



# LE CHEMINOT DE FRANCE

ORGANE de la FÉDÉRATION des SYNDICATS CHRÉTIENS des CHEMINOTS de FRANCE et des TERRITOIRES d'OUTRE MER

## SALAIRES

Pour en discuter, l'action commune se précise pour obtenir

### LA RÉUNION D'UNE COMMISSION PARITAIRE

**L**E coût de la vie augmente ! L'indice des 213 articles ne bouge pas, ou presque pas. Et, cependant, les prix montent. D'abord, il y a tous les produits qui ne rentrent pas dans les 213 articles. Toutes les denrées dites saisonnières, comme les légumes, en dehors des pommes de terre, et les fruits.

Mais les légumes rentrent pour une large part dans le budget familial, mais on consomme aujourd'hui beaucoup plus de fruits dans les familles qu'on ne le faisait il y a une vingtaine d'années. On ne peut tout de même pas songer à revenir sur ce progrès dans l'alimentation. Il y a aussi que,

pour maintenir l'indice des 213 articles, le Gouvernement dispose de puissants moyens. Lorsque le vin de consommation courante a baissé de 5 francs par litre, ce n'est pas parce que producteurs et intermédiaires ont réduit leurs bénéfices ; c'est parce que le Gouvernement réduit les taxes sur ce produit. En fait, le salarié paiera la différence d'une autre façon, avec ses impôts.

Comme, de toute manière, il devra payer, il est grand temps que l'on s'occupe de lui en donnant les moyens, c'est-à-dire que l'on augmente les salaires et les retraites en fonction de l'augmentation du coût de la vie.

Mais on ne peut pas se contenter de discuter salaires en fonction de l'augmentation du coût de la vie ; il faut aussi discuter de la remise en ordre des salaires des cheminots. Comme nous l'écrivait un camarade de Longueau, « il est tout à fait arbitraire qu'un OPFL ait, à peu de chose près, un salaire de manœuvre (environ 200 francs par jour de plus) ». Le camarade de Longueau et tous ceux qui sont nombreux à penser comme lui ont raison. Il faut payer la qualification en même temps que l'on revalorisera l'ensemble. Il faut rediscuter de la hiérarchie qui a été écrasée au cours de ces dernières années et dont les ouvriers sont les premières victimes, et, hélas ! pas les seules.

Quand on examine l'évolution des salaires dans les entreprises où il y a eu, ces derniers mois, une pression syndicale, on s'aperçoit du décalage qui s'est produit entre les salaires et les hiérarchies de ces entreprises et ce qui existe à la S.N.C.F. Il y a donc bien nécessité de revoir le tout et pas seulement de rattraper le niveau des prix.

Il y a aussi, depuis quelques mois, un meilleur trafic et les rapports officiels font état d'un

niveau record de productivité à la S.N.C.F.

Comme nous l'avons toujours dit, la productivité ne nous intéresse que si elle apporte un meilleur niveau de vie. Les dirigeants ont terminé leurs graphiques, nous sommes au rendez-vous. La meilleure productivité, c'est le résultat, bien sûr, d'une meilleure technique, mais le personnel a fait aussi des efforts supplémentaires pour s'adapter, pour se reconverter. Il attend sa part, toute sa part.

A. NICOLAS.

*C'est dimanche. La ménagère fait ses comptes. Elle peut vous dire, M. Ramadier que « ça ne baisse pas beaucoup ».*



## JUSTICE... A FAIRE

PAR  
**Paul BUTET**  
Secrétaire Général

**L**ORSQUE en raison des salaires offerts et des conditions de travail il faut convoquer dix candidats pour pourvoir un poste de manœuvre...

Lorsque depuis plusieurs années la S.N.C.F. n'a pas réussi à recruter un jeune ingénieur sortant des grandes écoles...

Lorsque tous nos bons professionnels cherchent à « se caser » ailleurs...

Lorsque... On pourrait poursuivre longtemps l'énumération, mais à quoi bon. Ce sont là des signes suffisants d'un grave malaise dans la profession.

En 1955 nous avons crié casse-cou à propos de la politique suivie en matière d'effectif, les événements nous ont malheureusement donné raison.

Aujourd'hui nous crions casse-cou au sujet du « statut des cheminots », de leurs conditions de rémunération et de travail.

« Avec un esprit favorable » on nous répond en parlant de « préoccupations d'ordre social » et en nous invitant à des « parolotes ».

Ce n'est pas du tout ce qu'attendent les cheminots de toutes organisations qui veulent enfin voir leurs conditions de vie négociées paritairement par tous ceux à qui ils font confiance : Nous ne serions pas di-

gnes du titre de militants syndicalistes si nous ne répondions pas à cette volonté de nos camarades de ne plus être traités en travailleurs de seconde zone, mais en hommes libres et responsables.

Bien sûr une telle position nécessite un certain courage, et une certaine honnêteté intellectuelle. Côté Gouvernement il faut avoir l'honnêteté d'admettre qu'il n'y a pas de représentative que certaines organisations. Qu'il n'y a pas d'un côté les « bons » avec qui il est possible de discuter et de l'autre les « mauvais » qui ne veulent pas discuter.

Du côté des organisations syndicales la réunion d'une Commission paritaire avec toutes les Fédérations n'est pas de tout repos. Chacun devra dans cette Commission expliquer honnêtement ses positions, accepter de confronter son programme avec celui des autres organisations et avec les propositions gouverne-

mentales, discuter... en un mot prendre des responsabilités.

Pour notre part, nous sommes prêts à prendre ces responsabilités, en toute liberté, en toute indépendance comme nous l'avons toujours fait.

Les mises en garde, les « conseils » ne nous ont pas manqué ces dernières semaines, mais il est pour nous une voix qui étouffe toutes les autres, c'est celle de la justice, nous n'avons pas d'autre but, d'autres ambitions : faire rendre justice aux cheminots, leur donner toute leur place dans notre grande maison.

Seule une authentique Commission paritaire permettra cette confrontation susceptible non seulement de donner satisfaction aux cheminots, mais de sauver notre profession de l'asphyxie.

Nous espérons que le Gouvernement le comprendra avant qu'il ne soit trop tard.

BAREME DE LA P.F.A.  
en page 2

Coups de Tampons  
Voyage en Bavière  
en page 3

Les Travailleurs  
dans le Monde  
L'Angleterre et la Suède  
en page 4

Au Comité Permanent  
de l'Economat

DANS CE NUMÉRO :

Les taxes fiscales  
en Allemagne  
en page 5

LE COMBAT  
DE LA C.F.T.C.  
Pour la réunion  
d'une Commission  
paritaire  
en page 6 et 7

LES REVENDICATIONS  
CATEGORIELLES

en pages 8 et 9  
Conférence à Munich  
Haro sur la route  
en page 10

Avec les Retraités  
en page 11  
LE COMITE NATIONAL  
DE LA C.F.T.C.  
Les femmes  
dans l'action syndicale  
en page 12

**Agrandissements Sensationnels du Rayon de Montres!**

BIJOUTERIE HORLOGERIE ORFÈVREURIE CADEAUX

FACILITÉS DE PAIEMENT

REMISE 10% AUX AGENTS DE LA S.N.C.F.

**AU CARILLON D'OR**

22, 24, AV. SÉCRÉTAN, PARIS, NORD 32-87 - MÉTRO JAURÉS

OUVERT LE DIMANCHE 16 DÉCEMBRE ET LES LUNDIS 17 ET 24 APRÈS-MIDI

**EMPLOYÉS S.N.C.F. - POUR VOS VINS**  
**AIMÉ MARTIN - Vigneron - AUBAIS (Gard)**  
 TARIF SUR DEMANDE

**M<sup>r</sup> SEGALOT**  
 PRÉSENTE UNE  
**NOUVELLE TECHNIQUE**  
 DE FABRICATION QUI ASSURE DÉSORMAIS UNE  
**GARANTIE ABSOLUE**

**UNE REMISE TRÈS IMPORTANTE** est accordée par M<sup>r</sup> SEGALOT à tous les membres de la fonction publique.

Longues facilités de paiement

Livraison gratuite - Reprise en compte des anciens meubles - Frais de voyage remboursés - Catalogue n° 129 gratuit.

- 1 Accord automatique des assemblages au 1/10<sup>e</sup> de mm; impossibilité absolue de jeu.
- 2 Chêne massif séché à l'air ambiant pulsé, après humidification.
- 3 Glace argentée par dissolution au nitrate d'argent et vernis protecteur.

**Merci M<sup>r</sup> SEGALOT ca, c'est du Meuble!**

**SÉGALOT**  
 52 Av. du Général LECLERC  
 Métro: Mouton-Duvernert - PARIS

Les Etablissements SÉGALOT sont ouverts tous les après-midi

**ASSURANCE AUTO MOTO**  
 Garanties et tarifs spéciaux « Cheminot » (province normale)

CV	Véhicule ancien	Véhicule moderne
2.....	5.600	5.600
3-4.....	5.900	8.100
5-6.....	7.600	10.200
7-10.....	9.700	12.700
11-14.....	11.800	16.300

Gyromoteur 50 cm<sup>3</sup> 2.733  
 Moto-scooter 125 cm<sup>3</sup> 9.215

**Police auto « BON CONDUCTEUR »**  
 Après un an sans accident remboursé 10% de la cotisation  
 Garantie tous accidents illimitée  
 Tout conducteur et tiers transportés assurés.

**LA DÉFENSE DE L'ASSURE** obtient le remboursement des frais de réparations après accident.

**ASSURANCE INCENDIE HABITATION**  
 Mobilier - Matériel - Bâtiment et voisins, garantie illimitée  
**E. ADAM, Assureur Conseil agréé**  
 181, rue Lafayette - PARIS (près gares Nord et Est) (Timbre réponse)

**En Automne,**  
 détruisez les plantes vivaces (chiendent et autres mauvaises herbes) au

**CHLORATE DE SOUDE**

c'est le moyen le plus sûr et le plus économique d'en débarrasser vos allées vos cours, etc.

EN VENTE CHEZ TOUS LES BONS DROGUISTES, GRAINETIERS, ETC.

**VINS DE TABLE - VINS FINS**  
 MUSCAT - BANYULS - GRENACHE

Pour les fêtes de fin d'année, groupez-vous pour recevoir nos bons vins  
 Expédition boubonnes de 3, 10, 15, 20 litres et fûts 30, 60, 120 litres

**BOY et CAMI, vins, Rivesaltes (P.-O.)** Demandons agents retraités pour représentation

**Vins de Bordeaux VIN ROUGE NATUREL**  
 A. FERCHAUD, Fils  
 LARUSCADE (Gironde)

Prix spéciaux pour Cheminots  
**Charles BARDON** Prop. Négociant  
 Milhaud (Gard)

**BARÈME DE LA P.F.A. 1956**

Sous réserve qu'il n'y ait pas de contre-ordre formel du Ministère, la Direction du Personnel vient de sortir les barèmes de P.F.A. 1956 qui ne comportent pas la réduction envisagée de 10 %. Nous enregistrons cette décision en souhaitant qu'il en soit ainsi au moment de son paiement. Soulignons, une fois de plus, que nous ne pouvons être d'accord sur la formule et que NOUS RÉCLAMONS UNE P.F.A. UNIQUE POUR TOUS LES AGENTS D'UN MÊME GRADE ET D'UN MÊME ÉCHELON, CALCULÉE SUR 10 % DU TRAITEMENT ANNUEL (traitement, plus indemnité résidence, plus prime moyenne de travail, plus part de productivité)

**PRIME DE FIN D'ANNÉE NORMALE (1) EN NET**

PERSONNEL A SERVICE CONTINU (âgé de 18 ans révolus au moins)

Echelles	ECHELONS									
	Essai	1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	18.700	19.200	19.700	20.200	20.600	21.100	21.600	22.000	22.500	23.000
2	20.200	20.600	21.100	21.600	22.000	22.500	23.000	23.600	24.200	24.800
3	21.600	22.000	22.500	23.000	23.600	24.200	24.800	25.300	25.900	26.500
4	23.000	23.600	24.200	24.800	25.300	25.900	26.500	27.100	27.800	28.500
5	24.200	24.800	25.300	25.900	26.500	27.100	27.800	28.500	29.200	30.000
6	25.500	26.100	26.800	27.500	28.200	29.000	30.000	30.700	31.400	32.200
7	26.800	27.500	28.200	29.000	29.700	30.500	31.400	32.200	33.000	33.800
8	28.500	29.200	30.000	30.700	31.400	32.200	33.000	33.800	34.600	35.400
9	30.700	31.400	32.200	33.000	33.800	34.600	35.400	36.200	37.000	37.800
10	33.000	34.000	34.900	35.800	36.900	37.900	38.900	40.100	41.200	42.400
11	35.800	36.900	37.900	38.900	40.100	41.200	42.400	43.700	44.900	46.200
12	38.900	40.100	41.200	42.400	43.700	44.900	46.200	47.600	49.000	50.500
13	42.400	43.700	44.900	46.200	47.600	49.000	50.500	52.000	53.500	55.100
14	46.200	47.600	49.000	50.500	52.000	53.500	55.100	56.700	58.500	60.300
15	50.500	52.000	53.500	55.100	56.700	58.500	60.300	62.100	64.000	65.900
16	55.100	56.700	58.500	60.300	62.100	64.000	65.900	67.900	70.000	72.200
17					74.700	77.000	79.400	81.800	84.300	86.800
18					89.300	91.900	94.700	97.400	100.300	103.400
19						108.700	112.100	115.700	119.300	123.000
						128.500	132.400	136.500	140.400	144.300

	1	2	3	4	5	6	7
T1	23.000	23.600	24.800	25.300	26.500	27.100	27.800
T2	27.800	28.500	29.200	30.700	31.400	33.000	34.000
T3	30.700	31.400	33.000	34.000	35.800	36.900	37.900
T4	34.000	35.800	36.900	38.900	40.100	41.200	43.700

Non commissionné	1	2	3	4	5
D1	8.400	8.600	8.900	9.200	9.500
D2	9.500	9.700	10.000	10.300	10.600
D3	10.300	10.600	10.900	11.200	11.400
D4	12.200	12.600	12.900	13.300	13.700
D5	15.000	15.400	15.700	16.100	16.700

**PERSONNEL DE CONDUITE**

**SERVICE DISCONTINU**

(1) Pour obtenir M1 ajouter 10 % de cette prime.  
 Pour obtenir M2 ajouter 20 % de cette prime.  
 Pour obtenir M3 ajouter 30 % de cette prime.  
 Arrondis aux 100 francs supérieurs.

**Prenez note**

**UTILISATION DES FACILITES DE CIRCULATION SUR LES CHEMINS DE FER ALGERIENS**

Avis général P 11 n° 42 du 7 septembre 1956

Le régime des trois classes de voitures étant maintenu en vigueur sur les Chemins de fer Algériens, le présent Avis Général a pour but de préciser les conditions dans lesquelles les bénéficiaires de facilités de circulation pourront les utiliser sur les lignes des C. F. A.

Ont accès sur ces lignes :

- Aux voitures de 1<sup>re</sup> classe : Les agents et leurs ayants droit porteurs de titres valables directement en 1<sup>re</sup> classe sur la S.N.C.F.
- Aux voitures de 2<sup>e</sup> classe : a) Les agents et leurs ayants droit porteurs de titres S.N.C.F. à bordure ou à diagonale violette, sans possibilité d'accès à la classe supérieure à titre onéreux, cette faculté n'étant pas envisagée sur les C. F. A. ; b) Les agents et leurs ayants droit porteurs de titres S.N.C.F. à bordure ou à diagonale havane. Pour ces derniers, leurs titres de circulation devront être revêtus de la mention « valable en deuxième classe sur les Chemins de fer Algériens ». Cette mention sera apposée, sur demande des intéressés, par le Service qui leur délivre leurs facilités de circulation.

Il reste entendu que ces dispositions sont applicables aux ex-agents et à leurs ayants droit.

Pour le Directeur du Personnel,  
 ANDRE.

**SAVEZ-VOUS...**

- que dans plus de 40 pays il existe un mouvement syndical chrétien ?
- que toutes ces confédérations sont affiliées à la Confédération Internationale des Syndicats Chrétiens (C.I.S.C.) ?
- que la C.I.S.C. défend également vos intérêts dans toutes les grandes organisations internationales ?
- que par sa revue mensuelle *Labor*, la C.I.S.C. vous tient régulièrement au courant de ses activités ?
- que *Labor* traite aussi des problèmes d'actualité tels que l'automation, la productivité, le travail féminin, la politique des salaires, la situation mondiale dans le domaine alimentaire, la situation dans les territoires sous-développés, etc.

**Si ces questions vous intéressent...**

prenez un abonnement à *Labor* !  
 Le prix d'un abonnement ne s'élève qu'à 500 fr. par an pour la France.  
 Remplissez le bon ci-dessous et envoyez-le à l'adresse suivante :

CONFÉDÉRATION INTERNATIONALE DES SYNDICATS CHRÉTIENS  
 Revue mensuelle « LABOR »  
 148, rue de la Loi - BRUXELLES

**BON DE COMMANDE**

Le soussigné \_\_\_\_\_

Adresse : \_\_\_\_\_

déclare souscrire un abonnement à « LABOR », revue mensuelle de la Confédération Internationale des Syndicats Chrétiens, pour l'année 1957.

Date : \_\_\_\_\_

SIGNATURE : \_\_\_\_\_

En vous abonnant maintenant, vous bénéficiez de l'envoi gratuit des numéros qui paraîtront encore en 1956.

**CAVES BITERROISES**

Vins de table et de dessert  
 BEZIERS (Hérault)  
 Conditions spéciales aux agents SNCF

LES MEILLEURS VINS de table et de dessert AUX MEILLEURS PRIX  
 Prix spéciaux à MM. les Agents de la S.N.C.F.  
 Joseph MARTY, vins, PERPIGNAN

# COUPS DE TAMPONS

## CHAMPION

Dans le numéro de « Paris-Normandie » du 9 octobre, quotidien régional d'informations, s'étale en gros titre, avec photo, le nouveau record de Jacques LECLERC, routier de Rouen, âgé de 30 ans, qui, après avoir remporté le championnat national des chauffeurs routiers le dimanche 9 octobre, s'embarque seul sur un 10 tonnes pour effectuer le trajet Rouen-Marseille et retour. « Hier, à 14 h. 30, à Rouen; aujourd'hui, à 14 h. 30, à Marseille. Deux heures pour manger, deux



heures pour dormir, vingt heures au volant... telles sont les caractéristiques de ce nouveau championnat quotidien que met en exergue la presse normande.

Course contre la montre, car il lui faut être exact par tous les temps : brouillard, gel, pluie, neige, verglas. En partant de Rouen à 14 h. 30, être à Marseille, au déchargement, au début de l'après-midi du lendemain. Dîner à 19 heures, le soir, à Auxerre; à 5 heures du matin, nouvelle halte dans la région lyonnaise. A 7 heures, la serveuse du relais routier le réveille et... en route.

Que cet exploit trouve sa place dans une chronique sportive, nous n'y voyons pas d'inconvénient, mais nous serions heureux d'apprendre qu'il a été mis fin à sa réédition et que l'Inspecteur du Travail, auquel nos camarades de Rouen ont écrit, relèvera ce défi au bon sens et, surtout, de la législation du travail en vigueur.

L'Inspecteur du Travail et la Main-d'Œuvre des Transports disposent de moyens qui doivent lui permettre d'agir contre ces violations délibérées des textes réglementaires, mais aussi et surtout contre cette atteinte à la personne humaine, cet abaissement, si toutefois une bête de somme

serait capable de résister longtemps à pareil régime.

Avec nos camarades de Rouen, nous espérons qu'une suite officielle sera donnée à cette affaire et que l'on prendra la peine de leur faire tenir les conclusions de l'enquête et les sanctions qui en découleront. C'est un des moyens de régler l'exploitation, sportive ou non, des chauffeurs routiers par leurs patrons.

## QUI PAYE ?

Les « Etudes Automobiles » viennent de sortir une nouvelle brochure dans le genre de celle déjà parue sous la houlette de l'honorable sénateur PELLENC, un extrait en est fait d'autre part. Une chose m'a frappé, c'est l'insistance à dresser les travailleurs de l'automobile contre ces multiples taxes-auto que dénonce la brochure. Pour ce faire on lance des chiffres : 1.200.000 travailleurs de la branche automobile ont payé pour 1955, 490 milliards de francs d'impôts ! Quand nous ne cessons de répéter que ce sont les travailleurs qui paient le plus d'impôts. Maintenant nous ne sommes plus les seuls, d'autant que ladite brochure, à une page, nous prévient que l'impôt sur les camions sera récupéré sur le consommateur et voilà ! Qui paye ? Les travailleurs. Les sociétés ne font pas de bénéfices, les transporteurs non plus, les intermédiaires pas davantage, seul le travailleur doublé de sa qualité de consommateur crache au bassinet. Raison de plus pour réclamer la réforme fiscale précisée par la C.F.T.C.

## GASPILLAGE

Une entreprise de peinture travaille dans une gare de la région Nord depuis février... c'est trop ! Une autre entreprise est aussi à pied d'œuvre et transforme le bureau GV pour la création d'un bureau centre. Des soubassements en renicuir que l'on vernira seront du plus joli effet, même dans le bureau du chef de gare où ce renicuir a été posé huit jours après que le bureau ait été repeint et tapissé avec un joli papier vert : il va tenir ce papier avec maintenant du renicuir par-dessus !!!

Bien sûr il faut des bureaux propres, nos délégués sont les premiers à le réclamer, il existe suffisamment de locaux-baraquements et de gares où la peinture délavée, sinon crasseuse, serait à refaire avant de gaspiller des millions à des fantaisies douteuses, surtout quand on est si regardant pour récompenser les cheminots qui, eux, font tourner les wagons et ont bien du mal à contenter le client.

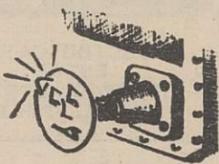
Gaspillage d'un côté ! Grapillage sur la prime de productivité des gares de l'autre, il faudrait accorder les violons, car les cheminots se demandent si les responsables n'ont pas quelques actions avec l'entreprise, chez le fabricant de renicuir ou de peinture !...

## ET LES CLIENTS ?

Oui toutes ces décorations ne doivent pas faire oublier le client et le chef de P.C. dont dépend la gare en question, n'a que de très vagues notions de ses responsabilités.

Pour que les trains soient à l'heure ou encore pour éviter un personnel traction supplémentaire, M. le Chef du P.C. supprime tout simplement l'arrêt dans les gares. Peut-être ignore-t-il, ce brave homme, que dans les gares on fait la chasse au wagon qui dort et que les agents reçoivent de temps à autre des 7 P1 lorsque la rotation du matériel n'est pas satisfaisante ?

La conclusion de votre injonction à un chef de gare de faire



partir d'abord le train à l'heure et de s'occuper du client ensuite, c'est que le client ne vous intéresse pas et qu'il peut aller chercher un camion. Allez donc vous aussi, après votre mise à la retraite qui s'impose, vous recaser dans une entreprise de transports vous aurez de bonnes références !

## LIBRE CHOIX

Nos camarades ont discuté à la « Commission Mixte chargée d'élaborer le statut des relations collectives entre la S.N.C.F. et son personnel ». Ouf !... du régime de Sécurité sociale des Cheminots en réclamant avec insistance le libre choix du médecin.

Il devient de plus en plus nécessaire ce libre choix quand on voit la désinvolture de certains médecins S.N.C.F. à l'égard des malades.

Tenez, l'autre jour un copain tombe malade dans un bureau; on téléphone au Cabinet médical, mais la consultation était finie — il était 11 h. 30 — et le médecin parti, ce qui était normal.

On fait donc appel au médecin du cabinet médical voisin distant de... cinq cents mètres. Réponse : « Amenez le malade » ce qui fut fait, car très naïvement on pouvait penser qu'il serait soigné... Eh bien ! c'était une erreur, le médecin s'est contenté d'un « conduisez-le à l'hôpital » et comme le gars n'a pas voulu on l'a ramené à son domicile et le médecin du quartier appelé l'a soigné. Bien sûr tous les toubibs S.N.C.F. ne soignent pas — heureusement — avec une telle désinvolture, mais il y en a, et le jour où on aura le libre choix, on se passera son adresse... pour ne pas y aller !!!

DAGONIAU.

**LUTZ**  
HORLOGERIE  
BIJOUTERIE  
LUTZ  
70 à 82, RUE DE LYON-PARIS 12<sup>e</sup>  
TEL. : DID. 46-85

## HOTELS RECOMMANDÉS

**NICE HOTEL-PENSION GILBERT**  
14, rue Portinax  
PLEIN CENTRE TOUT CONFORT  
Prix très modérés Ecrire

**HOTEL DU MUSEUM**  
9, RUE BUFFON  
(Gare Orléans-Austerlitz)

**LE FOYER DU CHEMINOT !**

**ARIEGE**  
Hôtel Gil. Mazères Baignade pêche, bonne table. conf. pension 700 fr.

## POUR VIVRE MOINS CHER

SAVONS, CAFES, HUILES, PATES, R Z  
Prix spéciaux, dégressifs à Cheminots groupés avec Bon de Transport Ecrire

J. GAUBERT à SALON (B.-du-R.)

DU 16 AU 25 JUILLET 1956

# Un INOUBLIABLE VOYAGE en BAVIÈRE avec les Cheminots de Lille

Un succès complet a marqué le voyage en Bavière des Cheminots C.F.T.C. du 2<sup>e</sup> Secteur de Lille.

L'imposante caravane comprenait des Cheminots et leurs familles venus des diverses régions du Nord, de Paris, Le Havre, Angers, Nantes, Vénissieux, Avignon, etc. Elle prit le départ de la gare de Lille dans la soirée du 16 juillet, dans des wagons très confortables mis à la disposition des organisateurs par la S. N. C. F.

## A LA CROIX DE LA PAIX

Aux premières heures du 17 juillet, après un arrêt à Strasbourg, le train franchissait la frontière et arrivait à Buhl Baden à 4 h. 50. Malgré l'heure matinale, six autocars attendaient notre groupe, de plusieurs centaines de voyageurs, pour le transporter à la Croix de la Paix érigée en 1952 — pour la fraternité des Peuples — sur une colline à plusieurs kilomètres de Buhl Baden. Sur la stèle de cette majestueuse Croix, l'inscription « Dieu est amour » est gravée en quatre langues : française, allemande, anglaise et russe. Ce premier contact en terre étrangère fut empreint de cordialité.

A 7 heures les voyageurs quittaient Buhl Baden pour Munich, via Lindau (lac de Constance).

Ils arrivaient à Munich vers 20 heures où les attendaient le Docteur HORHAMER, l'animateur de Pax Christi à Munich, et M. LOREL, vice-consul de France.

Le problème du logement fut réglé à la satisfaction de tous.

Durant le séjour à Munich, des délégations furent reçues à l'Hôtel de Ville, à l'Evêché par S. Em.

Mgr WENDEL, et une réception officielle organisée au Consulat par M. le Consul général de France.

Accompagnés de guides très compétents, diverses visites de la ville et des musées furent organisées.

Une soirée bavaroise, empreinte d'amitié et de fraternité, réunissait le 20 juillet, au Lowenbrau, plus de mille auditeurs.

## EXCURSIONS ET PELERINAGES

Dans notre rame S. N. C. F., le groupe se rendit le 19 juillet à Innsbruck (Autriche), où M. KENNING, consul de France, vint nous souhaiter la bienvenue. Après la visite du Musée, la ville fut parcourue en tramways spéciaux. L'après-midi, la caravane se dirigeait vers Fulpmes.

## A Oberrammergau

Le 21 juillet, en autocars, nous nous rendimes à Oberrammergau où tous les dix ans se joue la célèbre Passion, de renommée mondiale.

En cours de route se déroula la visite de l'église de Wies, dédiée au « Christ flagellé ». Au retour, en l'église abbatiale des Bénédictins, à Ettal, le R.P. Abbé vint saluer les Français.

## A Altötting

Le pèlerinage effectué à cet endroit, le 22 juillet, restera gravé dans toutes les mémoires.

L'après-midi se déroula l'émuant pèlerinage à N.-D. d'Altötting. La soirée se termina par la visite du château-fort de Burghausen, à la frontière autrichienne.

## A Bamberg et Wurzburg

La journée du 24 se passa à Bamberg, la ville qui, comme Rome, possède sept collines. Nous fûmes impressionnés par la cordiale réception organisée en notre honneur dans la salle de la mairie où, à la place d'honneur, se trouvait notre drapeau national.

Les souhaits de bienvenue nous furent adressés par le délégué de Pax Christi et le maire de cette charmante localité de 80.000 habitants.

Malgré la pluie, la visite des beautés de la ville, commentée par des guides très compétents, nous intéressa vivement.

Bien à regrets nous quittions Bamberg pour Wurzburg où nous attendaient d'aimables guides qui, malgré l'heure tardive, purent nous faire effectuer une visite rapide des lieux.

A minuit, l'heure du départ sonnait. A 6 h. 30, nous débarquions à Bingen d'où, en bateau, nous parcourûmes la vallée du Rhin jusqu'à Saint-Goar, d'où nous partions à 9 h. 30 pour Luxembourg, via Coblenze. A 23 h. 10 nous arrivions à Lille.

## LES ADIEUX DE MUNICH

Notre départ de Munich fut empreint de grande émotion tant l'accueil qui nous avait été réservé fut toujours empreint d'une grande cordialité. Elle ne restera pas sans lendemain — c'est le vœu unanime — pour la fraternité et la paix totale dans une entente et une compréhension parfaites de tous les hommes de bonne volonté.

# 2 nouveaux avantages POUR NOS ADHÉRENTS !

La Fédération ouvre au profit de ses adhérents deux polices collectives d'assurance, particulièrement intéressantes.

Une assurance Responsabilité Civile Familiale complète, garantissant les accidents et dégâts causés par l'adhérent, son conjoint et ses enfants mineurs, y compris par l'usage des bicyclettes.

COTISATION-ANNUELLE : 250 francs

Les cartes d'inscription pour l'année 1957 pourront être demandées aux Trésoriers de nos Syndicats au cours des mois de novembre et de décembre.

Renseignez-vous auprès de vos Syndicats ou en écrivant à la Fédération : Service Juridique (joindre 20 fr. en timbres-poste pour l'expédition de la documentation).

Une assurance collective accidents non professionnels garantissant en cas de mort accidentelle de l'adhérent un capital de 100.000 fr. à 1 million

POUR LES Agents en activité	CAPITAL ASSURÉ	POUR LES Agents retraités
Cotisations annuelles		Cotisations annuelles
75 fr. ....	100.000 fr.	..... 100 fr.
150 fr. ....	250.000 fr.	..... 200 fr.
250 fr. ....	500.000 fr.	..... 350 fr.
500 fr. ....	1.000.000 de fr.	..... 650 fr.

Les inscriptions sont reçues uniquement à la Fédération, la garantie partit du 1<sup>er</sup> janvier 1957.

Pour bénéficier de cet avantage envoyer le coupon ci-dessous au Service juridique de la Fédération, vous recevrez votre carte et la copie de la police collective.

A ADRESSER A LA  
Fédération des Syndicats Chrétiens des Cheminots  
26, rue de Montholon - PARIS (9<sup>e</sup>)

**Demande d'inscription à l'Assurance Collective**  
Accidents non professionnels

NOM, prénoms : .....

Adresse complète : .....

demande son inscription à l'assurance accidents non professionnels pour un capital de ..... francs et verse ce jour la somme de ..... francs

au compte courant postal PARIS 1500.18  
ouvert au nom de la Fédération. SIGNATURE :

# LES TRAVAILLEURS DANS LE MONDE

## LES CHEMINOTS DE GRANDE-BRETAGNE DISPOSENT D'UN SYSTÈME D'ARBITRAGE ET LES RAPPORTS ENTRE LE PERSONNEL ET LA DIRECTION SE FONT D'HOMMES A HOMMES

L'ORGANISATION européenne de Coopération économique a permis à une délégation de syndicalistes cheminots français de visiter les chemins de fer britanniques : André NICOLAS et moi-même y représentons la C. F. T. C.

Nous avons eu l'occasion, dès le premier jour, de prendre contact avec les représentants du Ministère du Travail, de la Commission des Transports des Chemins de fer britanniques, des Trades Unions et des syndicats de cheminots. Au cours d'une conférence présidée par Jim CAMPBELL, secrétaire général du Syndicat national des Cheminots, l'organisation d'arbitrage et de consultation nous fut présentée conjointement par la Direction et les Syndicats.

Cette Organisation a deux buts :

1° Considérer et régler les questions se rapportant aux salaires, heures de travail, conditions de service.; 2° Etablir et canaliser les idées, projets ou suggestions provenant du personnel ou de la Direction.

Elle est divisée en sept parties :

- 1° Les Commissions des Services locaux ;
- 2° Les Conseils d'Arrondissement ;
- 3° Le Conseil commun du personnel ferroviaire ;
- 4° Le Conseil national ferroviaire ;
- 5° Le Président du Tribunal d'arbitrage national ferroviaire ;
- 6° Le Conseil d'arbitrage national ferroviaire ;
- 7° Les consultations entre la direction et le personnel.

Il est impossible de reprendre toutes ces parties dans cet article, aussi je considérerai simplement le fonctionnement de cette organisation à partir du Conseil national ferroviaire, les trois premières parties ressemblant un tant soit peu à nos Comités mixtes, bien que différentes en matière de rapports et en matière de pouvoirs.

### RÈGLEMENT DES CONFLITS

Le Conseil national ferroviaire est composé de huit représentants des syndicats ferroviaires. Il étudie et règle les questions qui lui sont apportées et qui n'ont pu

être résolues par les différents comités locaux ou d'arrondissement.

Cet organisme, véritables commission paritaire, peut soumettre, en cas de litige sur l'interprétation des textes en vigueur, les différents au Président du Tribunal national d'arbitrage ferroviaire, lequel rend des décisions qui sont obligatoirement acceptées par les deux parties.

Si l'accord ne se fait pas au sein du Conseil national sur les questions de fond, le litige est soumis au Conseil national d'arbitrage ferroviaire, qui se compose d'un membre nommé par la Commission des transports, d'un membre désigné par les syndicats et d'un président désigné en accord avec les deux parties ; si cet accord n'est pas possible, le président est nommé par le Ministre du Travail.

Un assesseur peut être admis comme expert pour chacune des deux parties.

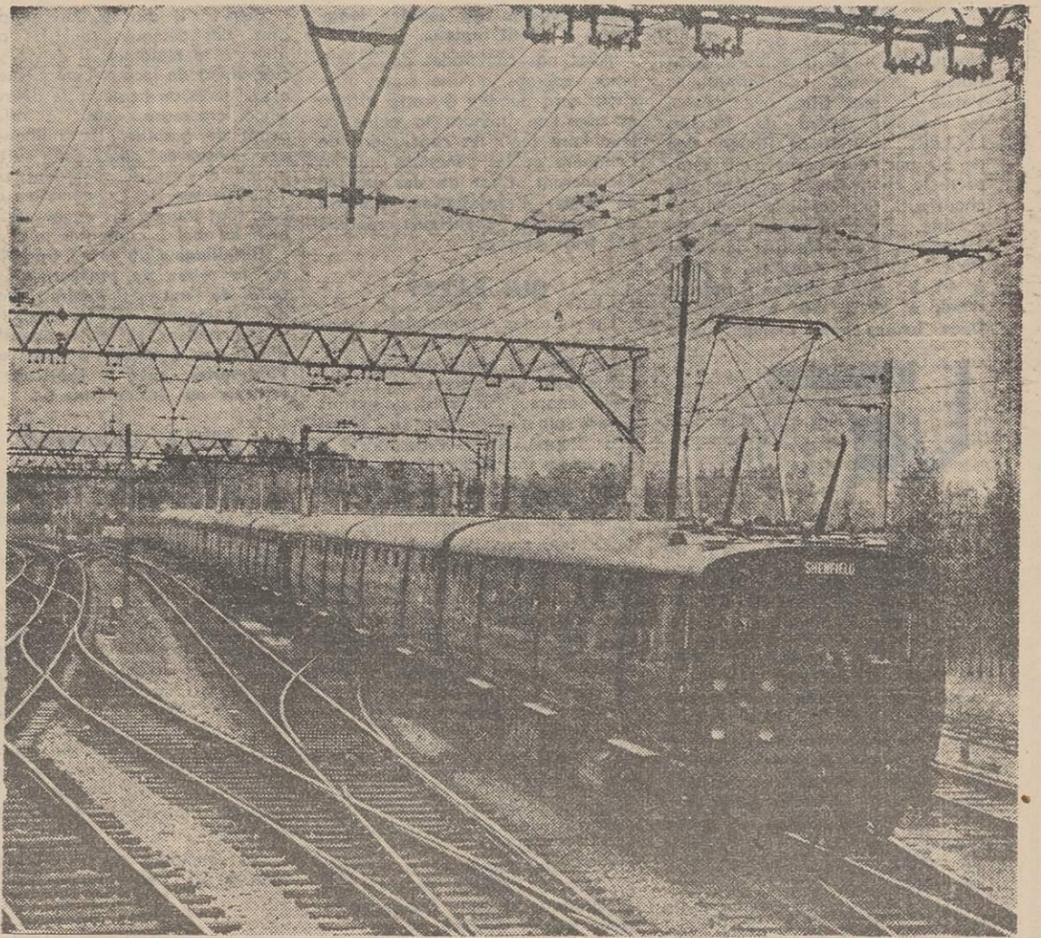
Les décisions de ce Conseil doivent être obligatoirement acceptées de part et d'autre.

La consultation du personnel fonctionne de la manière suivante :

La Direction communique aux représentants syndicaux son plan d'activités futures ou les représentants syndicaux soumettent à la Direction leurs projets. Ces propositions sont ensuite envoyées dans les Comités, au niveau compétent, lesquels, après délibérations, font connaître leur avis.

Cette procédure de conciliation et de consultations a été établie en commun par les syndicats et la Direction et, de l'avis de nos interlocuteurs, elle donne satisfaction et est considérée comme la meilleure méthode actuellement appliquée en Grande-Bretagne. Nous avons eu l'occasion, au cours des visites que nous avons faites dans les différentes régions, de voir que son application locale était appréciée par nos camarades des syndicats anglais.

Pour notre part, nous avons constaté que les rapports qui existent entre le personnel et la Direction se faisaient d'hommes à hommes et que les syndicalistes ne sont pas considérés comme des empêcheurs de tourner en rond, mais comme des gens sur qui on comptait.



L'ELECTRIFICATION  
ENTRE  
LIVERPOOL STREET  
ET SHENFIELD

### MODERNISATION

Sur le plan technique, nous avons remarqué que les chemins de fer anglais se tournaient vers la modernisation.

Les contacts que nous avons eus ont été des plus fructueux. Le Ministère du Travail, la Commission des Transports, la Direction des Chemins de fer britanniques, les Trades Unions et les différents syndicats de cheminots nous avaient réservé un accueil des plus chaleureux et se sont tous dépensés sans compter pour rendre notre visite instructive et attrayante.

Nous avons été agréablement surpris de constater que partout où nous sommes allés nous étions accompagnés, et par les représentants de la Direction et par les responsables des syndicats, ceci jusqu'à l'échelon de la section syndicale locale.

Nous souhaitons vivement que notre Organisation soit associée à toutes les visites de cheminots étrangers, pas seulement sous la forme d'un temps prévu pour prendre contact avec les syndicats, mais aussi que nos militants soient présents partout, y compris dans les visites techniques.

Tous les cheminots britanniques que nous avons rencontrés du haut en bas de la hiérarchie nous ont chargé de transmettre aux cheminots français leur fraternel salut. C'est avec grand plaisir que nous nous acquittons de cette mission en conclusion de cet article.

René L'HELGUEN.

## LA SUÈDE... A TIRE D'AILES

DANS le cadre des activités de l'O. E. C. E. (Organisation Européenne de Coopération Economique) et plus spécialement de l'A. E. P. (Agence Européenne de Productivité) une mission syndicale ayant pour objet « l'étude de l'équipement technique des Organisations syndicales en Suède » s'envolait le 6 octobre de Paris pour Stockholm, pour en revenir le 13.

J'avais la joie et le périlleux honneur de représenter la C.F.T.C. dans cette mission qui comprenait en outre, trois militants de la C.G.C. (Confédération générale des Cadres) et un militant F.O. En tout, trois ingénieurs à des titres divers, un militant F.O. spécialisé dans la presse syndicale, un militant de base des Syndicats chrétiens des Cheminots. Belle disparité sur le plan social, le plan syndical, le plan professionnel et le plan des tendances. Cela devait en ajouter au sel du voyage. Quant à la disparité des tâches et des tendances syndicales de chaque participant, elle préfigurait par avance, une vérité qui allait éclater, à chacun de nos pas en Suède et qui devrait être écrite en lettres d'or sur tous les frontispices syndicaux : la technicité la plus parfaite ne peut être précédée que par la valeur, la volonté, le désintéressement des militants. Nous avons eu la preuve, et bien des fois, qu'il en avait été ainsi pour le syndicalisme suédois, et je veux rendre cet hommage aux militants suédois, que la technicité de leur équipement syndical si parfaite soit-elle n'est pas considérée par eux comme un aboutissement. Ils continuent la route, mais ils la continuent sans que leur réussite fabuleuse ait stérilisé ou même mis en sommeil leurs qualités de militants et entamé... leur modestie.

On ne sépare pas le fait syndical d'une nation, de son contexte national, de ce contexte fait de la vie politique, des mœurs, de l'esprit, des événements nationaux, du comportement individuel et civique de chaque citoyen. Cinq jours seulement dans un pays si près et si lointain en même temps, ce n'est qu'un entre-bâillement de porte. Mais si la Suède est le pays des énigmes parfois, des surprises splendides, des questions sans réponse, elle est le pays des preuves irréfutables. Et tout cela autant pour ce qui est spécifiquement syndical, que pour ce qui concerne l'ensemble de la Nation.

Que ce pays possède un niveau de vie, dont plusieurs aspects nous ont laissés parfois stupéfaits, c'est irréfutable...

Que cela ouvre le champ à des discussions passionnées et parfois stériles sur le bonheur du Suédois. Que l'on puisse discuter sur cette perfection du matérialisme. Que l'on puisse discuter sur la grandeur, souvent magnifique du syndicalisme suédois, de ses initiatives capitalistes, on ne peut s'empêcher toutefois, de reprendre les mots célèbres et admirables de ce connaisseur de l'âme suédoise qu'est le Français Henri QUEFFELLEC : « La Suède pose le problème du bonheur, le problème de l'aptitude humaine à combler avec de petits moyens humains les aspirations les plus hautes. Si l'on se réfère à l'idéal l'homme suédois reste loin de compte. Mais si l'on compare la Suède, sur le plan terrestre à tels autres pays, on ne lui mesurera pas une singulière, une tendre admiration ».

Et les militants suédois ont raison de proclamer que ce mouvement syndical qui, il y a soixante ans, n'était qu'une pauvre secte d'individus bafoués et persécutés, est devenu aujourd'hui la plus puissante organisation du pays, que ce développement a eu une influence considérable dans tous les domaines de la vie sociale. Le mouvement ouvrier a donné son caractère à toute la communauté suédoise, mais le mouvement syndical n'a pas abusé de sa puissance, il est hautement conscient de sa responsabilité, et c'est là un trait essentiel de la vie suédoise.

Pendant cinq jours donc, nous avons vécu ces réalités suédoises et sur ces réalités nous avons précisé nos propres rêves et nos propres ambitions. Leçon et espoir donc, c'est en même temps, rendre hommage à ce pays et crier l'amour du nôtre. La France et les Français sont capables des plus grandes choses. Ils les réalisent même. Mais souvent et parfois très rapidement, ils mettent ces grandes choses en péril. Autre sujet brûlant pour d'autres médiateurs et d'autres endroits de ce journal syndical... en attendant

Roger LOTTE,

Secrétaire général adjoint

Union Sud-Est.

LA TABLE  
DE  
CONTROLE  
DE LA  
GARE DE  
CAMDEN



# UN EXEMPLE DE COORDINATION RAIL - ROUTE

## Celui de l'Allemagne de l'Ouest

**N**OS voisins allemands poursuivent actuellement une expérience de coordination des transports par voie fiscale dont les résultats sont d'ores et déjà probants. L'exemple qu'ils nous donnent en la circonstance mérite de retenir toute notre attention.

Il répond, en tout cas, et d'une façon péremptoire aux allégations plus ou moins tendancieuses de ceux qui prétendent inopérantes les mesures fiscales prises récemment en France, en application de la loi de finances de 1956 et dont nous avons parlé dans notre dernier numéro.

Voici ce que constate une étude officielle de la conjoncture dans le domaine des transports en Allemagne occidentale, début 1956 :

L'attention des observations a été appelée sur le ralentissement d'activité accusé par le transport routier de marchandises à grande distance en Allemagne Occidentale : du 4<sup>e</sup> trimestre 1954 au 4<sup>e</sup> trimestre 1955, le trafic privé exprimé en tonnes-kilomètres a en effet diminué de 11 %, tandis que, de janvier 1955 à janvier 1956, la baisse du trafic public, calculée sur les mêmes bases, atteignait 6 %.

A n'en pas douter, cette régression survenant en pleine expansion économique est une conséquence directe de la mise en vigueur, le 7 mai 1955, d'importantes mesures d'ordre fiscal tendant à obtenir, des différentes catégories d'usagers routiers, une meilleure couverture des dépenses de police et d'infrastructure imputables à la circulation automobile. Ces mesures, dont il a été rendu compte au Conseil le 25 mai 1955 et qui sont indépendantes des dispositions réglementaires intervenues dernièrement (interdiction de circulation des camions lourds les dimanches et jours fériés, limitation des poids et dimensions des véhicules utilitaires), sont essentiellement, je le rappelle, les suivantes :

1<sup>o</sup> Augmentation sensible de la taxe spécifique sur le gas-oil, de manière à harmoniser son incidence à la tonne-kilomètre brute avec celle de la taxe spécifique sur l'essence ;

2<sup>o</sup> Allègement de la taxe sur les voitures de tourisme et les motocyclettes et remplacement, pour les vé-

hicules utilitaires, de l'ancienne taxe assise sur le poids à vide par une taxe assise sur le poids total maximum autorisé, avec des taux fortement progressifs ;

3<sup>o</sup> Majoration massive (de 300 % dans l'immédiat à 500 % en 1958) de l'impôt spécial sur les transports privés routiers à grande distance, fondé en droit allemand sur les possibilités financières considérables offertes aux transporteurs pour compte propre par l'existence de services publics ferroviaires, routiers et fluviaux.

Les taux de 11 % et 6 % avan-

cés le 30 mai dernier pour caractériser la régression du transport routier privé et public à grande distance en Allemagne Occidentale ne permettent cependant pas à eux seuls, ainsi que vous l'avez fait remarquer, d'apprécier pleinement les conséquences, vis-à-vis de tous les modes de transport terrestres et en particulier de la Bundesbahn, de la nouvelle politique du Gouvernement fédéral allemand.

A l'aide des renseignements complémentaires parvenus en notre possession, nous avons pu dresser le tableau-ci-dessous, où la période de référence est uniformément celle du 1<sup>er</sup> octobre au 31 janvier et où les trafics sont exprimés en milliards de tonnes-kilomètres utiles :

	TRAFICS ET POURCENTAGES D'AUGMENTATION			
	Fer	Route		Eau
		Public	Privé	
Oct. 1954 - Janv. 1955 (a) .....	18,49	3,82	1,28	7,56
Oct. 1955 - Janv. 1956 (b) .....	20,81	3,96	1,15	9,22
% d'augmentation (b) (a) .....	+11,5 %	+3,7 %	-10,1 %	+21,9 %
		(1)	(1)	
% global (b) (a) .....		+ 12,2 %		

(1) Moyenne pour le transport routier à grande distance : + 0,1 %.

On voit immédiatement, à la lecture de ce tableau, que les mesures fiscales prises à l'encontre du transport routier ont eu pour effet de freiner son développement (transport public à grande distance) et même d'amorcer sa régression (transport privé à grande distance).

Quant au trafic ferroviaire, sa progression a sensiblement suivi, contrairement à ce qui se passait avant l'intervention de la réforme fiscale, celle de la production transportée.

Enfin, la voie d'eau a nettement profité des transferts de trafic réalisés, puisque sa part d'augmentation est d'environ 22 %, contre un

peu plus de 12 % dans le cas de la production transportée.

Mais il convient de signaler que le problème de la coordination rail-eau n'échappe pas aux Pouvoirs Publics allemands, ainsi qu'en témoigne la déclaration faite récemment au Bundestag par le ministre fédéral des finances :

« Il faudra bien penser un jour à imposer à la navigation intérieure des charges du même ordre que celles imposées au trafic routier, pour empêcher que la navigation, du fait d'une position exagérément préférentielle, ne se trouve dans une situation malsaine. »

# AU COMITÉ PERMANENT DE L'ÉCONOMAT

Réunion du 15 Octobre

Ainsi que nous l'avons annoncé, le Comité permanent de l'Economat du C. A. de la S. N. C. F. a tenu une nouvelle et importante réunion le 15 octobre.

A l'ordre du jour figuraient les questions suivantes :

## Instauration d'une nouvelle politique de personnel

Rapporteur Paillieux, C. F. T. C.  
Le Comité a approuvé le rapport concluant à la définition de règles d'encadrement du personnel d'exécution et à l'adoption d'un certain nombre de mesures propres à améliorer les conditions d'emploi et de rémunération du personnel auxiliaire occupé dans chacun des trois secteurs :

- Magasins,
- Entrepôts,
- Service Central.

Le Directeur de l'Economat présentera à bref délai, en liaison avec le S. C. P., ses propositions quant à l'application des mesures préconisées, lesquelles devront, sous réserve de l'accord du président du Conseil d'Administration, entrer en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier prochain.

## Extension de l'Economat aux régions sud-est et Méditerranée

Rapporteur de cette question devant le Comité (Séance du 16 avril 1956) j'ai élevé une énergique protestation contre l'attitude prise par la Direction Générale à l'encontre du projet d'extension arrêté par le Comité. Après exposé et confrontation des deux thèses en présence, il a été décidé que le litige serait porté devant le président du C. A. de la S. N. C. F.

Nonobstant cette procédure les syndicats de Nevers, Clermont-Ferrand et Avignon ont reçu comme directive de poursuivre localement leur action en vue de la réalisation du projet. En ce qui concerne spécialement Nevers-Vauzelles, nos camarades ont fait un excellent travail de déblaiement des

problèmes à résoudre à l'échelon local et la Fédération est, d'ores et déjà, en possession d'un dossier donnant les éléments d'une solution rapide de ces problèmes.

## Crédit à long terme Versement initial et délais d'amortissement

Le Comité a examiné les difficultés résultant de l'application du décret n° 56-775 du 4 août 1956. La Direction de l'Economat a été invitée à présenter à ce sujet une étude dont les conclusions seront soumises à bref délai au Comité.

## Budget de 1957

Il sera examiné par le Comité dès que la Commission de Contrôle statutaire aura fait connaître son avis.

La Commission mixte de l'Economat a été convoquée pour le 23 octobre en vue de la préparation de la prochaine réunion du Comité.

A. PAILLIEUX.

Précision  
Garantie  
Qualité  
\*  
**GLEIZES**



**HORLOGER  
JOAILLIER**  
DEPUIS 1866  
107, rue Saint-Lazare  
PARIS (9<sup>e</sup>) - TRI. 00-95

Très grand choix de bagues, clips, bracelets et colliers, chevalières, montres des meilleures marques à des prix très avantageux

**CONDITIONS SPÉCIALES**  
à MM. les Employés de la S. N. C. F.  
(sauf sur marques  
OMEGA et TISSOT)  
POSSIBILITE DE CREDIT  
Catalogue gratuit sur demande

# LA S. N. C. F.

## AMBASSADEUR DE LA TECHNIQUE FRANÇAISE DANS LE MONDE

**L**A place nous a manqué jusqu'ici dans *Le Cheminot de France* pour faire état de l'intéressant exposé fait par M. BOYAUX, directeur général, devant le Conseil d'Administration de la S. N. C. F. le 18 avril dernier, relativement à la contribution apportée par cette dernière à la propagation de la technique française à l'étranger.

Dans les circonstances actuelles, alors que notre Réseau national est à nouveau sur la sellette et fait l'objet, de la part des Pouvoirs publics, de tracasseries aussi vexantes qu'imméritées, il nous paraît utile de rappeler ce que représente dans la vie nationale notre grand service public des transports.

Voici le texte intégral de cette communication :

« Je crois devoir attirer, en quelques mots, l'attention du Conseil sur le rôle de plus en plus important d'assistant ou de conseiller technique que joue la S. N. C. F. auprès des administrations de chemins de fer ou auprès des pays étrangers.

Le prestige considérable dont elle jouit actuellement à l'étranger attire un flot sans cesse croissant de personnalités qui désirent étudier sur place son équipement et son organisation. Toutes ces visites ne sont pas systématiquement centralisées par la Direction générale, de sorte que cette dernière ne connaît pas exactement le nombre des techniciens que la S. N. C. F. accueille chaque année, mais le Service des Etudes générales de la Direction générale a reçu pour chacune des deux années 1954 et 1955 plus de 200 visiteurs et il

semble bien que, pour les six premiers mois de 1956, le nombre de ces visites sera proche de 400.

Les experts ferroviaires reçus au cours de ces deux dernières années ressortissent à 52 pays : Afrique du Sud, Allemagne, Argentine, Australie, Autriche, Belgique, Bolivie, Brésil, Birmanie, Canada, Ceylan, Chili, Chine, Colombie, Cuba, Cambodge, Danemark, Egypte, Equateur, Espagne, Etats-Unis, Grèce, Haïti, Hongrie, Indes, Indonésie, Iran, Japon, Liban, Madagascar, Mexique, Norvège, Nouvelle-Zélande, Pakistan, Portugal, Rhodésie, Royaume-Uni, Sarre, Salvador, Soudan, Suisse, Suède, Syrie, Tchecoslovaquie, Tasmanie, Thaïland, Turquie, U. R. S. S., Uruguay, Venezuela, Viet-Nam et Yougoslavie.

Parmi les personnalités les plus marquantes figurent : le sous-secrétaire d'Etat aux Travaux publics de la République d'Argentine, le directeur général des Chemins de fer de Colombie, le président des Chemins de fer de Cuba, le directeur général des Chemins de fer du Cambodge, le secrétaire général des Chemins de fer d'Egypte, le ministre des Communications d'Indonésie, le président-directeur général des Chemins de fer du Japon, le vice-président du Conseil de Rhodésie, le président

de la Haute-Commission de Contrôle des Chemins de fer de Turquie, le ministre des Communications du Venezuela, un membre du Conseil d'Administration des Chemins de fer des Indes et le directeur général des Chemins de fer au ministère des Transports du Pakistan.

A l'heure même où je vous présente cet exposé, 70 visiteurs admis à faire un stage parcourent la S. N. C. F. ; ils comptent 20 hauts fonctionnaires, membres du Conseil de productivité des Chemins de fer britanniques, 17 ingénieurs des Chemins de fer allemands, 10 ingénieurs des Chemins de fer russes spécialistes des questions d'électrification, 4 hauts fonctionnaires des Chemins de fer thaïlandais, 6 ingénieurs des Chemins de fer yougoslaves, un ingénieur des Chemins de fer vénézuéliens, 7 techniciens et ingénieurs des Chemins de fer du Viet-Nam, 5 représentants des Chemins de fer turcs et un certain nombre d'agents de chemins de fer de la France d'outre-mer.

Ce rôle de conseiller technique ne se limite d'ailleurs pas à l'organisation de visites d'installations et de tournées d'étude ; la S. N. C. F. a, en effet, à cœur de répondre à l'appel qui est de plus en plus fréquemment adressé à ses techniciens pour des missions à l'étranger en qualité d'experts. Ces missions sont organisées sous l'égide des Nations Unies, de la Banque internationale pour la Reconstruction et du ministère des Affaires Etrangères sur la demande des

Gouvernements ou des Chemins de fer intéressés.

C'est ainsi que nous avons envoyé au Venezuela M. DINE, ingénieur adjoint de la région Sud-Est ; en Turquie, M. VAUBOURDOLLE, chef adjoint de la directions des Installations fixes ; aux Indes et au Pakistan, M. PALME, chef de la Subdivision des Rails ; en Australie, Nouvelle-Zélande et aux Indes, M. NOUVION, ingénieur en chef à la Division des Etudes de Traction électrique ; en Argentine, en Equateur, au Venezuela, au Mexique, à Cuba, en Mauritanie, M. FIOC, ingénieur principal aux Etudes générales ; au Mexique, M. BEYNET, ingénieur principal à la Direction du Personnel, et M. MICAUD, ingénieur principal à la Région Ouest ; au Liban, M. DE FONTGALLAND, ingénieur aux Etudes générales ; en Iran, M. EPALIE, ingénieur à la Direction Méditerranée ; au Thaïland, M. PALLIER, ingénieur à la Région Ouest, et, en Amérique du Sud, M. TESSIER, ingénieur à la Division des Etudes de Traction électrique.

Enfin, de nouvelles missions seront très prochainement organisées pour l'Amérique du Sud — le Brésil en particulier — et les Indes.

La S. N. C. F. remplit bien volontiers ce rôle d'assistant technique auprès des pays étrangers, non pas dans son intérêt propre, mais dans l'intérêt général de l'économie française. Elle a, en effet, assumé de ce fait un rôle d'exposant permanent et de promoteur des techni-

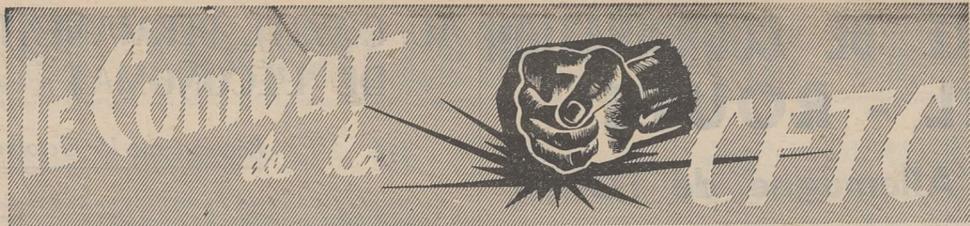
ques ferroviaires au bénéfice exclusif des industries et entreprises françaises constructrices et exportatrices de matériel et d'équipement ferroviaires.

Evidemment, ce rôle entraîne quelques charges. Sur le plan financier direct, ces charges ne s'avèrent pas considérables, du fait que les salaires et charges sociales intéressent les agents que nous envoyons à l'étranger sont généralement remboursés. Par contre, les réceptions des visiteurs et l'accompagnement des missions s'effectuent sans aucune compensation. Or, le temps qui leur est consacré est considérable, puisque nous estimons qu'il exige à longueur d'année la présence et absorbe l'activité d'une dizaine de fonctionnaires supérieurs. Et encore cet effort en vue de propager dans le monde la technique française est-il parfois quelque peu freiné par la limitation des effectifs de cadres supérieurs de la S. N. C. F., alors que d'autres pays — l'Allemagne par exemple — pour gagner les marchés étrangers envoient des missions extrêmement étoffées qui servent de commis voyageurs à leurs industries nationales.

Pour être servie par des moyens plus modestes, l'action menée par la S. N. C. F. n'en est pas moins très efficace et c'est précisément en raison de l'importance de cette action et de l'effort qu'elle demande à ses ingénieurs que j'ai tenu à en informer le Conseil.

Dédié aux responsables actuels des destinées du pays.

A. P.



# Nous voulons une Commission Paritaire sans exclusive où chacun prendra ses responsabilités

DEPUIS la parution du décret du 1<sup>er</sup> juin 1950, nous n'avons cessé de réclamer son abrogation afin que les cheminots ne soient pas en marge de toute réglementation, de discussions contractuelles.

Cette action, nous l'avons menée aussi bien sur le plan juridique qu'à travers toute l'activité de la Fédération, car elle représente pour nous une question de fond essentielle et qui conditionne l'efficacité d'une discussion possible de nos revendications.

A chaque audience, tant auprès de la Direction S. N. C. F., du Ministère, que de la Présidence du Conseil, nous avons insisté sur cette position de « bâtarde » qui nous était faite. Nous avons eu tantôt des réponses évasives, des promesses jamais tenues ou encore des accords pertinents de certains députés — tel M. Gazier — qui, une fois ministres, font la sourde oreille.

En septembre 1955, une entorse exceptionnelle était faite à cette situation, mais sans toutefois modifier profondément « l'atmosphère » et sous le coup d'une discussion d'urgence où le Gouvernement avait le désir de « faire tomber » la « pression ouvrière », opération qui n'appelaient aucune discussion valable tant son caractère était mesquin.

Depuis 1950, nous réclamons la réunion d'une véritable Commission paritaire susceptible d'aboutir à une remise en ordre de notre système de rémunération et de faire profiter les cheminots du progrès et de la modernisation en améliorant leurs conditions de travail.

Il faut en sortir. Nous avons fait le maximum avec nos propres moyens, nous nous sommes tournés ensuite vers les autres organisations, toutes les organisations représentatives de cheminots, supposant qu'un effort commun serait plus efficace.

Notre position est sans équivoque. F. O. la trouve démagogique ; nous Pestimons réaliste. Nous ne sommes gênés par personne, pas plus en ne trouvant une première fois à nos côtés la seule C. G. T. que si nous nous étions retrouvés sans elle. Nous n'avons pas de complexe antici-pro-cela, à la différence des Cadres Autonomes qui, effectivement, nous avaient invités à « prendre contact », mais en se gardant bien d'inviter toutes les organisations.

C'est ce que LAURENT dans le « Rail Syndicaliste » appelle « la mise en commun des forces du syndicalisme » dont la première manifestation est la discussion paritaire « d'un accord social. C'est ce que M. PINTON estime être des préoccupations sociales.

En termes mesurés, puisque les autres font peur à LAURENT, nous dirons simplement que pour une fois c'est peut-être le ministre qui a raison !!

Nous nous sommes retrouvés une seconde fois, en tête à tête avec la C.G.T., et que F.O. se rassure — si toutefois son inquiétude est réelle — l'« entretien » de BUTET, NICOLAS et DUBOIS avec TOURNEMAIN, ne conduira pas les cheminots sur la route de Prague, il n'a pas osé le dire, mais il sait très bien que nous ferons un crochet par Rome et que pendant ce temps F.O., avec l'appui des Cadres Autonomes renforcés par le S.P.I.D. aura le temps de faire les couloirs du Ministère pour sauver les meubles.

Nous n'avons jeté aucune exclusive au départ, nous souhaitons obtenir une entente la plus large possible. Nous prendrons nos responsabilités comme nous les avons prises dans le passé, en nous déterminant nous-mêmes et nous n'avons pas besoin des rappels historiques — pas toujours objectifs — du « Rail Syndicaliste ». Si nous avons

signé le protocole de mai 1953 c'était en fonction de la conjoncture où nous nous trouvions ; un gouvernement démissionnaire qui liquidait les affaires courantes nous faisait des propositions, nous avons estimé que le crédit et le mode de répartition ne pouvait, dans l'immédiat, être susceptible d'être amélioré, même dans une grève et en soulignant qu'il restait à régler le problème général des salaires — qui ne pouvait être discuté en l'absence du Gouvernement — nous avons pris nos responsabilités.

Nous avons continué notre action et il y a eu août 1953 et la lettre de CHASTELLAIN qui disait en substance « Avant le 1<sup>er</sup> janvier 1954 interviendra la mise au point du régime juridique (Convention collective ou statut légal) du personnel des Chemins de fer... » Nous avons poursuivi cette action en janvier 1954, puis en participant à la grève de 24 heures du 28 avril 1954 pour que le Gouvernement respecte ses engagements.

Le temps passe et les cheminots restent sur « la touche » et qu'on ne nous parle pas de l'accord RENAULT signé sans la C.G.T. pour justifier l'aparté F.O.-C.A.-S.P.I.D. avec le ministre et il y a eu avant la signature une « discussion paritaire » une véritable réunion de

Commission paritaire. Que la C.G.T. n'ait pas voulu signer cet accord, c'est son affaire, pas la nôtre. Elle n'a de comptes à rendre qu'à ses mandants, nous aux nôtres et nos camarades ont mandaté plus de 600 délégués à notre dernier Congrès Fédéral pour exiger de notre Bureau Fédéral de mener une action en recherchant éventuellement l'appui de toutes les organisations syndicales, sans exclusive, pour obtenir la réunion d'une Commission paritaire, pour que l'on accepte de discuter de leurs revendications, pour que les cheminots cessent d'être en marge de toute possibilité de régler pacifiquement leur conflit avec la Direction de la S.N.C.F. et le Gouvernement.

Voilà sur ce point ce que nous voulons et rien de plus, c'est ce que veulent les quelque 270.000 cheminots qui, déjà, font confiance à leurs organisations respectives, la C.G.T. et la C.F.T.C., les autres cheminots sont-ils d'accord aussi ? Nous sommes prêts à les accueillir pour continuer notre action. Nous avons intérêt à « tirer » tous dans le même sens et à réaliser une entente que nous souhaitons — répétons-le — la plus large possible avec le sentiment qu'ainsi nous obtiendrons justice.

Maurice DUBOIS.

## A UNE LETTRE DU MINISTRE...

BCAB 1405 9 octobre 1956

Monsieur le Secrétaire général,

M. André BEAUGUITE, ancien ministre, m'a transmis la lettre que vous lui avez adressée le 2 octobre 1955, par laquelle vous exprimez le désir d'être associé à des discussions portant sur les salaires.

Comme suite à cette correspondance et à l'entretien téléphonique que vous avez eu à ce sujet avec M. LAGNACE, directeur de mon Cabinet, je vous confirme que je réviserai le mercredi 24 octobre 1956, à 15 heures, en présence des dirigeants de la S.N.C.F., les représentants de la Fédération Force Ouvrière, des Cadres Autonomes et du S.P.I.D., afin d'examiner certaines préoccupations d'ordre social précédemment portées à ma connaissance par ces organisations.

Je vous confirme également que c'est avec un esprit favorable que je verrai des représentants de votre Fédération participer à cette réunion.

Veuillez agréer, Monsieur le Secrétaire général, l'assurance de mes sentiments distingués.

A. PINTON.

## LA C.F.T.C. RÉPOND

Paris, le 22 octobre 1956

Monsieur PINTON, Secrétaire d'Etat aux Travaux publics, aux Transports et au Tourisme, 244, boulevard Saint-Germain,

Monsieur le Ministre,

Par lettre BC A/B n° 1406 du 9 octobre 1956 vous avez bien voulu m'informer que vous recevriez le mercredi 24 octobre, à 15 heures, en présence des dirigeants de la S.N.C.F., les représentants de la Fédération Force Ouvrière, Cadres Autonomes et S.P.I.D. « afin d'examiner certaines préoccupations d'ordre social précédemment portées à votre connaissance par ces organisations ».

Vous avez bien voulu également me préciser que c'est « avec un esprit favorable » que vous verriez des représentants de notre Fédération participer à cette réunion.

A la lecture de votre lettre il n'apparaît pas que cette réunion du 24 octobre soit « une véritable Commission paritaire » au sens où nous l'avons définie dans nos lettres des 13 février, 8 mars, 11 mai, 19 juillet ; dans notre note du 14 juin, au cours de la brève audience que vous nous avez accordée le 29 juin.

Dans ces conditions notre Bureau Fédéral m'a chargé de vous faire connaître que nous ne participerons pas aux discussions du 24 octobre 1956, auxquelles l'ensemble des organisations syndicales représentatives des cheminots n'est pas convié.

Restant à votre disposition pour toute convocation de la Fédération C.F.T.C. des Cheminots à une audience qu'elle sollicite depuis de longs mois ou à toute convocation d'une véritable Commission paritaire ayant pouvoir sur le problème des salaires-retraites et conditions de travail.

Je vous prie de croire, Monsieur le Ministre, à l'expression de notre considération distinguée.

P. BUTET, Secrétaire Général.

# RECHERCHE d'une ACTION COMMUNE

## POURQUOI Monsieur BEAUGUITE EST-IL MÊLÉ A CETTE AFFAIRE ?

Dans la lettre que nous a adressée M. Pinton et que nous publions par ailleurs, le ministre fait état de la lettre que nous avons adressée à M. André Beauguite, ancien ministre.

Les Cheminots sont en droit de se demander ce que M. Beauguite vient faire dans cette affaire, comment il s'y est trouvé mêlé.

L'explication est fort simple.

Dès le mois de juin, sur recommandation de la Fédération des syndicats de base de la C.F.T.C. sont intervenus auprès des Parlementaires de leur département pour leur demander d'appuyer notre revendication de la réunion d'une véritable Commission paritaire. Cette action a été menée dans la presque totalité des départements et de nombreux parlementaires de toutes tendances sont intervenus auprès du Ministère des Travaux Publics pour appuyer notre action.

Nos camarades C.F.T.C. de la Meuse étaient intervenus auprès des parlementaires de leur département et entre autres auprès de M. André Beauguite, député (non inscrit), ancien ministre. A la suite de cette intervention M. Beauguite nous a écrit le 19 septembre pour « se mettre spontanément à notre disposition et nous indiquer que, si nous voulions faire appel à son concours il était à notre disposition pour appuyer nos revendications sous forme de proposition de loi — question écrite ou autre... »

Nous lui avons répondu le 2 octobre « que dans l'immédiat nous souhaitons pouvoir discuter salaires, normalement au sein d'une Commission paritaire... » M. Beauguite a transmis notre réponse le 5 octobre au ministre des T. P. qui s'en est servi pour nous inviter à la réunion du 24 octobre, comme si nous n'étions pas nous-mêmes intervenus directement de nombreuses fois depuis plusieurs mois.

Pourquoi M. Pinton s'est-il servi de la lettre de M. Beauguite et non pas de celles que MM. Heru (député de la Seine), Thoral (Saint-Etienne), Jaquet (Seine), etc., lui avaient précédemment adressées, c'est sans doute là un mystère de la « grande politique » avec laquelle nous sommes peu familiarisés.

P. BUTET.

## CAMARADE !

— Pour que ça avance

— Pour que nous puissions discuter

RENFORCE la C.F.T.C.

— Ne reste pas isolé

RENFORCE la C.F.T.C.

## LES RELATIONS COLLECTIVES à la S.N.C.F.

DECRET-LOI DU 31 AOUT 1937

Le décret-loi du 31 août 1937 portant création de la S.N.C.F. précise en son article 21 : « Toute contestation d'ordre collectif s'élevant entre le personnel et la Société Nationale sera réglée suivant la procédure prévue par la Convention collective. »

« Si cette procédure n'aboutit pas à un accord, le différend sera soumis à un tribunal arbitral constitué qu'il suit :

- Deux membres désignés par la Société Nationale ;
- Deux membres désignés par l'organisation syndicale la plus représentative du personnel ;
- Un membre désigné par les quatre membres ci-dessus ou à défaut d'accord, par le Ministre des Travaux Publics. »

CONVENTION COLLECTIVE DE 1938

En application de cet article 21, une Convention collective — devant se substituer aux statuts des anciens réseaux — a été négociée paritairément entre la S.N.C.F. et la Fédération Nationale C.G.T. (seule représentative à l'époque), sous la présidence de M. L.-O. FROSSARD, ministre des Travaux Publics.

La discussion dura de longs mois et aboutit à la signature d'une Convention collective approuvée par le Conseil d'Administration de la S.N.C.F. du 3 août 1938 et promulguée le 20 août 1938. La partie relative au droit syndical avait été promulguée le 1<sup>er</sup> avril 1938 pour permettre l'élection des délégués du personnel.

Cette Convention collective comporte 3 livres, 67 articles, traitant du droit syndical, recrutement, rémunération, congés, avancement, sanctions, etc.

La Fédération C.F.T.C., qui n'avait pas été admise à la discussion (parce que minoritaire), a adhéré à la Convention collective le 7 avril 1938.

DECRET DU 6 OCTOBRE 1939 (J. O., 9-10-1939)

Ce décret autorise la S.N.C.F. « à suspendre pendant la durée des hostilités l'application de certaines dispositions de la Convention collective ».

REGLEMENT DU PERSONNEL DE 1942 ET MODIFICATIONS A LA CONVENTION COLLECTIVE

En s'appuyant sur le décret du 6-10-1939, la S.N.C.F. et le Secrétaire d'Etat aux Travaux Publics appliquent aux cheminots en octobre 1942 certaines dispositions du Statut des fonctionnaires.

La S.N.C.F. publie « le Règlement du Personnel » (3 volumes, 23 chapitres) qui reprend et explicite la Convention collective.

Ce Règlement, qui n'a jamais été discuté, règle en fait toute la vie administrative des cheminots.

LOI DU 23 DECEMBRE 1946 SUR LES CONVENTIONS COLLECTIVES DECRET DU 8 AVRIL 1948 SUR LA REPRESENTATIVITE DES ORGANISATIONS SYNDICALES

En fonction de ces deux textes, les organisations syndicales de cheminots représentatives (C.G.T., C.F.T.C., C.G.T.-F.O., C.G.C., Cadres) discutent à partir du 22 avril 1948 d'une nouvelle Convention collective. Les Cheminots (sauf des salaires, toutes les questions de salaires étant exclues des Conventions collectives) fixés par le Gouvernement (Art. 6 - Titre IV de la loi du 23 décembre 1946).

PROTOCOLES D'ANTICIPATION DE 1948-1949

Ces protocoles sont au nombre de six :

- 3 février 1948 : Droit syndical ;
- 1<sup>er</sup> juillet 1948 : Représentation du personnel ;
- 2<sup>o</sup> septembre 1948 : Congés ;
- 2<sup>o</sup> juillet 1949 : Commissions de réforme et Conseils de discipline ;
- 27 avril 1949 : Economat ;
- 7 juillet 1949 : Cadre latéral.

Cette commission de la Convention collective fut mise en sommeil à partir du 8 décembre 1949 par suite d'un conflit entre les organisations syndicales et le Ministre des Travaux Publics.

LOI DU 11 FEVRIER 1950 SUR LES CONVENTIONS COLLECTIVES

Cette loi, qui rendait la liberté aux salaires, précise que les entreprises publiques qui ne relèvent pas d'un statut législatif ou réglementaire peuvent conclure des Conventions collectives. La liste des entreprises à statut sera fixée par décret (article 31/0 de la loi).

DECRET 50.635 DU 1-6-1950

Pris en référence de l'article 31/0 de la loi du 11 février 1950.

Classe la S.N.C.F. dans les entreprises à statut.

DECRET 50.637 DU 1-6-1950

Précise : Article 1<sup>er</sup> : « Le Statut des relations collectives entre la S.N.C.F. et son personnel est élaboré par une commission mixte... »

« Il est soumis à l'approbation du Ministre des Travaux Publics et du Ministre des Finances. »

Article 2 : « Le Conseil d'Administration de la S.N.C.F. fixe la rémunération du personnel... »

« ... avec l'agrément du Ministre des Travaux Publics et du Ministre des Finances. »

La Commission du Statut des relations collectives a commencé ses travaux le 15-11-1951 et a préparé un certain nombre de textes qui ont été homologués par les Ministres de tutelle (chapitres V, VI, VII, VIII, IX).

Les Protocoles d'Anticipation de 1948-1949 restent valables.

Cette Commission n'a aucun pouvoir pour tout ce qui touche à la rémunération (art. 2 du décret du 1-6-1950).

CONCLUSION

La situation et les conditions de travail des cheminots sont donc actuellement réglées par :

- Ce qui reste de la Convention collective de 1938 ;
- Le Règlement du Personnel de 1942 ;
- Les Protocoles d'Anticipation de 1948-1949 ;
- Les différents chapitres du « Statut » discutés dans le cadre du décret du 1<sup>er</sup> juin 1950 ;
- Le C.A./S.N.C.F. et surtout le Gouvernement — agissant unilatéralement pour tout ce qui concerne la rémunération.

## Premières rencontres avec la C.G.T.

LES Fédérations de Cheminots C.G.T. et C.F.T.C. se sont rencontrées les 1<sup>er</sup> et 22 octobre 1956.

Deux points retiennent l'attention des deux délégations :

- La Commission paritaire ;
- Le Niveau général des Salaires et Retraites.

Sur le premier point, si l'accord s'est réalisé assez facilement, c'est parce que la demande de réunion d'une Commission Paritaire est une revendication logique. Les Cheminots comme tous les travailleurs ont des revendications à présenter sur les salaires, sur les conditions de travail et aussi des revendications particulières suivant le service dans lequel ils sont employés. Pour cela il faut des Organisations syndicales dont les militants sont partout à l'écoute des revendications des cheminots. Il y a des Organisations syndicales et chaque cheminot peut choisir librement celle qui lui mettra sa confiance pour défendre son niveau de vie.

Mais une fois que les Organisations syndicales ont recueilli les revendications des cheminots, il faut qu'elles puissent les présenter et les discuter avec des gens responsables. La demande maintenant formulée de la C.G.T. et de la C.F.T.C. de la réunion d'une Commission Paritaire, ce n'est pas autre chose, c'est trouver, pour employer l'expression à la mode : « des interlocuteurs valables ». C'est que l'on réunisse autour d'une table des représentants, des employeurs et des salariés (les syndicats) sans exclusive, pour présenter et discuter les revendications, étant bien entendu que puisque le pluralisme syndical est un fait dans notre pays, chaque organisation reste maîtresse de son programme et démocratiquement souveraine dans ses responsabilités.

Sur le second point : le niveau général des Salaires et Retraites.

Comme convenu le 1<sup>er</sup> octobre 1956, les délégations des Fédérations de cheminots C. G. T. et C. F. T. C. se sont rencontrées à nouveau le lundi 22 octobre 1956.

Au cours de cette réunion, les deux délégations ont confirmé leur accord sur la nécessité de convoquer une Commission paritaire ayant pouvoir sur les questions suivantes :

- Revalorisation des salaires et retraites ;
- Amélioration des conditions de travail.

Elles ont envisagé d'entreprendre une action commune pour atteindre cet objectif.

Regrettant l'absence des organisations C. G. T.-F. O., Cadres Autonomes et S. P. I. D., les deux délégations C. G. T. et C. F. T. C. leur renouvelent leur invitation pour la prochaine réunion qu'elles ont convenu de tenir le lundi 29 octobre 1956, à 9 h. 30, au siège de la C. F. T. C., 26, rue de Montholon, Paris (9<sup>e</sup>).

Le 22 octobre 1956.

tes, nos deux organisations C. G. T. et C.F.T.C. sont d'accord pour réclamer un relèvement des salaires et retraites en tenant compte principalement de la hausse du coût de la vie intervenue depuis plus de six mois.

Nous n'avons pas été plus loin parce que nos programmes sont différents aussi bien sur le minimum à 30.000 fr. que sur le système de prime de fin d'année et sur d'autres points encore.

De toute façon, lorsqu'il y aura une Commission paritaire, chaque Organisation pourra exposer son programme et ce n'est qu'au cours des débats qu'elle pourra être amenée à en modifier tel ou tel point pour faire avancer les choses. C'est comme cela que, chaque fois qu'il y a eu dans les chemins de fer ou ailleurs de véritables discussions paritaires, les problèmes ont évolué dans le sens du progrès.

Il est certain que cette Commission Paritaire à laquelle les Cheminots sont de plus en plus accrochés n'est pas du goût de tout le monde. Elle n'est du goût ni du Ministère des Travaux Publics, ni des dirigeants de la S.N.C.F. et c'est pourquoi il faudra que tous les

cheminots se remuent sérieusement pour l'obtenir.

Aussi bien, à la réunion du 22 octobre, nos deux Organisations sont tombées d'accord pour appeler les syndicats de base à soutenir nos Fédérations.

Soutenir nos Fédérations cela ne veut pas dire démolir les Organisations. Cela veut dire avant tout respecter la démocratie syndicale. Ce sont les bureaux des syndicats locaux élus par les adhérents qui désigneront les délégations qui décideront de l'action dans le cadre des directives fédérales.

Aucun adhérent n'a le droit de représenter tout seul la C. F. T. C. sans avoir l'accord des autres adhérents qui ont autant de droit que lui dans l'organisation.

Chaque adhérent de la C. F. T. C. doit se sentir mobilisé pour renforcer et soutenir l'organisation à laquelle il a librement adhéré. D'abord en épaulant les militants locaux dans l'action qu'ils vont entreprendre dans les prochains jours, ensuite l'organisation tout entière en respectant la discipline indispensable et en apportant toute sa part à l'effort de recrutement qui s'impose actuellement.

A. NICOLAS.

## Nous n'oublions pas que...

LE 23 MARS 1951

Le communiqué ci-dessous avait été diffusé à la presse par M. GAZIER, ministre de l'Information :

« Le Gouvernement, au cours du Conseil de Cabinet réuni ce matin, a décidé d'autoriser la S.N.C.F. à reprendre immédiatement les négociations pour l'établissement de la Convention collective prévue par la loi et que la guerre avait interrompues. Le personnel pourra donc de nouveau, comme il le demandait, discuter de ses conditions de travail, en particulier des salaires, directement avec la Direction de la S.N.C.F. »

« Cette décision implique l'abrogation du décret du 1<sup>er</sup> juin 1950, stipulant que la rémunération du personnel serait fixée unilatéralement par le Conseil d'Administration, avec l'agrément du ministre des Travaux Publics »

— Aucune suite n'a été donnée.

LE 21 AOUT 1953

La lettre de M. CHASTELLAIN, ministre des T. P., à M. TISSIER, président de la S.N.C.F. (lettre qui servait d'accord pour la fin de la grève d'août 1953) précisait :

« Avant le 1<sup>er</sup> janvier 1954 interviendra la mise au point du régime juridique du Personnel des Chemins de Fer au regard de la loi du 11 février 1950 et de divers éléments du Statut professionnel de ce personnel. »

— Aucune suite n'a été donnée à cette lettre.

Dans notre précédent numéro, nous avons longuement parlé du rapport LITAISE-PELLENC et de l'article 32 de la loi de Finances qui faisait une obligation au Gouvernement de déposer avant le 1<sup>er</sup> octobre 1956 un projet de loi portant « compte tenu des droits acquis », harmonisation et pérennité des statuts et des rémunérations du personnel de l'Etat et du personnel des entreprises nationalisées.

Le projet de loi a été déposé le 5 octobre. Il prévoit simplement que les mesures d'harmonisation et de pérennité « seront prises avant le 31 décembre 1957 par décret ».

Il faut donc se reporter à l'exposé des motifs et aux déclarations du gouvernement pour connaître les intentions véritables. Disons tout de suite qu'il ne semble pas que le gouvernement soit décidé à suivre le sénateur PELLENC et à niveler par le bas les statuts, les réactions des personnels des entreprises nationalisées l'ayant sans doute fort utilement averti des dangers qu'il courait dans une telle opération.

Les projets du gouvernement intéressent donc uniquement les fon-

ctionnaires, dont les rémunérations se trouveraient revalorisées « compte tenu du niveau général des prix et des salaires pratiqués dans le secteur nationalisé ». Selon les propositions gouvernementales, le salaire de base hiérarchisé serait porté à 180.000 francs par an à compter du 1<sup>er</sup> mai 1957.

Les organisations syndicales de fonctionnaires, qui ont toutes demandé 200.000 francs de salaire de base, poursuivent leur action et leur pression sur le gouvernement.

Nous avons tous à rester extrêmement vigilants sur cette question, car si nous ne sommes pas jaloux de ce qui pourrait « accrocher » nos camarades fonctionnaires, nous n'admettrons pas qu'il soit touché à nos avantages acquis ou que l'on cherche, en comparant des choses qui ne le sont pas, à nous refuser une augmentation sans prétexte que nous dépasserions alors les fonctionnaires.

Chaque industrie du secteur nationalisé a ses règles de rémunération, de qualification, qui ne sont pas comparables. Nous voulons discuter salaire, dans le cadre de la S.N.C.F., avec nos dirigeants, l'harmonisation de près de quatre millions de travailleurs étant une dangereuse utopie.

# POUR LA RÉUNION D'UNE COMMISSION PARITAIRE

## UN AMÉNAGEMENT INSUFFISANT ne résoudra pas le problème de la filière S. E. S.

**L**ES connaissances demandées aux candidats de cette filière sont de plus en plus grandes. A l'occasion de chaque concours, nous voyons les trois quarts

Sur ce quart reçu et à qui il est fait appel, un certain nombre ne se présente pas. Enfin sur la petite minorité qui vient pour prendre le poste assigné, après quelques semaines, un certain nombre retourne dans l'industrie privée. Pourquoi est-il rendu si difficile de recruter du personnel dans cette filière ? Les dirigeants de la S.N.C.F. commencent à s'en inquiéter sérieusement, de nombreux postes sont vacants et pas moyen de recruter pour les combler.

La réponse est simple : les camarades de cette filière ont des traitements qui sont loin de correspondre aux connaissances demandées. Il suffit de passer dans l'industrie privée et la paye est augmentée de plus du tiers.

Disons tout de suite que ce n'est pas avec une demi mesure que le problème sera résolu.

Devant ce grave problème,

	EST	NORD	OUEST	S.-OUEST	S.-EST	MEDIT.
S.U. IE Echelle 9...	76 (54)	53 (35)	50 (28)	47 (37)	61 (34)	23 (14)
S.U. IE Echelle 8...	177 (154)	125 (100)	120 (93)	114 (83)	142 (133)	53 (48)
S.U.P. SE Echelle 7.	430 (444)	303 (289)	283 (287)	273 (282)	345 (314)	128 (123)
S.U.P. SE Echelle 6.	443 (448)	312 (331)	292 (304)	280 (294)	354 (357)	132 (100)
S.U. SE Echelle 5...	139 (164)	97 (129)	88 (89)	77 (103)	111 (151)	40 (75)

Les chiffres entre parenthèses sont ceux antérieurs au 25 mai 1956.

Vous préparez l'exécution de ces instructions et les mesures d'application seront examinées lors d'une conférence dans les premiers jours d'octobre.

Le Directeur : R. LEVI.

Les chiffres entre parenthèses

étant entendu qu'il s'agit d'une spécialité qui se développe de jour en jour et pour laquelle il faudra tout de même arriver à augmenter l'effectif, la Direction des Installations fixes vient de prendre quelques mesures, mais bien insuffisantes et il faudra y revenir. Disons aussi que dans cette spécialité il y a 267 rappelés du Cadre permanent plus 11 auxiliaires, ce qui fait 278 agents.

Par lettre VCT 80 - 110/514 du 28 août 1956, la Direction des I.F. s'adresse à MM. les Chefs de service de toutes les régions dans les termes ci-dessous :

« La complexité croissante des installations électriques m'a amené à revoir la distribution des agents de la spécialité S.E. de la rubrique F entre les échelles 5 et 9.

« Le nouveau cadre que je vous notifie ci-dessous permettra de pallier, dans une certaine mesure, les difficultés de recrutement à la base :

	EST	NORD	OUEST	S.-OUEST	S.-EST	MEDIT.
S.U. IE Echelle 9...	76 (54)	53 (35)	50 (28)	47 (37)	61 (34)	23 (14)
S.U. IE Echelle 8...	177 (154)	125 (100)	120 (93)	114 (83)	142 (133)	53 (48)
S.U.P. SE Echelle 7.	430 (444)	303 (289)	283 (287)	273 (282)	345 (314)	128 (123)
S.U.P. SE Echelle 6.	443 (448)	312 (331)	292 (304)	280 (294)	354 (357)	132 (100)
S.U. SE Echelle 5...	139 (164)	97 (129)	88 (89)	77 (103)	111 (151)	40 (75)

ses sont ceux autorisés depuis le 25 mai 1956.

A l'examen de ce tableau nous faisons les constatations suivantes :

— L'effectif de l'échelle 9 est augmenté de 108 unités ;  
— Celui de l'échelle 8 est augmenté de 121 unités ;

## AMÉLIORATION DE LA FILIÈRE SURVEILLANCE - TRAVAUX

**C**E problème qui nous préoccupait depuis longtemps vient d'être mis à l'ordre du jour. Nous en avons parlé à plusieurs reprises dans ce journal. En mai dernier, au cours d'une audience aux I. F., nous en avons longuement discuté.

Une légère amélioration de la filière vient d'être décidée.

En effet, par lettre C 80-130-3/458, M. le Directeur des Installations fixes écrit la lettre ci-dessous à MM. les Chefs de service de toutes les Régions :

	EST	NORD	OUEST	S.-OUEST	S.-EST	MEDIT.	ENS.
PI TX 9 ....	11 (13)	4 (8)	4 (7)	4 (5)	8 (8)	2 (4)	33 (45)
SUTP TX 8..	18 (19)	8 (12)	9 (10)	6 (8)	13 (13)	3 (6)	57 (68)
SUT TX 7 ..	23 (32)	13 (20)	13 (17)	10 (13)	18 (21)	9 (10)	86 (113)
SUP TX 6 ..	48 (48)	27 (30)	22 (26)	23 (20)	33 (32)	17 (15)	170 (171)
SU TX 5 ....	42 (48)	31 (30)	19 (25)	12 (19)	17 (31)	9 (15)	130 (168)
Ensemble par région..	142 (160)	83 (100)	67 (85)	55 (65)	89 (105)	40 (50)	476 (565)

Les chiffres entre parenthèses représentent les effectifs à la date du 1<sup>er</sup> septembre 1956. Les autres chiffres représentent les effectifs réels à la date du 30 juin 1956.

Nos camarades de la filière Surveillance travaux pourront constater que non seulement pour l'ensemble de la S. N. C. F. l'effectif augmente de 89, mais que l'effort porte surtout sur les échelles 7, 8 et 9. Nous espérons ainsi que ces mesures permettront à la majorité de nos camarades de partir en retraite à l'échel-

le 9. Nous sommes certains aussi qu'ils comprendront que ces mesures ont été prises grâce à l'effort et à la persévérance de l'organisation syndicale et qu'ils s'empresseront sans tarder de rejoindre nos rangs où ils seront accueillis en véritables frères.

Le Secrétaire : PILLOT.

— Celui de l'échelle 7 est diminué de 23 unités ;  
— Celui de l'échelle 6 est diminué de 26 unités ;  
— Celui de l'échelle 5 est diminué de 289 unités.

Donc plus d'agents dans les échelles supérieures et moins dans les échelles inférieures.

D'autre part les « en plus » et les « en moins » nous donnent pour l'ensemble du service une diminution de 109 agents. Je ne pense pas que le moment soit bien choisi pour procéder à une diminution des effectifs de la rubrique F.

Enfin, je suis persuadé que les mesures prises, tout en améliorant nettement la situation de nos camarades, ne sont pas de nature à remédier aux difficultés de recrutement signalées par M. le Directeur.

Notre tâche n'est donc pas terminée et nous interviendrons à nouveau avec l'appui de tous pour obtenir une véritable revalorisation de la filière S.E. Camarade, syndiqué toi si tu ne l'es pas, aide ton syndicat et il l'aidera.

## L'EXAMEN ANNUEL DE L'OUEST

**S**UITE aux agissements d'un instructeur trop zélé et mesquin, une agitation pleinement justifiée est née dans l'arrondissement de RENNES parmi nos camarades agents de conduite.

Les brimades que les roulants subissaient devenaient intolérables aussi bien sur le plan humain que matériel.

Une première intervention avait été faite à la subdivision de l'Ouest par les responsables de C. T. de région. Car, dans toute la région, les camarades roulants s'étaient solidarisés avec les gars de Rennes.

A la suite de cette première intervention, une délégation de la C.T. régionale Agents de Conduite composée de : LUTELLIER, CRE, au Mans ; BOUREY, MECRU, Granville ; LE MAULF, ELMEC, Nantes ; accompagnée de CHA-PLAIS et COUSIN Y. de la Fédération, a été reçue par M. VIOS-SAT, chef de la Subdivision Traction, le 10 octobre 1956.

La communication suivante nous a été faite de façon à l'examiner et, le cas échéant, avant son application, faire connaître les suggestions de nos camarades.

1° L'examen annuel, tel qu'il était pratiqué, n'existe plus. Il y aura un contrôle des connaissances techniques des agents de conduite

au cours d'accompagnements. Ce contrôle n'aura aucun caractère vexatoire et n'aura pas pour but de brimer les agents ;

2° Les chefs de conduite directs seuls auront pouvoir de contrôle ;  
3° Les chefs de conduite devront utiliser un répertoire spécialement étudié. Les questions seront précises, elles ne seront pas de nature à embrouiller l'agent. Elles seront uniformes sur la région et portées à la connaissance de tous ;

4° But du contrôle : rechercher les agents dangereux pour la sécurité. Ils ne seront pas soumis tout de suite à une commission de contrôle, mais simplement rééduqués pendant six jours. Si, après les six jours, le résultat est suffisant, ceux-ci reprendront leur service.

Nous jugeons que ces mesures sauvegardent la valeur professionnelle des agents de conduite, sans les brimer, et vont dans le sens de nos demandes, mais nous devons rester vigilants.

Nous continuons notre action auprès de la Direction générale pour les conférences en service.  
LA C. T. REGIONALE OUEST.



## A PROPOS DE L'EXAMEN DE BARRAGE

**L'**EFFERVESCENCE que l'on constate à l'heure actuelle dans les milieux administratifs se justifie amplement par la non-satisfaction de nos revendications catégorielles. Mais il semble que certains, pour des buts inavoués, veuillent déplacer les responsabilités en rendant les organisations syndicales responsables de tous nos maux.

C'est ainsi qu'à l'initiative d'un camarade des Services Centraux, sans doute candidat malchanceux à l'examen de barrage et qui, bien entendu, n'est pas syndiqué, une réunion vient d'avoir lieu

### LES ADMINISTRATIFS se sont réunis le 13 octobre 1956

Motion transmise au Ministre et au Directeur général de la S. N. C. F.

Les délégués du personnel C. F. T. C. des Services administratifs, réunis à Paris le 13 octobre 1956, attirent l'attention de la S.N.C.F. et des Pouvoirs publics sur le profond malaise qui existe actuellement dans les milieux administratifs de la S.N.C.F.

— Constatant que les mesures de compression intervenues dans leurs catégories ont pratiquement bloqué tout avancement, que le recrutement timide auquel la S.N.C.F. recourt actuellement ne résoudra rien en la matière ;

— Prenant conscience que si rien n'est fait en leur faveur, les mesures de modernisation, et notamment l'automatisation, vont avoir pour eux des répercussions encore bien plus dramatiques ;

— N'admettant pas par ailleurs que l'écart existant entre leurs primes et celles des autres catégories croisse sans cesse à leur désavantage ;

Tout en réaffirmant leur opposition à l'examen de barrage, — EXIGENT que la S.N.C.F. prenne rapidement en considération les revendications de leur commission technique destinées entre autres à :

— rétablir dans l'immédiat et garantir pour l'avenir un avancement normal dans leurs filières ;  
— revaloriser les primes administratives qui ne devraient pas être inférieures à la prime moyenne des Services EX et VB ;

— FELICITENT la Fédération C.F.T.C. pour la pression constante qu'elle exerce en vue de l'aboutissement des dites revendications et l'assurent de l'appui de tous les camarades des filières « Services communs » dans son action.

pour protester contre ledit examen par un défi aux organisations syndicales.

Les responsables de la situation actuelle seraient uniquement, outre la Direction de la S. N. C. F., les organisations syndicales qui, en la matière, ne font rien. Le Ministère est, paraît-il, hors de cause puisque bien disposé à cet égard : c'est ce qui ressortait des contacts que les organisateurs de ladite réunion ont eus avec le Secrétaire d'Etat, M. Pinton, grâce à une personnalité politique influente qui, d'ailleurs, participait à la réunion.

Disons tout de suite que nous n'avons pas attendu le 20 octobre 1956 pour nous opposer audit barrage et que, depuis 1948, année où l'affaire fut envisagée pour la première fois, nous n'avons cessé à chaque occasion de manifester tant auprès de la S. N. C. F. que des Pouvoirs Publics notre opposition à l'institution dudit examen. Il eût peut-être été préférable que des camarades comme Fixot aident les organisations syndicales en s'intégrant à elles plutôt que de se réveiller, dans leur dos, huit ans plus tard.

Mais, enfin, peut-être pourra-t-il nous aider. En effet, les tableaux de filières sont actuellement en discussion à la Commission du Statut. Les tableaux (filiales administrative et magasin) ont été examinés en Sous-Commission « Services Communs » et, parmi les cinq organisations qui y siègent, deux se sont fermement opposées audit barrage (la C. F. T. C. et la C. G. T.), les trois autres (F. O., Cadres Autonomes et S. P. I. D.) étant, soit pour des aménagements audit examen, soit pour l'examen sans restriction. L'affaire n'est pas terminée, car lesdits tableaux vont repasser en Commission plénière et, selon la procédure, seront ensuite transmis avec les différentes positions pour arbi-

trage au Ministre des T. P. Ce dernier refusant de recevoir la Fédération C. F. T. C., malgré les demandes d'audience répétées qu'elle lui a faites. Nous espérons que le camarade Fixot aura plus de possibilités pour intervenir auprès de lui et que, pour une fois, en aidant les organisations syndicales qui ont pris leurs responsabilités, il pourra aider à l'obtention d'une satisfaction pour les camarades administratifs. Nous disons cela sans ironie, mais parce que nous ne devons négliger aucun appui ni aucun concours.

En effet, il faut nous persuader que, si des interventions sont efficaces, si des manifestations oratoires sont utiles, elles sont loin d'être tout dans l'action revendicative. Il ne suffit pas de clamer son hostilité à l'examen, soit dans son bureau, soit dans une réunion, parce que l'on a là la certitude qu'une telle position ne tire pas à conséquence, qu'on ne se fera pas remarquer et qu'ainsi on ne nuira pas à son avancement ; il faut aller de l'avant et se mouiller, en un mot, se syndiquer et être prêt à suivre les directives reçues. En définitive, il n'y avait et il n'y a qu'une action efficace pour s'opposer audit examen : l'abstention, mais l'abstention de tous, et force nous a été de constater, lorsqu'en 1953 nous avons envisagé ce moyen, que nous allions à un échec, car les administratifs n'étaient pas unanimes pour une telle action et c'eût été finalement les courageux, ceux qui ont opté pour le seul moyen propre à les défendre, le syndicalisme, qui auraient fait les frais de l'opération juste pour l'honneur, si tant est que ceux qui se seraient présentés quand même ne les aient pas dénigrés par la suite.

Je terminerai en souhaitant que tous les administratifs comprennent où est leur devoir et soient intimement persuadés que, pour arracher une satisfaction, il faut plus que des petites conversations dans un bureau. Il faut se syndiquer pour que, lorsque les organisations syndicales réclament, leurs partenaires sachent et sentent que se sont tous les agents qu'ils ont devant eux, et pas seulement une fraction d'entre eux.

En tout cas, la C. F. T. C. n'a pas failli à sa mission dans ce domaine et continuera toujours à défendre de la façon la plus efficace, mais sans démagogie, les camarades administratifs.  
Le Secrétaire,  
A. DEBANDE.



# Exploitation

## AU COMITÉ MIXTE CENTRAL

### du 19 octobre

#### ● EFFECTIFS.

Nos patrons, aujourd'hui, s'étonnent de voir monter le chiffre des indemnités payées pour pertes, avaries, retards; ils s'aventurent dans la recherche de motifs plus ou moins techniques alors que les vraies raisons sont l'utilisation de personnel d'entreprise et d'une année sur l'autre une augmentation sensible du

## LES ROULANTS SONT ROULÉS

Si, mettant en avant les économies réalisées, nos patrons se réjouissent de l'application de l'A. G. 52 sur un nombre de lignes de plus en plus important; si la modernisation sous ses différents aspects (BMU, HAL) condamne les agents de trains, la S.N.C.F. pourrait quand même avoir un peu plus d'égard pour ceux qui restent.

Pourquoi nos dirigeants depuis de nombreuses années se refusent-ils à renouveler les fourgons réformés, obligent les CTR à voyager dans des vigies, hochets monstrueux?

Pourquoi encore, compte tenu du travail pénible et gros de responsabilités que doivent effectuer les ADT sur les lignes où des établissements sont mis en gérance par exemple, pourquoi la S.N.C.F. ne prend-elle pas des dispositions pour assurer aux agents de trains un avancement normal qui ne disparaisse pas avec les compressions d'effectifs?

Pourquoi aussi la Direction du personnel n'accorde-t-elle pas pour les roulants de l'exploitation les mêmes assouplissements à la réglementation du travail que ceux apportés pour les Agents Traction?

Les agents de trains ne méritent-ils pas les dix minutes supplémentaires de casse-croûte; n'ont-ils pas droit à quelques ménagements quand on leur impose des coupures de nuit sans qu'ils puissent prendre du repos, ne peuvent-ils rentrer au moins une fois tous les huit jours à la maison pour passer une journée en famille? S'il y a, comme on le prétend, des excédents dans la filière, pourquoi tolère-t-on les dérogations, pourquoi recourt-on aux réductions de repos journaliers?

Les agents de trains sont toujours roulés par des patrons inhumains qui profitent du progrès pour les tenir à leur merci. Les ADT en ont assez.

J. MULLER,  
C. T. R.,  
Responsable A. D. T.,  
C. F. T. C.

trafic tandis que les effectifs des gares pour 1955 ont encore baissé de 3100 unités. On fait appel à la «bonne conscience des cheminots», mais la qualité du travail souffre parce que la S.N.C.F. se refuse à mettre en place le personnel nécessaire.

#### ● AUXILIAIRES.

Nous avons insisté pour obtenir le passage plus rapide au Cadre Permanent de nos camarades auxiliaires. 2.254 admissions ont été réalisées et 1.500 autres seront prononcées cette année.

#### ● JEUNES EMBAUCHES.

Nous avons demandé des délais de route pour les agents recrutés dans les régions éloignées de leur lieu de travail afin de leur permettre de retourner plus fréquemment dans leurs familles. La Direction étudiera les facilités qui peuvent être accordées.

#### ● AGENTS MOUVEMENT.

La Direction du Mouvement a confirmé son accord pour l'accès des IN2 au grade de SCG3, mais la Direction du Personnel qui ferme les yeux sur l'utilisation au rabais des IN2 n'est pas favorable à notre demande. Pour surmonter l'obstacle mis en avant: d'une différence de trois échelles nous avons demandé l'échelle 8 pour l'IN2. Nous maintiendrons notre revendication.

#### ● FEN

Nous avons rappelé notre demande de l'échelle 7 pour tous les FEN et protesté contre les restrictions qui laissent à l'échelle 6 les agents se trouvant sur des postes «moins importants».

Nous avons demandé qu'une étude soit entreprise pour la revalorisation des grades d'encadrement en cas de centralisation ou rattachements de gares et protesté contre les déclassements d'établissement liés aux compressions d'effectifs.

#### ● BUREAUX.

La Direction Commerciale n'exigera les renseignements statistiques mensuels, qui alourdissent les travaux de fin de mois, que quelques jours plus tard.

Des dispositions nouvelles seront étudiées pour la valorisation des CTK en cas de paiements massifs à l'aide de ces coupons.

Nous avons demandé le relèvement de l'indemnité de mécanographie dont seulement 400 cheminots bénéficient dans les gares.

La création de postes de RCP est à demander dans les C.M.X., compte tenu des difficultés de postes.

Des instructions ont été données aux régions pour opérer la régularisation trimestrielle des différences de caisses.

A propos de l'abandon des bu-

reaux de gare par les agents reçus EMSTG ou mécanographes. nous avons fait remarquer au président le peu d'intérêt qu'éprouvaient les agents à rester dans une filière sans débouché.

#### ● AGENTS DE TRAINS.

La direction ne veut pas passer de commande de fourgons, attendant la suppression de l'accompagnement des trains.

#### ● MANŒUVRE, MANUTENTION AIGUILLAGES.

Nous avons signalé l'utilisation de remorques SCETA par des groupements alors que les gares étaient gênées; les remorques ne seront plus louées à ces rivaux.

Nous avons demandé qu'un effort soit fait pour améliorer le matériel de roulage, notamment par l'équipement en bandages caoutchoutés.

Trois cent vingt-six accidents de triage étant à déplorer pendant le premier trimestre 1956, la S.N.C.F. prendra de plus grandes précautions dans l'utilisation des nouveaux agents.

L'attribution de canadiennes a été refusée aux agents particulièrement exposés au froid.

Cinquante-deux PRS sont en service et vingt autres le seront d'ici fin 1957, mais la S.N.C.F. se refuse à revaloriser les grades des aiguilleurs dans ces postes malgré les économies de personnel réalisées.

#### ● PRIME DE FONCTION SUPPLÉMENTAIRE.

Nous avons demandé, en cas de remplacement dans des grades différents, le paiement de la prime pour le mois complet et l'échelle la plus élevée à partir de douze jours d'utilisation.

#### ● FACILITES DE CIRCULATION.

Nous avons demandé que les retraités ou femmes d'agents n'aient plus à se démunir de leurs cartes d'approvisionnement pendant le renouvellement de celles-ci.

Pierre VACHERAND.

## LES CONTROLEURS DE ROUTE et les effectifs

La Région Méditerranéenne est, comme chacun le sait, une terre d'expériences. Certaines innovations ont pu, certes, paraître heureuses au point d'être adoptées par les autres Régions, d'autres se sont soldées par un échec manifeste. Il eut donc été opportun de ne les point poursuivre, surtout lorsque les multiples inconvénients qui en résultent sont dénoncés par les services de la R. M. eux-mêmes et que le fait est reconnu explicitement.

La plus typique de ces expériences néfastes est bien celle qui consiste à calculer l'effectif du Contrôle de Route sur la période de trafic la plus faible.

Il s'ensuit que les effectifs de cette filière sont beaucoup moins élevés qu'ailleurs.

Or le nombre des circulations irrégulières est, comme partout, très important (trains de pèlerins, fêtes de la Noël, du Mardi-Gras, de Pâques, manifestations artistiques sans cesse renouvelées sur la Côte d'Azur, etc.). Ces circulations s'évaluent, en fait, sur neuf mois de l'année. Il faut, ensuite, compter sur l'inévitable période des maladies, des congés et sur le service d'été qui comporte nombre de trains périodiques.

Dès lors, comment procédera-t-on? On fait appel à des renforts en nombre très élevés, notamment en période d'été.

Les Chefs d'Arrondissement désignent certains agents qu'ils mettent à la disposition de la Division T. M., bien entendu sans désorganiser leurs services. Si un agent est titulaire de l'examen de SUVT et désire faire sa carrière dans le Contrôle de Route, ils le conservent soigneusement s'il donne satisfaction dans l'emploi qu'il occupe en attendant sa promotion.

On lance dans les trains, et souvent seuls, sur un long par-

cours, un certain nombre d'agents qui font ce qu'ils peuvent, et les plus sérieux, ceux qui désirent apprendre un travail qui leur plaît, ne reviendront pas l'année suivante parce que retenus, en tant que bons agents, par leur établissement.

La R. M. a une clientèle souvent très exigeante, une clientèle internationale subissant l'attrait de la Côte d'Azur ou en transit vers l'Espagne et l'Italie.

Que peut-elle penser de ces agents, la plupart en civil, en costume de couleuvres, débordés par une responsabilité à laquelle ils ne sont nullement préparés?

Que peut-on penser de la S. N. C. F. lorsque l'on sait que l'opération, loin de se solder par une économie, s'avère très dispendieuse? Une moyenne de quarante-cinq renforts pendant quatre mois (il y a quinze jours de stage) et je ne compte pas les renforts de Pâques, de Noël, etc.,

Que dire, enfin, de la montagne de dossiers qui s'accumulent en fin de saison dans les divers services de T. M. ou de C. L.?

En vain, les services protestent, les agents du Contrôle de Route aussi, en vain leurs délégués ont-ils multiplié les démarches et les écrits auprès de toutes les instances régionales et même auprès du Service Central du Mouvement!

Pierre BOUQUET.



# Matériel et Traction

## Il y a trop de faisant fonction au Service électrique

EN mai 1954, nous avons demandé la suppression du grade d'éleve-électricien, échelle 4, attribué suivant le résultat de l'examen d'électricien et dont les intéressés étaient souvent utilisés pour les mêmes travaux que les électriciens. L'iniquité de cette différence de deux échelles n'est plus à démontrer. Nous enregistrons qu'en 1954 il y avait 367 élèves-électriciens, en 1956 il n'en reste plus que 234 pour un effectif de 1.095 électriciens en 1956 contre 1.014 en 1954.

Les 40 % d'électriciens nommés à 7 depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1956 n'auront satisfait que partiellement nos revendications d'autant plus que sur bien des régions des nominations ont été faites sans considération d'âge ce qui rendait aléatoire l'espoir des électriciens de terminer la carrière à 7.

La lettre 110 Tp du 10 février 1956 ayant précisé qu'il faut, dans toute la mesure du possible, éviter de faire commander des agents d'exécution d'échelle 7 par des grades de même échelle nous avons demandé, lors de l'audience auprès du directeur du M. T. le 18 février 1956, la suppression des grades de dirigeants à l'échelle 7.

Depuis nous avons constaté un glissement vers les échelles 8 et 9 et nous pensons être en mesure d'écrire que l'échelle 7 ne tardera pas à être libérée en totalité pour les électriciens.

Avec le progrès et la réduction des effectifs qui en découle considérons simplement les sous-stations avec commutatrice pour en arriver à nos lignes électrifiées 25.000 volts alternatifs, la sujétion de service augmente. La notion du progrès doit libérer l'homme et non l'asservir comme c'est de plus en plus le cas maintenant et c'est pour cette raison que nous demandons qu'il soit prévu un effectif permettant de faire assurer l'intérêt tant pour des raisons d'astreinte que de remplacements d'agents dirigeants.

Il y a trop d'agents faisant fonction ce qui permet de retarder des nominations et même,

avec le temps, de déclasser la valeur des postes occupés.

Nous ne voulons pas, comme certaines organisations, leurrer nos camarades par des revendications démagogiques et flatter les désirs de chacun, ou nous couronner de lauriers gagnés par l'action de tous les syndiqués comme c'était le cas quand nous avons lu avec étonnement que c'était grâce à l'action, et seulement d'une seule organisation, que le grade d'électricien principal d'intéressé n'est peut-être pas dans la filière pour ignorer qu'il s'agit d'électricien de 1<sup>re</sup> classe) a été créé.

Nos camarades ne prennent plus de telles affirmations au sérieux et perdent ainsi la confiance envers les Organisations Syndicales et augmentent d'autant le nombre de non syndiqués.

Dans nos réunions de bureau où toutes les régions sont représentées nous étudions toutes les questions intéressant notre filière.

Suite à notre audience auprès du directeur du M. T. où il est apparu à tous la nécessité d'unifier le service électrique M. T. en améliorant son organisation, notre bureau a étudié les différents aspects du problème et nous pensons prochainement exposer à notre Direction les améliorations souhaitables.

N'hésitez pas à nous faire part de vos suggestions et critiques constructives, nous ferons tout pour que la confiance que vous avez placée en nous soit méritée.

MAST Albert,  
Secrétaire  
de la Commission Technique  
Service Electrique M. T.

Le Bureau de la Commission Technique Fédérale des Ouvriers du M. T., réuni le 20 octobre 1956 :

● **RAPPELLE** que son programme de remise en ordre de la filière, déposé à la Direction Générale en novembre 1953 (voir « Cheminot de France » de février 1954), forme un ensemble répondant à la qualification des ouvriers ;

● **PRECISE** que les améliorations intervenues à différentes reprises ne peuvent être considérées que comme des étapes et qu'il est nécessaire de procéder dès maintenant à d'autres étapes allant dans le sens de notre programme ;

● **MANDATE** les responsables de la Fédération pour intervenir auprès de la Direction générale afin d'obtenir des satisfactions immédiates ;

● **INVITE** les camarades de la filière à réclamer dans chaque établissement la réalisation de notre revendication ;

● **DEMANDE** que le travail aux T. T. U. n'ait plus pour but d'augmenter l'effort physique, mais de réaliser une unification et une amélioration des méthodes, dans le but de rendre la tâche journalière de chacun plus humaine et plus réfléchie.

## UNION MAROCAINE

### SUCCÈS DES LISTES C.F.T.C. AUX ÉLECTIONS DE DÉLÉGUÉS

Nos camarades de l'Union Marocaine viennent de recueillir les fruits de leur action intelligente et ferme pour la préservation de leurs droits et la garantie de leur emploi dans la nouvelle contexture politique du Maroc.

Les élections de délégués du personnel ont donné les résultats suivants :

	Direction	Exploitation	Matériel et traction	Voie	Total
Inscrits	415	3.071	2.228	2.382	8.096
Votants	384	2.270	1.747	2.090	6.491
Blancs ou nuls	47	191	166	147	551
U. M. T.	109	1.106	866	1.575	3.652
C. F. T. C.	149	796	454	274	1.673
F. O.	46	146	164	52	408
S. P. I. D.	36	31	88	42	197
Sièges obtenus :					
U. M. T.	3	19	13	21	56
C. F. T. C.	3	20	8	5	36
F. O.	—	—	2	—	2
S. P. I. D.	3	1	3	1	8

La C.F.T.C. a obtenu des résultats comparables à ceux de la C.G.T. en son meilleur temps.

Elle a doublé le nombre de ses voix.

D'ores et déjà, nous félicitons nos camarades qui, dans des circonstances difficiles et sans désespérer, poursuivent l'avancée d'un syndicalisme constructif.

M. NICKMILDER.

## OU ÉTAIT L'I. T. F. ?

Un folliculaire du « Rail Syndicaliste » qui signe BESSON, auquel le nombre d'adhérents F.O. laisse des loisirs, est entré en transes à la lecture de la rubrique internationale du « Cheminot de France ».

Le président de la Fédération internationale des Syndicats chrétiens du Transport avait eu l'outrecuidance de défendre au Comité des Transports Intérieurs de la Commission Economique pour l'Europe les intérêts des travailleurs du transport.

Eh! parbleu! qui les aurait défendus? La F.S.M. était présente et a donné son point de vue. L'I.T.F. était muette, plus que muette, absente.

Certainement, ses dirigeants n'avaient rien à dire sur le sujet et les thèses patronales et celles du représentant du Royaume-Unis avaient tout leur agrément.

Car, m'en déplaît au camarade BESSON, si, pour nous, c'est une vérité d'évidence que : « le secteur des transports doit être considéré comme un service d'intérêt public ne pouvant être laissé à la merci d'initiatives privées », c'est une vérité que n'admettent pas, entre autres, les représentants de l'Internationale Routière, de la Chambre de Commerce internationale soutenus par certains gouvernements.

Cela, F.O. le sait bien, mais son dépit lui fait pratiquer une ironie facile.

Ne serait-ce pas parce que, dans la coulisse on entretient des relations amicales avec les organisations patronales et qu'on ne veut pas leur faire de peine?

L'absence de l'I.T.F. pose un point d'interrogation troublant. Je l'avais dit à mes amis sans faire de publicité. L'article du « Rail Syndicaliste » m'oblige à le dire publiquement.

Ne croyez-vous pas, qu'au lieu d'essayer lourdement de faire concurrence au « Canard Enchaîné », le camarade BESSON ne ferait pas mieux de demander aux dirigeants de l'I.T.F. les raisons de leur absence.

Quant à nous nous n'avons de compte à rendre qu'à nos adhérents. C'est ce que nous avons fait et nous continuerons.

M. NICKMILDER.

A MUNICH  
LE 17 OCTOBRE 1956

## CONFÉRENCE EUROPÉENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS

### NOUS DEMANDONS UNE COORDINATION DES CONDITIONS D'EMPLOI ASSURANT DES SALAIRES NORMAUX

Le 17 octobre, la Conférence Européenne des Ministres des Transports tenait, à Munich, sa cinquième session. Par lettre du 10 septembre 1956 adressée à son Secrétaire général, le Comité International des Transports de la C. I. S. C. était invité par le Président de la Conférence à une séance de travail destinée aux représentants des Organisations internationales.

Pour la première fois, nous allions pouvoir faire entendre devant cette Assemblée souveraine la voix des travailleurs du transport adhérents de la Confédération Internationale des Syndicats Chrétiens. L'I.T.F. représentait les travailleurs du transport affiliés à la C. I. S. L. (Confédération Internationale des Syndicats Libres).

La séance se tenait dans le cadre imposant de la salle de délibération de la diète bavaroise.

Après quelques mots de bienvenue, le Président invita les organisations internationales présentes à faire entendre l'essentiel de leur position sur les problèmes auxquels la Conférence des Ministres doit apporter des solutions.

Dans la journée, les Ministres avaient eu à étudier, entre autres, la coordination des investissements dans le domaine des transports et la

situation financière des chemins de fer.

Les représentants des organisations routières et de la navigation fluviale se félicitèrent de la deuxième question et indiquèrent leur satisfaction de voir mises à l'étude les causes du déficit des chemins de fer. Les bons apôtres savent bien les raisons exactes du déficit et les différences de conditions d'exploitation des divers modes de transport, l'un étant étroitement jugulé et les autres, dans la plupart des pays représentés, travaillant sous le signe de la liberté et, souvent, d'une liberté insuffisamment contrôlée. Non seulement ils veulent nier cette évidence, mais ils réclament une liberté plus grande encore et des investissements permettant le développement des autres modes de transport que le fer.

Le représentant de l'I. T. F., Secrétaire adjoint de cette organisation, fit con-

naître la position de cette Internationale.

Au nom du C. I. T., j'ai indiqué les conditions que nous estimons nécessaires pour une coordination rationnelle. Le C. I. T. demande, sur le plan international :

- 1° Une politique qui évite les surinvestissements ;
- 2° Une répartition équitable du fret et des charges en fonction du prix minimal pour l'économie des nations ;
- 3° Une coordination tarifaire autoritaire et les mêmes obligations pour tous les modes de transport ;
- 4° Une coordination des conditions d'emploi assurant des salaires normaux, la sécurité de l'emploi, la sécurité du travail, des conditions de travail humaines.

Nous avons insisté sur ce dernier point et avons proclamé avec force que, partisans de la construction de l'Europe, conscients de l'évolution des techniques, nous voulions que les constructions nouvelles soient bâties en partant de l'homme, qu'une Europe construite sans tenir compte des aspirations des travailleurs ne pourrait être une Europe de paix, but auquel nous tendions tous.

M. NICKMILDER.

## L'ÉTERNEL BAUDET!

C'EST, bien entendu, de la S. N. C. F. qu'il s'agit; pauvre animal chargé d'un bât trop lourd et maltraité par surcroît. Après tant de mesures vexatoires — et pratiquement inopérantes — dont elle fut accablée tout au long de ces dernières années ne vient-elle pas de connaître une nouvelle épreuve en se voyant, une fois de plus, gratifiée d'une « Commission d'enquête » chargée de vérifier la validité du certificat de moralité obtenu par elle de justesse au temps des grands procès qui l'amènèrent jadis au banc des accusés et décerné seulement titre gracieux précaire et révo-

cable. Donc, une « Commission d'Enquête » a été constituée. La présidence en a été confiée à M. Toutée, Conseiller d'Etat, homme intègre et bienveillant qui, dans le passé s'est acquitté de semblables missions dans des conditions qui lui font honneur. Nous voudrions croire que son action personnelle, dans l'affaire qui nous occupe, ait pu avoir quelque influence heureuse sur le comportement de ses assesseurs. La composition de ladite Commission n'autorise pas, hélas! de tels espoirs. Nous savons trop de parti pris, souvent agressif, dont font preuve les « missi-dominici » de M. le Ministre des Finances en pareil cas. Cette composition offre, par ailleurs, une particularité : par un raffinement inusité dans ce genre de supplice, le bourreau a inclus un proche parent de la victime dans le peloton d'exécution. Un membre éminent du Conseil d'Administration a en effet, siégé parmi nos censeurs. Dans quel dessein? Pourvu qu'il ait tiré en l'air...

Nous ne sommes pas en mesure, à l'heure où nous écrivons, d'en juger. Le rapport Toutée, bien qu'arrêté, signé et paraphé depuis quelques semaines déjà, a été jusqu'à ce jour tenu soigneusement secret. Le Conseil d'Administration de la S. N. C. F. a tout de même obtenu qu'il lui en soit donné officiellement connaissance et qu'il lui soit permis de s'expliquer, voire de contre-attaquer. Il se réunira à cet effet le 24 octobre, à l'heure même où nous mettrons sous presse le présent numéro de notre organe fédéral. Ce n'est donc que le mois prochain que nous serons en mesure d'apprécier l'étendue des dégâts. Nous ne sommes pas, toutefois, complètement ignorants du contenu du rapport et ce que nous pouvons dire, c'est que ce qui en a transpiré se présente sous un aspect fort déplaisant, qui justifierait même de sérieuses alarmes si ce réquisitoire improvisé était susceptible d'une quelconque prise en considération.

Qu'il nous soit permis de manifester ici notre surprise indignée devant tant de mauvais vouloir et d'incompréhension à l'égard d'une maison comme la nôtre, dont l'incessant effort à mieux faire est attesté par les plus éclatantes réussites en tous les domaines, de même que par la très haute productivité de son personnel (nous donnons par ailleurs un aperçu de la participation S. N. C. F. dans la propagation de la technique française à l'étranger, simple test entre beaucoup d'autres). L'attitude gouvernementale, en la circonstance, est proprement intolérable. Nous voulons croire qu'elle sera révisée après les délibérations du C. A. de la S. N. C. F. du 24 de ce mois.

A. PAILLIEUX.

Echange 60 km. sud de Paris, 3 gdes pièces, 1 gde cuis., cave, remise, ch. central CONTRE 2 ou 3 pièces, cuis. à Paris. S'adr. MARCADET 96-76. M. GUYON. 5. rue Baron (17<sup>e</sup>).

ETS FOURNIER-NIMES  
VINS  
MEILLEURS VINS - MEILLEURS PRIX  
(Correspondants demandés)

## DE LA CARICATURE... A LA RÉALITÉ

ou l'art et la manière d'utiliser des DÉS PIPÉS

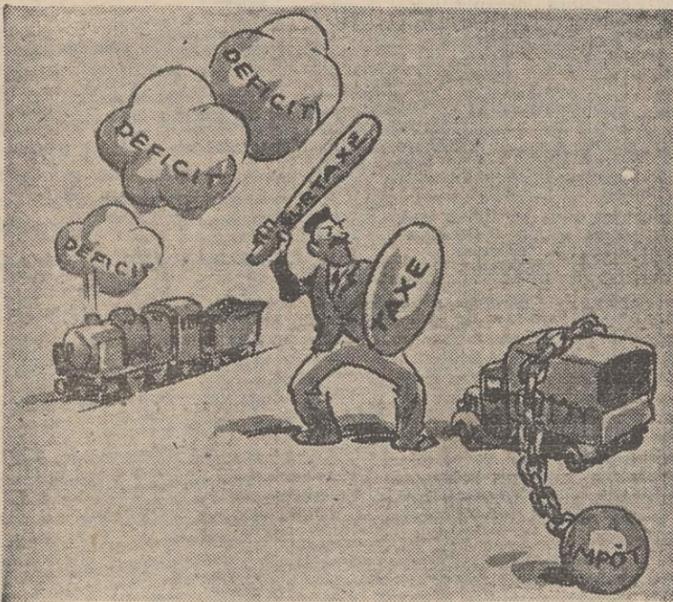
### Pourquoi TAXER LE CAMION ?

Le Gouvernement ne l'a pas caché : c'est pour protéger le chemin de fer.

Nos chemins de fer, dirigés par un état-major de très haute valeur, sont, dans leur domaine, à l'avant-garde du progrès. Ils ont battu de remarquables records techniques.

Oui, mais...

A côté des magnifiques réalisations de la S. N. C. F., il y a son déficit. Un déficit qui doit, paraît-il, atteindre 200 milliards en 1956.



C'est pour protéger le chemin de fer que le Gouvernement a institué les taxes sur le camion. Il l'a reconnu publiquement.

Mais, en lisant les comptes qu'il a présentés, on constate que, si la taxe de 21 milliards sur les camions est bien instituée, le déficit du chemin de fer n'est pas pour autant réduit ; au contraire, il doit augmenter, cette année, de plus de 30 milliards.

SOUS l'étiquette trompeuse d'« Etudes Automobiles », une officine de basse propagande diffuse, grâce à de petites brochures abondamment illustrées, les idées bien connues des adversaires du chemin de fer.

Si la présentation de ces brochures varie, le thème en reste à peu près toujours le même : l'automobile est la véritable source de la prospérité du pays et l'on déplore l'incompréhension de l'Etat qui l'accable d'impôts pour combler le déficit du chemin de fer.

En parcourant les pages de ces brochures, le lecteur peu averti ne manque pas d'être frappé par l'éloquence des chiffres renforcée encore par des croquis pouvant satisfaire les gens qui ne se posent pas trop de questions.

En réalité, quand on analyse plus en détail cette argumentation d'une apparence logique, on s'aperçoit bien vite que les dés sont pipés et qu'on nous raconte des histoires.

Une fois de plus, la prétendue défense de l'intérêt général couvre une entreprise qui vise à défendre des intérêts bien individualisés.

La dernière publication des *Etudes Automobiles* reste bien dans la tradition de cette triste boutique. La brochure qui vient de paraître s'intitule : « Haro sur l'Automobile ». Elle a pour objet de protester contre les taxes qui concernent l'automobile, en insistant plus particulièrement sur les mesures qui ont été prises récemment à cet égard par le Gouvernement.

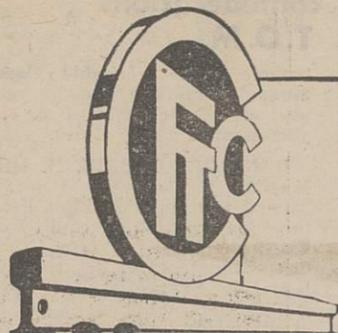
C'est ainsi qu'on nous montre un malheureux camion soumis à des charges fiscales écrasantes pour venir en aide à un pauvre chemin de fer incapable de produire autre chose que du déficit, celui-ci devant atteindre 200 milliards en 1956.

Cette dernière précision suffirait pour apprécier la bonne foi des auteurs de la brochure. Chacun sait, en effet, qu'on ne peut pas honnêtement comprendre dans le déficit de la S. N. C. F. les char-

ges qui lui sont imposées par l'Etat. Quand on fait le décompte des sommes qui doivent être normalement remboursées à la S. N. C. F., on arrive à un déficit réduit qui ne sera plus que de l'ordre de 70 milliards pour 1956 et sera compris entre 50 et 60 milliards l'année prochaine. Encore convient-il d'avoir une notion exacte de ce déficit qui ne correspond pas du tout à une mauvaise gestion de la S. N. C. F., mais résulte essentiellement d'une mauvaise organisation de l'ensemble des transports? Qui oserait reprocher sérieusement à la S. N. C. F. d'être en déficit alors que sa productivité ne cesse de croître?

Il est particulièrement aberrant d'ailleurs de s'élever contre le « déficit » de la S. N. C. F. et de protester contre les mesures de coordination par voie fiscale qui ont précisément pour objet d'aller dans le sens d'une égalisation des charges des modes de transport et de normaliser les conditions de la concurrence entre les transporteurs publics et privés.

Rappelons à ce sujet que le *Journal des Finances*, qui n'a pas pourtant une sympathie particulière pour les entreprises nationalisées, écrivait le 5 octobre : « Il paraît assez inopportun de protester à priori contre la charge nouvelle ainsi imposée aux transports ; le déficit de la S. N. C. F. et le gaspillage de nos moyens de transport qui résultent de l'absence de coordination coûtent à l'économie française beaucoup plus de 20 milliards par an et le nouvel impôt est défendable dans la mesure où il rend possible une organisation rationnelle des transports. C'est donc son efficacité vis-à-vis de ce problème fondamental qu'il s'agit d'apprécier. » P. LIENART.



# LE CHEMINOT RETRAITÉ DE FRANCE

ORGANE de la FEDERATION des SYNDICATS CHRETIENS des CHEMINOTS de FRANCE et des TERRITOIRES d'OUTRE-MER  
UNION FEDERALE DES RETRAITES

**UNION FEDERALE  
DES CHEMINOTS RETRAITES**  
26, rue de Montholon  
PARIS (IX<sup>e</sup>)  
3<sup>e</sup> étage - Porte 315  
Permanence  
du lundi au vendredi  
Tél TRU 91-03 Poste 315  
C. C. P. Paris CC 7005-34  
Correspondance, adhésions, ser-  
vice du journal et envoi de  
fonds, exclusivement à l'adres-  
se et au numéro de compte  
ci-dessus.

## LE CONSEIL DES RETRAITES C.F.T.C. met au point de nouveaux avantages pour nos adhérents

Le Conseil de notre Union Fédérale s'est réuni le 13 octobre. Il a discuté et mis au point certaines questions importantes dont nous donnons ci-dessous l'essentiel.

### 1<sup>o</sup> CALENDRIER DES REUNIONS

Nos manifestations syndicales se situeront dorénavant aux époques suivantes :

Conseils d'Union : le 2<sup>e</sup> samedi d'octobre et le 3<sup>e</sup> samedi de janvier.

Congrès : en principe le 1<sup>er</sup> samedi de mai.

### 2<sup>o</sup> COTISATIONS

Elles ont été fixées comme suit pour l'année 1957 :

#### Veuves

Echelles de 1 à 9 - T1 à T3 150  
Echelles 10 à 14 et T4 ... 175  
Echelles 15 à 19 et H.S... 225

#### Retraités

Echelles 1 à 9 - T1 à T3 ... 280  
Echelles 10 à 14 et T4 ... 350  
Echelles 15 à 19 et H.S... 450

## COTISATIONS

Quelques cotisations 1956 ne nous sont pas encore parvenues.

Retardataires, mettez-vous à jour sans tarder, car vous risquez de ne pas recevoir le prochain journal.

### 3<sup>o</sup> ALLOCATIONS-DECES

Notre ami Dervillez a fait au Conseil un exposé très intéressant sur cette importante question.

Après un long échange de vues, au cours duquel tous les détails de l'affaire ont été discutés, le Conseil a adopté les mesures suivantes qui entreront en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1957.

#### a) Age d'admission.

Il est fixé à 55 ans, mais, jusqu'au 1<sup>er</sup> juillet 1957 tous les retraités qui n'auront pas dépassé l'âge de 65 ans le 1<sup>er</sup> janvier 1958 pourront adhérer à notre Caisse d'allocation-décès.

Une formule est recherchée pour ceux de nos camarades ayant dépassé l'âge de 65 ans, qui pourraient être admis, jusqu'à un âge limite à déterminer moyennant un droit d'entrée qui serait fixé en sus de la cotisation et dont nous donnerons le taux dans un prochain journal.

#### b) Cotisation annuelle.

1.600 francs pour les membres âgés de moins de 55 ans ;

## ASSEMBLEE GENERALE de la Région Parisienne

Le Conseil du 13 octobre a décidé, à la demande d'un représentant de Paris de convoquer en Assemblée générale nos camarades de Paris et de banlieue pour LE SAMEDI 1<sup>er</sup> DECEMBRE PROCHAIN APRES - MIDI (14 h. 30) AU SIEGE DE NOTRE ORGANISATION, 26, RUE DE MONTHOLON, A PARIS (9<sup>e</sup>).

Nous leur adressons une invitation pressante pour qu'ils viennent nombreux participer à cette réunion où seront discutées les questions importantes relatives aux retraités.

LE BUREAU  
DE L'UNION FEDERALE.

### IMPORTANT

Les retraités munis d'une carte d'identité de couleur verte sont priés de déposer de toute urgence leur photographie au service des facilités de circulation afin de permettre le renouvellement de ces cartes.

— 2.000 francs pour ceux dont l'âge est compris entre 55 et 65 ans ;  
— 2.000 francs plus un droit d'entrée supplémentaire pour ceux ayant dépassé 65 ans.

c) Point de départ de la garantie. La garantie ne peut normalement jouer qu'après un délai de 6 mois, c'est-à-dire que pour un adhérent ayant payé sa cotisation le 1<sup>er</sup> janvier, l'allocation décès complète n'est due qu'à partir du 1<sup>er</sup> juillet.

Cependant deux aménagements pouvaient être adoptés :  
— En cas de décès de l'adhérent après 3 mois (1<sup>er</sup> avril) une allocation proportionnelle au temps de garantie pouvait être payée ;  
— Le paiement d'un droit d'entrée pouvait entraîner le paiement de l'allocation complète dès le jour de l'adhésion. C'est cette dernière formule que le Conseil a adoptée. Un droit d'entrée de 300 francs sera demandé aux adhérents qui seront ainsi garantis dès le jour de leur adhésion. Ce droit d'entrée s'ajoutera à celui qui sera demandé aux adhérents ayant dépassé 65 ans.

d) Montant de l'allocation et modalités de sa répartition. L'allocation versée en cas de décès s'élèvera à 100.000 francs. Elle sera payée dans les conditions suivantes :

— A la personne désignée par l'adhérent, en totalité.  
— Elle pourra n'être payée qu'en partie, au moment du décès de son conjoint (par exemple 50.000 francs au décès du mari, 50.000 francs au décès de la femme, ou 60.000 au décès du mari et 40.000 au décès de la femme, etc.) ;  
— Elle pourra être payée en totalité au décès du mari et en totalité au décès de la femme si les deux conjoints ont souscrit chacun une adhésion et payent chacun une cotisation (soit en règle générale 4.000 francs par an pour le ménage).

#### e) Paiement des cotisations.

En une ou plusieurs fois au gré de l'adhérent, soit entre les mains du responsable syndical, soit directement au siège fédéral au moyen d'un compte postal spécial.

#### f) Etat de santé des adhérents.

Certaines maladies graves ou certains états de santé critiques pourront être une cause d'empêchement à l'adhésion à notre Caisse. Les responsables syndicaux devront donner leur avis à ce sujet.

#### g) Disposition à prendre vis-à-vis des organismes existants.

La question est à l'étude et notre ami Dervillez s'ingéniera à trouver pour chacun de ces organismes une solution qui puisse ne léser personne.

## DEUX KILOS DE SUCRE pour les économiquement faibles

Les titulaires de la carte sociale des économiquement faibles, domiciliés à Paris, pourront recevoir, à partir du lundi 8 octobre jusqu'au samedi 29 décembre 1956, le bon de 2 kilos de sucre cristallisé alloué pour septembre 1956.

Les intéressés devront se présenter au bureau d'aide sociale de leur arrondissement de résidence, les jours ouvrables, de 9 h. à 12 h. et de 14 h. à 17 h., munis de leur carte sociale, s'ils le désirent ou s'ils ne peuvent se déplacer, ils pourront confier leur carte sociale à une tierce personne qui retirera les bons en leur lieu et place.

### 4<sup>o</sup> AUTRES SERVICES ANNEXES offerts par la Fédération à ses adhérents

— Garantie de la responsabilité civile en cas d'accident, y compris accident causés par l'usage de bicyclette voir page 11 de l'édition « Retraité » de ce numéro.

### 5<sup>o</sup> RECHERCHE D'AUTRES AVANTAGES

Nous négocions actuellement :  
— Une assurance accident dans le cas de véhicules à moteur ;  
— Une assurance incendie dont les taux pourraient être très inférieurs (peut-être 50 %) de ceux pratiqués habituellement. Amis retraités, vous avez là un excellent moyen de propagande ; usez-en largement autour de vous en insistant sur le fait que pour obtenir des conditions aussi avantageuses, il est indispensable d'appartenir à une organisation où les éléments jeunes sont en nombre important pour permettre une garantie durable.

L'UNION FEDERALE  
DES RETRAITES.

### PRIME DE FIN D'ANNÉE

Les agents retraités au cours de l'année 1956 ont eu ou auront un abattement de 10 % sur leur prime de fin d'année.

Nous sommes en mesure d'annoncer que si aucun événement contraire ne survient d'ici le 31 décembre, cet abattement de 10 % leur sera rappelé en 1957.

## L'INFLUENCE SUR LES RETRAITES des primes de travail des Actifs

La question est à l'ordre du jour syndical et d'autres organisations ont également fait connaître leur point de vue à ce sujet.

Nous n'empiétons pas sur le terrain de nos camarades actifs et, en demeurant strictement dans le domaine « Retraités », nous voudrions donner certaines précisions susceptibles d'éclairer le débat, ces précisions portant sur l'échelle 6 qui est l'échelle moyenne S. N. C. F.

### 1<sup>o</sup> Comparaisons de certaines augmentations de primes Primes moyennes mensuelles

	Administratifs	EX et VB	MT (sauf personnel de conduite)
1 <sup>er</sup> février 1953.....	1.313	2.140	3.581
1 <sup>er</sup> août 1956.....	1.480	2.660	4.370
Augmentation .....	12,7 %	24,3 %	22 %

### 2<sup>o</sup> Relativité entre les pensions au 1<sup>er</sup> août 1956

	Administratifs	EX/VB	MT
Echelle 6 : Rémunération mensuelle de base (9 <sup>e</sup> échelon) comptant pour la retraite.....	34.980	36.160	37.870
Relativité : $\frac{MT}{Admin.} = 8,2\%$ ; $\frac{MT}{EX/VB} = 4,6\%$ ; $\frac{EX/VB}{Admin.} = 3,2\%$			

De toute évidence, ce sont les Administratifs qui ont été les parents pauvres dans les opérations d'augmentation des primes et il est difficile d'admettre, à notre avis, que leurs pensions doivent comporter une diminution aussi sensible par rapport à celles des autres catégories.

Cette question des primes restera un élément de discussions continues tant qu'elle n'aura pas été réglée de façon à ne léser aucun intérêt catégoriel et à apporter un juste équilibre entre les différents bénéficiaires, notamment chez les retraités.

Nous reviendrons sur le sujet.

R. SIRURGET.

## ALLOCATION-VIEILLESSE

(Suite de l'article paru dans le précédent numéro)

### PRESENTATION DES DEMANDES

Les intéressés doivent établir une demande sur un formulaire mis à leur disposition dans les mairies.

Aucune pièce justificative n'a lieu d'être fournie à l'appui de la demande, sauf lorsque l'intéressé, âgé de moins de 65 ans, désire faire reconnaître son inaptitude au travail.

Les demandes, dûment remplies et appuyées, les cas échéant, des certificats médicaux constatant l'inaptitude au travail, seront à adresser à l'organisme dont relève l'intéressé, qui est indiqué suivant sa catégorie sur l'imprimé à remplir Cet organisme, en effet, peut n'être pas toujours la S.N.C.F.

### OBLIGATION ALIMENTAIRE

Dans leur demande d'allocation supplémentaire, les requérants doivent fournir tous renseignements permettant de déterminer les personnes tenues envers eux à l'obligation alimentaire, avec l'indication de leur profession et de leur adresse.

Des instructions ministérielles ultérieures compléteront les dispositions qui précèdent, en ce qui concerne l'intervention des services chargés du paiement de l'allocation supplémentaire, en vue de faire bénéficier les intéressés de l'aide que leur doivent les personnes tenues à leur égard à l'obligation alimentaire.

Les principes généraux de cette intervention ont toutefois été posés et sont les suivants :

Lorsqu'il a connaissance de l'aide apportée ou des créances d'aliments, le

### ERRATUM

Une erreur s'est glissée dans l'article du Cheminot de France, n° 467 du 24 août dernier, concernant l'augmentation des pensions à compter du 1<sup>er</sup> août 1956.

Dans le quatrième paragraphe (1<sup>o</sup>) nous avons écrit que le montant du trimestre d'octobre serait supérieur de 4 % à celui TOUCHE le 1<sup>er</sup> juillet. Or, il fallait lire que le trimestre d'octobre serait supérieure de 4 % au trimestre NORMAL de juillet.

service liquidateur procède à un nouvel examen de la situation des intéressés.

Si le total des ressources des intéressés, y compris l'aide apportée ou les créances d'aliments, dépasse les chiffres limites des ressources, l'allocation supplémentaire continue néanmoins à être servie.

Mais, dans ce cas, l'organisme liquidateur peut récupérer le montant, en tout ou partie, des allocations servies sur les débiteurs d'aliments si les revenus de ceux-ci ne sont pas supérieurs à un certain plafond.

### CONTROLE

Est passible d'une amende de 24.000 francs à 480.000 francs quiconque se rend coupable de fraude ou de fausse déclaration pour obtenir ou faire obtenir, ou tenter de faire obtenir des allocations qui ne sont pas dues, sans préjudice des peines résultant de l'application d'autres lois.

Sera puni d'une amende de 24.000 à 480.000 francs et, en cas de récidive dans le délai d'un an, d'une amende de 480.000 à 2.000.000 francs tout intermédiaire convaincu d'avoir offert ou fait offrir ses services moyennant émoluments convenus à l'avance, à une personne en vue de lui faire obtenir le bénéfice de l'allocation qui peut lui être due.

### DISPOSITIONS DIVERSES

Les certificats, actes de notoriété et toutes autres pièces concernant exclusivement l'application du titre II de la loi du 30-6-1956, sont délivrés gratuitement et dispensés du timbre et de l'enregistrement, à condition de s'y référer exactement.

Les correspondances adressées aux organismes liquidateurs sont admises à la circulation par la poste avec dispense d'affranchissement. Ces correspondances peuvent être closes. Elles devront porter au recto :

— D'une part, la mention : « Dispensé d'affranchissement - Fonds National de Solidarité » ;  
— D'autre part, l'indication du nom et de l'adresse de l'expéditeur.  
Les indications qui précèdent com-

plètent celles qui sont parues sur le « Cheminot » d'août ; elles permettront à nos adhérents, remplissant les conditions exposées ci-dessus, d'établir et d'adresser au service intéressé le formulaire qui leur sera délivré par la mairie de leur domicile.

Nous insistons sur le fait que les demandeurs doivent obligatoirement adresser cette demande au service destinataire et ne pas compter sur un avis préalable de ce service, même à la S.N.C.F.

Il est bien évident que la complexité du formulaire constituera un ensemble de difficultés pour nos vieux camarades. Fort heureusement pour eux, ils appartiennent à une Fédération syndicale bien organisée et rattachée à une Confédération possédant tous les moyens de leur venir en aide.

Aussi conseillons-nous à ceux qui seraient embarrassés de s'adresser à leur responsable de syndicat et nous demandons instamment à ces derniers de tout mettre en œuvre pour éviter le maximum de tracasseries et de tribulations à leurs adhérents. Au besoin, ils se rapprocheront de l'Union locale ou départementale pour créer une liaison. Enfin, ils pourront faire appel à nous au cas où ils n'arriveraient pas à résoudre certaines difficultés.

Nous attirons l'attention de nos adhérents sur le fait que les demandes d'allocation supplémentaire seront examinées et contrôlées minutieusement par l'organisme chargé du paiement.

Il importe donc que ces demandes soient remplies avec toute la sincérité désirable, de façon à ne pas risquer de tomber, le cas échéant, sous le coup des sanctions dont il est question au paragraphe « Contrôle ».

Il y a trop longtemps que nous réclamons que l'on prenne enfin en pitié le sort de milliers — de millions plutôt — de pauvres vieillards qui ne subsistent que grâce à la charité publique, pour ne pas apporter spontanément tout notre dévouement, tout notre cœur, à ceux qui auront besoin de tous nos conseils et de notre aide.

Plusieurs milliers de bénéficiaires ont déjà été payés ou le seront à la fin de ce mois. La Caisse des Retraites accélère le travail de façon à donner satisfaction le plus rapidement possible aux petits retraités.

L'UNION FEDERALE.

## estime que le Gouvernement doit être énergique pour juguler la hausse des prix

Le Comité National de la C. F. T. C., réuni à Paris les 20 et 21 octobre 1956, constate qu'à la demande du Conseil Confédéral de septembre 1956 le Gouvernement a entrepris des discussions avec les Centrales ouvrières.

Il enregistre que le Gouvernement accepte à son tour l'idée de la C. F. T. C. de lier le progrès social au progrès économique, le progrès économique ayant pour objet le relèvement constant du pouvoir d'achat et l'amélioration générale des conditions d'existence, notamment par la réduction progressive du temps de travail.

A cet effet, le Comité National estime :

D'une part :

Que, dans l'immédiat, le Gouvernement doit prendre les mesures nécessaires pour juguler la hausse des prix, ce qui suppose autre chose qu'une manipulation de l'indice des 213 articles. Il estime indispensable de s'attacher particulièrement et d'urgence à la réorganisation de la distribution en liaison avec les organisations de producteurs.

Le Comité National assigne en même temps comme objectifs à la politique sociale :

- Le relèvement du S. M. I. G. ;
- La suppression des zones en matière de salaires et de prestations familiales ;
- Le relèvement des prestations familiales et la refonte des régimes existants ;

D'autre part :

Le Comité National demande au Gouvernement de continuer ses négociations en vue de définir avec précision les moyens d'action permettant au Plan de réaliser les objectifs assignés aux différents secteurs et régions économiques.

Dans ce cadre, le Comité National déclare qu'un plan économique et social ne sera valable que dans la mesure où seront rapidement précisées et mises en place les institutions nécessaires, étant entendu que doivent être définis en même temps les pouvoirs des Organisations ouvrières tant dans les Organismes du Plan que dans ceux existant ou à créer à l'intérieur des régions et des professions.

Le Comité National invite les Syndicats, Fédérations et Unions Départementales à tout mettre en œuvre au cours de journées revendicatives pour appuyer l'action confédérale et pour obtenir des Pouvoirs Publics la réalisation rapide de ce programme.

## Le drame des investissements

DANS le même temps où la S. N. C. F. se voyait suspectée de mauvaise gestion, les gardiens vigilants du Trésor public s'approprièrent à lui couper les vivres dans le domaine des investissements. Le 10 octobre, le Conseil était avisé que notre budget d'investissement pour 1957, cependant arrêté par le Plan à un chiffre inférieur à nos besoins, serait amputé à nouveau et cette fois dans une telle proportion que tout espoir d'amorcer dès le début de l'année l'électrification de l'artère Est-Paris devait être abandonné. La réaction fut vive et immédiate, et nos tuteurs financiers mis en contradiction avec eux-mêmes, les investissements envisagés étant créateurs d'économies importantes dans le budget d'exploitation, objet des investigations fiévreuses de la Commission Toutée. L'affaire prit un tour tragique dans la soirée du 12 octobre où M. Ramadier, en personne, dut arbitrer le conflit. Grâce à l'intervention de M. Hirsch, Directeur du Plan l'essentiel fut sauvé et

le programme initial rétabli dans sa consistance, sinon intégralement dans ses dotations. On avait eu chaud !

A noter que dans le courant de cette même journée avait eu lieu l'importante entrevue de la C. F. T. C. à la Présidence du Conseil dont a rendu compte « Syndicalisme » et à laquelle j'avais l'honneur de participer ainsi que M. Ramadier en personne. Les perspectives alléchantes du Plan ayant été évoquées, je n'avais pas manqué de signaler au Chef du Gouvernement et à son Grand Argentier les dangers que faisaient courir à l'économie nationale tout entière les amputations dont étaient menacées pour 1957, les dotations budgétaires du Plan. Mes interlocuteurs m'avaient alors donné des apaisements qui, je dois le reconnaître, se sont trouvés justifiés par la solution intervenue quelques heures après.

Tout cela pour montrer combien on mène la vie dure au pauvre animal... Ce n'est pas très sérieux !

A. PAILLIEUX.

Fabrique d'HORLOGERIE-BIJOUTERIE  
Etablissements  
**E. MUGLER Fils**  
à VALENCE (Drôme)  
GRAND CHOIX de Bijoux pour mariages  
MONTRES  
Bijoux - Bracelets  
Chaînes - Sautoirs  
Bagues - Broches  
Boîtes d'oreilles  
Broches  
etc.

Orfèvrerie  
Couverts de table  
Couteaux  
CARILLONS  
Pendules  
Réveils - Stylos  
BICYCLETTES  
Machines à coudre  
Jumelles - Photo  
ARMES - PHONOS - T.S.F.

CRÉDIT au gré du client  
Exoni sur demande des Catalogues d'exportation au casier FRANCO

VINS EXCELLENTS  
A PRIX COUTANT  
M. ARNAUD, vigneron  
JUNAS (Gard)

MUSCAT-RANCIO  
VIN PETILLANT  
Vins de 10 à 21°  
de 10 à 220 litres  
LE CLAPAS  
AUBAIS (Gard)

**LE CHEMINOT DE FRANCE**  
REDACTION et ADMINISTRATION  
26, rue de Montholon, 26  
PARIS (IX<sup>e</sup>)  
Téléphone : TRUDAINE 91-03

Compte chèque postal :  
Fédération - Paris 26-44  
Assurance-Accidents Paris 1500-18

POUR LA PUBLICITE  
s'adresser  
AGENCE PUBLICAT  
24, bd Poissonnière - PARIS (9<sup>e</sup>)  
Téléphone : TALIBOUT 64-11

Le Gérant : Maurice DUBOIS

- IMPRIMERIE SPECIALE -  
du CHEMINOT DE FRANCE  
5, rue du Cornet, Le Mans. - 36.54

## Réformes politiques profondes en Algérie

LE COMITE NATIONAL, CONFIRMANT les positions déjà prises par les Organismes directeurs du Mouvement sur le problème de l'Algérie,

CONSIDERE nécessaire que soient trouvées, sur le plan politique et grâce à des contacts valables, les solutions permettant, dans le respect des légitimes intérêts et aspirations de tous les éléments de la population, le retour rapide de la paix en Algérie.

ESTIME, pour sa part, que la cessation des hostilités conduira à une paix durable dans la mesure où simultanément seront mises en œuvre des réformes profondes politiques, économiques et sociales aboutissant à donner à toutes les catégories de la population un statut fondé sur une égalité réelle des droits.

Dans cet ordre d'idées, la promotion des populations musulmanes doit s'effectuer à travers des institutions tenant compte à la fois des nécessités du progrès technique et de leurs traditions communautaires, mais dépassant délibérément les structures capitalistes.

LE COMITE NATIONAL, PRECONISE, tant dans le domaine agricole que dans le domaine industriel, une forme nouvelle de propriété et de gestion, permettant l'accession de tous au pouvoir économique et social, au sein d'une communauté nouvelle où seront reconnus les droits civiques de chacun.

Lisez  
**SYNDICALISME**  
HEBDOMADAIRE  
DE LA C. F. T. C.

## L'ACTION DES FEMMES DANS LE SYNDICALISME

**S**YNDICALISME ! Pour la plupart d'entre nous, ce mot évoque des réunions fréquentes et tumultueuses au cours desquelles on traite des problèmes arides dont le caractère technique rebute notre féminité.

« C'est l'affaire des hommes, dites-vous, nous n'avons pas de temps à perdre. »

En effet, nous n'avons pas de temps à perdre... pour épauler nos camarades masculins dans leur tâche. Le syndicalisme peut se comparer à la recherche scientifique ; en fonction de la progression technique, il évolue sans cesse et a besoin de forces nouvelles. Les réunions ? Il en faut pour faire le point. Mais il y a un travail plus obscur et combien important à effectuer de la part de chacun et chacune. Et c'est à cela que nous vous convions.

Vous avez donné votre adhésion, mais vous n'êtes pas quitte envers le syndicat. Lorsque vous achetez de la laine et des aiguilles, il vous reste un effort à faire pour réaliser l'ouvrage désiré. L'effort que vous demandez le syndicat ? Votre appui, vos critiques, vos idées.

C'est l'ensemble des adhérents qui dicte la ligne de conduite aux dirigeants syndicaux.

Toute femme qui vit de son travail se devrait d'être syndicaliste. Nos camarades masculins réclament notre présence parmi eux, nous y avons notre place. Qu'est-ce qui fait l'harmonie du foyer : le couple. Il en va de même dans le syndicalisme ; l'esprit mathématique de l'homme a besoin de l'esprit de finesse de la femme.

## Naissance des confédérations dans les T.O.M.

LE COMITE NATIONAL,

Conformément aux principes définis dans la Déclaration faite à Alger par la C. I. S. C. sur la politique sociale et économique dans les Territoires non métropolitains,

Rappelant la motion adoptée par le 28<sup>e</sup> Congrès Confédéral de la C. F. T. C.,

SALUE la naissance de :

- LA CONFEDERATION AFRICAINE DES TRAVAILLEURS CROYANTS,
- LA CONFEDERATION CHRETIENNE DES SYNDICATS MALGACHES,
- LA CONFEDERATION CAMEROUNAISE DES SYNDICATS CHRETIENS,
- LA CENTRALE DES SYNDICATS CHRETIENS DU PACIFIQUE,

SOUHAITE :

Une application complète de la loi Cadre, permettant de répondre aux aspirations des peuples d'Outre-Mer.

Les modifications constitutionnelles comportant la mise en place de nouvelles structures politiques et économiques permettant la création entre les pays d'Outre-Mer et la Mé-

tropole d'une véritable Communauté solidaire dans le respect de l'autonomie et de la personnalité des peuples.

DANS CET ESPRIT, IL DEMANDE :

La définition d'un Plan Economique véritable (qui soit autre chose qu'une répartition des producteurs et des travailleurs de France et des pays d'Outre-Mer, notamment par la création des Commissions Economiques, et portant sur :

- La définition et la réalisation des économies ou marchés internes et la spécialisation de production des pays participant à l'économie commune ;
- La participation des travailleurs à l'organisation de la direction et le contrôle du financement des plans, des investissements ou des prêts.
- La mise en place d'une véritable industrialisation à l'échelon du marché interne.
- La modernisation des méthodes de production s'appuyant sur les structures communautaires ayant fait leurs preuves dans le domaine de la propriété, de la gestion, de la répartition.

## Allocations familiales agricoles

LE COMITE NATIONAL constate :

Qu'un projet de loi tendant à financer, en particulier, le budget-annexe des Allocations familiales est déposé ;

Que les mesures envisagées n'ont, pour un certain nombre d'entre elles, qu'un rapport assez lointain avec l'agriculture.

ESTIME que ce problème ne saurait être valablement résolu

que par une réforme profonde des structures actuelles.

RAPPELLE que les salariés de l'agriculture réclament leur rattachement au régime général, ce qui aurait pour effet de réaliser la parité des droits.

DEMANDE que les employeurs agricoles soient soumis aux mêmes cotisations sociales que ceux des autres secteurs économiques.

## Réforme de l'enseignement

CONSTATANT l'inégalité des Français devant l'instruction, inégalité aggravée par l'actuelle crise de recrutement des enseignants, dont les enfants des familles ouvrières supportent principalement les conséquences,

CONSIDERANT que seule une véritable démocratisation de l'enseignement est susceptible de corriger cette inacceptable discrimination qui réserve pratiquement à des classes privilégiées de la Nation l'accès aux fonctions dirigeantes,

Le Comité National de la C.

F. T. C., réuni les 20 et 21 octobre 1956,

— Prend acte du projet de loi-cadre portant prolongation de la scolarité et réforme de l'enseignement visant à une démocratisation de l'enseignement réclamée par le Mouvement ouvrier,

— Insiste pour que les Confédérations représentatives des travailleurs soient appelées à se prononcer sur ses modalités d'application.

— Et DEMANDE que ce projet soit soumis dans les moindres délais aux discussions du Parlement.

## Nous voulons que cesse un antiféminisme hors de mode

Les hommes et les femmes se retrouvent dans les mêmes syndicats. L'intérêt général des travailleurs de la profession est à défendre, mais les intérêts particuliers sont à sauvegarder. Il nous appartient d'apporter tous les éléments nécessaires à notre défense à nos délégués (masculins pour la plupart regrettant d'ailleurs que les femmes ne soient pas plus nombreuses dans la délégation). Ils ne pourront gagner notre cause que dans la mesure où ils seront parfaitement informés.

Comme suite à l'appel lancé par Aimée VAUGEOIS dans le *Cheminot* de juin 1956, de différentes régions (Ouest, Sud-Ouest, Services centraux (la C.P.), des lettres émanant de Commissions féminines locales et de Syndicats et Unions sont parvenues à la Commission féminine fédérale. Pour vivre, il faut agir, poursuivre l'action. Il ne suffit pas de discuter « en vase clos », mais d'aviser les responsables syndicaux, les syndicats, les secteurs.

De son côté la Commission féminine fédérale prépare une demande d'audience auprès du Directeur général.

Nous voulons toutes que cesse dans certains services un antiféminisme hors de mode. Toutes, nous voulons voir disparaître des textes l'appellation « femme-agent » avec tout ce qu'elle comporte de restrictif. Et ce que femme veut...

Si nous avons acquis le droit de vote et des sièges au Parlement au même titre que les hommes, il n'en est pas de même à la S.N.C.F. où une distinction est faite et se poursuit dans tous les domaines de notre vie administrative et sociale. Nous avons donc des revendications qui nous sont propres.

Vous n'avez pas toutes la possibilité de militer, vos obligations familiales ne vous le permettent pas. Mais toutes, vous pouvez encourager celles de vos compagnes qui consacrent leur temps au mieux-être de la classe ouvrière.

Notre inexpérience syndicale ne doit pas entrer en ligne de compte. Les syndicalistes ne sont pas des êtres exceptionnels, ce sont des hommes et des femmes de bonne volonté.

Nous travaillons comme les hommes, nous avons des responsabilités comme des hommes et notre qualité de femme ne nous dispense pas de payer autant d'impôts que les hommes. Par conséquent, nous devons nous défendre comme les hommes et avec eux.

PAULLETTE DELACOUR,  
Membre  
de la Commission Féminine.