



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**

LE 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 OPFLI ait, à peu de chose près, un salaire de manoeuvre (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

LORSQUE en raison des salaires offerts et des conditions de travail il faut convoquer dix candidats pour pourvoir un poste de manoeuvre...

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 « parloles ».

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

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.

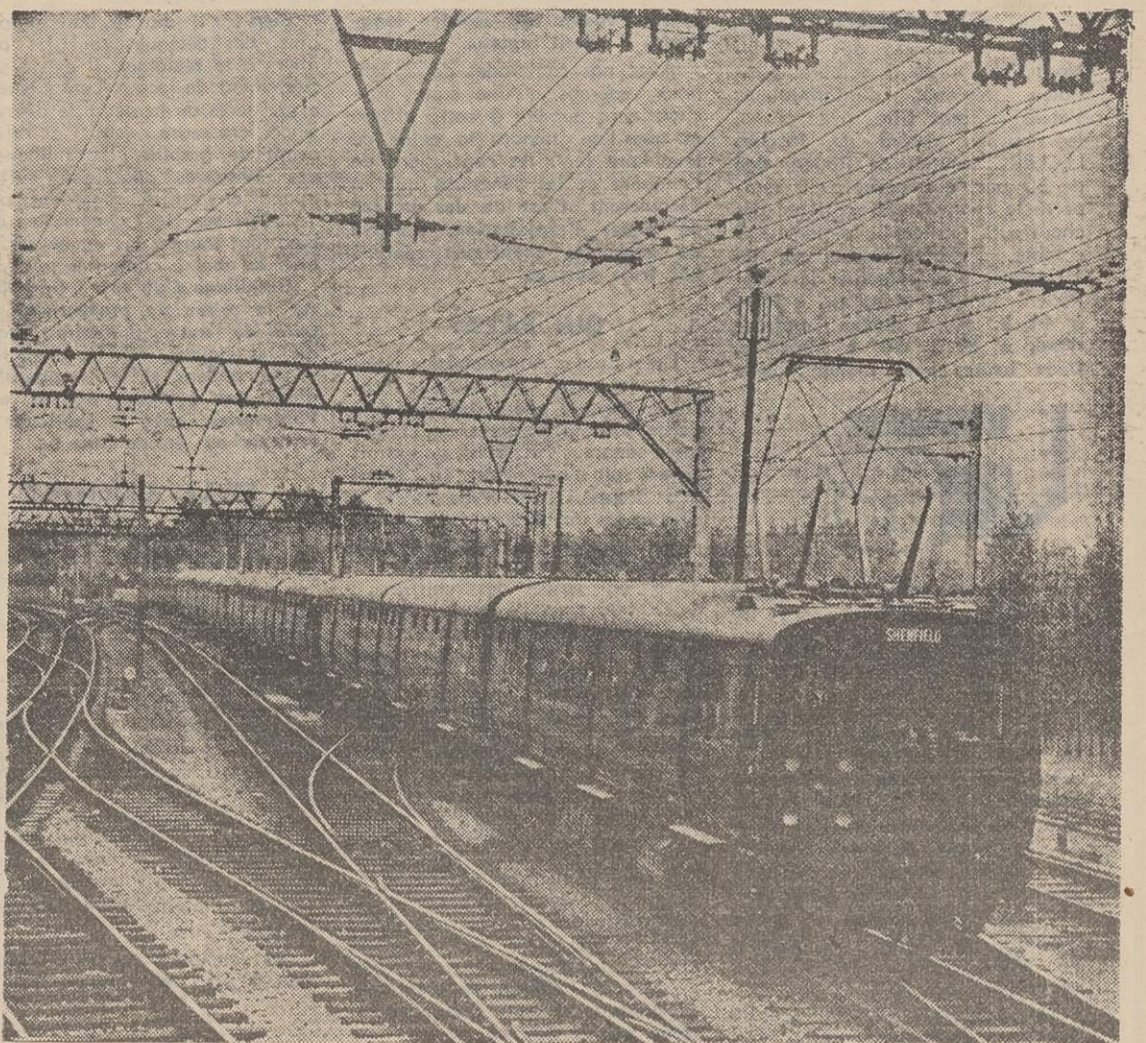
Les décisions de ce Conseil doivent être obligatoirement acceptées de part et d'autre.

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

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 train 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, n'en déplaise 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^e).

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

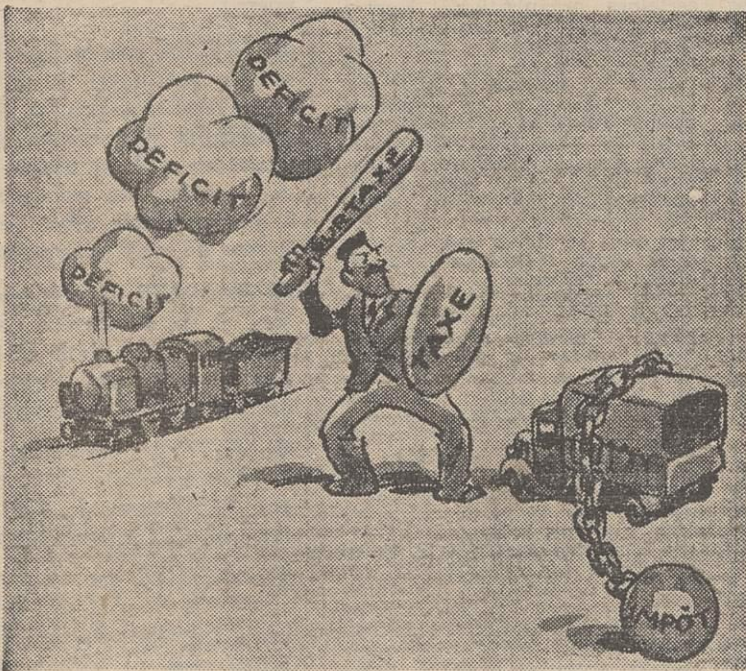
Pourquoi TAXER LE CAMION ?

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 charges 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.

