de fer auront ainsi leur *vie propre, indépendante aussi de celle des autres nombreux services publics*. Ce qui revient à dire qu'il y a *décentralisation par service*.

Mais, n'y a-t-il pas pour ces services publics, pour nos chemins de fer entre autres, une autre décentralisation, la *décentralisation par région* ? Il me semble que l'éminent député, M. Noblemaire, dans un discours qu'il fit naguère à la Chambre des Députés et où il envisageait une réorganisation de notre régime ferroviaire, faisait de la « RÉGION » l'une des armatures de ce nouveau régime.

Dans une Société équilibrée où les grandes réformes, pour être assurées de plus de durée et d'efficacité, devraient s'enchaîner les unes les autres suivant un ordre méthodique, la solution du problème « régionaliste », c'est-à-dire la détermination définitive de régions économiques, aurait peut être dû précéder celle du problème de la « Nationalisation » des chemins de fer, tel que nous le posons.

Tant il est vrai que les réformes sont solidaires les unes des autres, et que celle qui nous préoccupe est liée à la réforme même de notre vieille Société toute à renouveler.

Bref, les Régions prennent de nos jours, une importance capitale : c'est que des intérêts multiples (ceux dont je parlais plus haut) s'y meuvent, et sont différents d'une région à l'autre.

Différents, ils le sont à bien des points de vue : ils le sont même au point de vue des transports. Qui niera, en effet, que l'importance d'une gare, l'importance du trafic d'une manière générale, dépend pour beaucoup des besoins de l'industrie, des nécessités du commerce, des ressources du sol et sous-sol, de la situation géographique maritime, montagneuse, etc., dans une région bien déterminée ? Et ces intérêts que nous retrouvons si différents dans chaque région sont, — appliqués aux chemins de fer, — ceux dont nous avons dit qu'ils étaient de ces éléments qui forment la collectivité : intérêts financiers, intérêts économiques, intérêts du personnel...

Les chemins de fer devront donc être administrés, dans le cadre de la région, de façon à sauvegarder ces trois catégories d'intérêts, au moyen, par exemple, — disons-le de suite, — d'une sorte de Conseil d'Administration qui réserveraient une place, une section distincte à chacune des catégories intéressées : section financière représentant les porteurs d'actions, section économique comprenant les diverses branches de la production régionale : commerce, industrie.... etc.... — section du personnel défendant les *cheminots* eux-mêmes, tant agents de direction que d'exécution.

Mais, ceci est bientôt dit : il n'est pas nécessaire d'appartenir aux chemins de fer pour se persuader que ceux-ci constituent un ensemble compliqué comme une machine aux nombreux rouages spéciaux, délicatement enchevêtrés dont il ne dépend, ni de porteurs d'actions, ni de représentants, soit des intérêts économiques, soit même des intérêts du personnel, de connaître tous les secrets de façon à en assurer la marche régulière et satisfaisante.

Il faut ici des COMPÉTENCES.

Et c'est bien là que gît la difficulté.

Car, comment choisir et utiliser les compétences dans un service où la collectivité doit régner en maîtresse et où, par conséquent, l'intérêt particulier doit être sans action ?

La règle, en cette matière, est que la direction des services techniques doit être confiée aux *techniciens* : et, si cette règle est d'accord avec l'intérêt bien compris d'une industrie privée, qui ne voit qu'elle est aussi, pour le « service public », le fondement, essentiel peut-être, sur lequel doit reposer sa gestion, afin qu'elle serve vraiment l'intérêt public ?

A cet égard, on peut distinguer, aux chemins de fer, quatre principaux services techniques proprement dits : l'*Exploitation* qui forme et lance dans les diverses destinations les convois de voyageurs ou de marchandises, — la *Traction* qui fournit les locomotives et tout le personnel de conduite, — la *Voie et les Bâtiments* qui s'occupent de tous les travaux de superstructure, — les *Ateliers* qui réparent voitures et wagons...

Il est évident que ces services si spéciaux ne donneront leur plein rendement qu'autant qu'ils seront dirigés, ou encore qu'auant que les opérations techniques, qu'ils supposent et qui exigent elles-mêmes certaines connaissances techniques, seront exécutées, par des spécialistes.

Le Syndicat Professionnel des *Cheminots de France* avait demandé, — à l'époque où on commençait dans les Commissions paritaires l'étude d'un nouveau statut du personnel des Chemins de fer, — qu'on crée des Ingénieurs des Chemins de fer dont le recrutement spécial, soumis à des conditions rigoureuses, aurait donné toutes les garanties, non formellement reconnues à l'ancien statut, non seulement de capacités professionnelles et intellectuelles, mais aussi d'indépendance vis-à-vis des pouvoirs.

C'est à tels Ingénieurs qu'il appartient, dans les limites de cantons territoriaux correspondants à peu près aux circonscriptions actuelles

de l'Etat, dites *Arrondissements*, de diriger techniquement les services énumérés tout à l'heure. Et comme ces services comportent, à leur tour, diverses spécialités, — ce n'est pas sans raison que, plus haut, j'ai parlé des rouages compliqués, — il ne serait sans doute pas vain d'adoindre à chaque « Ingénieur-Chef de service », un *Conseil technique* dont les membres (pour une quantité à déterminer et dont le mode de choix : élection ou nomination serait à fixer), représenteraient autant de catégories qu'il y a de spécialités. C'est ainsi, — à titre d'exemple, — que pour l'un de ces services techniques : la « Voie et les Bâtiments », les spécialités entre lesquelles on pourrait le partager et qui constituerait comme de véritables sous-services, seraient : les *Voies*, pour les entretenir ou les établir, les *Bâtiments* pour les construire ou les réparer ; les *Signaux et Enclenchements* pour assurer la sécurité de la circulation ; le *Personnel* pour suivre les agents dans leur *curriculum vitae* ; la *Comptabilité* pour régler les dépenses et les recettes ; les *Affaires administratives* pour établir les rapports avec les tiers dans les questions de marchés, d'embranchements particuliers, etc...

De tels « sous-services » exigent, évidemment, des compétences pour être représentés au sein du « Conseil technique » : c'est pourquoi la composition de ce Conseil doit elle-même être faite dans des conditions qui garantissent qu'il ne sera pas livré aux mains d'ingénieurs incapables qui, réunis, formeraient une association dissolvante de dictateurs au petit pied.

Si l'élection devait être adoptée comme mode de désignation — car, il n'y a qu'un instant, j'ai osé l'envisager comme une possibilité qui ne saurait à priori nous effrayer — elle ne devrait être ouverte qu'aux seuls agents qualifiés pour rendre les services attendus, à ceux qui — techniciens en leur spécialité propre — appartiendraient aux échelles supérieures des emplois ; à côté d'eux seraient placés des conseillers choisis par l'Ingénieur-Chef de service ».

Bien entendu, ici encore (je ne crains pas de me répéter) je n'ai que quelques données à proposer et je ne saurais vous fournir tous les détails d'organisation que seul un décret d'administration publique et des règlements intérieurs donneraient, une fois que la Loi même aurait consacré un projet de Nationalisation.

Telle est la base sur laquelle doit s'édifier tout projet quel qu'il soit : c'est sur la COMPÉTENCE DES CHEMINOTS que doit reposer une réforme qui ne tend à rien de moins qu'à mettre les Chemins de fer au service de la Nation. Cette compétence est pour les chemins de fer nationalisés comme le principe de vie sans quoi ils s'affaiblissent et manquent à leur rôle de soutenir à leur tour, de leur propre vie, la vie nationale.

Mais, ce fondement posé, s'échaffaudent au-dessus les « intérêts régionaux ».

Les services techniques aux chemins de fer : « Exploitation », « Traction », « Voies et Bâtiments »..., etc..., sont, je le crois assez, trop séparés, trop étrangers l'un à l'autre, chacun d'eux ne relevant directement que de Paris ; leurs efforts mériteraient d'être coordonnés, et c'est ici qu'apparaît, non sans utilité, dans le cadre de la Région qui, — suivant le groupage adopté, — se confond avec le « canton » ou « arrondissement », ou, au contraire, en absorbe plusieurs, le rôle — rôle de liaison — d'une DIRECTION RÉGIONALE. Rôle de liaison des différents services techniques entre eux, et de ces services avec Paris ? Bien plus même, — car, je n'en doute pas, la Loi et les Décrets et Règlements qui prévoiront tout, leur réservent des pouvoirs propres de décision plus étendus que ceux que possèdent, à l'Etat par exemple, ceux qu'on dénomme encore « Chefs de service d'Arrondissement » et qui, à peu près en tout, sont obligés d'en référer à leurs services centraux respectifs ; mais, mieux encore : le Directeur régional devra se faire le truchement des intérêts de la collectivité qui — comme je l'ai déjà dit, — subdivisés en sections diverses, feraient entendre et présenteraient, dans une sorte de Conseil d'Administration dont ce même Directeur dirigerait et guiderait les débats, leurs désiderata et leurs vœux : actions représentant les intérêts financiers, — chambres de Commerce, d'Industrie, d'Agriculture, de Métier... représentant les diverses branches de l'activité économique. Le personnel dont les intérêts sont si intimement liés à ceux des chemins de fer qu'ils influent sur la marche du service public dans le sens favorable ou défavorable, suivant qu'ils sont eux-mêmes pris en considération ou dédaignés, doit avoir sa repré-

sentation. Nous la réservons pour en parler plus loin.

On ne saurait cependant s'arrêter aux intérêts régionaux : il faut en tenir compte, certes, car, à la diversité des choses et des gens ne saurait correspondre une réglementation unique, et, à négliger les réalités, on va à l'encontre du but poursuivi ; au lieu du progrès, on a l'incohérence ; au lieu du rendement, on obtient le gâchis. Mais, ce n'est pas suffisant.

Les intérêts régionaux ne sont pas tout. Ils ne sont que les parties d'un tout : ce tout, c'est la Nation ; autant dire que l'intérêt national domine, à son tour, les intérêts régionaux.

C'est l'intérêt national qui exige que les projets d'étude importants, examinés d'abord dans les Conseils d'administration régionaux, ceux qui auraient pour objet de modifier profondément le type des chemins de fer, soit en voie, soit en matériel, ou le tracé des lignes, ou le modèle des grands travaux d'art, etc..., etc., -- tous projets à déterminer par Décrets spéciaux soient soumis, pour approbation, à un Conseil National de Réseau. Là auraient leur place les représentants intéressés du gouvernement de la Nation : Ministres des Travaux Publics et Transports, des Finances, du Commerce et de l'Industrie..., surveillés et contrôlés par des conseillers, parlementaires et extra-parlementaires, les uns émanant des Commissions des Chambres, les autres désignés par décret présidentiel parmi les personnalités dont le long passé d'études, l'intelligence financière, technique, administrative... des questions de transports firent leur renom, dans le pays. Et, comme il ne s'agit pas seulement d'un organe politique chargé de tenir la main à ce que les intérêts des Transports publics se maintiennent d'accord avec ceux de la « Cité », à ce que, l'administration des voies ferrées ne contredise pas le gouvernement de la « chose publique », mais aussi et surtout d'un organe économique destiné à mieux exploiter une richesse collective : les « Chemins de fer », pour en mieux répartir les profits collectifs, nous sommes d'avis d'ajouter aux autorités désignées plus haut qui sont celles de l'élément de Direction, les autorités du Travail prises — cela va de soi — dans les états-majors des Confédérations nationales syndicales : C. F. T. C., C. G. T., etc.

C'est qu'aussi bien, l'élément syndical, l'élément travail organisé qui — manuellement ou intellectuellement — contribue à rendre productive cette richesse nationale que sont les Chemins de fer, doit avoir sa place dans les conseils d'un régime ferroviaire nationalisé, — place bien marquée qui lui donne sa part de contrôle et de gestion.

Nous avons bien dit : l'élément « travail ORGANISÉ » auquel les compagnies, — forces formidables organisées — prétendent substituer la délégation du personnel, élément inconsistant, instrument parfaitement malléable en leurs mains, dans leur entreprise de réaction sociale contre la puissance des ressources ouvrières associées et coordonnées par le Syndicat, puissance intelligente et matérielle qu'elles craignent de voir s'établir solidement à côté de la leur : puissance de Caste et d'Argent.

Je n'insiste pas.

Le Cheminot de France a fait bonne justice de cette institution d'essence patronale.

Nous voulons plus, nous voulons mieux.

Nous voulons, tout d'abord, que les Directions de Chemins de fer fassent leur profit des justes avertissements que, de la tribune de la Chambre, leur lançait, il n'y a pas encore longtemps, M. Noblemaire — car, ils s'adressaient à tous les dictateurs de toutes industries — en leur signifiant que, dans leur domaine : l'économique, la conception « d'autorité de droit divin » était également périmée.

Il importe donc qu'un projet de nationalisation des Chemins de fer consacre cette péremptation et relègue les dirigeants à leur vrai rôle : COLLABORATION et non dictature.

(A suivre).

RÉCLAMATIONS

La place étant limitée et devant le grand nombre de réclamations, tant particulières que générales, que nous avons faites à la Direction des Chemins de fer de l'Etat, nous nous bornons d'en publier que quelques-unes, qui intéressent tous nos camarades.

Demande tendant à obtenir la révision de l'Ordre du jour n° 28 de 1920, en ce qui concerne le pourcentage des gratifications majorées et le taux des gratifications.

Réponse. — L'Ordre du jour n° 28 ne fait que reproduire, sur les points visés, les dispositions du Statut et des conditions de rémunération qui ont été arrêtées par la Commission TISSIER et sont applicables à tous les grands Réseaux.

Le Réseau de l'Etat ne peut que s'y conformer strictement ; il n'est donc pas possible de donner suite à la demande.

Réclamation des aiguilleurs du groupe de Laval qui demandent leur nomination comme aiguilleurs de première classe à l'échelle 4.

Réponse. — Sous l'ancienne réglementation, les aiguilleurs étaient incorporés au groupe XIII comme les facteurs, sous-chefs d'équipe et garde-freins.

Actuellement, tous ces agents figurent encore à la même échelle et il ne saurait être question de prendre en faveur des aiguilleurs seuls, une mesure qui serait immédiatement revendiquée par les autres catégories d'agents dont le travail présente également des difficultés et comporte des responsabilités.

Mais les nouvelles échelles prévoient dans la branche « aiguilles et signaux » des emplois d'aiguilleurs de 2^e et de 1^{re} classe, de chef aiguilleur et chef aiguilleur principal ce qui constituera une amélioration de la situation en offrant des possibilités d'avancement sensiblement pareilles à celles qui peuvent exister pour les agents de leur groupe.

D'ailleurs les inscriptions au prochain tableau d'aptitude permettront de régulariser les situations particulières, en tenant compte des mérites des intéressés et de l'importance du poste occupé par chacun d'eux.

Objet de l'Affaire. — Monsieur X..., chaudronnier aux ateliers de Rennes se plaint que : 1^o La révision de son salaire, faite en application de l'arrêté interministériel du 24 novembre 1919, ne lui ait rapporté que 60 francs au lieu de 600 francs qu'il espérait toucher ; 2^o Que la somme de 60 francs lui ait été retenue comme lui ayant été versée induemment.

Réponse. — Au lendemain du rachat, il fut constaté que les salaires des ouvriers d'origine « OUEST » variaient d'une localité à l'autre, suivant le coût de la vie dans les différents centres.

La différence par rapport aux salaires les moins élevés fut considérée comme tenant déjà lieu d'indemnité de résidence et déduite du montant du salaire dit de mise à l'échelle devant servir de base pour les augmentations à venir.

Les intéressés protestèrent à différentes reprises contre cette mesure ; mais ce n'est qu'en 1919 que le Réseau fut autorisé, par un arrêté interministériel en date du 24 novembre, à procéder à la révision des salaires, en réincorporant, dans le salaire fixe, la part qui jusqu'alors avait été considérée comme représentant l'indemnité de résidence Ouest.

L'arrêté dispose notamment que le chiffre obtenu en poursuivant cette révision jusqu'au 1^{er} janvier 1919, constituera le nouveau salaire fixe de l'intéressé et rappel de la différence lui sera fait à partir de cette date.

Le Réseau ne pouvant que s'en tenir aux termes de l'arrêté, il n'était pas possible de remonter pour le calcul du rappel jusqu'à la première année du rachat comme le demande Monsieur X....

Il est à remarquer d'ailleurs que les délégués, lors de la discussion du projet d'arrêté en Conférence du Personnel, ont déclaré que les intéressés, pour être plus certains d'obtenir satisfaction consentaient à borner leurs revendications à une révision de salaire sans effet rétroactif.

Peu après cette première révision, interviennent les opérations de reconstitution de carrière, à la suite desquelles les Ouvriers de toutes catégories reçoivent un nouveau salaire.

Le décompte des sommes revenant à chacun d'eux devant représenter la différence entre leur ancien salaire et celui résultant de l'application des nouvelles échelles, il est bien évident qu'il y avait lieu d'en déduire les sommes touchées à la suite de la première révision consécutive à l'arrêté du 24 novembre 1919, de même qu'il a été fait état des avances sur la mise à l'échelle accordées au personnel en avril 1920.

C'est pour ce motif que le rappel de 60 francs touché par Monsieur ... au titre dudit arrêté, a été déduit de son crédit sur sa fiche de décompte.

L'opération est absolument régulière et la réclamation de cet agent, en ce qui concerne ce point particulier, ne peut davantage être accueillie.

La réponse ne pouvant être acceptée, une nouvelle réclamation a été présentée à la Direction et aux Pouvoirs publics.

Objet de la demande. — Les manœuvres et ouvriers demandent que leurs primes journalières de travail soient augmentées de 0 fr. 25.

Réponse. — Le taux des primes de travail a été fixé par une décision de la Commission d'Arbitrage à laquelle le Réseau de l'Etat ne peut que se conformer.

Dans ces conditions, il n'est pas possible de donner suite à la demande présentée.

(A suivre).

LA VIE SYNDICALE

Réunion du Bureau du 30 Novembre

PRÉSENTS. — Dufour, Peter, Lallemand, Chaiffre, Aubrée, Mme Chanembeaud, Mme Le Bec.

EXCUSES. — Oudin, Audibert, Bigot.

ABSENT. — Dilly.

Après l'expédition des questions administratives, Aubrée donne connaissance de la lettre du 22 octobre du Ministre des Travaux Publics au Président du Comité de Ceintures, lettre par laquelle, en présence d'objections présentées par le Comité de Ceintures, le Ministre revient sur la promesse qu'il a faite à la Tribune de la Chambre le 30 juin ; promesse que les Syndicats Indépendants feront partie, proportionnellement à leur effectif des Commissions paritaires chargées de résoudre les différences soulevées par l'application des échelles de traitement.

Aubrée demande au Bureau d'adresser une protestation au Président du Conseil des Ministres, au Ministre des Travaux Publics, aux Commissions des Travaux Publics et du Travail, à la Chambre et au Sénat, ainsi qu'aux Parlementaires approuvant notre action. Il présente enfin un Ordre du Jour destiné à être communiqué à la Presse.

Le Bureau à l'unanimité adopte la proposition.

ORDRE DU JOUR. — Le Bureau du Syndicat, dans sa séance du 30 novembre, après avoir pris connaissance de la promesse faite par M. Le Trocquer le 30 juin à la deuxième séance de la Chambre des Députés, promesse assurant aux syndicats indépendants leur admission aux Commissions paritaires, chargées de résoudre les différences soulevées par l'application des échelles de traitement ;

Après avoir pris connaissance de la lettre adressée le 22 octobre par le Ministre, au Président du Comité de Ceintures, lettre approuvant les propositions faites par les Réseaux, en ce qui concerne la désignation des délégués du Personnel, comme membres des Commissions paritaires ;

Considérant que les délégués du personnel ne sont nullement qualifiés à l'accomplissement de cette mission et qu'ils n'auront pas l'autorité et l'indépendance nécessaires pour défendre les intérêts du Personnel ;

Constaté que cette approbation de la part du Ministre des Travaux Publics est un retour fâcheux sur la parole donnée et décide d'élever une énergique protestation auprès du Gouvernement et du Parlement, et porter les faits à la connaissance de l'opinion publique par la voie de la Presse.

Une discussion est ensuite engagée au sujet des indemnités de cherté de vie et des indemnités de charges de famille ; tous les membres prennent part à la discussion générale.

Le Conseil Fédéral devant se réunir le 19 décembre, le Bureau décide de porter la question à l'ordre du jour.

L'ordre du jour comporte enfin une question pesée par nos camarades du Midi en ce qui concerne le temps de présence dans les services centraux du « Midi » à Bordeaux.

Aubrée propose de soumettre le cas à un comité de juristes et d'entamer toutes démarches pour obtenir le retour aux anciens règlements.

Le Bureau approuve à l'unanimité.

Saisis des difficultés que rencontre le bureau de la Section P. L. M., le Bureau du Syndicat décide de recevoir cette Section le 12 décembre en assemblée générale extraordinaire.

L'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée.

LE SECRETAIRE.

Union de Réseau Etat

Assemblée générale extraordinaire
du 5 Décembre 1920 à Rennes

La séance est ouverte à 9 h. 1/2 par Vuillemin, Président du Syndicat de Rennes.

Il est immédiatement procédé à la nomination d'un Bureau. Sont désignés :

Président : Kéravel ; Secrétaire : Chesnot ; Assesseurs : Vuillemin et Fleury.

Kéravel met en discussion le premier point de l'ordre du Jour : « Décision de principe pour la transformation de la Section de Réseau en un Syndicat de Réseau ou en une Union de Syndicats ».

Après un échange de vues, les Délégués décident la création d'une Union de Syndicats.

Le projet de statuts présenté, est adopté à l'unanimité, après quelques modifications.

